

Pirineos: saturados dentro de muy poco tiempo



Desde que España y Portugal entraron en la Unión Europea en 1986, los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa no han dejado de aumentar de manera exponencial.

Tarde o temprano, todos comprobamos que cruzar los pirineos plantea un problema.

Aparece en conversaciones, en los periódicos, en el trabajo o con motivo de las vacaciones...

¿Cuál es exactamente la situación? ¿Es un problema para el conjunto de la cordillera?

Esta panorámica del transporte en los Pirineos pretende presentar los principales datos geográficos sobre la situación actual.





¡Una barrera natural!

Figura 1.01

Del Atlántico al Mediterráneo, los Pirineos constituyen una barrera natural de más de 400 km. La cordillera supera los 3 000 m en su parte central, mientras que hacia las costas el relieve se suaviza sin pasar de los 1 500 metros, lo que no impide la existencia de valles muy profundos.



El relieve ha determinado la localización de las travesías: cuanto más acusado, más escasas eran las posibilidades de paso. Las travesías costeras, a más baja altitud, han sido las más numerosas.

En la parte montañosa de la cordillera, sólo queda en servicio una vía de ferrocarril.

Las terminales de transporte aéreo y marítimo se han desarrollado lejos de las zonas de relieve.





En el corazón mismo de los intercambios europeos

Los Pirineos, paso obligado del tráfico terrestre de mercancías y viajeros entre la Península Ibérica y el resto del continente, están en el corazón mismo de los grandes corredores europeos de tráfico: la mitad de los camiones que cruzan los Pirineos unen la "dorsal" europea, centro económico de Europa, con España y Portugal.

La integración del mercado europeo y la necesidad de facilitar los intercambios entre todos los países de la UE hace que exista un tráfico de tránsito* que atraviesa el Pirineo, permitiendo a las mercancías y los viajeros de ambos lados beneficiarse de las mismas oportunidades.

*El tráfico de tránsito es el tráfico que atraviesa un territorio sin detenerse en él.



Modos de transporte: el desequilibrio



Image: AFP / Getty Images

En el Pirineo existe un desequilibrio importante entre modos de transporte, que no deja de incrementarse. Más de la mitad de las mercancías rodean la cordillera por vía marítima (52%) mientras que los trenes transportan un volumen muy escaso (2%).

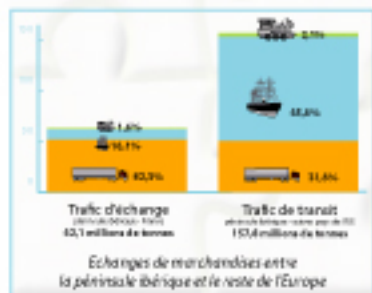


Aunque las personas viajan cada vez más en avión, la carretera es el modo que capta la mayor parte del crecimiento del transporte de mercancías y viajeros.



El ancho específico de los ferrocarriles ibéricos explica en parte la debilidad del tráfico ferroviario. Más difícil es entender por qué disminuye el porcentaje del tráfico marítimo. En los Alpes el ferrocarril desempeña un papel más importante (el 24% del tráfico de mercancías), pero los especialistas dicen que ni siquiera este porcentaje es suficiente.

¿Qué decir entonces del Pirineo?...



Un camión cada dos segundos

Unos 20 000 camiones y más de 110 000 turismos cruzan a diario los Pirineos. Esto supone un camión y tres turismos cada 2 segundos.

Este tráfico considerable se disparó en los años 80, concentrándose principalmente en los ejes litorales.

Sólo una diminuta parte de los camiones y la tercera parte de los turismos utilizan los pasos viarios de montaña.

Este desequilibrio entre los pasos y la congestión que sufrimos en la actualidad provoca problemas de contaminación y seguridad. En algunas zonas del macizo esta situación se está volviendo insostenible.





Zonas de sombra vial

Se estima que los lugares situados a menos de 50 km. o a menos de 45 minutos de los enlaces de autopistas son de más fácil acceso. Más allá, se suele hablar de "zona de sombra vial".

Estos espacios, los que peor comunicados están, consiguen mantener algunas ventajas, como la conservación del paisaje o la poca contaminación. No obstante, tienden a desertizarse y empobrecerse. Por el contrario, las zonas urbanas, mejor comunicadas, sufren la saturación del tráfico: atascos, ruido, contaminación atmosférica.

Entre aislamiento y facilidad de acceso, fluidez y saturación, el mapa de los territorios y los tráficos pirenaicos se traza sobre el del relieve.



Periferia y Centralidad en la Unión Europea

La adhesión de nuevos Estados a la UE supone una pérdida de centralidad de las regiones del suroeste de Europa (Portugal, España y sur de Francia). Algunos de los efectos de esta situación ya empiezan a notarse: falta de implantación de nuevas empresas, reducción del PIB, etc.

Para no quedar como regiones interiores, hay que contar con más y mejores comunicaciones que faciliten la apertura de estos territorios, evitando así la condición de periferia.

Se necesitan nuevos pasos por el Pirineo para combatir el aislamiento que nos llevaría en cascada a la pérdida de oportunidades de desarrollo, a una disminución del PIB y de la población local en las próximas décadas.



Un crecimiento problemático

En veinte años, el tráfico transpirenaico por carretera ha crecido de forma desmesurada. El tráfico de camiones ha aumentado más del 325% en la A9 y del 450% en la A63. En estas rutas litorales, los atascos se han convertido en algo habitual, provocando ruido, contaminación y riesgo de accidentes.



¿Va a seguir este ritmo de crecimiento?

¿a qué se debe?

Son preguntas que conviene contestar sin perder tiempo.



1986: la explosión de los intercambios



La entrada de España y Portugal en la Unión Europea en 1986 marcó el inicio de un rápido crecimiento de los intercambios a través de los Pirineos.

Con la apertura de las fronteras y la integración de los mercados, los intercambios económicos se han disparado. El transporte pirenaico de mercancías pasó de 76,5 millones de toneladas a más de 120 millones entre 1989 y 1998, mientras los intercambios de España y Portugal con los demás países de la UE aumentaron, entre 1990 y el 2000, en más de un 65%.

La transformación de los modos de producción y de consumo, el mayor poder adquisitivo y el desarrollo del turismo, constituyen los motores del crecimiento del transporte transpirenaico.

En materia económica, Francia y España mantienen una relación muy estrecha: Francia es el primer inversor en España y su primer cliente y proveedor. Más de mil empresas francesas se han instalado en España, uno de los principales socios comerciales de Francia.





El gran mercado de frutas y hortalizas

España se ha convertido en una de los mayores proveedores de hortalizas de Europa.

Los cultivos que se concentran a lo largo de la costa mediterránea, de Valencia a Málaga o a Huelva en la costa Atlántica, se destinan esencialmente a la exportación.

Con sus campos de cítricos en Cataluña o en las zonas de Murcia y Valencia, España es el quinto productor y el primer exportador mundial de naranjas.

Así pues, 3 400 000 toneladas de frutas y hortalizas llegan anualmente a Francia por la costa oriental y 300 000 toneladas por la costa occidental.

Estos flujos de mercancías convergen hacia plataformas multimodales como el Mercado Internacional Saint-Charles de Perpignan, primer centro europeo de reparto de fruta y hortalizas.

