

DOSSIER

LOS FLUJOS DE VIAJEROS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

El objetivo de este documento es presentar un acercamiento a los flujos de viajeros entre los países europeos del Mediterráneo Occidental y los países del Magreb. El documento se estructura en dos apartados principales:

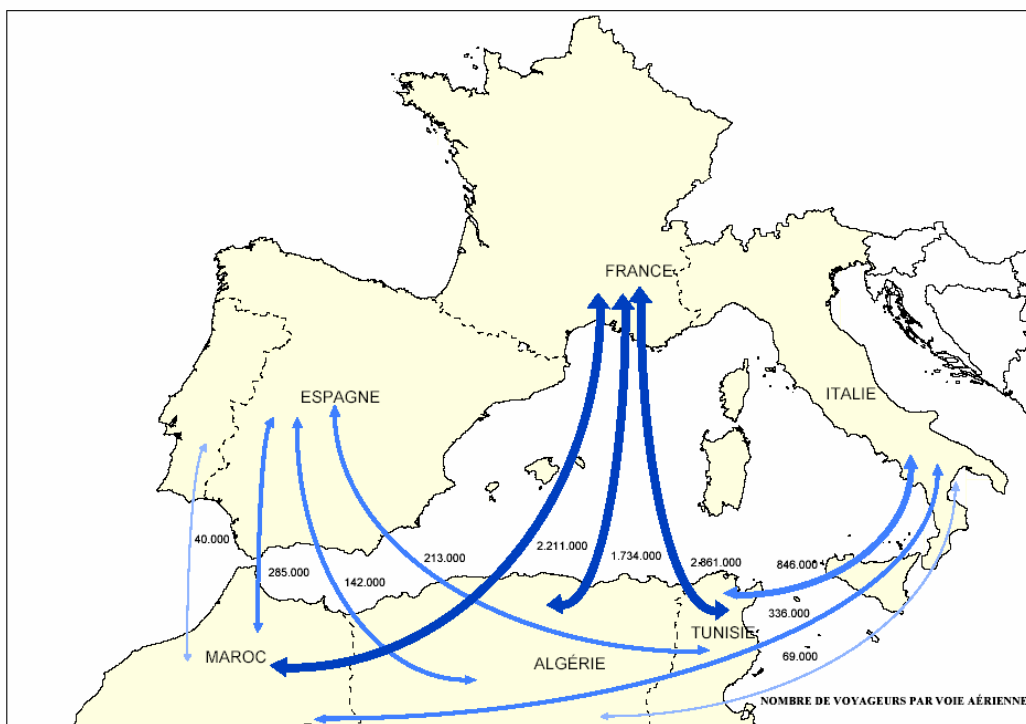
- Una descripción de los flujos de viajeros entre ambas riberas que utilizan el modo aéreo y marítimo.
- La descripción y análisis de los dos parámetros fundamentales que inciden en la demanda de movilidad de dichos viajeros: el turismo europeo y el número de emigrantes magrebíes residentes en Europa.

El Dossier está basado en informaciones que tienen como año de referencia el 2001.

1. Los flujos de viajeros en modo aéreo

El sector aéreo en los países del Magreb se encuentra en la actualidad en clara expansión, siendo los flujos con los países europeos mediterráneos (Francia, España e Italia) los que mayor crecimiento han tenido en los últimos años. Hay que destacar también los flujos que generan otros países centroeuropeos, como Alemania o la zona del Benelux, con importantes flujos tanto turísticos como de inmigrantes procedente del Magreb.

Gráfico 1 - Flujos internacionales de viajeros por modo aéreo entre países del Mediterráneo Occidental
Fuente: Elaboración propia



1.1. El tráfico aéreo con Marruecos

- El tráfico aéreo total de pasajeros en el sistema aeroportuario marroquí ha sido de 6,8 millones en 2001, de los cuales 5 millones corresponden al tráfico internacional. El crecimiento medio anual del tráfico total aeroportuario desde 1995 se sitúa en el 7,8%. Casablanca-Mohammed V es el principal aeropuerto marroquí, con la gestión de más de 50% del tráfico.
- Con más de 3 millones, los tráficos internacionales con los restantes seis países del Mediterráneo Occidental (España, Francia, Italia, Portugal, Argelia y Túnez) representan para Marruecos el 44,5% de su tráfico total y prácticamente el 60% de su tráfico internacional.

País de origen/destinación del tráfico aéreo internacional en Marruecos (2001)

Fuente : Office National des Aéroports

País	Número de pasajeros	
Mediterráneo Occidental	España	272.598
	Francia	2.219.591
	Italia	341.579
	Portugal	39.864
	Argelia	41.336
	Túnez	110.974
Otros países de la UE	Alemania	378.220
	Bélgica	323.983
	Reino Unido	242.428
	Holanda	210.777

- Francia ocupa el primer lugar en los intercambios aéreos con Marruecos. Con más de 2,2 millones de pasajeros, el tráfico con Francia representa para Marruecos el 44% de su tráfico internacional. El crecimiento medio anual entre 1996 y 2001 se situó alrededor del 10% (6% para el periodo comprendido entre 1999 y 2002). Los aeropuertos marroquíes, más utilizados en las relaciones con Francia son los de Casablanca (39,4%), Marrakech (36,7%) y Agadir (9,0%). En Francia, los principales aeropuertos que operan con Marruecos son Paris-Charles de Gaulle (que gestiona el 37,5% del tráfico), seguido de Paris-Orly (30,5%), Lyon-St Exupery (8,7%), Marseille-Provence (8,4%) y Toulouse-Blagnac (5,5%).
- El tráfico aéreo de Italia con Marruecos se sitúa en un poco más de 340.000 pasajeros. El crecimiento medio entre 1998 y 2001 superó el 3,5%. Los aeropuertos marroquíes más utilizados en las relaciones con Italia son Casablanca (67,6%) y Marrakech (23,6%). En Italia, los principales aeropuertos que operan con Marruecos son Milano-Malpensa (62,2%) y Roma-Fuimicino (27,6%).
- El tráfico aéreo de España con Marruecos se sitúa en torno a los 275.000 pasajeros, con una tasa media de crecimiento entre 1998 y 2001 superior al 7,5% (incluyendo la crisis de 2001, ya que el crecimiento que se produjo entre 1998 y 2000 se acercó al 25% anual). Los aeropuertos marroquíes más utilizados en las relaciones con España son los de Casablanca (62,1%), Marrakech (17,6%) y Tanger (10,9%). En España, los principales aeropuertos que operan con Marruecos son Madrid (52,6%), Barcelona (15,0%), Málaga (13,2%) y Gran Canaria (11,4%).
- El principal motivo de los viajes realizados entre Marruecos y los países de Europa Occidental es el turismo (uno de cada dos pasajeros declaran viajar por este motivo), seguido por el trabajo y visitas familiares con un 25 y 20% respectivamente.
- La región de Gran Casablanca es la principal zona de origen de los viajes con destino Europa Occidental (30,6%), seguido por la región de Marrakech-Tensift-Al Haouz la cual agrupa el 22,9%.

1.2. El tráfico aéreo con Túnez

- El tráfico aéreo total de pasajeros con origen o destino Túnez fue en 2001 de 9,7 millones, de los cuales el 94% corresponde a tráfico internacional. A pesar de la crisis del sector registrada en el año 2001, el tráfico aéreo tunecino acumuló entre 1997 y el 2001 un crecimiento total superior al 16%.

- El tráfico aeroportuario en Túnez está muy polarizado, ya que el 98% del mismo es gestionado por sólo tres aeropuertos: Tunis Carthage, Monastir H.Bourguiba y Djerba Zarzis. Dichos aeropuertos sirven respectivamente a la capital y a las dos principales zonas turísticas del país.
- Los flujos de viajeros entre Túnez y los restantes países del Mediterráneo Occidental representan, con más de 4,1 millones de pasajeros, casi el 43% del tráfico aeroportuario total tunecino.

País de origen/destino del tráfico aéreo internacional en Túnez (2001)

Fuente : Office de l'Aviation Civile et des Aéroports

País		Número de pasajeros
Mediterráneo Occidental	España	204.425
	Francia	2.803.831
	Italia	894.534
	Portugal	n.d.
	Marruecos	118.701
	Argelia	112.307
Otros países de la UE	Alemania	1.963.021
	Reino Unido	639.265
	Bélgica	390.527
	Holanda	185.385

- Al igual que sucede con Marruecos, Francia ocupa una posición destacada en dichos flujos, con más de 2,8 millones de pasajeros. Estos pasajeros utilizan mayoritariamente los aeropuertos de Tunis Carthage (59%), Djerba Zarzis (23,9%) y Monastir H.Bourguiba (13,8%). Los aeropuertos franceses que operan preferentemente con Túnez son Paris-Charles de Gaulle y Marseille-Provence (cada uno de ellos gestiona el 25% del tráfico), seguidos de Lyon-Satolas (18%).
- Italia es el segundo origen/destino en importancia, con un tráfico superior a los 890.000 pasajeros que circulan preferentemente por Milano-Malpensa (34%), Roma-Fiumicino (26%) y Verona-Villafranca (12%).

1.3. Tráfico aéreo con Argelia

- Por último, los aeropuertos argelinos registraron en 2001 un total de 7,7 millones de pasajeros, de los cuales el 31,2% corresponde a tráfico internacional. El aeropuerto de Argel Houari Boumédiene es el principal del país, al gestionar casi 3 millones de viajeros.
- A diferencia de Túnez, el sector aéreo argelino se centra en el tráfico interior, lo cual podría explicarse tanto por la extensión geográfica del país como por su menor actividad turística.

País de origen/destino del tráfico aéreo internacional en Argelia (2001)

Fuente : AENA, DGAC, ENAC, ANA, ONDA, OACA

País		Número de pasajeros
Mediterráneo Occidental	España	142.011
	Francia	1.734.098
	Italia	69.117
	Portugal	n.d.
	Marruecos	41.336
	Túnez	112.307

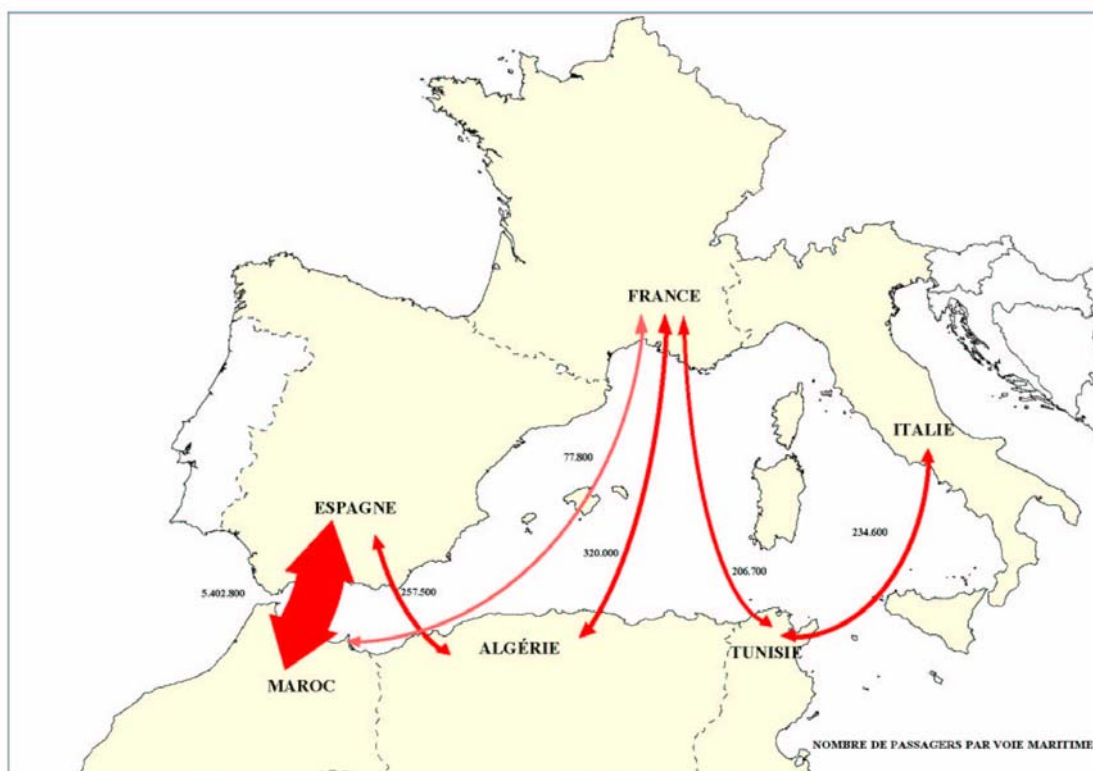
- Francia es también el primer país en flujos de tráfico aéreo con Argelia. De los casi 2,5 millones de pasajeros en vuelo internacional, el 70% provienen o se dirigen a aeropuertos franceses. Los aeropuertos argelinos por los que transitan estos flujos son Argel (50,4%), Constantine (16,6%) y Oran (15,8%). En Francia, dos tercios del tráfico aéreo con Argelia pasa por tres aeropuertos: Paris Charles de Gaulle (25%), Marseille-Provence (25%) y Lyon (17%).
- Los flujos con España e Italia son sensiblemente inferiores a los de Francia (140.000 y 70.000 pasajeros respectivamente). Italia opera principalmente con el aeropuerto de Argel con vuelos desde/a Roma-Fiumicino y más recientemente Milano-Malpensa. En el caso de España los principales aeropuertos que operan con Argelia son Madrid-Barajas, Barcelona y Alicante (en conexión con Oran); los principales aeropuertos servidos en Argelia son Argel (59%), Oran (21%) y Tindouf (15%)

2. Flujos de viajeros en modo marítimo

- Existe un importante número de servicios regulares marítimos de pasajeros que unen los puertos del Magreb con los puertos españoles, franceses e italianos. Dichos servicios soportan en su conjunto un tráfico superior a los 6,5 millones de pasajeros.
- El gráfico 2 indica los flujos de viajeros por vía marítima (relaciones país-país) entre los puertos de los países del Mediterráneo occidental. La comparación entre estas relaciones muestra la importancia de la relación entre los puertos de Marruecos y de España: más del 80% del flujo de viajeros por vía marítima entre puertos de los países europeos del Mediterráneo occidental y del Magreb se realiza a través de los puertos españoles y marroquíes.

Gráfico 2 - Flujo de viajeros por vía marítima entre ambas orillas del Mediterráneo Occidental

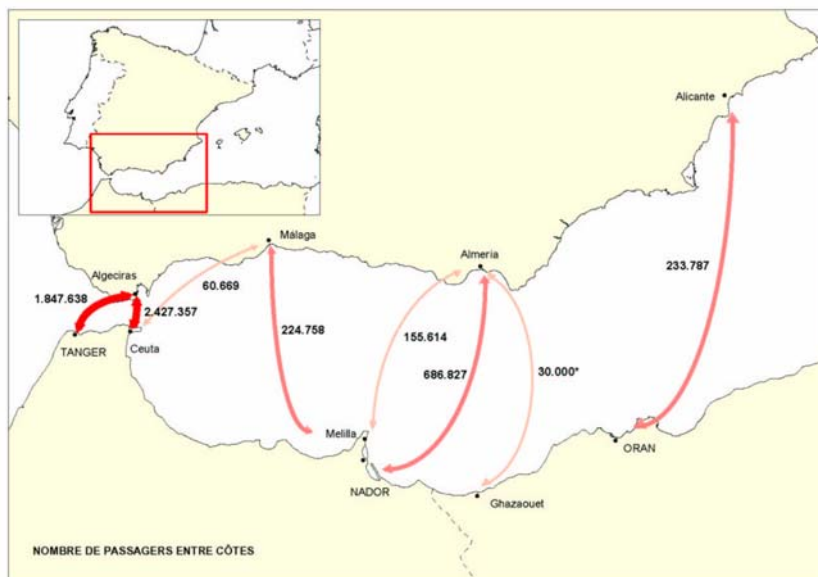
Fuente: Elaboración propia



- El gráfico 3 muestra la posición remarcable del puerto de Algeciras en el flujo de viajeros por vía marítima: el 75% de los pasajeros entre los puertos de la costa del sudeste español y del norte de Africa utilizan los servicios regulares Algeciras-Tanger o Algeciras-Ceuta. Otros puertos remarcables para las relaciones entre las dos riberas son Málaga, Almería y Alicante (en la costa norte) y Nador, Melilla u Oran (en la costa sur).
- Las líneas regulares Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tanger fueron utilizadas en 2001 por más de 2,4 y 1,8 millones de pasajeros respectivamente y transportaron entre ambas más de 1 millón de vehículos. Estas líneas han tenido crecimientos medios de pasajeros desde 1995 del 4% y del 6% anual respectivamente.
- De entre las demás líneas regulares, cabe destacar la línea Almería-Nador - inaugurada en 1994 - que superó los 680.000 pasajeros en 2001, con un aumento anual medio de tráfico superior al 17% en los últimos tres años. Desde su inauguración, esta línea ha ido absorbiendo parte del tráfico de la línea Almería-Melilla, transformándose en la tercera línea en número de pasajeros de la zona.
- El crecimiento del sector en los últimos años es claro. Al mismo tiempo que se han visto reforzados diferentes servicios, se han creado nuevas líneas regulares como la de Almería-Ghazaouet en 2001 o la de Almería-Ai Hoceïma en 2003.

Gráfico 3 - Flujos de pasajeros por vía marítima en la zona del Estrecho de Gibraltar

Fuente: Elaboración propia



3. Parámetros principales de la demanda de desplazamientos

En los flujos de tráfico de pasajeros entre Europa Occidental y el Magreb existen dos parámetros fundamentales generadores de demanda:

- el turismo, entendido principalmente como ciudadanos europeos que se desplazan al Magreb atraídos por una industria turística cada vez más consolidada, y
- el stock de magrebíes residentes en Europa que viajan a sus países de origen por vacaciones u otros motivos.

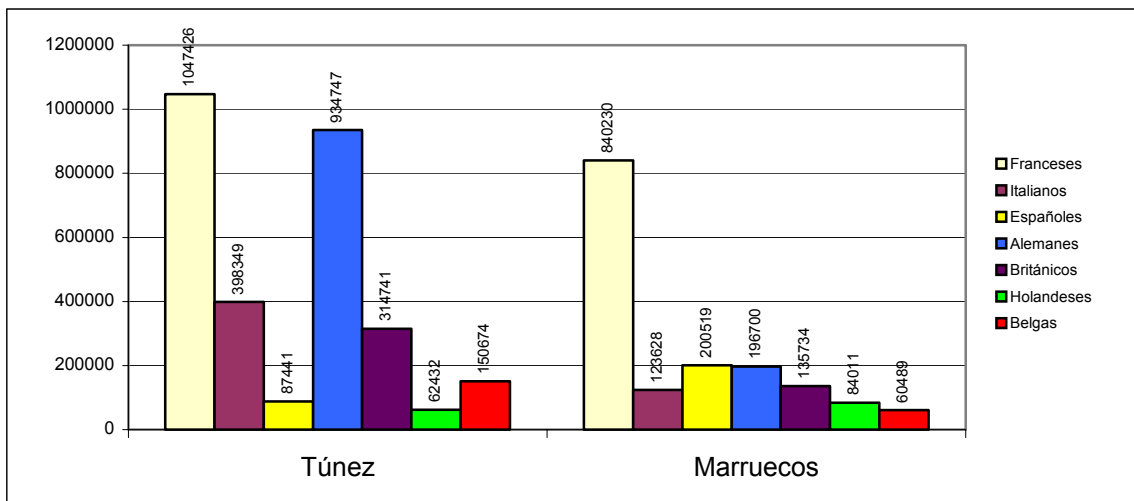
A estos dos motivos habría que añadir los viajes que se realizan por razones de trabajo/negocios.

3.1. La demanda turística en el Magreb

- La actividad turística en el Magreb presenta situaciones dispares según el país. Por un lado, Marruecos y Túnez disponen en la actualidad de una industria turística en plena expansión y una clara voluntad política de desarrollo y consolidación del sector; la actividad turística argelina está en cambio, hoy por hoy, poco desarrollada.

Gráfico - Llegadas de turistas europeos a Marruecos y a Túnez en 2001

Fuente: Base de datos CETMO-FLUX



La demanda turística en Marruecos

- Las llegadas de turistas a Marruecos superan los 4,2 millones. El principal cliente turístico es Francia, con casi 850.000 entradas y un crecimiento sostenido que ha hecho que el número de turistas franceses en 2001 doble al de 1995. Los turistas franceses representan el 38% de los turistas europeos que visitan el país. El turista francés viaja de manera preferente a Marruecos durante los meses de verano y los destinos principales son Ouarzazate, Marrakech, Casablanca y Agadir. Una amplia mayoría de los turistas franceses (89%) viajan en avión.
- España se sitúa, con algo más de 200.000 entradas, en el segundo país emisor de turistas, por delante de Alemania. Los destinos preferidos son los situados al norte del país (Tanger) y al Centro Norte, esencialmente Fès. Sólo un tercio de los turistas que entraron en Marruecos provenientes de España utilizan el modo aéreo.
- En el caso de Italia, Marruecos representa, con 123.600 llegadas, el sexto destino turístico detrás de España, Egipto, Túnez, Portugal y Turquía.

La demanda turística en Túnez

- Las llegadas de turistas a Túnez en el año 2001 se acercaron a los 5,4 millones. Los principales clientes turísticos son Francia y Alemania que, con casi 2 millones de entradas, suponen más del 36% de las llegadas de turistas extranjeros. El mercado europeo representa el 67% de las entradas.
- En el caso de Túnez cabe destacar el aumento de entradas procedentes de otros países del norte de África, gracias principalmente a la explosión del mercado de Libia (con un aumento superior al 48% en 2001) y a la recuperación del mercado argelino.
- El modo principal de entrada al país es el aéreo, con más de 3,7 millones de pasajeros. Monastir acapara 1.870 400 entradas, seguido por Tunis Carthage y Jerba-Zarzis, ambos con tráficos que rondan los 900.000 pasajeros.

Con respecto a las entradas por vía marítima en 2001 se contabilizaron 69.900, de las cuales el 90% se realizaron por el puerto de Tunis-Goulette.

El punto fronterizo de mayor volumen de tráfico por carretera es Ras Jedir, en la frontera con Libia, con 760.700 viajeros controlados en frontera, equivalente al 61,5% del total de entradas efectuadas por vía terrestre.

3.2. La oferta turística en el Magreb

La oferta turística marroquí

- Marruecos disponía en el año 2001 de 130.700 plazas en establecimientos turísticos, de las cuales 76.350 en hoteles clasificados. Desde 1997, el crecimiento medio anual de la capacidad de alojamiento se ha situado en un valor discreto ligeramente por encima del 1,5%.
- Dos tercios de la capacidad de alojamiento del país se concentran en cuatro regiones, encabezadas por cuatro centros urbanos principales: Agadir y la región de Souss-Massa-Daraâ, Marrakech y la región de Marrakech-Tensift-Al Haouz, Casablanca y la región de Gran Casablanca y por último Tanger y la región de Tanger-Tétouan. Agadir es el destino líder con un 38% de las pernoctaciones.

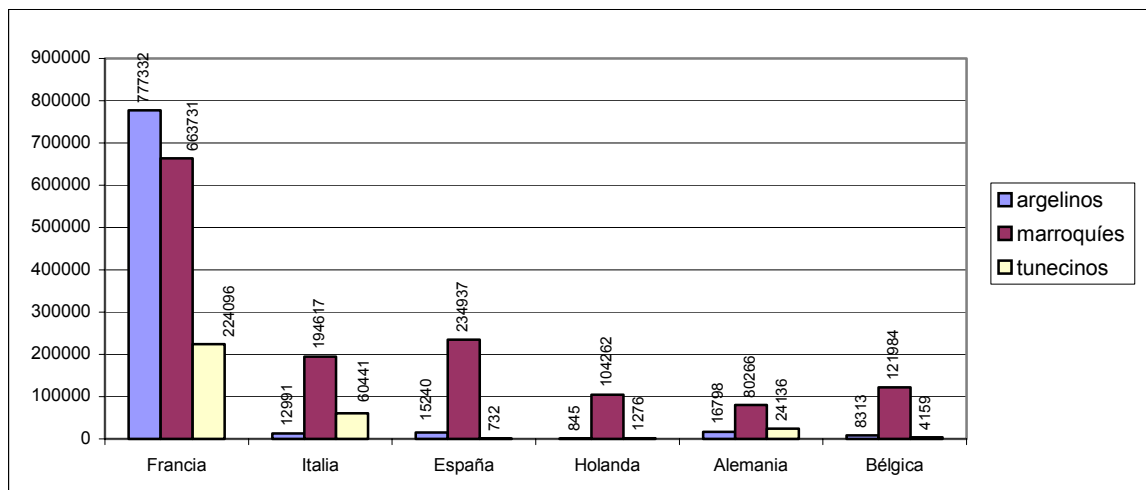
La oferta turística tunecina

- Túnez es el país del Magreb con la infraestructura turística más desarrollada. Con 205.600 plazas en establecimientos hoteleros en el año 2001 y 214.300 en el año 2002, Túnez se mantiene como país líder de la región. Desde 1990, su capacidad hotelera ha crecido a un ritmo medio anual superior al 7%.
- Más del 75% de la capacidad hotelera del país se concentra en las regiones costeras de Nabeul, Sousse, Monastir, Sfax y Medenine con grandes focos turísticos como Hammamet o la isla de D'jerba.

3.3 El stock de residentes magrebíes en Europa

- Otro factor básico en los flujos de viajeros entre los países europeos del Mediterráneo Occidental y el Maghreb es lo que se denomina stock de residentes magrebíes en Europa. Como se aprecia en el gráfico 5, Francia es con diferencia el país con mayor stock de magrebíes residentes.

Gráfico 5 - Principales stocks de residentes magrebíes a Europa
 Fuentes: MTAS, ISTAT, INSEE, Eurostat



Las particularidades del paso a través del Estrecho de Gibraltar

- Tal como se ha indicado, las líneas marítimas regulares que unen el sur de Europa con el norte de Africa en la zona del Estrecho de Gibraltar absorben un tráfico importante de viajeros. Estas líneas drenan un tráfico importante de viajeros que se desplazan básicamente por carretera procedentes no sólo desde España sino desde otros países europeos (Benelux, Francia, norte de Italia).

Gráfico 6 – Principales carreteras utilizadas por los flujos de viajeros en modo marítimo en la zona del Estrecho de Gibraltar
 Fuente: Ministerio del Interior español



- Desde hace años, el Ministerio del Interior de España elabora un Plan para dirigir y coordinar la llamada Operación Paso del Estrecho (OPE), ante la llegada de este gran número de viajeros – en su mayoría residentes marroquíes y argelinos en Europa - que, procedentes de diferentes puntos de

Europa, aprovechan las vacaciones estivales para reunirse con sus familiares en su país de origen. El Gráfico 6 indica las carreteras que utilizan preferentemente dichos flujos a su paso por España.

3. Conclusiones y perspectivas

- En los últimos años los flujos de viajeros entre los países europeos del Mediterráneo Occidental y el Magreb han crecido sustancialmente. Este crecimiento se ha producido de forma paralela al desarrollo de la actividad turística en el norte de África y al aumento del número de residentes magrebíes en Europa.

El hecho de que el crecimiento de estos flujos esté siendo más significativo en el modo aéreo que en el marítimo se puede explicar no sólo por el peso relativo del turismo en la región sino también por el aumento y la mayor consolidación social del colectivo de residentes magrebíes (y de segundas generaciones) en los países de acogida.

- Las previsiones de consolidación de estos dos fenómenos en el futuro (turismo y población de origen magrebí residente en Europa), así como el crecimiento de las relaciones comerciales entre los países del Mediterráneo Occidental, hacen prever que continúe el crecimiento sostenido de los flujos de viajeros entre ambas orillas mediterráneas en los próximos años.

Con respecto al turismo, cabe recordar que Marruecos está inmerso en la actualidad en un decidido proceso de desarrollo de su industria turística. Con una clara voluntad política, el país se ha marcado el objetivo de alcanzar en el medio plazo (horizonte 201X) los 10 millones de turistas. Esta voluntad, simbolizada por la firma de un acuerdo entre los principales operadores privados y públicos del país, se concreta en la creación, durante este periodo, de 160.000 nuevas plazas hoteleras.

Del mismo modo, el décimo plan de desarrollo económico y social (2002-2006) realizado por el gobierno tunecino prevé, para el sector turístico y la hostelería, un crecimiento medio anual del 5% y la creación de 45.000 nuevas plazas hoteleras. En la actualidad 30.000 plazas están en construcción de las cuales 10.000 se concentran en las regiones de Túnez capital y Hammamet.