

O transporte en España

O transporte e as súas funcións

O sistema de transporte permite o desprazamento de persoas e mercadorías dun lugar a outro. As infraestruturas (estradas, vías férreas, portos, aeroportos) son necesarias para a circulación dos medios de transporte (camións, trens, barcos, avións...) que asemade son máis veloces e sofisticados.

Os transportes no seu conxunto teñen asignadas tres funcións importantes:

- Prestan un servizo que responde á **necesidade ou ao desexo de desprazamento das persoas**. Esta mobilidade ocasiona unha grande intensidade de tráfico por mor da separación cada vez maior e máis frecuente entre os lugares de residencia e os lugares de traballo, de servizos ou de lecer. A **mobilidade obrigada** crea graves problemas de tráfico nas grandes cidades, especialmente nas chamadas horas punta, como acontece en Madrid, Barcelona, Bilbao ou Valencia.
- A segunda función é **satisfacer as necesidades económicas** xa que poñen en contacto a produción co mercado e posibilitan a **distribución** de bens e servizos.

A dotación de infraestruturas está en estreita relación co nivel económico. Por isto, a densidade e mais a calidade das comunicacións, as vías de comunicación rápidas e seguras e os portos e aeroportos ben situados e equipados adoitan estar directamente relacionados coas áreas de desenvolvemento urbano e económico.

- Os transportes contribúen a **integrar os diversos grupos sociais** e á **difusión** das ideas, técnicas e culturas. Na actualidade, a televisión ou a Internet supoñen unha revolución na facilidade do transporte da información, esencial no proceso de globalización económica.

A situación actual dos transportes en España

As infraestruturas de comunicación modernizáronse en boa medida grazas aos Fondos de Cohesión da Unión Europea; estes fondos están destinados a mellorar a interconexión das redes nacionais e as comunicacións co resto de países comunitarios. Dende 1990 ata 2005, eses fondos achegaron unha media de entre o 20% e o 30 % de todo o investimento español en infraestruturas. Tres de cada dez quilómetros de autovías foron financiadas con fondos comunitarios e a eles débenselles tamén a ampliación dos aeroportos de Madrid e Barcelona.

Transporte terrestre

A rede de estradas. O sistema de transporte español, tanto en viaxeiros coma en mercadorías, outórgalle un **protagonismo indiscutible á rede de estradas**, que se converteu nun elemento fundamental da organización do espazo e da economía, feito que provocou un desequilibrio no sistema de transporte xa que se investiu máis nel que na rede ferroviaria, diferenciándose de moitos países europeos. Consecuencias diso son:

- Unha elevada conxestión do tráfico, especialmente nas zonas moi poboadas (Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza...).
- Unha demanda constante de novas vías debido ao aumento do tráfico.
- Un grande impacto ambiental, tanto visual coma acústico e de contaminación atmosférica.

A rede de alta capacidade canaliza os itinerarios de interese xeral e conecta os fluxos de tráfico interrexionais, internacionais e os portos e aeroportos de gran tráfico e comunica todas as capitais de provincia. Soporta ao redor da metade do tráfico total, contando estradas, autovías e autoestradas de peaxe. Existen tramos interiores con pouco tránsito pero nas áreas máis urbanizadas, industriais ou turísticas hai unha enorme sobrecarga.

A rede ferroviaria. Diferenciándose da rede de estradas, a rede ferroviaria nunca foi tan radial e constituíu a rede básica de comunicacións ata a Guerra Civil española (1936-1939), pero as súas infraestruturas quedaron gravemente danadas pola guerra.

En 1941 nacionalizáronse todas as empresas ferroviarias existentes e creouse a empresa Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) que conectaba todas as capitais de provincia. Na actualidade, Renfe xa non ten o monopolio da rede ferroviaria e creáronse empresas de ámbito autonómico como os ferrocarrís da Generalitat de Cataluña, os da Generalitat Valenciana e o EuskoTren en Bilbao.

A rede ferroviaria española presenta diversos problemas derivados dunhas infraestruturas obsoletas:

- O ancho da vía española é de 1,67 metros, mentres que a maioría de países europeos teñen un de 1,42 m. Esta situación obriga a custosos transbordos nas fronteiras polo que se buscan solucións técnicas que lles permitan aos trens circular indistintamente por tramos dun ou doutro ancho.
- Moitos tramos ferroviarios son de **vía única**, o que reduce a velocidade e mais a frecuencia dos trens.
- Debido ao mal estado dalgunhas infraestruturas ferroviarias e á pouca demanda de pasaxeiros por mor da competencia da estrada, moitos tramos antigos atópanse en desuso.

Hoxe inténtase facer promoción do transporte de mercadorías por ferrocarril para alixeirar os atascos que sofren as estradas, xa que o transporte de mercadorías con camión adquiriu un gran crecemento pola facilidade que ofrece o itinerario de porta a porta e a posibilidade nas **rupturas de carga**.

A UE considera que o transporte de pasaxeiros por ferrocarril ten futuro pa-ra distancias medias entre 200-600 km, cando unen grandes cidades e a viaxe non supera as tres horas. Faise promoción de trens rápidos e cómodos como o Altaria (Madrid-Cádiz), o Euromed que realiza o traxecto Alacant-Valencia-Bar-celona, ou o AVE. Son trens que sitúan os viaxeiros no centro da cidade evitando os desprazamentos ao aeroporto.

Transporte marítimo

Na actualidade, o transporte marítimo é rendible para poder desprazar grandes volumes de carga a longa distancia. As empresas marítimas, para acadaren unha maior rendibilidade, deben usar enormes cargueiros e reducir o tempo de inmovilización do buque en operacións de carga-descarga, cousa que obriga a acondicionar os portos con custosas infraestruturas: facilidades para a almacenaxe dos colectores e transporte combinado para distribuír a carga xa se-xa en camión ou en ferrocarril. Ademais, os portos compiten entre eles para intentaren atraer tráfico e crean unhas **zonas de actividade loxística (ZAL)** onde almacenan e redistribúen os colectores coas mercadorías.

O volume máis importante do transporte marítimo corresponde aos **graneis líquidos**: produtos petrolíferos en portos próximos a refinarías ou centrais térmicas (Alxeciras, Bilbao, Tarragona, Cartaxe-na), gas natural, aceites, graxas, viños, produtos químicos... Séguenos en importancia os **graneis sólidos** (carbón, minerais, cemento, fertilizantes, pensos, forraxe...) con carga e descarga en Xixón, Ta-rragona, Ferrol e Huelva; a **mercadoría xeral** (automóviles, produtos siderúrxicos e químicos, froitas, hortalizas, madeira, papel...) en Alxeciras, Barcelona, Valencia, As Palmas, Bilbao e os colectores cun elevado movemento no porto de Valencia.

Transporte fluvial

No que respecta ao transporte fluvial, o porto de Sevilla, no río Guadalquivir, e o máis importante de España. Supón unha destacada vía de acceso ao val do Guadalquivir e a Estremadura, malia os bancos de area que dificultan o amarre dos barcos.

Transporte aéreo

O transporte aéreo foi basicamente de pasaxeiros, pero na actualidade hai unha crecente demanda para o comercio de mercado-rías, polo que os aeroportos, ademais de terminais para viaxeiros, han de estar equipados con hangares para almacenar e redistribuír a carga.

O aeroporto de Barajas en Madrid, que dende 1990 ata 2008 triplicou o movemento de pasaxeiros, é o máis importante porque comunica con todos os aeroportos rexionais e ademais actúa de **hub** ou nó de coordinación de voos desde e cara a outros aeroportos nacionais, estranxeiros e transoceánicos. Ségueo en importancia o aeroporto do Prat de Barcelona, que tamén triplicou o número de pasaxeiros e que aspira a un papel de **hub**.

Tamén salientan aqueles que serven a importantes zonas turísticas tradicionais como Palma, Tenerife-Sur, As Palmas, Málaga, Alacant e Eivisa, aos que actualmente se han de sumar os aeroportos de Lanzarote, Forteventura, Menorca e mais A Palma.

A Comunidade Europea liberalizou o tráfico aéreo e acabou co monopolio das compañías estatais, como era o caso de Iberia. Desde 1992 foron frecuentes as fusións ou a compra de liñas aéreas e formáronse poderosas compañías con capital no que participan bancos, bolsas e empresas de diversos países.

A política europea do transporte

A UE fixouse como obxectivo equilibrar os distintos modos de transporte, conseguir unha circulación viaria máis segura e mellorar a conxestión do tráfico e os efectos ambientais. Estableceu os **proxectos prioritarios declarados de interese europeo**, algúns dos cales afectan á rede transeuropea de España:

- **Eixe ferroviario de alta velocidade do Sueste de Europa** para conectar España (Vitoria, Madrid, Zaragoza, Barcelona) coa rede europea a través do ferrocarril francés.
- **Eixe multimodal Portugal/España co resto de Europa**, que grazas a corredores intermodais, enlaza os portos, aeroportos e cidades portuguesas e españolas co resto de Europa.
- **Eixe ferroviario de mercadorías Sines-Madrid-París**, unha nova liña de mercadorías de alta capacidade que conecta Portugal e España coa rede francesa a través dos Pireneos.
- **Interoperabilidade da rede ferroviaria de alta velocidade da Península Ibérica**: Madrid-Andalucía, Nordeste, Madrid-Levante-Mediterráneo, corredor Norte-Noroeste e Estremadura.

O transporte intermodal e as autoestradas do mar

O transporte de mercadorías conxestiona as estradas europeas e emite grandes cantidades de CO₂. Co fin de atopar unha solución máis sustentable, a UE intenta estender o sistema intermodal que utiliza o modo de transporte máis efectivo en cada tramo (ferrocarril, vías navegables ou aéreas, estradas). Para iso é necesario mellorar as infraestruturas e un eficiente sistema de información a tempo real das posibilidades de cada transporte.

Ademais fomenta a creación das autoestradas do mar: a carga chega por estrada aos portos onde os camións son embarcados e realízase parte do traxecto en barcos especializados. España queda dentro da autoestrada do mar de **Europa Occidental**, que a une co mar do Norte e o mar de Irlanda, e da autoestrada do mar de **Europa do Sueste** que enlaza España, Francia, Italia e Malta co Sueste de Europa.

A política española de transporte

No ano 2005 púxose en marcha en España o **Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transporte**, dentro do marco das directrices europeas. No prazo de quince anos é necesario incrementar a calidade das infraestruturas e dos transportes co fin de conseguir a mobilidade sustentable, fomentar a accesibilidade equitativa e a intermodalidade. Afecta a estes modos de transporte:

- O ferrocarril, con case o 50 % dos investimentos, debe estender o ancho europeo e corrixir a rede radial.
- As estradas han de completar a rede de alta capacidade e introducir as novas tecnoloxías na súa xestión.
- Os portos consolidaranse como nodos intermodais no transporte de mercadorías.
- Os aeroportos teñen que integrarse cos outros modos de transporte e mellorar as condicións ambientais e de seguridade.