

POLÍTICA DE TRANSPORTE Y ACCESIBILIDAD EN EUROPA

POR

JOSÉ GARRIDO PALACIOS

Introducción

Las nuevas estrategias territoriales están cada vez más condicionadas por la tendencia globalizadora de la economía, articulada por un sistema menos dependiente de la localización de materias primas y más ligado a la cualificación de los recursos humanos, al capital tecnológico y a los transportes y comunicaciones. Así, el transporte es en la sociedad actual uno de los mejores instrumentos para conocer el territorio, de modo que los flujos de tráfico, su origen y destino, la red de infraestructuras y, en general, las fortalezas y debilidades del transporte, constituyen un documento revelador del funcionamiento del territorio y el motor de su desarrollo.

Es indudable que en las distintas manifestaciones del transporte se reflejan el dinamismo o estancamiento de una región, pues este subsector económico hace al mismo tiempo de soporte de los flujos que por él discurren y de correa de transmisión entre los centros productivos y los consumidores. Así, por ejemplo, la utilización de las infraestructuras de transporte revela la necesidad de la población demandante y la canalización de los principales intercambios comerciales.

En este sentido es fácil comprender que las infraestructuras constituyen la columna vertebral de una región (Bavoux y Charrier, 1994), es decir, los colectores que coadyuvan a trabar los distintos espacios del territorio. Pero esa condición *sine qua non* es insuficiente por sí sola para desarrollar

José Garrido Palacios. Doctor en Geografía. Universidad de Zaragoza.

Estudios Geográficos, LXIII, 246, 2002

las potencialidades, por lo que se precisa aplicar medidas no estrictamente de transporte para lograr un desarrollo territorial equilibrado.

De ahí se deriva la necesaria interrelación de este subsector terciario con otras variables territoriales: cuadro natural, población y actividades económicas, de modo que nos permitan establecer una serie de ámbitos y ejes de desarrollo en diferentes unidades de análisis.

En esta interrelación de variables se considera, además, alcanzar unos umbrales mínimos de accesibilidad que garantice el acceso de la población y mercancías a los centros de actividad económica (Vickerman y Wegener, 1995). En este sentido, España tiene una accesibilidad que está por debajo de la media europea, lo cual constituye un obstáculo de primer orden al desarrollo económico. Para mejorar esa accesibilidad es importante la conexión a las redes transeuropeas, pues aporta unos beneficios sustanciales a los países periféricos como España, que aunque sean modestos en relación con entidades geográficas similares de la gran megalópolis europea, son significativos a fin de conseguir la plena integración en los eurocorredores de desarrollo.

Este concepto de globalidad es aplicable asimismo a la integración de los distintos modos de transporte en función de sus ventajas comparativas, pues la concurrencia intermodal permitirá optimizar su uso y apostar por modos más competitivos y menos nocivos para el entorno (Ermendger, 1993).

Se plantea la política de transporte en el contexto europeo para identificar sus principales líneas de actuación y señalar en qué medida afectan a España. Este cambio de escala es ineludible para aprehender el papel que juega en la actualidad el conjunto nacional y las tendencias de los años venideros en función de las directrices gestadas en la Unión Europea. Así, el estudio que acometemos seguidamente parte de la evolución de la Política de Transporte Europea y el estudio de las redes transeuropeas, donde se perfilan sin duda las líneas maestras de cada modo de transporte, para continuar con la accesibilidad y su incidencia en el conjunto español.

Evolución de la política de transporte en Europa

El Tratado de Roma firmado el 25 de marzo de 1957 por seis países (Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Holanda y Luxemburgo) dedicó un ca-

CUADRO I
HITOS SIGNIFICATIVOS EN EL TRANSPORTE EUROPEO

1966	Procedimiento de consulta de Proyectos sobre infraestructuras.
1978	Procedimiento de coordinación de Proyectos.
1982-88	Reglamentos anuales de financiación de Proyectos.
1990	Resolución del Consejo: Red de tren de Alta velocidad.
1993	Decisión del Consejo sobre Redes de Transporte. Tratado de la Unión Europea y entrada en vigor (cap. XII, redes transeuropeas). Libro Blanco de la Comisión. Crecimiento, Competitividad y Empleo. Cumbre de Bruselas.
1994	Propuesta de la Comisión: Reglamento de Financiación de las Redes Transeuropeas. Conferencia Panaeuropea del Transporte. Corredores hacia el centro y este de Europa. Cumbre de Corfú. Confirmación de la acción del Grupo de Chris- topherson. Cumbre de Essen. 14 megaproyectos considerados prioritarios.
1995	Cumbre de Madrid. Moneda única «Euro». Confirmación de las redes transeuropeas.
1996	Libro Verde: «Hacia una tarificación equitativa y eficaz». Libro Verde consultivo: «La red de los ciudadanos».
1997	Tratado de Amsterdam. Políticas en beneficio de los ciudadanos. Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio.
1998	Agenda 2000.

Fuente: Gonzalez, A. (1995).

pítulo a la política de transporte, lo cual no representaba una excesiva trascendencia en la política general de interés común de la Comunidad Europea, siendo asimismo más relevante la propia competencia de los diversos modos de transporte que el interés por la cohesión de un territorio integrado. Esta situación persistió hasta finales de los años cincuenta, puesto que los problemas competenciales entre el transporte de mercancías por carretera y el ferrocarril marcaron el énfasis de ese período.

En la década siguiente, los proyectos de infraestructura constituyeron el centro de interés de la Comunidad, reforzados sobre todo por

la primera crisis petrolífera de 1973, que derivó en estudios acerca del transporte y el consumo de energía. Este hecho suscitó interés en ámbitos políticos y económicos, y fue argumento suficiente para prestar atención especial a la política de transporte.

Así, en 1978 se comenzó la coordinación de infraestructuras con interés comunitario, de forma que las nuevas concepciones del transporte se aplicaron a las relaciones interurbanas a larga distancia y constituyeron *per se* una clase de proyectos de especial interés en la Comunidad. Ahora bien, esos proyectos sólo pudieron llevarse a cabo merced al impulso definitivo del transporte por parte del Parlamento Europeo y a su capacidad financiera. Así, en los años ochenta se financiaron varios proyectos de «interés comunitario» y se elaboró un programa trianual para la siguiente década.

En 1990, la Comisión de la Comunidad propuso por vez primera la idea de «Red Europea» con el tren de alta velocidad y, por otra parte, incorporó la reflexión del transporte ligado al mercado interior. Esto propició la modificación de la legislación comunitaria a fin de conseguir un espacio sin fronteras internas, no sólo en cuanto a que las infraestructuras físicas permitan el tránsito de personas y mercancías, sino que debían incluir la difusión de los beneficios a las regiones periféricas para lograr la cohesión económica y social. Así, la Comunidad Europea postulaba que «*la mejora de las conexiones entre el centro y la periferia ayudará a aliviar la congestión y contribuirá a un desarrollo más equilibrado*» (COM 90, 544 final). Todo ello se materializó en la política de redes transeuropeas firmada en el Tratado de Maastrich, cuyos puntos esenciales se centran en la cohesión, el mercado interior y «proyectos de interés común».

Ahora bien, la política de redes transeuropeas, en el marco del *Libro Blanco de la Comisión sobre el Crecimiento, Competitividad y Empleo* (1992), se configura sobre la base de los principios básicos de subsidiaridad, compatibilidad con la financiación pública y equilibrio financiero.

Es decir, los proyectos de las redes transeuropeas deben permitir el desarrollo de las mismas en el contexto de la necesaria competitividad y cohesión europeas y, además, deben contribuir a la creación de empleo. El principio de subsidiaridad indica que la política de transporte debe ser analizada con una nueva óptica, donde se debe aprender en la medida que se actúa, y donde todas las instituciones comunitarias re-

quieren cumplir sus compromisos. A su vez, todo ello ligado al Comité de las Regiones creado en Maastrich que añadirá una dimensión regional y local a esa política ligada al territorio y a la necesidad de conectar las regiones periféricas.

Pero la respuesta a las propuestas del *Libro Blanco* en el ámbito del transporte se materializó con el nombramiento del grupo de representantes personales de Jefes de Estado y de Gobierno del Consejo Europeo, presidido por el Comisario Christopherson desde 1994. Sus resultados fueron suscritos por la reciente Cumbre de Essen en el sentido de no favorecer las posibilidades de financiación con cargo al presupuesto comunitario (Comisión de Comunidades Europeas, 1995a).

Poco más tarde, en diciembre de 1995, el Consejo de Europa reunido en Madrid confirmó las redes transeuropeas como contribución esencial a la competitividad, creación de empleo y cohesión de la Unión Europea, y adoptó otra serie de medidas de gran trascendencia en el ámbito europeo, tales como la aprobación de la futura moneda comunitaria con el nombre de «Euro», la puesta en marcha de la política de empleo con la obligatoriedad de realizar un seguimiento anual, la Convocatoria de la Conferencia Intergubernamental (CIG) y la futura ampliación de la Unión Europea.

En suma, la política de transporte europea implica tres aspectos relevantes para el transporte español. Por un lado, el reconocimiento de que las redes de infraestructura en las que España está inmersa desempeñan un papel decisivo, tanto por los efectos articuladores del territorio como del mercado, competitividad y empleo. En segundo término, la insuficiencia financiera de la Unión Europea obliga a aplicar fórmulas con intervención del capital privado (Comisión de Comunidades Europeas, 1995b). Finalmente, las orientaciones que establece el Tratado de la Unión —capítulo XII— se materializan en algunos países en los denominados Esquemas Directores.

Las redes transeuropeas y la multimodalidad

La política de redes transeuropeas se define como el conjunto de orientaciones de la Unión Europea para fijar objetivos, prioridades y líneas de acción que permitan identificar los proyectos de interés común. En cuanto a las tareas comunitarias, destacan las acciones en el ámbito

de la interconexión, interoperatividad y acceso a las redes nacionales. Por su lado, las redes transeuropeas incluyen lo concerniente a los subsectores de transportes, energía y telecomunicaciones, abarcando en el primer caso todos los modos.

En este sentido, el Consejo de la Unión Europea estudió una propuesta de la Comisión sobre la red del tren de Alta velocidad en 1990 (Comisión de Comunidades Europeas, 1993). Posteriormente, la misma Comisión, a propuesta del Consejo, comenzó a estudiar la red comunitaria de transporte combinado, dando su fruto en junio de 1992 con la aprobación definitiva de proyectos multimodales para las redes de carreteras y de vías navegables (Comisión de Comunidades Europeas, 1995c).

De igual modo se confirma este interés de la Unión Europea en uno de los objetivos de la Decisión del Consejo (COM, 1998): El objetivo es contribuir a la optimización de las redes de transporte, a la mejora de la productividad de los modos de transporte y de los operadores, a la capacidad de cada modo de transporte para integrarse con los demás, al acceso de los usuarios y al desarrollo de un sistema de transporte multimodal en sus vertientes urbana, rural, regional y europea (D.O. n.º 361, 60).

Con ello observamos palmariamente no sólo las actuaciones sobre cada modo de transporte en aras de obtener mayor productividad, sino también el impulso del transporte multimodal para aprovechar las sinergias que generan. Así pues, la Investigación Estratégica para una red multimodal transeuropea, según el criterio de los representantes europeos de la Comisión de transportes, se subdivide en seis campos (D.O. n.º 361, 63-64):

1. Conocimiento de la movilidad; 2. Desarrollo de la intermodalidad;
3. Economía del sistema de transporte; 4. Organización del sistema e interoperatividad; 5. Integración de las nuevas tecnologías; 6. Evaluación política

Los trabajos de investigación deben permitir la optimización global del sistema europeo de transporte y de cada modo con la finalidad de su integración (intermodalidad). En este sentido, hay que superar la optimización modal de la carretera y el ferrocarril principalmente para obtener un engarce adecuado mediante la eliminación paulatina de obstáculos técnicos, jurídicos y de explotación, en el marco de la movilidad sostenible (Comisión de Comunidades Europeas, 1993).

Asimismo la investigación debe permitir que se definan las necesidades funcionales planteadas por la realización de cadenas integradas de transporte intermodal, que en el caso de las conexiones regionales requieren el complemento de nudos principales de enlace y de unas estructuras de conexión más extensas. Se deberá incluir, además, la definición de requisitos tecnológicos y la integración y validación de nuevas tecnologías (Casado, 1993).

Por otra parte, las Redes Transeuropeas de Transporte (RTE) tienen como objetivo fundamental transformar el mosaico europeo en una sola red de dimensión europea. Se trata de eliminar cuellos de botella y construir los enlaces que faltan, al tiempo que tendrá que integrar en el sistema las regiones periféricas de la Comunidad y, además, gradualmente, los países de la EFTA y otras partes de Europa (Tolley, 1995).

La idea propuesta por la Comisión Europea es conseguir 70.000 km de red ferroviaria, con participación de 22.000 km de vía nueva o mejorada para los ferrocarriles de alta velocidad; 15.000 km adicionales de carreteras, de los cuales la mitad se localizan en regiones periféricas de la Unión, para completar una red de 58.000 km; corredores y terminales de transporte combinado; y 267 aeropuertos de interés común.

Con ello se trata de conseguir una integración de la red comunitaria de transporte, con disponibilidad de una red de trenes de alta velocidad, sistemas de control aéreo más eficaces (Comisión de Comunidades Europeas, 1994), aeropuertos y puertos bien comunicados con los territorios que cubren, y autopistas en regiones que carecen de representación o apenas la tienen (Comisión des Communautés Européennes, 1994).

En definitiva, el conjunto de los proyectos desemboca en mayor estímulo para que se recurra con menor frecuencia a la carretera para el transporte de personas y mercancías, a la par que el transporte combinado asocia la flexibilidad de la carretera a las ventajas ecológicas del ferrocarril (Gardeta, 1994). En esta línea cabe destacar dos prioridades importantes: conseguir ferrocarriles de alta velocidad conectados con aeropuertos internacionales y crear terminales de alta tecnología de embarque rápido para el transporte combinado de mercancías por carretera y ferrocarril.

Otra de las líneas de actuación de la Unión es el transporte combinado, cuya finalidad es fomentar la utilización de modos de transporte distintos del transporte por carretera, como por ejemplo el ferrocarril o

las vías navegables. En la actualidad el transporte combinado en Europa representa sólo el 4 %, mientras que en zonas sensibles como los Alpes la cuota asciende al 25-30 % del transporte de mercancías (COM, 1998).

En los momentos presentes se calcula que este tipo de transporte es competitivo para viajes superiores a 450 km en condiciones normales de tráfico, mientras que se puede alcanzar un equilibrio a partir de 100 km en flujos de transporte densos. En cualquier caso, lo que parece cierto es que el ferrocarril debe desempeñar un papel mucho más importante en el reparto modal, pero no sólo por equidad cuantitativa, sino que las ventajas ambientales (consumo de energía, emisiones, etc.) y sociales (accidentes, congestión, etc.) posibilitan un trasvase de tráfico del avión y la carretera hacia este modo de transporte (Agencia Europea de Medio Ambiente, 1996).

Así se afirma de hecho en el Libro Blanco titulado *Estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios*, que contiene un programa destinado a solventar los problemas de competencia del ferrocarril, ofreciendo con ello una verdadera alternativa al transporte de mercancías por carretera. En este sentido cabe reflexionar sobre la necesidad de un ferrocarril que conecte Zaragoza con el centro de Europa por el macizo central pirenaico, y pueda ser una alternativa al futuro corredor por carretera de Somport-Sagunto.

La accesibilidad de viajeros y mercancías

Una de las oportunidades que generan las redes transeuropeas es la mejora de la accesibilidad (Calvo, 1992), sobre todo teniendo en cuenta que en torno al 60-70 % del territorio de la Unión Europea tiene un índice de accesibilidad inferior a la media (PEOT, 1997). Por tanto, la situación es de una gran desigualdad, pues frente a regiones bien dotadas de infraestructuras de calidad, otras regiones, principalmente localizadas en la periferia, sufren grandes deficiencias en la red.

Así, uno de los fines de las redes transeuropeas es aumentar los niveles de accesibilidad, pero siempre en la línea de que las regiones más beneficiadas serán las centrales de la Unión, sin que por ello sean desdeñables las ventajas de la mayor parte de España, Portugal, Irlanda, Reino Unido o Finlandia.

Como ejemplo sirvan las figuras 1 y 2 sobre la accesibilidad del transporte de viajeros y mercancías. En ambos mapas se aprecian unas aureolas que parten de las áreas más centrales de la Unión Europea y se extienden hacia las más periféricas. Así, la menor impedancia se localiza en el «triángulo de oro» definido por Benelux, noreste de Francia y extremo occidental de Alemania, y se difunden los efectos con ligero gradiente de accesibilidad en dirección a los extremos del continente.

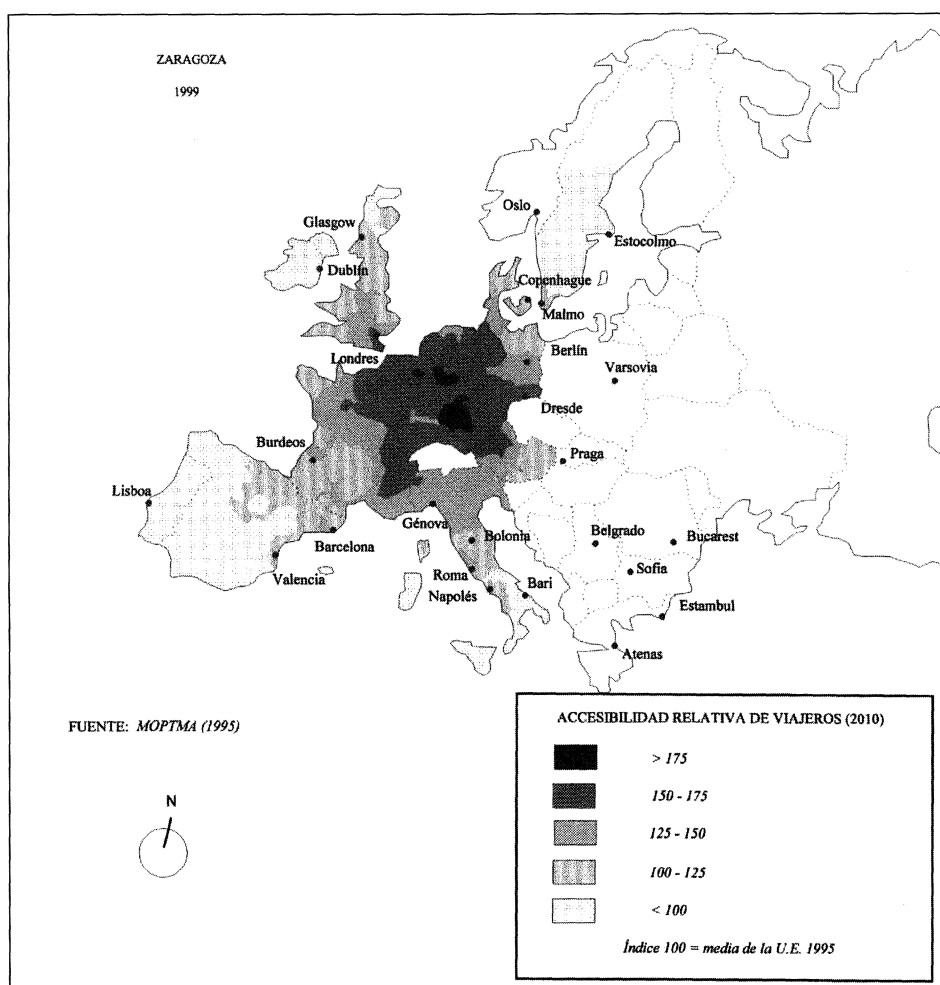


FIG 1.—Accesibilidad del transporte de viajeros.

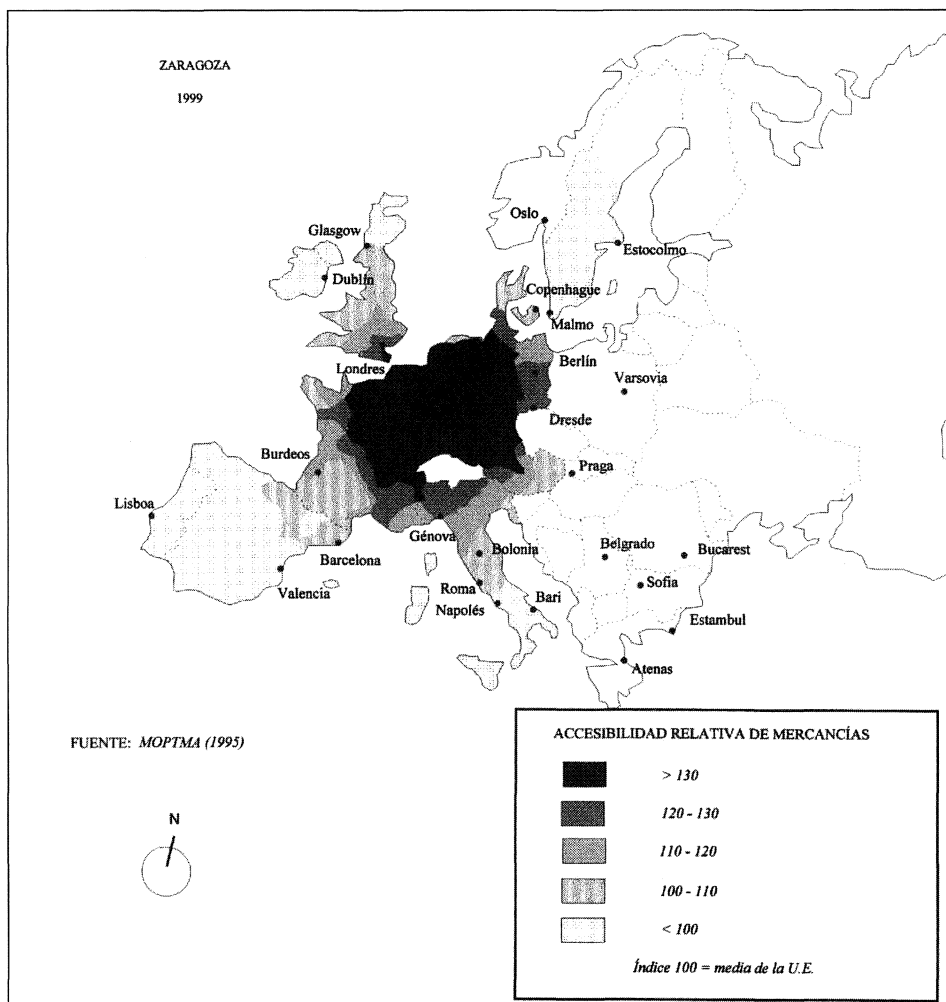


FIG. 2.—Accesibilidad del transporte de mercancías.

Es interesante destacar cómo dicho gradiente es suave en la zona central de la Unión mientras que en la periferia alcanza niveles muy contrastados. Además se observa que en el cuadrante nororiental de España se disfruta de mayor grado de accesibilidad que en el resto de la Península, lo cual es razonable en función de los efectos inducidos por las vías de gran capacidad y ferrocarriles de alta velocidad de los países cen-

trales de Europa, que expanden su influencia hacia los territorios de mayor centralidad (Gutiérrez, 1996).

Con todo, el análisis de accesibilidad a escala europea sugiere que en España existen notables desigualdades, siendo las regiones más favorecidas aquellas que se localizan en la proximidad de los centros más prósperos de Europa. En consecuencia la situación de Aragón es positiva, pero puede mejorar sensiblemente siempre que el Pirineo sea permeable y permita el paso de infraestructuras de calidad por su zona central.

Este hecho es muy notable en el mapa de la accesibilidad de mercancías, dado que el nivel de la provincia de Huesca es inferior al resto de la franja nororiental peninsular. Ciertamente, la falta de accesibilidad constituye un obstáculo de primer orden al desarrollo económico, pues no se puede hablar de una Europa común con los grandes desequilibrios territoriales que subyacen.

Por tanto, la mejora notable de las infraestructuras y de los servicios de transporte en las regiones periféricas merece una atención especial a fin de evitar una penalización por la situación geográfica.

La red transeuropea de carreteras

La red transeuropea de transporte por carretera constituye el reconocimiento explícito de la función fundamental que una red de carreteras eficaz desempeña para la vida económica y social de la Comunidad, en su calidad de interconexión de todo el territorio europeo. Para ello, la Comisión estableció dos objetivos en su propuesta al Consejo: La dotación de una red de carreteras en Europa de calidad adaptada a las necesidades del nuevo milenio y la mejor utilización de la red viaria y de servicio al usuario mediante una política de circulación con nuevas tecnologías.

Para ello, se prevé una dotación de carreteras de gran capacidad -en especial autopistas- próxima a los 60.000 km. en toda la Comunidad Europea, de los que la cuarta parte debe realizarse en un plazo de diez años, principalmente localizadas en la periferia. Además, se debe tender a la erradicación de la congestión de tráfico y la adopción de medidas para evitar que pueda producirse a medio plazo (Comission of the european Communities, 1993).

La funcionalidad de la red debe responder al mismo tiempo al mercado interior y a que la accesibilidad de las regiones periféricas sea incrementada, al tiempo que las acciones de la política de transporte han de considerar otros factores colaterales, pero no por ello menos importantes, tales como: La incorporación de la política medioambiental, en particular la limitación de emisiones de CO₂ en un contexto más amplio, la elaboración de mecanismos para el pago de las infraestructuras por parte del usuario.

En este sentido, la red de autopistas en varios países de la Unión Europea se enmarca dentro de la cultura del pago directo por el usuario, y, por consiguiente, los instrumentos previstos en la reglamentación comunitaria del Tratado parecen muy apropiados en la línea de incorporar financiación privada en las infraestructuras de transporte contempladas en los esquemas de redes transeuropeas.

Se constata la baja densidad de carreteras de gran capacidad y RIGE del territorio español frente a la red tupida de infraestructuras localizada en el centro de Europa; sin embargo, a España le afectan una serie de tramos de nueva construcción que engarzan con los proyectos europeos de cara a la integración de las regiones periféricas. Estos tramos se refieren esencialmente a las conexiones transpirenaicas Toulouse-Madrid y Burdeos-Valencia (a través del túnel de Somport), así como la de Toulouse-Barcelona por el túnel de Puymorens. A ellas se incorpora también la conexión Lisboa-Madrid (Vid fig. 3).

Por otro lado, parte de España pertenece a los Ejes Mediterráneo y Atlántico, de modo que el primero se apoya en una serie de autopistas -desde Lyon hasta Murcia-, y sus regiones gozan de gran dinamismo económico (Cataluña y Valencia). Por el contrario, el *Eje Atlántico* presenta alguna fragilidad por la falta de peso potencial de Aquitania y algunas regiones españolas, por cuanto este trazado precisa ser definido con mayor claridad y apoyarse en verdaderos puntos dinámicos del territorio.

Por otra parte, del cuadro II se deduce que mientras España ocupa una posición intermedia en el conjunto europeo en cuanto a la dotación de infraestructuras por carretera, tanto del total de la red viaria como de red de gran capacidad (autopistas y autovías), la relación de la dotación respecto a la superficie del territorio relega a nuestro país a los últimos puestos. Es decir, que la ratio de 0,68 km red/km² supone que España dispone de un vasto territorio pero con escasa ocupación del suelo en comparación a otros países.

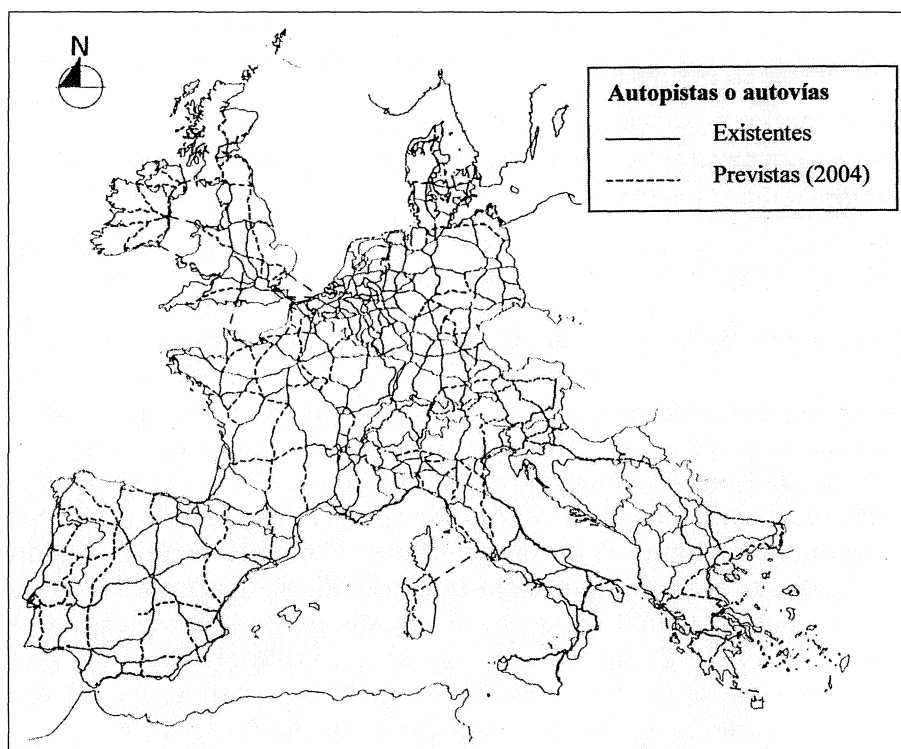


FIG. 3.—Esquema Director de Carreteras en Europa.

CUADRO II
SITUACIÓN DE LAS AUTOPISTAS EUROPEAS

Países	Total carreteras (km)	Autopistas (km)	Red carreteras (por 1.000 hab.)	Red carreteras (por km ²)
Alemania	650.700	11.200	7,97	1,82
Bélgica	142.563	1.666	14,06	4,8
España	343.197	7.747	8,75	0,68
Francia	812.700	9.140	13,97	1,47
Irlanda	92.430	70	25,82	1,31
Italia	314.360	8.860	5,5	1,04
Portugal	68.732	667	6,99	0,8
Reino Unido	367.000	3.200	6,26	1,6

Fuente: Ministerio de Fomento (1997): *Anuario estadístico 1996*.

Estudios Geográficos, LXIII, 246, 2002

Esto, sin embargo, lejos de parecer una servidumbre, nos parece un factor positivo toda vez que las infraestructuras viarias deben ser las precisas para cumplir su función sin pretender en ningún caso llenar el espacio de carreteras. Por el contrario, es importante la conexión a la Red Transeuropea con infraestructuras de calidad que favorezcan la comunicación y el desarrollo regional.

Estrategia del ferrocarril comunitario

En función de todo lo anterior, parece que en un futuro a largo plazo el ferrocarril sufrirá un proceso de especialización que le proporcionará ganar cuotas de mercado, mientras que los tráficos dispersos perderán demanda en beneficio de otros modos de transporte. Para obtener esos resultados la Comisión europea considera que el medio más efectivo de crear un ferrocarril capaz de competir con el resto de los modos es introducir un mayor grado de competencia en el subsector del transporte.

Además de esta competencia intermodal, el ferrocarril debe ser ante todo una actividad empresarial, separando de forma clara las responsabilidades del Estado y las empresas ferroviarias. Con este objetivo común deberían aunar esfuerzos todas las partes interesadas: dirección, trabajadores, administración e industria ferroviaria.

Por otra parte, en el *Libro Blanco* sobre la estrategia para *La revitalización de los ferrocarriles comunitarios* (1996) se manifiesta que una de las causas del declive ferroviario en las últimas décadas ha sido su propia gestión, amén de las interferencias del Estado en las empresas. Por regla general, los Estados han negado a las empresas ferroviarias la libertad de empresa comercial y en otras ocasiones han mantenido servicios deficitarios por motivos políticos (Reichman, 1984).

Para solventar esta situación, en el Libro Blanco se exponen los principios básicos para solventar las finanzas del ferrocarril. Entre ellas destacan que los Estados miembros deberían liberar a las empresas ferroviarias de la carga del pasado; los ferrocarriles tienen que ser administrados con criterios comerciales; y los Estados miembros podrían compensar plenamente los servicios públicos y los costes sociales excepcionales.

Pues bien, si esta es la situación general en la Unión, en el caso de España el primer problema que se debe solventar es el ancho de vía (Albaladejo, 1989), pues se produce una ruptura de carga que penaliza el

transporte por ferrocarril. Por tanto, hay que modificar el ancho de vía en los puertos españoles, lo cual están realizando vascos y catalanes, pero también hay que cambiar el ancho en los puertos interiores (plataformas logísticas) y en los centros intermodales en los que de forma natural deba producirse esta ruptura de carga (p.e. Zaragoza).

Otro aspecto es la incorporación española a la Red Ferroviaria Trans-europea, donde prima el concepto de alta velocidad (fig. 4) y se dibujan corredores de mercancías denominados *freeways* que refuerzan las áreas más desarrolladas de Europa (fig. 5).

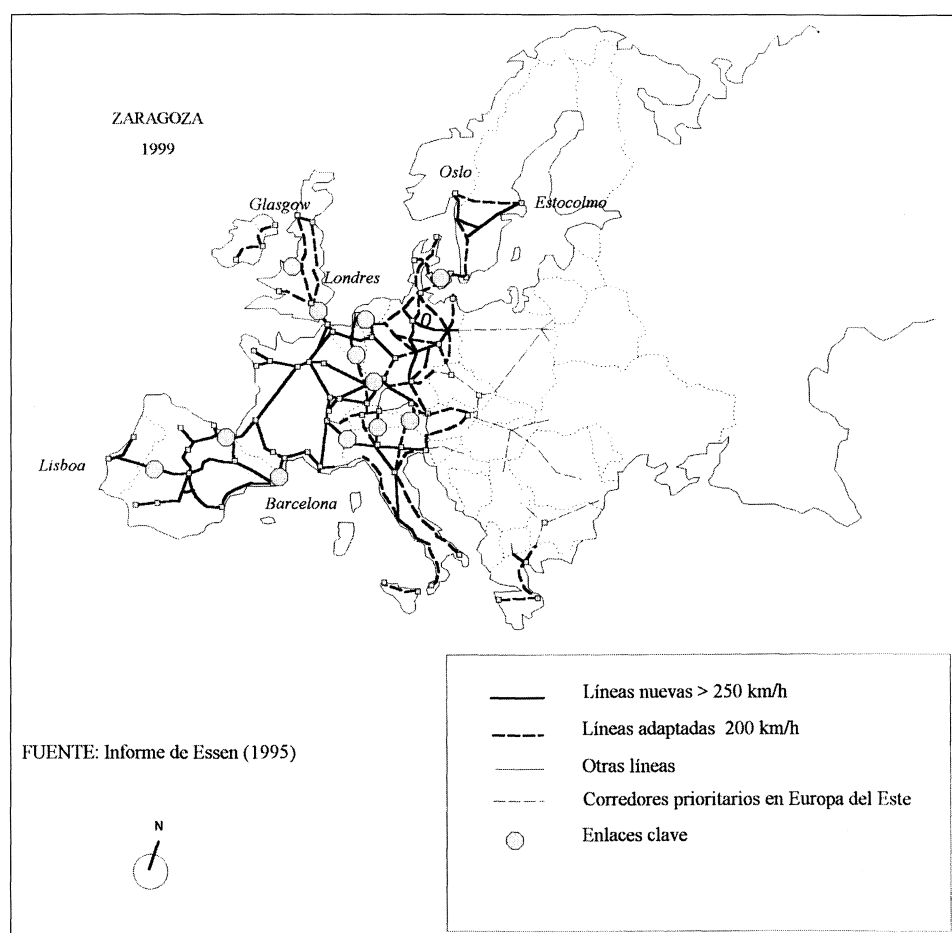


FIG. 4.—Plan Director de la Red Europea de Ferrocarriles de Alta Velocidad (2010)

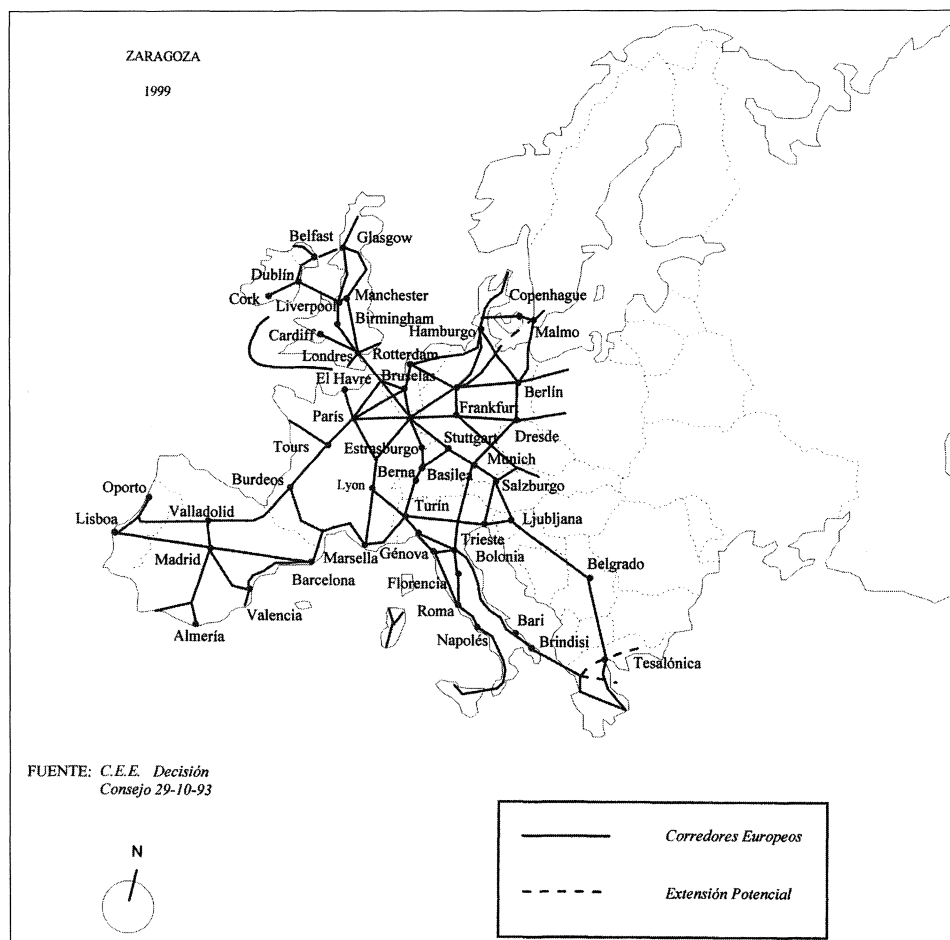


FIG. 5.—Red Europea de Transporte Combinado.

Sin embargo, esta Red potencia el paso del ferrocarril por los extremos de la cordillera pirenaica, mientras que Zaragoza se conecta con el corredor de Madrid-Barcelona para alcanzar la metrópoli catalana y la frontera francesa. Con la mera observación del mapa se deduce que para contrarrestar la perifericidad de España habría que unir mediante un nuevo corredor la «puerta» de Zaragoza con la zona meridional francesa más allá de los Pirineos. El paso natural sería por el macizo central y se prolongaría hacia el Levante español y el noroeste europeo.

Estudios Geográficos, LXIII, 246, 2002

Se puede cuestionar su construcción, al igual que la reapertura de Canfranc, pero recordemos que en los Alpes existen más de doce pasos de esta entidad, bien de carretera o de ferrocarril, y que al mismo tiempo el corredor ferroviario a baja cota Lyon-Turín está considerado en la red transeuropea de transporte. Así, el proyecto de Travesía Ferroviaria por el Pirineo Central tiene previsto establecer el ancho europeo hasta la plataforma logística de Zaragoza, lugar donde se produciría la intermodalidad, y enlazaría con el AVE de Madrid-Barcelona también de ancho europeo.

Este último trayecto está diseñado para viajeros pero en la actualidad se está replanteando el tema y es posible que sea de utilización mixta, con restricción para cierto tipo de mercancías.

Teniendo en cuenta asimismo que el 80 % de las mercancías transfronterizas son fletes de larga distancia, la Travesía Ferroviaria puede plantearse como el corredor principal hacia el continente africano a través del Estrecho de Gibraltar, a la par que puede ser posible el «ferroustage» o el transporte de camiones en plataformas rodantes, similares a las utilizadas en el Canal de La Mancha. Esto coadyuva al transporte de mercancías a largas distancias y alivia la utilización de la carretera.

Las principales ventajas de este proyecto son el desenclavamiento de las regiones de Aragón, Levante, Aquitania y Midi-Pyrenées, aumento de la accesibilidad de estas regiones y el mayor respeto al entorno, en particular el espacio pirenaico.

Conclusiones

Los estudios y esfuerzos de la política de transporte a escala europea están orientados hacia las infraestructuras, intentando con ello corregir las desigualdades interterritoriales, los déficit de equipamientos viarios, la mejora de calidad de vida y la reducción de costes y accidentalidad. Por otro lado, las redes de infraestructura representan un papel estratégico para la plena integración de la Unión Europea, ya que simbolizan, en parte, la consolidación de la propia Unión.

Una de las ventajas importantes que generan las comunicaciones es la mejora de accesibilidad, en particular teniendo en cuenta que en torno al 60-70 % del territorio de la Unión Europea tiene un índice inferior a la media, el cual está localizado principalmente en la periferia. En este sentido, la accesibilidad de España precisa superar las condiciones actuales para minorar la impedancia con la Europa más desarrollada.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBADALEJO, A.: «Condiciones y beneficios esperados en el área de mercancías». Madrid, *La introducción del ancho internacional en la red ferroviaria española*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1989, pp. 255-272.
- AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE: *Informe para la revisión del V Programa de Acción sobre el Medio Ambiente. Resumen 1995*, Luxemburgo, 1996, Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- BAVOUX, J. J. y CHARRIER, J. B.: *Transports et structuration de l'espace dans l'union européenne*, París, 1994, Masson.
- CALVO PALACIOS, J. L. et al.: «Modelos de accesibilidad y su representación cartográfica: las redes española y valenciana», Zaragoza, *V Coloquio de Geografía Cuantitativa*, 1992, pp. 59-74.
- CASADO, J.: *Multimodalidad en el transporte de viajeros. Complementariedad o competencia de los servicios de tercer nivel y la alta velocidad ferroviaria*, Barcelona, Universidad de Barcelona, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1993.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Europa 2000: Perspectivas de desarrollo del territorio de la Comunidad*, Bruselas, 1990, COM (90) 544 final, pp. 1-23.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Hacia unas redes transeuropeas. Programa de actuación comunitario*, Bruselas, 1990, COM (90) 585 final, pp. 1-40.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Libro Blanco de las Comunicaciones Terrestres*, Toulouse, 1992, Red de Ciudades C-6.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *El curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible, suplemento 3/93*, Bruselas, 1993, 81 pp.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Expanding Horizons. A report by the Comité des Sages For Air Transport to the European Commission*, Bruselas, 1994, 55 pp.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Redes Transeuropeas. Grupo de representantes personales de los Jefes de Estado o de Gobierno. Informe al Consejo de Europeo de Essen*, Bruselas, 1995a, 253 pp.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *Libro Verde. Hacia una limpia y eficiente tarificación en el transporte. Políticas para la internacionalización de los costes externos del transporte en la Unión Europea*, Bruselas, 1995b, COM 691 final.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *High-speed Europe*, Bruselas, 1995c, 167 pp.
- COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES: *Raport sur les orientations relatives au Réseau aéroportuaire Transeuropéen*, Bruxelles, 1994.
- COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES: *Transeuropean Networks. Towards a master plan for the road network and road traffic*, Brussels/Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities, 1993.
- COMUNIDADES EUROPEAS: *Decisión del Consejo*, Bruselas, 1994, Diario Oficial n.º L 361 de 15.12.1994, pp. 56-76.
- COMUNIDADES EUROPEAS: *Hacia un marco para resolver los problemas ambientales causados por la circulación de vehículos pesados de mercancías*, Bruselas, 1998.
- ERMENDGER, J.: *Redes e infraestructuras en el sistema de transporte europeo*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993, pp. 331-336.
- GARDETA, J.: «Evolución del transporte combinado: estudio/diseño de la red europea», Madrid, *Potencialidad de nuevos servicios de transporte multimodal*, Fundación de Ferrocarriles Españoles, 1994, pp. 37-49.
- GONZÁLEZ FINAT, A.: «La política de redes transeuropeas: un año significativo», Madrid, *Economistas n.º 64. España 1994. Un balance*, Colegio de economistas de Madrid, 1995, pp. 571-576.

- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. *et al.*: «Accesibilidad en la Unión Europea: un análisis comparativo según modos de transporte», Madrid, *Estudios Territoriales* n.º 70, 1996, pp. 7-19.
- MINISTERIO DE FOMENTO: *Anuario Estadístico 1996*, Madrid, 1997, Dirección General de Programación Económica y Presupuestaria, 540 pp.
- MOPTMA: *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, Madrid, 1995, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 427 pp.
- PEOT: *Perspectivas Europeas de Ordenación del Territorio*, Noordwijk, 1997, Primer borrador Oficial, 134 pp.
- REICHMAN, S.: *Les transports: servidute ou liberté*, París, 1984, Presses Universitaires de France, 197 pp.
- TOLLEY, R. y TURTON, B.: *Transport systems, policy and planning. A geographical approach*, London, 1995, Longman, 402 pp.
- VICKERMAN, R. y WEGENER, M.: «Accessibility and economic development in Europe» Espinho, Portugal, *European Transport and Communication Networks: Politics on European Networks*, 1995.

RESUMEN: Este trabajo tiene como objetivo conocer la política de transporte en la Unión Europea, teniendo en cuenta principalmente los modos de transporte por carretera y ferrocarril. Se realiza un análisis de los hitos más importantes del transporte, la accesibilidad y las redes transeuropeas. En definitiva, el trabajo señala la situación presente del transporte y las tendencias de cara al futuro.

PALABRAS CLAVE: Transporte, Europa, accesibilidad y redes transeuropeas.

ABSTRACT: This work has the objective of knowing the transport policies in European Union, considering mainly the transport modes by road and by rail. It analyses the landmark in our history, the accessibility and the Tran European networks. In summary, it is an investigation which shows the present situation and transport trends for the future.

KEY WORDS: Transport, European, accessibility and Tran European networks.

RÉSUMÉ: Ce travail a l'objectif de connaître la politique de transport à l'union européenne, vu les différents moyens de transport: routier et chemins de fer. On réalise une analyse des événements les plus importants du transport, l'accessibilité et les réseaux transeuropéens. En fin de compte, le travail montre la situation au présent du transport et les tendances en face au futur.

DES MOTS CLEF: transport, europe, accessibilité et réseaux transeuropéens.