

TRANSPORTES EN ESPAÑA Y EUROPA

[mapa de carreteras](#)

España ha realizado, desde mediados de los años 80 y ayudada por los fondos europeos, un esfuerzo en 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.

La actual red estructurante de carreteras del territorio peninsular está constituida por 24.797 km de la Red de Carreteras del Estado, de las que 8.700 kilómetros (un 35%) son autovías (6.698 km) y autopistas de peaje (1.951 km). Asimismo debe considerarse que forman parte de esa red estructurante del territorio peninsular unos 2.500 kilómetros más (2.450 km) pertenecientes a la red de autovías y autopistas de las Comunidades Autónomas.

En el análisis de las características de esta red deben destacarse los siguientes aspectos:

- a) El carácter acusadamente radial de la red de autovías estatales.
- b) La iniciación de una red mallada, pero con discontinuidades, que es necesario cerrar.
- c) La persistencia de un déficit de accesibilidad a algunas partes del territorio, que es necesario corregir.
- d) La obsolescencia e inadecuación a parámetros de seguridad de partes significativas de la red de autovías de primera generación y de las carreteras convencionales, donde se hace necesario actuar.
- e) La generalización de soluciones “estándar”, que es preciso flexibilizar para adecuar mejor cada tramo a los condicionantes del entorno y a las necesidades de los usuarios.

MAPA DE FERROCARRILES



La red ferroviaria en servicio se aproxima a los 15.000 kilómetros de longitud de los que algo más de 1.000 kilómetros (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 diagonal Sevilla-Madrid-Zaragoza-Lleida/Huesca, pero aún incompleto. La red doble electrificada se encuentra extendida por casi 3.000 kilómetros (2.905), mientras que en 5.494 kilómetros los servicios se prestan sobre una red única y sin electrificar. Algunos de los elementos más relevantes de la situación actual de la red son:

- Las notables 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.
- Las dificultades de integración de la red en el marco internacional (interoperabilidad), siendo la diferencia de ancho de vía uno de los principales, pero no el único, de los factores condicionantes.
- La existencia de tensiones, junto con aspectos de oportunidad, entre el desarrollo urbano y las redes ferroviarias. En las principales áreas urbanas hay que añadir el importante desarrollo experimentado por las redes y servicios de cercanías.



Trenes de alta velocidad:

- Los trenes AVE circulan a velocidades de hasta 300 mph por las rutas: Madrid - Zaragoza - Camp de Tarragona - Barcelona, Madrid - Zaragoza - Huesca, Madrid - Córdoba - Sevilla, Madrid - Córdoba - Málaga y Madrid - Segovia - Valladolid.
- Los trenes ALVIA funcionan a velocidades de hasta 220 km/h en las rutas: Madrid - Gijón, Madrid - Santander, Madrid - Bilbao, Madrid - San Sebastián - Irún/Hendaya y Madrid - Valencia - Castelló.
- Los trenes EUROMED circulan a 124 mph (200 km/h) en la línea: Barcelona - Valencia/Alicante
- Los trenes ALTARIA circulan a 124 mph (200 km/h) en las siguientes rutas: Madrid - Alicante, Madrid - Córdoba - Algeciras, Madrid - Granada, Madrid - Sevilla - Cádiz, Madrid - Sevilla - Huelva, Madrid - Pamplona, Madrid - Logroño, Madrid - Murcia - Cartagena.

[mapa de la red de puertos en España](#)

El sistema portuario es la principal vía de entrada y salida de las mercancías que nuestro país importa o exporta, con una cuota de en torno al 70% del total. En la última década se ha registrado un aumento continuado del tráfico portuario, alcanzando en 2003 un volumen agregado total de 380 millones de toneladas. Hay una cierta concentración de esta demanda en los puertos de mayor dimensión (en especial **Algeciras**, con más de 60 millones, **Barcelona** y **Valencia**, con más de 35 millones), aunque en general cada puerto cuenta con su propio mercado específico.

Más que la capacidad de las infraestructuras marítimas, los principales condicionantes para el desarrollo de la actividad portuaria son la necesidad de adaptar sus instalaciones

y servicios a las circunstancias cambiantes de la demanda, y **la dotación proporcionada de accesos terrestres (carretera y ferrocarril)**, lo que en muchos casos aparece, como se indicaba para el ferrocarril, la necesidad de abordar específicamente la mejora de la integración urbana de los puertos.

AEROPUERTOS:



Los aeropuertos de interés general, gestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), son 48 incluidas las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el helipuerto de Ceuta, pero la actividad se concentra en un corto número de aeropuertos. De acuerdo con los datos de 2003, en **Madrid-Barajas se registra casi la cuarta parte de todo el tráfico de pasajeros en España (23,3%), y entre éste y los aeropuertos de Barcelona y Palma de Mallorca se supera el 50% del total de tráfico de viajeros 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 al modo aéreo 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 el aéreo es también significativo en el transporte interior para los intervalos de distancias medias y altas, y esencial (como el marítimo

lo es sobre todo para las mercancías) en cuanto a las comunicaciones de la península con los territorios no peninsulares y para las relaciones entre éstos.

Información extraída del PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, Capt. 4.

http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/

LOS GRANDES EJES DE COMUNICACIÓN EUROPEOS

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO



Europa dio el sí el 19 de octubre del 2011. Tal como estaba previsto, la Comisión Europea ha apoyado la propuesta del Ministerio de Fomento y el corredor mediterráneo formará parte finalmente de los proyectos de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T). Esta consideración, reclamada durante años por Catalunya pero también por Valencia o Murcia, trae consigo tanto la financiación como la vigilancia por parte de Bruselas que garantiza que la infraestructura ferroviaria de mercancías y viajeros esté lista en el 2020.



Los ejes españoles

La Unión Europea reserva 31.700 millones de euros para la cofinanciación de los proyectos incluidos en la red básica ferroviaria de mercancías realizados entre 2014 y 2020.

España ha logrado que cinco proyectos entren en esta consideración. Dos de ellos son prioritarios: el corredor mediterráneo, que tendrá 1.300 kilómetros y precisa 19.424 millones de euros, y el eje atlántico, de casi 2.000 kilómetros (incluyendo el tramo portugués), en el que España invertirá 11.699 millones.

También han sido catalogados de básicos (pero de segunda necesidad por no ser conexión transfronteriza) el eje central hasta Zaragoza y las conexiones cantábrico-mediterráneo y atlántico-mediterráneo.

La Unión Europea ha descartado la Travesía Central del Pirineo, un nuevo túnel que habría conectado el corredor central con Francia por Huesca.

El transporte refleja los desequilibrios espaciales en la distribución de la población y en el desarrollo económico. Vertebran el territorio pues los movimientos de personas y mercancías son cada vez más rápidos e intensos.

Aquí tenéis ejemplos de la situación:



Figura 7. La red radial de alta velocidad ferroviaria según Faure R.. Fuente: op.cit.

Red en proyecto de Alta Velocidad para España – no se señalan en este documento las líneas ya en servicio-. Observad la concepción radial, muy en contra de la realidad económica y social del país. Observad que en el corredor o arco mediterráneo NO hay todavía nada construido a pesar de que el corredor mediterráneo en nuestro país aglutina a más del 47% de la población española y concentran la generación de más del 57% del Producto Interior Bruto Nacional. de España.

Cifras poderosas

- Las cinco regiones que componen el Arco Mediterráneo, Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia, Andalucía y Baleares albergan más de la mitad de la población y generan más de la mitad de la actividad económica de España.
- Las exportaciones desde el Arco Mediterráneo representan el 45% del total nacional.

- 68 millones de personas, entre nacionales y extranjeros, visitan cada año el Arco Mediterráneo.
- El Banco Mundial recomendó a España en 1964 concentrar la inversión en el Arco Mediterráneo.
- El Arco Mediterráneo sufre un histórico déficit fiscal y de inversión en infraestructuras en relación a otras regiones de España.

Un ejemplo de la importancia económica que supone una buena red de transporte ferroviaria

[Artículo de EL PAÍS.](#)

MIGUEL OLIVARES - *Valencia* – 08/05/2010

Ford, Seat y Nissan reclamaron en Valencia a la Comisión Europea que otorgue prioridad al eje mediterráneo cuando revise en junio sus planes de inversión en las grandes redes de transporte ferroviario de la Unión Europea. De lo contrario, deslizaron, podrían verse obligados a desplazar sus fábricas al este de Europa.

