

Perspectivas para la Red Transeuropea de Transporte: desde una Red de Infraestructuras hacia unas Redes de Servicios

Jean Hourcade

*Experto internacional en transportes**

RESUMEN

En este artículo, el autor examina las tendencias de la economía y de las tecnologías del transporte que podrían tomarse en cuenta en la revisión de los esquemas directores europeos de infraestructuras. Realiza particularmente las adaptaciones de los transportes terrestres a los desafíos de la mundialización y, a través de los problemas del cruce de los Pirineos, los efectos de la ampliación de la Unión Europea.

ABSTRACT

The author considers the economic and technological trends in transport that could affect the revision of the European directives regarding infrastructures. Special attention is given to the measures to adapt overland transport to the demands of internationalisation. From a survey of the problems of crossing the Pyrenees, he proceeds to a consideration of the effects of the expansion of the European Union.

Las orientaciones comunitarias relativas a la red transeuropea de transporte fueron adoptadas, por primera vez desde que "Europa" existe, por el Parlamento Europeo y el Consejo en 1996. En ellas ha sido definida una red de infraestructuras de transporte y de sistemas de gestión de tráfico.

En relación con esa adopción, "un informe en el cual se indica si las orientaciones deben adaptarse al desarrollo de la economía y a la evolución de las tecnologías de los transportes, en particular de los transportes ferroviarios" ha sido solicitado a la Comisión para el 1 de julio de 1999.

En este artículo, el autor se expresa libremente sobre las evoluciones de la economía, de las tecnologías o de la geopolítica que esta revisión podría tener en cuenta.

*Jean Hourcade es autor de "¿Qué movilidad para mañana? Otra mirada a los transportes. Prefacio de Neil Kinnock, Comisario Europeo de transportes.

UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE: ¿PARA QUÉ?

El principio de la libre circulación de las personas y de los bienes fue inscrito en letras de oro en los fundamentos del Mercado Común en 1957. Fue necesario esperar el Tratado de la Unión Europea (Tratado de Maastricht), que entró en vigor en 1993, para que apareciera en el título XII del Tratado el concepto de red transeuropea, soporte físico indispensable de la movilidad vinculada a la libre circulación.

Uno de los objetivos esenciales de la red transeuropea de transporte es pues permitir la movilidad duradera de las personas y de los bienes en la totalidad del territorio de la Unión Europea. La red transeuropea debe también participar en el funcionamiento del mercado interior y en el refuerzo de la cohesión económica y social. Es uno de los vectores de la política de ordenación del territorio europeo.

Vamos en primer lugar a considerar la red desde el punto de vista de la movilidad.

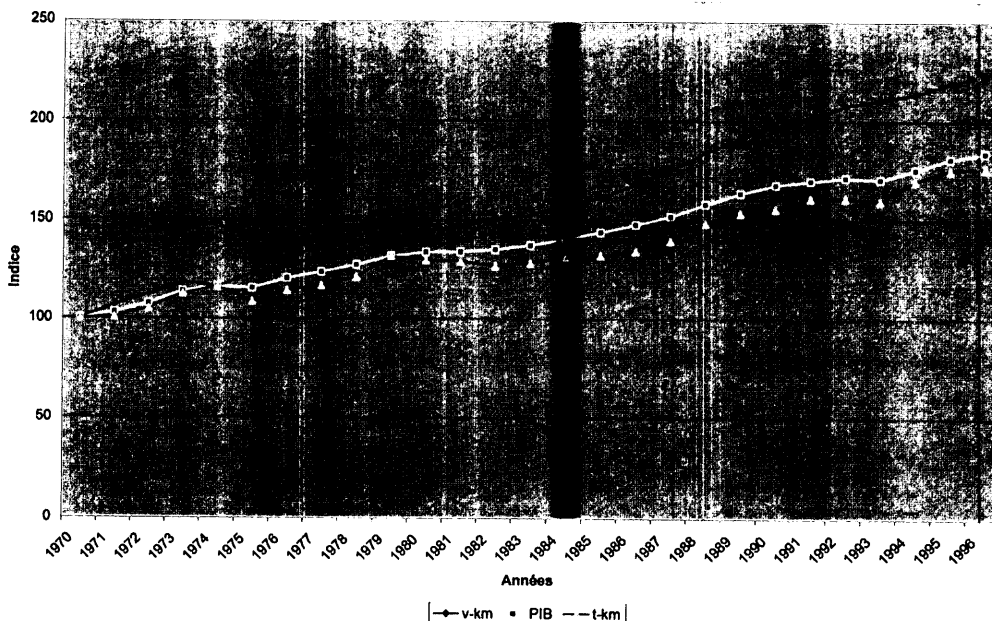
Dos grandes tendencias de la economía que corresponden a dos retos que debe afrontar Europa influyen sobre la movilidad de las personas y de los bienes. Son:

- la europeización de la economía
- la mundialización de la economía.

Estos dos retos aunque interfieren a veces uno con otro son perfectamente identificables en las cifras de la movilidad y tienen entonces consecuencias sobre la concepción de la red transeuropea de transporte.

Veamos en primer lugar la europeización de la economía.

CUADRO 1
RELACION PIB, T.K, V.K EN VALORES RELATIVOS



Fuente : LA EUROSTAT, ECMT, DG II (1) : coches, autobús, carril, aire

LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS Y DE LOS BIENES EN EUROPA

Una fuerte correlación entre movilidad y enriquecimiento económico fue puesta de relieve desde hace tiempo por los análisis macroeconómicos. El cuadro 1 establece para los años 1970 a 1996 esta correlación entre la movilidad de personas y de bienes (transporte aéreo y marítimo intercontinentales excluidos) y el PIB medidos dentro del territorio europeo.

La movilidad de las personas

El crecimiento de la movilidad de las personas es con un 3,1% cada año (o sea, una duplicación cada 23 años), superior al crecimiento del PIB que es del 2,3 % anual (o sea, una duplicación cada 30 años).

Pasó de 2.142 Millardos de viajeros.kilómetro en 1970 a 4.726 Millardos en 1996, es decir, una subida del 120%.

Concretamente, un Europeo recorría en 1970 por término medio 6.300 km (17,2 km al día), mientras que en 1996 recorrió 12.663 km (34,7 km al día).

El uso que hizo de cada uno de los modos de transporte, en porcentaje, figura en el cuadro 2.

El coche particular y el avión fueron los beneficiarios de esta evolución aumentando en un 5,5% y un 4,1% respectivamente su cuota de mercado. Sus crecimientos anuales res-

CUADRO 2

	Coche	Autocares/Autobús	Ferrocarril urbano	Tren	Avión
1970	73,8	12,3		1,8	2,0
1996	79,3	7,7		0,9	6,1

pectivos han sido del 3,8 % (una duplicación cada 19 años) y del 7,6 % (una duplicación cada 9,5 años).

La movilidad de los bienes

El crecimiento de la movilidad de los bienes ha sido del 2,2 % anual o sea una duplicación cada 33 años. Este crecimiento es ligeramente inferior al del PIB (2,3%/anual).

Aumentó un 77% entre 1970 y 1996, pasando de 889 Millardos de toneladas.kilómetro a 1.576 Millardos de t.km.

La evolución de la distribución entre los modos es la reflejada en el Cuadro 3.

La carretera, con un crecimiento del 3,8 % cada año, es el único ganador de esta evolución, todos los demás modos perdieron continuamente partes de mercado.

CUADRO 3

	Carretera	Ferrocarril	Vía navegables	Oleoductos
1970	9%	18%	11,9%	7,5%
1996	73,6%	13,9%	7,0%	5,5%

Cada Europeo "requiere" cada año para su "bienestar" una movilidad de 4.220 t.km de transporte de bienes. Relacionado con la distancia media de los transportes terrestres (122 Km.), eso representa 95 kg. cada día.

COMPARACIÓN ENTRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS Y LA DE LOS BIENES.

¿ QUÉ PRIORIDAD?

La opinión pública tiende a asignar las molestias del transporte únicamente a la actividad de movilidad de los bienes. Intentemos comparar las dos movilidades.

El cuadro 4 indica de nuevo las cifras de crecimiento anual y de duplicación de actividad. Se nota la enorme divergencia de crecimiento entre las dos movilidades: un 1% de divergencia anual se traduce por 10 años de diferencia en la duplicación de la actividad.

Intentemos ahora hacer una comparación física entre las dos movilidades. Para ello, asignamos a los viajeros.kilométricos y a las toneladas.kilómetros los coeficientes de equivalencia siguientes:

- ▼ un viajero kilómetro equivale a una tonelada.kilómetro¹
- ▼ una tonelada.kilómetro realmente transportada, equivale a 1,5 tonelada.kilómetro².

Estos coeficientes toman en cuenta los parámetros de explotación de los distintos modos de transporte como la tara de los vehículos, las vueltas en vacío, etc.

Obtenemos así los valores de actividades corregidos, expresados en tonelada.kilómetros, recogidos en el cuadro 5.

Para 1996, la actividad de movilidad de las personas es alrededor de 2 veces superior a la actividad de movilidad de los bienes, cuando en 1970 era solo un 60% superior. Se puede suponer que los impactos causados (ruidos, energía, espacio, etc) por las dos actividades son en la misma proporción. Además la diferencia entre las dos actividades no deja de crecer, sin que nada permita prever una reducción en los próximos años.

El sistema económico europeo es capaz de generar un aumento de la riqueza sin que la movilidad de los bienes crezca en la misma proporción, mientras que esta misma creación de riqueza supone un aumento considerable de la movilidad de las personas. Este aumento desbocado de la movilidad de las personas con el crecimiento económico pone de relieve la fragilidad de la durabilidad de este crecimiento y de nuestra movilidad.

Hay pues una prioridad de inventar a nivel europeo, un sistema de transporte que permita una movilidad de las personas cuyo crecimiento esté del mismo orden de magnitud o incluso

CUADRO 4

	% de aumento anual	Duplicación cada
PIB	2,3	30 años
Movilidad de las personas	3,1	23 años
Movilidad de los bienes	2,1	33 años

CUADRO 5

	Movilidad de las personas corregida en t.k	Movilidad de los bienes corregida en t.k	Diferencia en t.k.	Relación entre las movilidades corregidas de personas y bienes
1970	2142	1333	809	1,6
1996	4726	2362	2364	2

inferior al crecimiento económico. La red transeuropea debe ayudar a realizar tal prioridad.

Esto no quiere decir que sea necesario considerar como secundarios los problemas de movilidad de los bienes. La movilidad de los bienes y la de las personas son dos aspectos complementarios e interdependientes de una misma realidad económica. Cualquier decisión relativa a una de estas movilidades actúa sobre la otra y es necesario optimizar el sistema de transporte teniendo en cuenta estas interferencias. Ello puede conducir a elecciones en la adaptación o la extensión de la red.

Estas elecciones pueden, a su vez, conducir a divisiones temporales entre las dos actividades o, al uso exclusivo de una parte de la red para el transporte de bienes con el fin de lograr capacidades que se volverían disponibles para el transporte de las personas. La lista de iniciativas puede diversificarse según los problemas que deban solucionarse y según las partes del espacio europeo.

Veamos ahora la mundialización de la economía.

LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS Y DE LOS BIENES EN EL MUNDO: LA POSICIÓN DE EUROPA

Los intercambios de personas en las fronteras de Europa

La historia y la geografía física de Europa hacen que la parte fundamental de los intercambios de personas con el resto del Mundo se hagan a través de los aeropuertos de su territorio.

El análisis de los flujos expresados en v.k a escala mundial pone de manifiesto que Europa, con un pequeño territorio, representa 8,5% del mercado mundial detrás de Norteamérica (33%) y de la región Asia-Pacífico (15%) pero que, por otra parte, Europa está bastante implicada en el tercer y cuarto mercado mundial que son el Atlántico Norte (11,5% del mercado mundial) y las relaciones Europa-Asia (8,7%).

La mundialización de la economía es crucial para las compañías aéreas europeas que realizan alrededor de 80% de su actividad fuera del territorio europeo con un crecimiento comparable (7,35% anual) al del tráfico intraeuropeo.

Para los trayectos interiores a un país, la distancia media recorrida por un viajero es aproximadamente de 530 km mientras que para los trayectos intraeuropeos la distancia media es de cerca de 1.100km y de 7.400 km para los trayectos intercontinentales.

El crecimiento del tráfico intra europeo y fuera de Europa no está sin consecuencias sobre la calidad de los servicios ofrecidos a los viajeros. Algunos problemas de saturación tanto en el suelo como en vuelo implicaron en 1997 unos retrasos superiores a 15 minutos para alrededor un 20% de los vuelos. En algunos periodos del año, este porcentaje puede sobrepasar 25% o incluso alcanzar 30%.

La instauración de un sistema de control aéreo (ATC) basado en el GNSS23 permitirá en un futuro cercano (2005/8) solucionar en parte estos problemas. Teniendo en cuenta las distancias medias enunciadas anteriormente, la realización de la red europea de trenes de alta velocidad y una buena coordinación entre los modos aéreos y ferroviarios (horarios, billetes, etc), debería también aportar no solo una contribución decisiva a los problemas de saturación crónicos del sistema de transporte aéreo, sino también a la prioridad de movilidad duradera de las personas mencionada previamente

Los intercambios de bienes exportados : la posición de Europa en el Mundo.

El conjunto de los intercambios de bienes exportados para el año 1995 en el Mundo representa, 3.650 Millardos de Ecus. Europa representa alrededor de 44% de este total. El cuadro 6 muestra los valores relativos de los principales polos mundiales.

Consideremos ahora el valor relativo de los intercambios de bienes exportados dentro de Europa y desde Europa hacia sus principales socios económicos. Cuadro 7.

Estos dos cuadros llaman brevemente algunos comentarios.

▼ 1° Europa es en materia de exportación de bienes con 44% del total mundial la primera potencia exportadora mundial.

CUADRO 6

Europa del Oeste	Asia del Sureste	Norteamérica	América Latina	Oriente Medio	África	Europa del Este, Central y antigua URSS
44%	25,5%	16,5%	4,5%	3%	3%	3%

CUADRO 7

Interior de Europa	Europa hacia Norteamérica	Europa hacia Asia	Europa hacia del Este, Central y antigua URSS	Europa hacia América Latina	Europa hacia África	Europa hacia Oriente	Europa hacia Japón
68%	8%	7%	4%	3%	3%	3%	2%

▼ 2° el valor de los intercambios dentro de Europa, con 30%⁴ del nivel mundial, hace aún del territorio de Europa el polo económico cuya actividad es superior a la de cualquier otro polo mundial (actividades internas y externas confundidas).

El reto de la mundialización de los intercambios de bienes: el transporte marítimo.

El transporte por vía marítima de los bienes es por excelencia el vector de la mundialización de la economía.

Así en comparación, para el año 1995, mientras que a través de los aeropuertos europeos transitaron 10 Millones de toneladas, son alrededor de 2.500 Millones de toneladas o sea 250 veces más que transitaron en los puertos europeos.

El cuadro 8 da la distribución de los tonelajes que transitan por los puertos europeos, expresados en Millones de toneladas, por tipo de actividad y por grandes regiones marítimas.

Si nos limitamos al tráfico transoceánico, la actividad de importación/exportación es la reflejada en el Cuadro 9.

CUADRO 8

Región	Tráfico transoceánico	Tráfico interregional	Tráfico regional	Total
Mar Báltico	47	121	98	266
Mar del Norte	359	494	355	1209
Atlántico	136	219	19	374
Mediterráneo	270	146	245	661
Total	812	980	717	2510

CUADRO 9

	Mar Báltico	Mar del Norte	Atlántico	Mediterráneo	Total
Importación	28	262	106	202	598
Exportación	19	98	29	67	214
Total	47	360	135	270	812

CUADRO 10

	1980	1996
Mar Báltico	4,5	4,6
Mar del Norte	62,2	59,7
Atlántico	13,1	10,3
Mediterráneo	20,2	25,3

Se constata que en los tonelajes, la Unión Europea es ampliamente más importadora que exportadora en una proporción de 1 a 3, pero el valor unitario de los bienes importados (440 Ecu/t) es el cuarto del de los bienes exportados (1.700 Ecu/t).

Desde 1970, el crecimiento del tráfico marítimo global de los puertos europeos fue del orden de 1% al año.

A partir de los años 80 el transporte por contenedores, inventado por los logísticos militares americanos durante la guerra de Corea, comenzó a conquistar una parte muy importante del transporte marítimo mundial hasta representar más del 40% de éste.

Transporte eficaz y muy barato es el verdadero instrumento de la mundialización. Por ejemplo, el precio de transporte de un contenedor de 20 pies entre Europa y la costa Este de los Estados Unidos es aproximadamente de 800 Ecus. La generalización creciente del contenedor tiene ya un impacto en la organización de los transportes en Europa.

El impacto del transporte marítimo de los contenedores en las redes transeuropeas.

Un barco porta-contenedores es una herramienta de transporte cuyos trayectos y escalas se programan con mucho tiempo de antelación y se optimizan. En una lógica "vuelta al mundo", un porta-contenedores que vuelva de la costa Este de Estados Unidos hacia Asia mediante el Canal de Suez, sólo efectuará a menudo una escala en Europa y la búsqueda de la ruta más corta le conducirá a hacer esta escala en el Mediterráneo.

El cuadro 10 muestra la evolución de las partes de mercado de las grandes regiones marítimas en el tráfico de contenedores.

España, en particular, con el puerto de Algeciras e Italia, con el puerto de Gioia Tauro, son los principales beneficiarios de esta evolución geográfica de los transportes marítimos.

Esta evolución no se termina, puesto que la mayoría de los expertos prevén un crecimiento continuo de este tráfico así como que lo indica el cuadro 11.

Ayudar a solucionar el reto del crecimiento de este tráfico a escala de Europa será una de las tareas de las redes transeuropeas.

Este reto se acompaña en primer lugar de un reto logístico. Para aumentar la productividad de los barcos porta-contenedores (PC), los armadores entraron en una carrera al gigantismo. Hay hasta ahora en servicio en el Mundo alrededor de 60 PC Post Panamax, es decir de más 4.000 TEU cuya veintena de una capacidad de cerca de 6.500 a 6.700 TEU y los astilleros registraron una cuarentena de pedidos. La concepción de PC de 8.000 TEU no plantea problemas particulares y podrían circular sobre los océanos a partir del año 2005.

Cuatro Mil contenedores alineados unos tras otro en el sentido de la longitud representan una "pared" continua de 24 kilómetros de longitud. Puestos sobre camiones, en torno a 2 contenedores por camiones, separados uno de otro por 50 metros de distancia, sería una fila de 130 km de longitud que ocuparía la carretera o la autopista que sirve el puerto donde el PC habría descargado sus 4.000 TEU.

El reto logístico planteado por el "gigantismo" de los barcos PC, traducción lógica de la mundialización de los intercambios de bienes, es un reto planteado a los modos de transporte terrestres y por consiguiente a la red de transporte europea.

Este reto logístico puede ayudar a hacer evolucionar el sistema de transporte europeo de bienes hacia un sistema mejor integrado y que presente un carácter multimodal acentuado. Sin embargo, quedan por solucionar problemas como la adaptación de los contenedores al embalaje en paletas según las normas europeas.

DOS CASOS SINGULARES DE MOVILIDAD EN EL ESPACIO EUROPEO: LOS ALPES Y LOS PIRINEOS

Vamos a presentar los casos de los Alpes y de los Pirineos que salen del modelo de crecimiento medio y que plantean problemas particulares en la concepción y la realización de la

CUADRO 11

Año	Millones de TEU ^s	Crecimiento en %	Crecimiento en %/año
1980	11.481		
1994	30.279	163%	3,5%/año
2000	43.000	42%	6%/año
2005	60.000	40%	7%/año

red transeuropea de transporte. El caso de los Pirineos nos servirá de introducción a las cuestiones vinculadas a la ampliación de Europa hacia los países de la Europa Central y Oriental.

La movilidad de los bienes a través del Macizo de los Alpes

Los cuadros 12 y 13 dan para el ferrocarril y la carretera las cifras de los tráficos interiores, import, export y tránsito para el arco de los Alpes que va desde el paso del Mont-Cenis/Fréjus entre Francia e Italia hasta el eje del Brenner entre Austria e Italia.

Para el año 1995 las cuotas de mercado del ferrocarril y de la carretera son las siguientes:

	Ferrocarril	Carretera
Suiza	73%	27%
Austria	30%	70%
Francia	25%	75%

Si se examina este tráfico desde el punto de vista del tránsito europeo es decir, si se tienen en cuenta los bienes cuyo origen o destino no está ni en Suiza, ni en Austria, ni en Francia, el cuadro 14 nos indica los valores absolutos (en millones de toneladas) y relativos de estos tonelajes.

Los porcentajes para Suiza y Austria explican fácilmente la votación de los ciudadanos suizos del 20 de febrero de 1994 que se niegan a aceptar aún más tráfico en tránsito de carreteras y la firmeza de las autoridades austríacas que negociaron, antes de entrar en la Unión Europea, las reglas para el tránsito a través de su país. Dos miedos se expresan claramente para los habitantes de las regiones atravesadas, el de sufrir las molestias del tráfico de camiones y el de ver su propia movilidad afectada por las actividades de tránsito.

Por lo que se refiere a Francia, uno se queda asombrado de la escasa cuota de mercado del ferrocarril, cuando se sabe que los 10,7 Millones de toneladas representan más de 629.000 camiones al año o sea 1.723 camiones cada día que recorren más de 800 km en este país, dirigiéndose hacia o desde España, el Reino Unido, o Bélgica sin disponer de una alternativa válida.

CUADRO 14

	Ferrocarril	Carretera	Tránsito total	% Tránsito total/Tráfico total
Suiza	14,9	3,3	18,2	74%
Austria	7,4	18,3	25,7	90%
Francia	3,1	10,7	13,8	40%

**CUADRO 12.
TRÁFICO FERROVIARIO TRANSPORTE COMBINADO INCLUIDO,
EN MILLONES DE TONELADAS**

	Suiza St-Gotthard	Suiza Simplon Lotschberg	Austria Brenner	Francia Mont-Cenis	Total
1985	11,2	2,8	4,7	7,5	26,2
1995	13,6	4,4	8,4	8,4	34,8

El crecimiento del tráfico fue de 3,7 % al año de 1985 a 1989, de 2,3 % de 1989 a 1994 y de 2,7 % en 95 en relación con 94.

**CUADRO 13.
TRÁFICO DE CARRETERAS EN MILLONES DE TONELADAS**

	Suiza St-Gotthard	Suiza Simplon G St Bernardo S Bernardino	Austria Brenner	Francia Fréjus Mont Blanc	Total
1985	1,9	0,8	14,3	12,3	29,3
1995	5,5	1,1	20,0	25,8	52,4

El crecimiento del tráfico fue de 7,7 % al año de 1985 a 1989, de 5,0 % de 1989 a 1994 y de 4,2 % en 95 en relación con 94.

Cuatro proyectos de túneles en los Alpes de uso ferroviario fueron incluidos en la Decisión de 1996. Los problemas de financiación de estos túneles no se han solucionado hasta ahora.

El caso de los Alpes es sintomático de la actitud a tener en el ejercicio de revisión de las redes transeuropeas. El análisis de las cifras en el conjunto del territorio debe permitir detectar en algunas partes del espacio europeo o problemas de capacidad, o problemas de medio ambiente.

LA AMPLIACIÓN DE EUROPA Y SUS CONSECUENCIAS SOBRE LA MOVILIDAD: LA ENTRADA DE ESPAÑA Y PORTUGAL EN 1986

La ampliación prevista de Europa hacia los países del Este introducirá probablemente modificaciones en la movilidad de los bienes y de las personas que la red transeuropea de transporte tendrá que tener en cuenta. ¿Puede el caso de la entrada de España y Portugal servir de ejemplo o incluso de lección?

La movilidad de personas a través de los Pirineos

El Cuadro 15 nos da la evolución del número de trayectos de personas a través de los Pirineos desde y hacia España.

El cuadro 16 indica algunas cifras del cuadro 15 (en miles de trayectos).

El mercado Norte-Sur es un mercado fundamentalmente turístico que había alcanzado su madurez en los años 70 y por el cual la entrada en la Comunidad no cambió básicamente el crecimiento que sigue siendo muy activo.

En el sentido Sur-Norte se constata que los Españoles viajan cada vez más fuera de su país con un crecimiento de su movilidad comparable a la media europea.

La movilidad de los bienes a través de los Pirineos.

El cuadro 18 da la evolución de los intercambios de bienes a través de los Pirineos (Tránsito hacia Marruecos y Portugal excluidos).

El cuadro 18 muestra muy claramente el cambio producido en la movilidad de los bienes a partir de 1986 fecha de entrada de España y Portugal en la Comunidad. El tráfico estalló literalmente alcanzando unos crecimientos anuales bastante superiores a la media europea. (Cuadro 17).

Para fijar las ideas, un crecimiento de anual 12,81% corresponde a una duplicación cada 6 años (contra 33 años para la media europea).

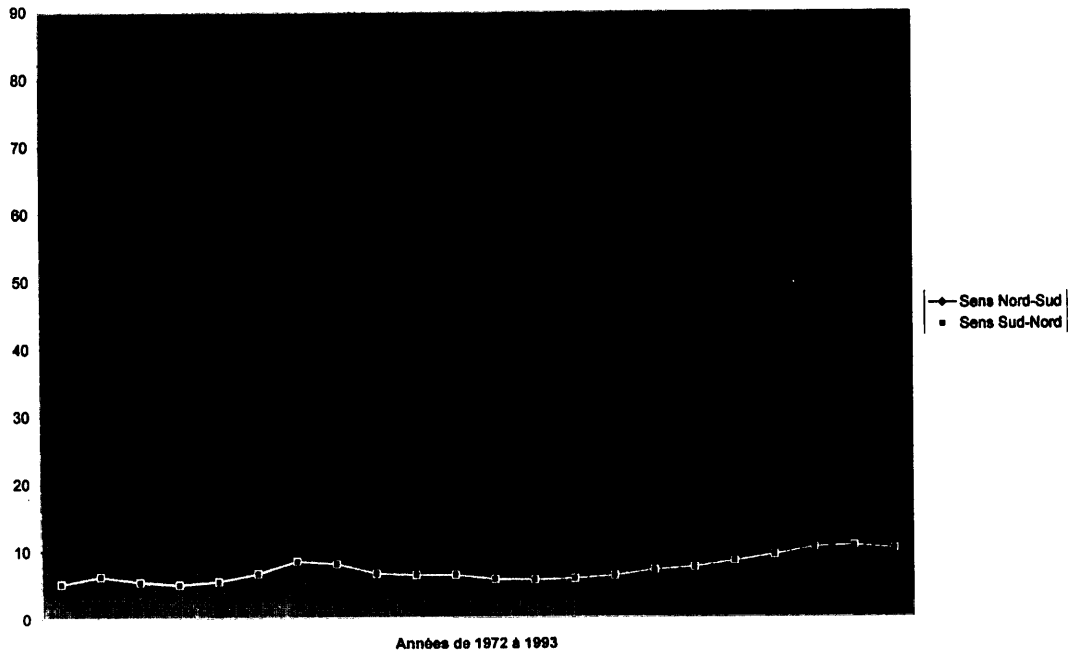
La distribución modal para el año 1994 es la siguiente.

	Norte-Sur	Sur-Norte
Carretera	95,6%	95,1%
Ferrocarril	4,4%	4,9%

La muy escasa cuota del ferrocarril en los intercambios de España con el resto de Europa se debe en muy gran parte a los problemas logísticos suplementarios creados por la diferencia de ancho de vías entre España y el resto de Europa. En el concepto de red existe, entre la red ferroviaria ibérica y el resto de la red ferroviaria de Europa, un problema de interoperabilidad aún no resuelto de manera satisfactoria.

La consecuencia de tales cifras es que, según los recuentos en carreteras efectuados en 1995/96 el número de camio-

CUADRO 15



CUADRO 16

	Sentido Norte-Sur	Sentido Sur-Norte
1972	49.448	5.193
1993	84.641	10.253
Crecimiento anual	2,46%	3,12%

CUADRO 17

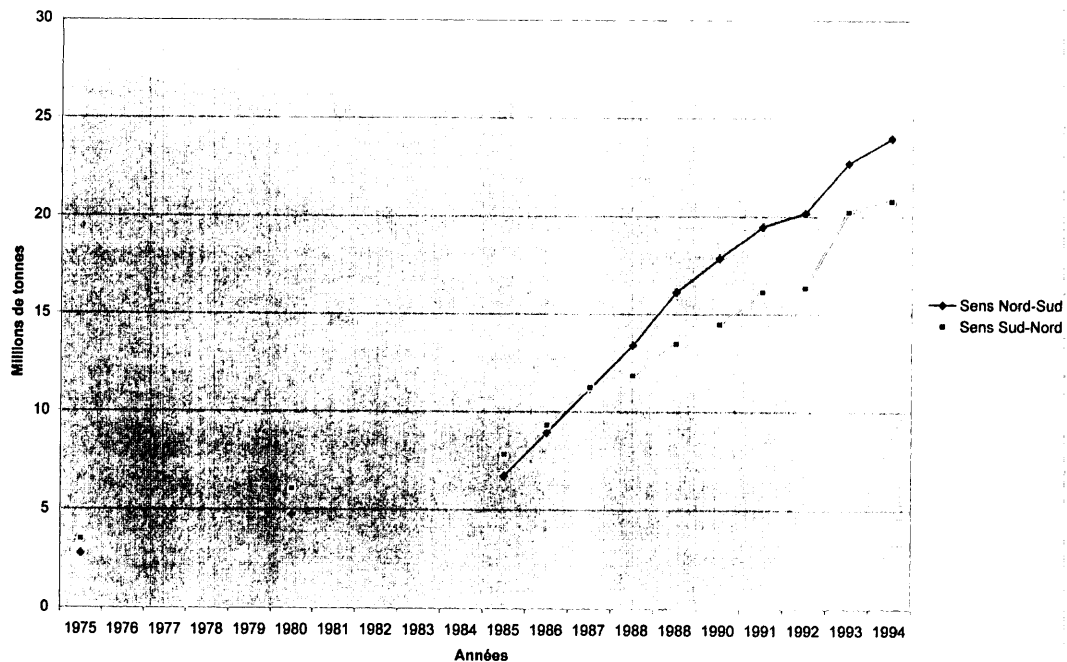
	Norte-Sur	Sur-Norte	N-S+S-N
1975 a 1985	4,53%	4,49%	4,51%
1985 a 1994	15,17%	10,58%	12,81%

nes que cruzan los Pirineos, alrededor de 4 millones al año, es de 11.000 cada día. Aún es mayor que el de los camiones que cruzan el arco de los Alpes mencionado más arriba (3,7 millones o sea 10.000 al día), por todo ello, fenómenos de saturación y de rechazo por las poblaciones deben temerse en los próximos años.

Si se consideran los camiones en tránsito a través de Francia, entonces ya en 1993 cada día 2370 camiones cruzaban la frontera franco-española del lado Mediterráneo y 1270 del lado Atlántico que recorrían más de 1.000 km en este país.

Una encuesta sobre los flujos en carreteras efectuada en mayo y junio de 1996 en la frontera franco-española mediterránea dio, en número de camiones diarios intercambiados entre

CUADRO 18



obstáculos a una resolución correcta de las necesidades de movilidad,
 ▼ 5) demostración evidente de la importancia en Europa de los proyectos de interés común. En el caso de la frontera mediterránea entre Francia y España cualquier proyecto de mejora del tráfico beneficiaría por supuesto a estos dos países que intercambian 50% de los flujos pero también a los demás países que intercambian con España el 50% restante.

España y los países citados, los resultados reflejados en el cuadro 19.

Los efectos, de la ampliación de Europa generados por la entrada de España y Portugal, sobre la movilidad es decir, la europeización de los intercambios son pues los siguientes:

- ▼ 1) pocos efectos sobre la movilidad de las personas en un mercado fundamentalmente turístico Norte-Sur que ya había alcanzado su madurez,
- ▼ 2) aumento de los tonelajes debido a la explosión del mercado de los intercambios de bienes con un crecimiento alcanzado en ninguna otra parte en Europa, mantenido desde entonces y para decir la verdad... que nadie había previsto ni en amplitud ni en duración,
- ▼ 3) aumento de las distancias medias por extensión de los mercados a conjuntos más extensos, y por consiguiente en la red transeuropea:
- ▼ 4) puesta en evidencia de manera crucial de los problemas de interoperabilidad, constituyente de verdaderos

Tendrá en cuenta la revisión de 1999, un proyecto de nueva travesía ferroviaria de los Pirineos destinado a favorecer el transporte multimodal para hacer frente al aumento de tráfico?

LA AMPLIACIÓN DE EUROPA HACIA EL ESTE: UN NUEVO RETO

Mientras que los 6 + 5^e, llamaban el día 12 de marzo pasado a la puerta de la Europa de los 15, uno se puede preguntar que consecuencias en cuanto a la movilidad de los bienes y de las personas tal ampliación tendrá.

Los intercambios de la Unión Europea con estos países incluidos los de CEI (Comunidad de los Estados Independientes) sólo representan 4 % de sus exportaciones (véase: Cuadro 19) pero desde 1989, la situación económica cambió radicalmente implicando una convulsión de los flujos de transporte.

En 1996, el mercado interior de transporte de bienes de estos países es inferior de 37% a su valor de 1989, la reducción

CUADRO 19

	Total	Francia	Resto Europa	Italia	Alemania	Países Bajos	Bélgica	Gran Bretaña	Otros Países
Cam/Día	5.209	2.565	2.644	895	805	234	190	172	348
%	100	49	51	17,2	15,5	4,5	3,6	3,3	6,7

se refiere a todos los modos. La navegación interior perdió 37% en volumen y 0, 5% de cuota de mercado pero el gran perdedor es el transporte por ferrocarril que bajó de 50% y cuya cuota de mercado pasó de 63% a 50%.

Por el contrario, los intercambios con la Europa de los 15 fueron multiplicados por 2,2 (102 Millones de toneladas) para las importaciones y por 5,6 (38 Millones de toneladas) para las exportaciones.

La movilidad de las personas, más difícil de medir, sufrió también una fuerte reducción. De esta forma, los transportes por ferrocarriles disminuyeron su actividad de 40%.

El coche particular modificará completamente el mercado puesto que la solicitud de motorización es importante en estos países que con 200 coches por 1000 habitantes se encuentran en la situación de Europa de 1970.

En términos de red de transporte, la ampliación tendrá en primer lugar un impacto de tipo geográfico. La superficie del territorio aumentará de 33% (+ 1,07 Millones de km²) y su población de 28%⁷ (+105 Millones de habitantes). Europa presentará una continuidad terrestre larga de más 3500 km del sur de España a la frontera entre Estonia y Rusia e incluso de 4300 kilómetros si se incluye Finlandia aunque la continuidad estricta no esté respetada.

Se tendrá que mejorar la red de infraestructuras de transporte existente en estos países y una primera modernización necesaria costaría una cincuentena de millardos de Ecus. Al igual que para la red de la Europa de los 15 encontraremos los mismos problemas de puntos de congestión, de interoperabilidad⁸, de coordinación entre modos, etc

Además, estos países constituyen ya el lugar de paso casi obligado de todo tráfico desde o hacia Rusia y los otros países de la CEI. Actualmente existen problemas de saturación de la red terrestre para estos tráficos y se puede temer que estos problemas aumenten con la ampliación. Los operadores de transporte encontraron una solución a estos problemas de saturación con una reorganización de los flujos de transporte en el espacio del Mar Báltico. Una buena parte de las expediciones de bienes hacia Rusia y la CEI se dirige hacia los puertos de los países bálticos y hacia los puertos finlandeses. Llegan luego por carretera o por ferrocarril hasta sus destinos finales. Así, mientras que solamente 2 millones de toneladas por años cruzan el punto fronterizo ferroviaria de Brest entre Polonia y Bielorrusia; son 15 Millones de toneladas que cruzan la frontera ruso-finlandesa. Después de haber sido descargado en un puerto finlandés del Mar Báltico las mercancías se recargan sobre vagones de ancho de vía rusa puesto que Finlandia posee el mismo ancho de vía, solucionando así el problema de interoperabilidad mencionado más arriba.

Los transportes por carretera, aunque no sufren estos problemas de interoperabilidad, se encuentran seriamente afectados por los problemas de saturación incluido los administrativos que la multiplicidad de las fronteras imponen. Por eso también una buena parte de la carga por carreteras se desvía

hacia los puertos finlandeses y para 1300 camiones al día que cruzan la frontera polaca hacia la CEI y Rusia, 800 la cruzan entre Finlandia y Rusia.

La reseña de la situación de los transportes en los países candidatos a la ampliación puede dejar entrever una situación comparable a la situación creada por la entrada de España y Portugal en 1986, es decir, a una explosión de la movilidad pero a mayor escala por el mayor número de habitantes y con un estimulante suplementario consecuencia de la posición de tránsito que tienen estos países para los flujos de bienes y de personas hacia Rusia y de los demás países de la CEI.

Actualmente, el PIB per cápita en estos 11 países es la tercera parte de lo que es en la Europa de los 15. Su entrada en una sola vez aumentaría el PIB total de la Unión en un 9%, pero el PIB per cápita sufriría una reducción de 16%, mientras que para las ampliaciones anteriores las reducciones se habían situado entre un 3% y un 6%.

El ejemplo de España y Portugal está allí para demostrar que la entrada en la Unión Europea es un formidable acelerador de la economía acompañado de una creación correspondiente de riqueza. En 10 años, el PIB per cápita de España aumentó de 80% y el de Portugal de 117% contra 62% para la media comunitaria. En 1985 el PIB de España representaba 69% de la media comunitaria y el de Portugal 55%, son ahora respectivamente de 76% y de 67% de esta media.

La entrada de los 11 países en la Unión Europea tendrá probablemente unos efectos comparables a los acontecidos por los países ibéricos, es decir, un efecto de aceleración de la economía con aumento de la riqueza y con consecuencias sobre la movilidad.

La ampliación de Europa hace hincapié en las dificultades de acompañar la creación de riqueza de una movilidad duradera puesto que como en el resto de la Unión los modos más aptos para garantizar esta durabilidad con respeto al medio ambiente (vías navegables, ferrocarril) son los que ven su cuota de mercado bajar inexorablemente.

Otra consecuencia de la ampliación, que parece inevitable pero marcada por las interrogaciones, es el aumento de las distancias de transporte. Para emplear una imagen, se puede esperar que con el aumento del nivel de vida los Polacos o los Estonios modificarán sus costumbres alimenticias y consumirán como los otros europeos cada vez más naranjas españolas y que como sus vecinos suecos querrán escapar a los rigores del invierno bronceando en Canarias. La red europea no está lista para garantizar tal aumento de las distancias y tal crecimiento de la movilidad de manera duradera.

La red de 1996 se inscribía en un espacio que aparece hoy bien limitado. Hoy es a escala de un continente, a escala de una continuidad continental de 4300 kilómetros de longitud, que es necesario pensar esta red pero en un continente que no tiene la forma casi rectangular del territorio de los Estados Unidos sino una forma muy complicada caracterizada por mares y montañas y donde las características heredadas

de la historia acentúan aún la complejidad. Además este continente presenta una frontera Este susceptible aún de sufrir cambios.

La comparación continental con los Estados Unidos pone de manifiesto que, entre 1970 y 1995 por lo que se refiere a la movilidad de los bienes, con un crecimiento del tráfico comparable al de Europa (75% en Europa, 73% en los EE.UU.) es posible garantizar una movilidad duradera, en cualquier caso más duradera, que la que tenemos actualmente en Europa. En efecto en este país, las cuotas de mercado del ferrocarril y de las vías navegables se mantuvieron durante estos 25 últimos años a niveles elevados (41% y 13% de parte del mercado respectivamente), acompañando de manera duradera el crecimiento económico sin oponerse a numerosas innovaciones técnicas.

HACIA REDES DE SERVICIO DE VIAJEROS Y DE CARGA

La reorientación hacia los puertos finlandeses del tráfico destinado a Rusia, pone de manifiesto como ejemplo, que las concepciones unimodales son insuficientes para concebir la futura red transeuropea de transporte. El planteamiento que llegó a la adopción de los conjuntos de orientaciones en 1996 fue el planteamiento de una reflexión sobre infraestructuras de carácter modal, intentando cubrir el conjunto del territorio europeo y superponiendo los distintos modos para preservar la unicidad declarada pero raramente efectiva de la red.

El planteamiento para la revisión de 1999 podría ser diferente. Consistiría en definir para el territorio europeo una red de servicio para el transporte de las personas y una red de servicio para el transporte de los bienes, preguntándose a

continuación cómo los criterios de calidad de servicio de estas redes podían respetarse.

La movilidad de las personas y la de los bienes obedecen a normas (equilibrio de los flujos por ejemplo) o prácticas (ritmos) completamente distintas y que son aplicadas por otra parte a actores completamente diferentes (individuo en un caso, empresas en el otro), por eso los conceptos de servicio y los criterios que les corresponden deben ser completamente separados.

Estos criterios se referirían a parámetros de servicios tangibles para el usuario que sea individuo, empresa o la colectividad en su conjunto como la velocidad, la capacidad, la accesibilidad, el respeto del medio ambiente, el coste directo y los costes indirectos,...

Solo este concepto de servicio permitiría sacar partido de las infraestructuras existentes, de prever las infraestructuras que se deben construir teniendo en cuenta más bien la complementariedad que la competencia entre los modos.

Una vez establecidos estos criterios, la transposición en términos de infraestructuras y sistemas de gestión de tráfico "se traduciría" en los mapas del territorio europeo para la visualización de la red de infraestructuras.

PARA CONCLUIR

El ejercicio de revisión de la red transeuropea es un ejercicio que debe hacerse con vistas a un servicio que se debe prestar al ciudadano europeo y a la colectividad en su conjunto. Debe tener en cuenta las exigencias económicas, medioambientales y sociales de una movilidad necesaria para garantizar un desarrollo sostenible repartido de la manera más equitativa al conjunto de los ciudadanos europeos. ●

Referencias bibliográficas y fuentes de datos estadísticos

- Decisión N°1692/96/CE del Parlamento y del Consejo del 23 julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- COM 97/681 final del 10 de diciembre de 1997. Propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la decisión N° 1692/96/CE por lo que se refiere a los puertos marítimos, los puertos de navegación interior y los terminales intermodales así como al proyecto N° 8 en el Anejo III.
- Estudio prospectivo sobre las bazas económicas, logísticas y medioambientales de una futura travesía central de los Pirineos por un túnel de baja cota. SETEC-EYSER. Junio de 1996.
- Libro verde relativo a los puertos y a las infraestructuras marítimas. COM (97) 678 final.
- Agenda 2000. El reto de la ampliación. COM (97) 2000 final
- UE Transporte en cifras Statistical pocket book DG VII. EUROSTAT 1998.
- CE Economic data pocket book N° 2/1998 Eurostat.DG II.

Direcciones Internet

Estadísticas : <<http://europa.eu.int/en/comm/dg07/TIF> > ou <http://europa.eu.int/eurostat.html>
El autor : jean.hourcade@skynet.be

NOTAS

1. Como ejemplo, la ocupación media de un coche de 1,2 a 1,3 toneladas es de 1,2 persona, un tren AVE de 489 toneladas de masa ofrece 485 asientos, etc...
2. Esta cifra constituye un valor medio entre los 3 modos principales.
3. GNSS2: Global Navegación Satélite System, Sistema Global de Navegación por satélite.
4. 68%.44% = 30% del total
5. TEU (Twenty Equivalent Unit). Contenedor ISO de 20 pies de longitud.
6. Estonia, Polonia, República Checa, Hungría, Eslovenia, Chipre + Letonia, Lituania, Eslovaquia, Rumania, Bulgaria.
7. Sobre la base de las cifras de población de 1996
8. Por ejemplo las vías de ferrocarril de los países situados más allá de la frontera de la Antigua URSS tienen un ancho de vía diferente del estándar europeo.