

UN CAMBIO DE RUMBO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Desde mediados de los años 80, España ha venido realizando un esfuerzo considerable por superar sus carencias en infraestructuras de transporte. Entre finales de los 80 y mediados de los 90 ocupa, junto con Alemania, el primer puesto en la Unión Europea (UE) en cuanto al porcentaje del PIB dedicado a la inversión en infraestructuras de transporte, hasta alcanzar valores en torno al 1,7-1,8% del PIB en los años más recientes. De esta manera, las inversiones en infraestructuras de transporte en España duplican hoy la media de la UE.

Las redes de infraestructuras de transporte

El Ministerio de Fomento ha realizado un diagnóstico de las infraestructuras titularidad del Estado (carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos).

La actual **red de carreteras** del territorio peninsular está constituida por 24.797 kilómetros de la Red de Carreteras del Estado, de las que 8.700 (un 35%) son autovías y autopistas de peaje. Asimismo, forman parte de esa red otros 2.450 kilómetros, pertenecientes a la red de autovías y autopistas de las Comunidades Autónomas.

De esta red se destaca su carácter acusadamente radial y la iniciación de una red mallada, que se considera necesario cerrar. Como elementos que deben mejorarse, se cita la persistencia de un déficit de accesibilidad a algunas partes del territorio; la obsolescencia de partes significativas de la red de autovías de primera generación y de las carreteras convencionales y la generalización de soluciones *estándar*, que es preciso flexibilizar para adecuar mejor cada tramo a los condicionantes del entorno.



La **red ferroviaria** se aproxima a los 15.000 kilómetros de longitud, de los que 1.031 corresponden a la línea de altas prestaciones con ancho de vía UIC, que recorre el territorio peninsular como un gran eje vertebrador en la diagonal Sevilla-Madrid-Zaragoza-Lleida/Huesca, pero aún incompleto. La red doble electrificada se encuentra extendida por 2.905 kilómetros, pero en 5.494 km los servicios se prestan sobre una red única y sin electrificar.

En este sentido, se subrayan las diferencias de niveles de dotación, en términos de calidad y seguridad, entre las líneas de la red; la existencia de tramos y líneas con tráfico débil; dificultades de integración de la red en el marco internacional (*interoperabilidad*); la existencia de tensiones entre el desarrollo urbano y las redes ferroviarias; el desarrollo experimentado por las redes y servicios de cercanías en las principales áreas urbanas.

La red de **puertos del Estado** está formada por 27 autoridades portuarias, coordinadas por el Ente Público Puertos de Estado (EPPE). El sistema constituye la vía de entrada y salida para el 70% de las mercancías que nuestro país importa o exporta. En la última década se ha registrado un aumento continuado del tráfico, hasta alcanzar, en 2003, las 380 millones de toneladas transportadas, con una cierta concentración de la demanda en los puertos de mayor dimensión (Algeciras, Barcelona y Valencia), aunque en general cada puerto cuenta con su propio mercado específico.

Los principales condicionantes para el desarrollo de la actividad portuaria son la necesidad de adaptar a la demanda sus instalaciones y servicios y la dotación proporcionada de accesos terrestres (carretera y ferrocarril), que en muchos casos apareja la necesidad mejorar la integración urbana de los puertos.

Los **aeropuertos** gestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), son 48, pero la actividad se concentra en un corto número de ellos. De acuerdo con los datos de 2003, en Madrid-Barajas se registra el 23,3% del tráfico de pasajeros en España, y entre éste y los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca se supera el 50% del tráfico en el país, y con tendencia a aumentar. El funcionamiento en red de los servicios de transporte aéreo favorece esta evolución, a la vez que permite aumentar la accesibilidad a la mayor parte de la población.

Las infraestructuras aeroportuarias constituyen la principal vía de acceso desde y hacia el exterior para el transporte de viajeros, pero es también significativo en el transporte interior para distancias medias y altas, y esencial para las comunicaciones con los territorios no peninsulares y las relaciones entre éstos.

La demanda y los servicios de transporte

El sistema español de transporte se ve influido por el contexto internacional, como consecuencia de las tendencias económicas mundiales y la existencia de un marco de referencia europeo común.

Las pautas del comercio internacional han llevado aparejado un crecimiento de los flujos de transporte entre España y el resto del mundo, la mayor parte de los cuales tienen como origen o destino otros países europeos. En el ámbito de las mercancías, entre 1993 y 2002 se ha experimentado un crecimiento medio anual del 5,5%. El modo marítimo es el más utilizado (236 millones de toneladas en 2002 y un crecimiento medio anual del 5%), seguido por la carretera (87 millones de toneladas, con un crecimiento medio anual del 6%). Se cuenta todavía con importantes expectativas de crecimiento, ya que nuestra economía es relativamente cerrada.

De manera incipiente, los tráficos internacionales han aumentado en los últimos años. A los tráficos con origen o destino en Portugal se unen los flujos entre el Magreb y Europa, que además cuentan con un importante potencial de expansión. En este sentido, el PEIT contempla el impulso a largo plazo del proyecto de Enlace



Fijo entre España y Marruecos a través del Estrecho de Gibraltar.

El transporte de España sigue pautas similares a las de otros Estados de la UE. En el transporte internacional de mercancías, los desplazamientos se realizan por mar o carretera (50% y 43% respectivamente). Los flujos se dirigen, principalmente, a Francia, Reino Unido, Italia y Alemania, y la elección del modo de transporte depende, en gran medida, del tipo de mercancía.

En relación al transporte de viajeros, más del 80% de los viajeros que utilizan el transporte aéreo internacional realizan trayectos intracomunitarios, un indicador de la falta de alternativas. Barajas, con más de seis millones de viajeros con origen o destino fuera de la UE, se sitúa a la cabeza de los aeropuertos medios europeos, si

bien a distancia considerable del grupo de los más importantes (London-Heathrow, Amsterdam-Schipol, Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt y London-Gatwick).

En el ámbito nacional, la carretera continúa siendo el único modo de transporte capaz de cubrir prácticamente cualquier tipo de demanda, por lo que no es de extrañar que asegure el 86% del transporte terrestre de mercancías y el 88% del de viajeros. El dominio del transporte de mercancías por carretera y su competitividad en cuanto a calidad del servicio y precios va acompañado de una preocupante fragilidad del sector y debilidad en su relación con los cargadores.

Los procesos de urbanización dispersa se han multiplicado en nuestro país, favorecidos por la mejora en las redes viarias metropolitanas, acentuando la dependencia respecto del automóvil, a pesar de las importantes inversiones realizadas en muchas ciudades en el sistema de transporte público. La flexibilidad aportada por las nuevas tecnologías no parece traducirse en una disminución de la demanda de transporte, e incluso se apunta en muchos casos un mayor consumo en términos de vehículo por kilómetro.

Fortalezas e incertidumbres en el modelo actual español de transportes

El sistema de transporte ha facilitado la integración de España en la economía europea y ha paliado considerablemente los efectos de su situación periférica. También ha permitido el fortalecimiento de ciertos ejes y sistemas de ciudades.

Así, España cuenta con una red madura, particularmente en autovías y autopistas. Con casi 18 km de vías de gran capacidad por cada 1.000 km² de superficie, España se situaba en el año 2000 al mismo nivel que Francia y significativamente por delante de la media de la UE, además de ser el segundo país europeo con mayor densidad de autovías y autopistas respecto al número de habitantes. Con la apertura de la línea Madrid-Lleida, sólo Francia cuenta con una longitud mayor de vías ferroviarias de altas prestaciones.

En relación a la demanda, España ocupa el primer lugar en cuanto a longitud de vías de gran capacidad en relación a los kilómetros recorridos por los viajeros. En cuanto a las mercancías, ocupa el tercer lugar, muy por encima de la dotación media europea. En el caso del ferrocarril, los kilómetros de red en relación con la demanda son también superiores a la media de la UE.

Sin embargo, también se ha incrementado la concentración y centralización de la actividad económica en un número reducido de grandes núcleos. Estos efectos, en menor medida, se han detectado también con el desarrollo de la estructura radial de vías de alta capacidad o la jerarquización de los servicios aéreos.



En los últimos años se ha producido un importante desarrollo de los distintos modos de transporte en España, generando un sistema en el que las infraestructuras y servicios progresivamente compiten entre sí, en lugar de colaborar. La programación de inversiones ha ignorado con frecuencia la funcionalidad de cada actuación, conduciendo a unas redes e itinerarios heterogéneos.

Condicionantes de la política de transporte

El sistema de transporte en España está decisivamente influido por los principios de la Política Común de Transporte. La estrategia de *movilidad sostenible* emprendida por la UE apunta a la disociación entre crecimiento del transporte y crecimiento económico, el desarrollo de alternativas al transporte privado y al transporte de mercancías por carretera y la imputación correcta de costes. Además, insiste en la necesidad de hacer un seguimiento del comportamiento ambiental del sector en la seguridad vial.

La geografía y la posición de nuestro país constituyen un elemento de referencia: si en el continente europeo la posición de nuestro país resulta periférica, no ocurre lo mismo en el ámbito mundial, en el que España ocupa una posición clave en los flujos internacionales de transporte marítimo, en las relaciones entre Europa y el Norte de África, y en el transporte aéreo cuenta con un potencial no desdeñable para mejorar su posición en el tráfico transatlántico.

El crecimiento económico, la evolución de la sociedad y las expectativas de desarrollo ejercen una presión creciente sobre el transporte, demandando una mejora constante de la calidad de los servicios y de las infraestructuras, respetando tres condicionantes: la eficiencia económica, el marco energético y la compatibilidad ambiental.

El marco económico impone coherencia con los objetivos de equilibrio presupuestario, en un contexto de reducción importante de los Fondos Europeos que desde hace más de diez años han aportado una media del orden del 20%-30% de la inversión en infraestructuras del Ministerio de Fomento. La iniciativa privada debe encontrar el cauce adecuado para continuar cooperando con el sector público en la provisión de infraestructuras y servicios, pero la lógica preocupación por atraer inversiones al sector debe respetar los principios y prioridades definidos en el PEIT. No se trata de maximizar el volumen de inversiones, sino de garantizar la estabilidad y continuidad del esfuerzo inversor, suavizando los ciclos anteriores.



El marco energético también impone algunas condiciones a la política de transportes, dado que el sector consume el 36% de la energía final del país, y que la fuente preponderante es el petróleo (99%). Un objetivo claro de la política económica española responde al reto de reducir la dependencia energética: el 77% de la energía consumida en España se importa, frente al 50% de la UE-15, y las importaciones netas de crudo suponen el 2,1% del PIB español, frente al 1% de la mayor parte de los países europeos.

La compatibilidad ambiental responde a la exigencia de los ciudadanos y de los agentes sociales sobre el desarrollo sostenible. España debe hacer frente a sus compromisos en el ámbito ambiental y debe impulsar activamente en el futuro la acción de la comunidad internacional.

Finalmente, deben analizarse los riesgos del transporte para la salud (calidad del aire, ruido, hábitos de movilidad saludables...), así como informar a los ciudadanos, impulsar planes de acción urgente que les proporcionen niveles de protección y políticas de prevención adecuadas.