

TENDENCIAS Y PROBLEMAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE TURÍSTICO EN EL MEDITERRÁNEO

Albert Blasco Peris*

Resumen: La implantación de la Alta Velocidad ferroviaria supone nuevas oportunidades de negocio a todo tipo de empresas, ya sean turísticas o no, pero para ello es necesario que se complete el corredor del Mediterráneo con este medio de transporte, cuya conexión a través de Castellón de la Plana y Tarragona no está todavía ni en proceso de estudio.

La alta competitividad del AVE con respecto al transporte aéreo, ya demostrada ampliamente en otros países de nuestro entorno, convierte a la Alta Velocidad en el sistema de transporte del futuro a medias distancias. Además se trata del medio más amable con el Medio Ambiente en palabras de la propia Unión Europea, lo que supone un valor añadido nada despreciable. Pero también es cierto que sería deseable su conexión con los puertos del Mediterráneo, puesto que así esta zona se convertiría en la puerta sur de Europa en lo que se refiere al tráfico de mercancías.

Las Comunidades Autónomas mediterráneas pasarían a ser aliados más que competidores, aprovechando las sinergias que se producirían entre la Alta Velocidad y el transporte marítimo. Personas y mercancías podrían circular con absoluta libertad fomentando más aún su desarrollo económico y su cohesión (equilibrio) territorial. Desarrollo y cohesión, los dos pilares sobre los que debería asentarse toda planificación de infraestructuras de transporte.

Palabras clave: sinergias, desarrollo, cohesión, AVE, puertos, autopistas del mar, corredor del Mediterráneo, demanda agregada.

Abstract: The implementation of the High Speed Train (AVE) means new business opportunities. The high competitiveness of the AVE with respect to air transport, something which has already been widely demonstrated in other countries surrounding us, converts the High Speed Train into the future means of transport for medium distances. What's more it is the most environmentally friendly means of transport in the very words of the European Union, which has given it an added value of considerable note.

Nevertheless there are two matters pending, the completion of the Mediterranean corridor the connection of which through Castellón de la Plana and Tarragona isn't in the study process yet and the connection with Mediterranean ports. The achievement of both aims would convert the CC.AA. basking in these waters into the southern gateway to Europe as regards to goods traffic. These territories could take advantage of the synergies which would be produced between the High Speed Train and maritime transport, converting them into allied allies more than competitors. People and good would be able to move around in total freedom thereby boosting its economic development and territorial cohesion even more. Development and cohesion are the two pillars on which all planning of transport infrastructure should be based.

Key words: synergies, development, cohesion, the High Speed train (AVE / TGV), ports, coastal motorways, the Mediterranean Corridor, added demand.

I. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras de transporte son importantes desde dos puntos de vista. Por una parte se trata de un instrumento que se utiliza para impulsar el desarrollo económi-

co de una zona, tanto en lo que respecta al transporte de mercancías, como al hecho de facilitar el acceso de los turistas a diversos destinos. Y por otra parte tampoco se debe olvidar su fundamental papel como elemento de equilibrio (cohesión) territorial, que

* Escuela Universitaria del Maresme. Universidad Pompeu Fabra. albertblasco@gmail.com

puede esponjar las grandes ciudades al producirse una corriente migratoria a la inversa, es decir, de la gran ciudad a otras pequeñas o medianas, con lo que se reduce el nivel de insostenibilidad de aquellas. Y como el turismo es una actividad que necesita de estas infraestructuras, al igual que las mercancías, e incluso los ciudadanos para facilitar su movilidad territorial, este texto no puede obviarlo.

II. COMPAÑÍAS LOW COST

Las compañías Low Cost han impulsado una demanda agregada que genera flujos turísticos que sin ellas no existirían, comunicando centros emisores turísticos con otros (receptores) que antes de la proliferación de estas compañías no estaban comunicados con estos centros o sus comunicaciones eran deficientes. Por ejemplo, en la Costa Brava ya se habla del "Turismo de tabaco"; cada fin de semana desembarcan en el aeropuerto de Girona vuelos procedentes del Reino Unido con turistas que pasan el fin de semana en esta costa y aprovechan para comprar tabaco, que es bastante más económico que en su país. Podríamos preguntarnos si viajan por las excelencias de la Costa Brava o por su relativa cercanía (en términos de tiempo real de viaje), pero con el objetivo de comprar tabaco. La verdad es que la respuesta, sea la que sea, pierde importancia ante el crecimiento de esa demanda agregada que ha ayudado a reducir los altos niveles de estacionalidad que padece esta zona. Antes de esta moda empresas de alojamiento, restaurantes y empresas de ocio interrumpían su actividad en cuanto subía al avión el último turista, pero eso ahora ya no

es así, y algunas de estas empresas han roto el maleficio de su producción discontinua pasando a una apertura durante todo el año, o lo que es lo mismo, a una producción continua. Este flujo turístico ha favorecido la proliferación de una amplia y diversa oferta complementaria, como hoteles y apartamentos urbanos que podríamos llamar de bajo coste o funcionales, que al carecer de servicios pueden ofrecer unos precios adecuados para este tipo de turismo.

Estas empresas de transporte pueden ofrecer precios tan bajos porque consiguen ahorrar hasta un 57% de los costes que soportan las compañías tradicionales. Algunos de ellos son los siguientes (De Sandoval, 2004):

- Personal

El ahorro consiste en mantener una plantilla más reducida que las empresas tradicionales debido a su mínima estructura administrativa, además de que los salarios son menores que en aquellas. Se estima que el ahorro puede llegar a un 5%.

- Comercialización

La venta a través de Internet simplifica los trámites pero también anula las comisiones que deberían ceder a los intermediarios, por lo que el ahorro puede suponer un 6%.

- Más asientos por avión

Si la estrechez en los aviones de las compañías tradicionales es más que evidente, en este tipo de empresas se lleva al máximo. Este grado tan elevado de incomodidad no es tan grave ya

que los trayectos que realizan no suelen durar demasiado, lo que no da tiempo a que el consumidor sea consciente de ello. El ahorro puede rondar el 16%.

- Menores costes aeroportuarios

Utilizan aeropuertos secundarios o bien otros principales pero con slots en horas valle, además contratan los mostradores de facturación por un tiempo inferior, y en vez de embarcar a los pasajeros mediante los fingers utilizan las jardineras (autobuses), lo que provoca un ahorro en torno al 16%.

De todas formas muchas veces la utilización de este tipo de infraestructuras tiene un efecto económico negativo para el consumidor, por cuanto tales aeropuertos suelen ubicarse muy lejos del destino final del pasajero, y en demasiadas ocasiones están muy mal comunicadas por transporte público, por lo que aumenta el coste económico directo y en términos de tiempo real de viaje.

- Ausencia de servicios

Estas empresas no ofrecen catering gratuito ni ningún otro servicio que no signifique un coste para el pasajero, por lo que se pueden ahorrar hasta un 6%.

- Mantenimiento de los aviones

No tienen personal destinado a tales operaciones, bien al contrario, utilizan empresas externas, por lo que la reducción de costes se sitúa alrededor de un 2%.

Desde ciertos sectores de la aviación comercial se ha advertido que estas operaciones se realizan en bastante menos tiempo que las compañías aéreas tradicionales, por lo que parece que se de a entender que no dedican suficiente atención a tal labor; aunque en honor a la verdad se debe decir que nunca, hasta ahora, las compañías Low Cost han tenido un accidente atribuible a esta cuestión.

- Adquisición de aviones de un mismo tipo y a un mismo proveedor

Los aparatos se adquieren tal y como salen de fábrica (de serie), sin añadidos ni complementos. Y el hecho de concentrar las compras en uno o dos proveedores pueden forzar los precios de los aparatos a la baja. El ahorro en costes puede rondar un 3%.

A todo esto hay que añadir un aumento de ingresos directos al cobrar cualquier servicio que requiera el pasajero durante el vuelo, como las bebidas e incluso las mantas, además de incorporar fuertes penalizaciones ante posibles cambios de opinión de los consumidores.

Esta política de precios y de ahorro de costes se combina con la utilización del Yield Managment que permite establecer precios en función de la demanda, así cuando se ponen los billetes a la venta salen al precio técnico o de punto muerto, y en la medida que la demanda crece los precios también crecen hasta llegar al nivel del precio objetivo o deseado. Llegados los últimos días antes de la salida del vuelo estas empresas no solamente han cubierto sus

costes fijos, sino que ya han obtenido el beneficio esperado, por lo que lanzan ofertas de precios superreducidos que no persiguen aumentar su ganancias sino evitar que la competencia aumente las suyas, por lo que estos nuevos precios cubren el coste variable, que es lo que se denomina precio mínimo. Y aparte de todo lo dicho cabe incluir también aquí una serie de ofertas que obvian los beneficios, e incluso pueden soportar un cierto nivel de pérdidas ya que lo que se persigue es combatir la competencia y al mismo tiempo crearse una imagen de competitividad ayudadas por el efecto mediático que tienen tales medidas.

Otra forma de que sus márgenes se vean aumentados es convertirse en receptores de subvenciones por parte de instituciones gubernamentales, ya sean locales o Comunidades Autónomas, a cambio de que transformen infraestructuras secundarias en aeropuertos base de sus flotas, asegurando de este modo unos flujos turísticos que de otra forma difícilmente conseguirían, convirtiéndolos a éstos además, en aeropuertos rentables. De todas formas esta inyección económica jamás podrá declararse como lo que es, una subvención, puesto que la Unión Europea tiene una actitud vigilante ante este tipo de hechos para evitar competencias desleales, por lo que deben disimularse bajo otros conceptos.

Los problemas a los que tienen que enfrentarse estas empresas son fundamentalmente tres: el precio del carburante, la deficiente prestación del servicio en caso de retrasos de vuelos o saturación de aeropuertos, y la seguridad en la prestación del servicio. El primero le afecta puesto que su

capacidad de absorber los aumentos de costes es menor que el que tienen las empresas convencionales, el segundo problema es debido a su mínima estructura de personal, y en cuanto al tercero cabe decir que su escasa flota de aviones provoca que en caso de que se estropee uno de ellos su capacidad de reacción sea mínima, ya que para rentabilizar la inversión crean rutas circulares en las que se realizan profusión de vuelos, si el aparato se estropea la cadena se rompe con lo que todos aquellos pasajeros que están en distintos destinos esperando su llegada ven truncadas sus esperanzas de vuelo. Pero a pesar de este problema hoy por hoy el precio es el elemento diferenciador de estas compañías, corriendo el consumidor muchas veces este riesgo (sobre todo en temporada alta), a cambio de obtener unas ventajas económicas evidentes. De todas formas se trata de un reto al que deben hacer frente este tipo de empresas ya que, en mi opinión, es muy grave lo que sucede, por cuanto en turismo vendemos ilusiones y experiencias, por lo que si el viaje no se produce se truncan las primeras y se impiden llevar a cabo las segundas.

Las Low Cost son, sin lugar a dudas, el motor que está impulsando un nuevo tipo de turismo de relativa cercanía que podemos calificar de escapada, por los pocos días que suelen permanecer en el destino esta clase de viajeros. De ello solamente se aprovechan, de momento, aquellas zonas que cuentan con aeropuertos, pero que con una adecuada planificación de las infraestructuras otras zonas podrían beneficiarse de las sinergias que provocan las compañías de bajo coste; y en este sentido unas buenas comunicaciones por carretera con el consecuente tráfico

de transporte público, pero también por ferrocarril resultan del todo necesarias. Un ferrocarril que debería llegar hasta los aeropuertos no limitando su acción al metro o a los trenes de velocidad convencional, sino también a los de Alta Velocidad por cuanto que son los únicos capaces de reducir al máximo los tiempos reales de viaje, aspecto éste fundamental en esta clase de escapadas.

III. TREN DE ALTA VELOCIDAD (AVE)

La puesta en marcha del AVE ha acercado municipios que hasta entonces estaban relativamente lejos desde el punto de vista del tiempo real de viaje, es decir, desde que se sale del origen del viaje hasta que se llega al destino final; este acercamiento ha generado flujos migratorios pero también turísticos. Migratorios por cuanto familias que vivían en grandes ciudades como Madrid se han trasladado a estas otras poblaciones aprovechando los altos niveles de calidad de vida que les ofrecen, como Toledo o Ciudad Real, aunque mantengan su trabajo en la capital. Pero también turísticos ya que en pocos minutos o horas se sitúan en ciudades de alto interés turístico como son los casos de Madrid, Valencia o Barcelona, por poner solamente tres ejemplos.

El problema que presenta este medio de transporte es su estructura radial, que se corresponde con un sistema de planificación que tiene su origen en el siglo XIX y que a principios del siglo XXI se mantiene vigente, aunque contradiga todos los análisis que se realizan de índole social y económico. El diseño de esta red se ha hecho partiendo de

Madrid y enlazando esta ciudad con todas y cada una de las capitales de provincia, pero obviando algo tan importante como la conexión de territorios que se necesitan desde el punto de vista económico. Valga un ejemplo, el AVE saldrá de Madrid y se conectará con las tres capitales de la Comunidad Valenciana: Castellón, Valencia y Alicante. Por otra parte tenemos ya la realidad del AVE que une Madrid con Cataluña, pasando por Lleida, Tarragona y Barcelona, por lo que como ya se ha dicho, une y unirá la capital de España con la Comunidad Valenciana y Cataluña; pero lo incongruente de este sistema de planificación es que, a fecha de hoy, no está prevista la incorporación de la Alta Velocidad entre Castellón y Tarragona, lo que no solamente perjudica la movilidad de las personas ya sea por motivos de trabajo, negocios o turismo doméstico, sino que también frena el transporte de mercancías, ya que aquéllas que tengan que circular por el corredor del Mediterráneo no podrán hacerlo en este tipo de tren, debiendo recurrir al transporte por carretera que es mucho más contaminante que el ferrocarril; no sin razón la Unión Europea tilda al tren del transporte más amable (con el medioambiente). Además el tren ayuda a descongestionar las carreteras. Con este sistema, que no permite la conexión del corredor del Mediterráneo, se impide el acceso de los turistas que provengan del sur de Francia hasta las playas valencianas puesto que el AVE no llegará hasta ellas. Si en su día se vio que la existencia de la autopista del Mediterráneo era necesaria para el desarrollo económico y el equilibrio territorial de esta zona, ahora también se debería ver esta necesidad con respecto a la Alta Velocidad. Pensemos o no en términos turísticos, esa

falta de conexión se torna en un error muy grave de planificación de infraestructuras que atenta contra el desarrollo económico de todos los territorios bañados por el Mare Nostrum.

El efecto económico de tal incongruencia será letal para todos los territorios ribereños, pero muy especialmente para la Comunidad Valenciana y para Cataluña, ya que cada una en su propio ámbito se han constituido en los dos núcleos exportadores más importantes de España. Según Anna Monell (2003) Catalunya exporta el 28'4% del total español y la Comunidad Valenciana el 13%. En este mismo sentido Josep Oliver, catedrático de Economía Aplicada de la Universidad Autónoma de Barcelona, sostiene que la sorpresa no ha sido tanto que estos territorios hayan ido sustituyendo el mercado interno por el europeo, la sorpresa ha sido que tirasen de las economías de otras CC.AA.; ambos territorios necesitan de productos (inputs) de estas otros territorios entre los que destacan Baleares, Aragón, Murcia, Navarra y Andalucía. Pero las comunicaciones no son todo lo buenas que deberían puesto que no están a la altura de este desarrollo económico. El transporte por carretera es el único que comunica adecuadamente este corredor, aunque muchas veces sean autopistas de pago, lo que no sucede en otras comunidades. Pero si en el ámbito interno las infraestructuras son defectuosas, la situación no mejora si las comparamos con otras regiones europeas.

La Alta Velocidad es muy competitiva respecto al resto de medios de transporte. El autobús si compite es por precio, el automóvil por la libertad que conlleva en cuanto a

horarios, trayectos y posibles paradas, pero el competidor real es el transporte aéreo. Las experiencias, muy superiores a las nuestras, que tienen en este aspecto otros países europeos debería hacer reflexionar a las autoridades. En trayectos de hasta dos horas los trenes de Alta Velocidad mantienen una cuota de mercado cercana al 90%, como en los casos de París-Bruselas y París-Lyon, trayectos estos que han provocado una reducción significativa de los vuelos entre tales ciudades. De dos a tres horas tal cuota se reduce y llega a un 60%, y de tres a cuatro horas, como en el caso de París-Amsterdam, la cuota queda en un 50% (Del Val, 2001). Y es que dejando a parte el precio, estos tipos de trenes compiten en tiempo real de viaje y confort. Al no existir una conexión de Alta Velocidad en el Mediterráneo no contamos con estadísticas, pero en cambio si que las tenemos sobre el Euromed en su trayecto Barcelona-Valencia. Así Blasco (2001) afirma que este tren ha hecho que el ferrocarril haya desbancado al transporte por carretera, pasando a dominar el mercado con una cuota del 42%, cuando antes mantenía un 25%. Antes de la implantación del Euromed era el transporte por carretera quien con un 38% ocupaba el primer lugar, pasando después a un 29%. Así pues, el gran perdedor de la dura competencia que supuso la introducción de este tren de Velocidad Alta fue la carretera, aunque también cabe decir que el transporte aéreo sufrió una pérdida de la mitad de su cuota de mercado, ya que pasó del 14% al 7% del total.

El tiempo real de viaje tiene en cuenta la duración del vuelo o del viaje en tren, pero también los tiempos muertos (no dedicados al viaje en sí), y evidentemente la necesidad

de que los aeropuertos estén situados lejos de las ciudades por motivos de seguridad, hace que el traslado desde el propio domicilio o empresa hasta las infraestructuras aeroportuarias consuma mucho tiempo, tanto para llegar al aeropuerto de salida como en el desplazamiento de esta infraestructura a la llegada hasta el destino final del pasajero, mientras las estaciones del ferrocarril se encuentran en pleno centro de las ciudades. Además los tiempos de facturación se alargan por motivos de seguridad en previsión de atentados, mientras que con el AVE basta con llegar cinco minutos antes de la salida. Y finalmente el transporte aéreo sufre muchas veces retrasos lo que sucede raramente con el AVE puesto que este tren tiene preferencia sobre todos los demás, ya que sus gestores saben que el elemento diferenciador es cumplir con los horarios.

En cuanto al confort creo que poco es lo que hay que explicar, la estrechez de los asientos del avión y las limitadas distancias entre asiento y asiento se explican por sí mismas, y eso si no se viaja en la butaca central, porque que en tal caso muchas veces el pasajero no sabe donde apoyar los brazos, ya que tanto a su izquierda como a su derecha hay otras personas que también quieren reposarlos y el espacio solamente da para uno de ellos. El tren de alta velocidad ha sido diseñado de forma que nos ofrece más espacio vital con respecto al transporte aéreo, tanto en primera clase como en el resto, facilitando también la movilidad espacial, es decir, que el pasajero pueda andar de coche en coche hasta llegar al final de convoy si así lo desea. Pero a esta comodidad física este tren aporta otro tipo de confort, que es de tipo psicológico, como la percepción de es-

tar disfrutando del viaje o de aprovechar el tiempo, sobre todo las mujeres y hombres de negocios, ya que se puede leer y trabajar con comodidad.

La competencia entre estos dos sistemas de transporte se mantiene, en mayor o menor medida, hasta los 1200 o 1500 kilómetros. Cuando la conexión entre España y Francia esté completada el trayecto de Barcelona a París, con una distancia de 1200 kilómetros aproximadamente, se hará en 4h30' en contra de las 9h30' actuales, y desde la capital catalana hasta Bruselas se hará en 5h30' mientras ahora se tarda unas 14 horas. Pero el día que las empresas ferroviarias introduzcan como producto de Alta Velocidad el Tren Hotel, entonces se podrá hablar de una competencia a mayores distancias, puesto que el viajero que opte por él podrá llegar a la estación minutos antes de la salida, cenar con tranquilidad en el coche restaurante, tomarse una copa en el coche bar, irse a dormir, y despertarse en el destino. El público objetivo en este caso son aquellos viajeros que tienen miedo a volar, (que no aerofobia), que pueden soportar la tensión que les provoca el vuelo, pero que ante un transporte alternativo, que hoy no tienen, no dudarían en optar por éste. Y es que el avión y en menor medida el transporte marítimo, provocan muchos más temores que el de superficie, ya sea carretera o tren, porque aunque se trata de dos transportes muy seguros (el transporte aéreo es el más seguro del mundo), en caso de accidente las posibilidades de salir con vida son menores. Si el accidente aéreo se produce sobre suelo la posibilidad es nula y si se produce en el mar, depende del que se trate, ya sea por el ataque de los tiburones o por hipotermia, pero la muerte es casi segura.

IV. TRANSPORTE MARÍTIMO

El Mediterráneo es un mar pequeño, cerrado, estrecho y con muchas penínsulas e islas, lo que facilita las comunicaciones a través de este medio. Hoy en día es una buena solución para evitar la congestión de las carreteras, reducir el consumo de carburante y evitar altos niveles de polución. De hecho después de la realización de un estudio centrado en el transporte de mercancías por el País Vasco, se vio que una parte muy importante de las toneladas que circulaban por Irún tenían por destino Gran Bretaña. Por ello, y ante el peligro cierto de un pronto colapso de los Pirineos, así como por el impacto medioambiental de tal trasiego de camiones, se idearon las llamadas "Autopistas del Mar" (Arias, 2004).

En la actualidad hay una ruta entre Bayona y Southampton, ideada pensando en el tráfico de camiones, pero que se puede aprovechar con motivos turísticos puesto que tales barcos gozan de todas las comodidades que el pasajero puede desear. Así pues, tenemos la gran oportunidad de enlazar diversas ciudades turísticas, ya sea por motivos de negocios o de ocio, aprovechando la apertura de rutas marítimas para camiones. Un ejemplo lo tenemos en la travesía Barcelona-Génova que existió con anterioridad y que se cerró a finales de la década de los años setenta por la alta estacionalidad del turismo de ocio, pero que vuelve a existir desde el año 2004, aprovechando la demanda de mercancías y pasajeros. Desde entonces la compañía Grandi Navi Veloci ha ido incrementado el tráfico de mercancías hasta un 13%, y los pasajeros encuentran en sus buques todas las comodidades propias de un

barco de crucero, a destacar: biblioteca, parque infantil, sala de fiestas, piscina, fitness center etc, e incluso se pone a disposición de ellos salas de reuniones y de conferencias (www.directferries.es). Otro ejemplo lo tenemos también en la travesía Barcelona-Roma de la empresa Grimaldi Napoli, que hace el trayecto en 18 horas, mientras que por carretera supone un recorrido de 1.400 kilómetros, en donde lo importante no es solamente el tiempo utilizado en el viaje en camión, coche o autocar, lo que ya de por sí es importante si aplicamos el concepto de coste de oportunidad, sino que también hay que añadir el consumo de carburante y otros costes inherentes como los peajes de autopistas, comidas, etc. (www.grimaldi.napoli.it). Otra prueba de la importancia de las llamadas autopistas del mar es la ruta que sale de Almería hacia el norte de África, y al hecho de que el gobierno español se esté tomando muy en serio ampliar su acción a los puertos del Atlántico. Y lo mismo se podría hacer desde el resto de CC.AA. bañadas por el Mediterráneo hacia destinos parecidos en Europa. Así pues, estamos en disposición de relanzar un transporte, el marítimo, que quedó reducido al mínimo después del auge que tuvo el transporte aéreo en los años 60 del siglo pasado.

De todas formas debería plantearse la posibilidad de que la Alta Velocidad llegara también a los puertos mediterráneos puesto que no sólo serviría a motivos turísticos (cruceros), sino que se podrían atender mercancías con origen o destino el resto de Europa, siendo trasladadas en convoyes de Alta Velocidad. Convertirse en la puerta sur de Europa a efectos de mercancías, ese debería ser el objetivo. Y más debería serlo

si cabe, teniendo en cuenta que Marsella y Génova, directos competidores de nuestros puertos, van a estar muy pronto conectados a través de trenes de Alta Velocidad con los grandes puertos del norte de Europa: Rotterdam, Ámsterdam y Hamburgo; de forma que las mercancías que lleguen a cualquiera de estos cinco puertos circularán por el continente de forma rápida. Así pues, pronto se construirá una auténtica red de "autopistas ferroviarias" que permitirán circular las mercancías en doble sentido, mientras los puertos españoles del Mediterráneo se van a quedar irremediablemente fuera de este circuito por la sencilla razón de que no están conectados entre ellos mediante este tipo de trenes, aparte, claro está, del exagerado retraso con que se está llevando a cabo la construcción del AVE en dirección a la frontera francesa.

Las posibilidades de que España pierda el tren de la modernidad y del progreso económico, otra vez, son elevadas. Para evitarlo solamente se ha de planificar las infraestructuras de forma adecuada, pero para ello se debe aparcar la vieja y decimonónica idea de que los territorios bañados por el Mediterráneo somos la periferia, es decir, el fin de un viaje que nace en el centro. Nosotros somos el inicio de un viaje a Europa.

V. TRANSPORTE POR CARRETERA

Debido al alto coste del combustible lo hace apto para distancias cortas, aunque también es cierto que permite la movilidad una vez en el destino, por lo que se constituye en un medio con gran atractivo para

aquellos turistas que desean conocer el destino con plena libertad. De todas formas la congestión de las carreteras, las nuevas alternativas ya vistas, y la mayor concienciación ciudadana con el medioambiente hace prever, o mejor dicho deseable, que su uso vaya reduciéndose; a lo que también ayudará el alto coste de las autopistas, (cuya concesión parece no terminarse nunca), y la limitación de la velocidad máxima a 120 kms/h. De todas formas la mejor manera de disuadir a los consumidores es disponer de una red de transporte público rápido, adecuado a la demanda y económico.

Otro aspecto que frena a los automovilistas a optar por el vehículo para sus desplazamientos a medias distancias es la elevada siniestralidad que se vive en este medio de transporte. En España fallecen cada semana 115 personas en accidentes de tráfico, y ni siquiera el carnet por puntos ni el límite de velocidad comentado parecen poner freno a ello. Para aumentar la seguridad en las carreteras hace falta también que el Estado invierta en su mejora. Según datos del Real Automóvil Club de España, casi un 12% de las muertes provocadas por accidentes se deben a fallos en la construcción de estas infraestructuras, citando expresamente curvas con escasa visibilidad, cruces peligrosos, una señalización deficiente, y un firme poco adecuado.

VI. CONCLUSIONES

El Tren de Alta Velocidad y las llamadas autopistas del mar son una gran oportunidad para conseguir un mayor desarrollo económico del corredor del Mediterráneo, y un

equilibrio territorial en el interior de cada Comunidad Autónoma, pero también entre ellas. Y en este sentido, que esté pendiente la conexión de Alta Velocidad entre Castellón de la Plana y Tarragona resulta del todo ilógico y un freno para el desarrollo económico y el equilibrio territorial de esta zona; problema que esperemos sea abordado pronto y con la decisión suficiente para que, por fin, se dé cuerpo a un corredor ferroviario por el Mediterráneo; pero para ello es necesario sumar fuerzas para reclamar al gobierno central tal conexión que, y debido a sus sinergias, abriría nuevas oportunidades de negocio.

Los puertos mediterráneos podrían colaborar en el trasiego de mercancías y pasajeros, complementándose entre ellos al aprovechar la red ferroviaria de Alta Velocidad para el transporte de mercancías con origen o destino sus respectivos puertos y el resto de Europa, y por supuesto de pasajeros con motivaciones turísticas, me refiero muy especialmente a los pasajeros de cruceros que partan o desembarquen en estas dos ciudades. Y a ello se podrían unir también los aeropuertos si hasta ellos llegara el AVE. De esta forma no hablaríamos de sistemas de transporte, en plural, sino de una única red de transportes conexiónada e intermodal que aprovecharía las sinergias de todos y cada uno de los medios de transporte que la conformarían.

Si tal y como hemos dicho las infraestructuras de transporte sirven para fomentar el desarrollo económico y el equilibrio territorial, unas conexiones adecuadas entre ambas Comunidades Autónomas impulsarían aún más ambos aspectos. El futuro está en

Europa, somos parte de Europa pero tenemos la dificultad de encontrarnos en un extremo, por lo que las infraestructuras de transporte, además de conectar de forma adecuada los distintos territorios que forman parte de España, deben conectar tales estructuras con el resto del Continente, porque es allí donde se encuentra nuestro futuro económico, (el de toda España).

BIBLIOGRAFÍA

- ABEJÓN, M. (1981): *El transporte en la sociedad actual*. Ed. Salvat. Madrid.
- ALEMANY, J. B. (1991): *Los puertos españoles en el siglo XIX*. Secretaría General Técnica. Centro de Relaciones del MOPT. Madrid.
- ARIAS, J. (2004): "Por vía marítima". *La Vanguardia*. 6 de mayo de 2004.
- ARTOLA, M. (Director). (1978): *Los ferrocarriles en España: 1844-1943. Vol I y II*. Servicios de Estudios del Banco de España. Madrid.
- ASTALS, F. (2000): *Enginyeria del transport*. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona.
- BERBARD, E. (1971): "Historia de la Aviación Comercial". *Revista Estudios Turísticos*. Núm. 40, pp. 28-37.
- BLASCO, A. (2001): *Turismo y transporte*. Síntesis. Madrid.
- BLASCO, A. (2006): *Tipologías turísticas. Un análisis de las diferentes modalidades de turismo y de su impacto en el medio y la sociedad de acogida*. Zarza d'Escoles Universitaries de Turisme. Universitat de Girona.
- CANO, G. (1992): *El Transporte aéreo en España*. Ed. Ariel. Barcelona.

- CASARES, A. (1983): *Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Publicaciones de la Escuela Nacional de Administración Pública. Madrid.
- CASTELLS, E. (2004). "Un ferry unirá Barcelona con Roma en 18 horas". *Diario La Vanguardia*. 2 de febrero de 2004.
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS (1992): *Impacto ambiental de la alta velocidad ferroviaria*. Madrid.
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS (2003): *Libro verde del transporte en España*. Madrid.
- DE JUAN, J. y FERNÁNDEZ, S. (1980): *Historia de la Navegación*. Ed. Urbiión, Madrid.
- DE SANDOVAL, P. (2004): "Vuelos baratos, ¿a qué precio?". *El País*. 1 de febrero de 2004.
- DEL VAL, Y. (2001): "Un éxito comercial espectacular en Europa". *Revista Via Libre*. Septiembre 2001.
- DÍAZ, V. et al. (2002): *Transportes*. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Madrid.
- DUCKHAM, B. F. (1991): *Transport History. Vol III*. David & Charles Publishers Limited. Devon.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1993): *Guía histórica del ferrocarril*. S.E. Electa España. Madrid.
- GÓMEZ, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España: 1855-1913*. Alianza Editorial. Madrid.
- GONARD, P. (1993): *Guía Histórica del Ferrocarril*. Ed. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- GUTIÉRREZ, E. (1984): *La Revolución Industrial: 1750-1850*. Colección Historia del Mundo Contemporáneo. Ed. Akal. Torrejón de Ardoz, (Madrid).
- IATA. (2004): *Curso Básico IATA/FUAAV*. Editado por IATA.
- JUARRANZ, J. M. (1984): *Las Transformaciones científicas, técnicas y económicas: 1850-1914*. Colección Historia del Mundo Contemporáneo. Ed. Akal. Torrejón de Ardoz, (Madrid).
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de Transportes en España, 1750-1850. Vol I. La Red Viaria*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. Madrid.
- MADRAZO, S. (1984b): *El sistema de Transportes en España, 1750-1850. Vol II. El Tráfico y los Servicios*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner. Madrid.
- MARTÍNEZ, F. (1983): *Comercio y Transportes Internacionales*. Ed. Cincel. Madrid.
- MONELL, A. (2003): "La exportaciones de Catalunya y la Comunidad Valenciana". *Diario la Vanguardia*. 16 de enero de 2003.
- NAVARRO, E. (1970): *Historia de la Navegación Aérea*. Alianza Editorial. Madrid.
- OLIVER, J. (2008): "Cambios en la demanda y en el crecimiento". *Diario Cinco días*. 16 de enero de 2008.
- OMT (1998): *Introducción al Turismo*. Editado por la OMT. Madrid.
- PIÑEIRO, R. (1990): *Comercio y Transporte*. Ed. Síntesis. Madrid.
- POTRYKOWSKI, M. y ZBIGNIEW, T. (1984): *Geografía del Transporte*. Ed. Ariel. Barcelona.
- SEGURA, R. (2002): *Impacto ambiental de las líneas de alta velocidad: medidas preventivas, correctoras y compensatorias*. Madrid.
- RIOL, J. (1990): *Historia de los Caminos de España. Vol II. Siglos XIX y XX*. Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos. Madrid.

- VALDALISO, J. (1997): *La Navegación Regular de Cabotaje en España en los siglos XIX y XX*. Servicio central de publicaciones del gobierno vasco. Vitoria.
- VALLS, J. F. (2006): *Las Claves del Mercado Turístico. Cómo competir en el nuevo entorno*. Ed. Deusto, Bilbao.
- VICENS, J. (1972): *Historia Económica de España*. Ed. Vicens Vives. Barcelona.
- VOGELER, C. y HERNÁNDEZ, E. (1997): *Estructura y Organización del Mercado Turístico*. Ed. Ramón Areccs. Madrid.
- WHEATCROFT, S. y LIPMAN, G. (1990): *European Liberalisation and World Air Transport*. The Economist Intelligence Unit. Londres.