

Industria del automóvil: la era del "just in time"



Durante los años 70, los constructores de automóviles acordaron estructurar sus producciones en torno a las grandes redes europeas organizadas en centros especializados. Esta nueva organización acompañó el paso de una economía de stocks a una economía de flujos. Llegó la era del flujo tenso y del "just in time".

En ese contexto se inscribe la explosión de la industria del automóvil; España ocupa hoy el tercer puesto entre los productores europeos de automóviles, pero también es tercero entre los exportadores e importadores. Francia, por su parte, es la segunda productora europea del sector y la quinta a nivel mundial, exportando el 70% de su producción.

Los vehículos que salen de las plantas en realidad se fabrican con recambios suministrados por

numerosos productores europeos que los mandan a los centros de ensamblaje.

Así pues, nos encontramos frente a una importante intensificación de los intercambios interiores, europeos y en particular transpirenaicos, puesto que los vehículos y las piezas se transportan principalmente por carretera.

Marques	Nbre de vehículos en 2004	Villes
PSA Peugeot Citroën	596 654	Madrid Vigo
Renault	518 473	Palencia Valladolid
General Motors (Opel)	488 339	Saragose Barcelona
Ford	449 101	Valence
Seat	416 381	Martorell
Volkswagen	252 496	Landaben
Nissan	144 794	Barcelona
Toutes marques	3 011 010	

Vacaciones en España: las grandes migraciones

España y Francia son los dos países más turísticos del mundo, junto con Estados Unidos.

Los Franceses son los principales clientes del turismo español. Van en coche mientras los demás turistas europeos utilizan con mayor frecuencia el avión, un modo que resulta más competitivo al tratarse de largas distancias. España aparece también entre los principales clientes del turismo francés, sobre todo estos últimos años.

Existe por otra parte un nuevo turismo emergente: los desplazamientos hacia las dos vertientes del Pirineo, como resultado del auge de los deportes de invierno. Es un flujo que aumenta cada año, y que se incrementaría aún más si existieran mejores comunicaciones. Las grandes migraciones vacacionales participan en el atasco de las autopistas pirenaicas ya que los veraneantes se suman al tráfico regional habitual y al tránsito de camiones, que apenas disminuye durante estos periodos.



Economía local: Necesidad de comunicaciones para el desarrollo

Los habitantes de las localidades de ambos lados del Pirineo necesitan desarrollar sus economías, y las nuevas comunicaciones por el Pirineo Central pueden ser un elemento clave para ello, basadas siempre en la idea de un transporte sostenible.

El incremento de las relaciones económicas (el mercado del maíz, la industria de la nieve, el turismo) y la promoción de nuevas actividades (como las basadas en la logística, que pueden atraer la implantación de nuevas empresas) son consecuencia muchas veces de la realización de infraestructuras de transporte que, bien planificadas, se convierten en puntos fuertes para este desarrollo local basado en la cooperación y el intercambio entre ambos lados de la frontera.



Movilidad: perjuicios y degradaciones

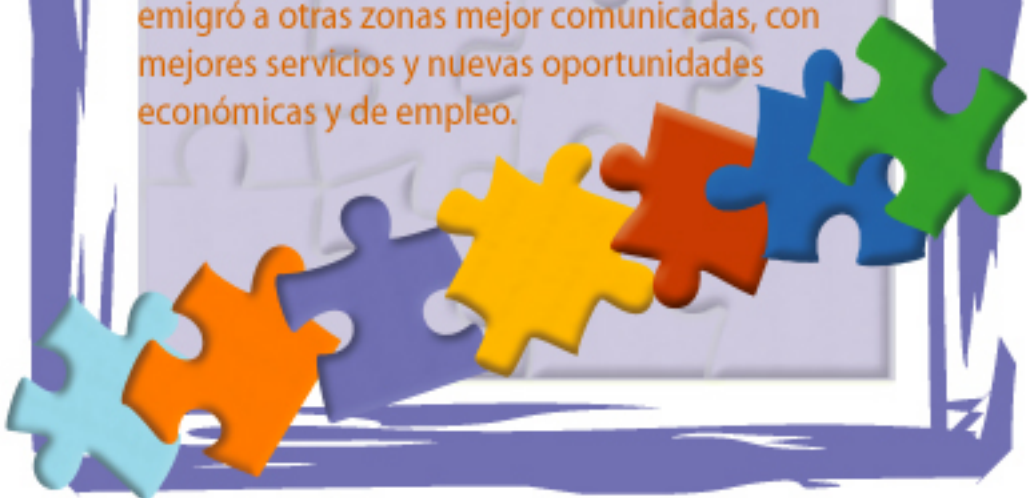


Con mucha más movilidad que nuestros padres y nuestros abuelos, hemos ampliado de manera considerable nuestro espacio de vida. Modos de producción, hábitos de consumo, organización del espacio, estos elementos incrementan nuestras necesidades de transporte.

Si bien la movilidad contribuye a nuestro desarrollo personal (cultura, estudios, viajes...) a la vez que facilita los intercambios comerciales, también acarrea consecuencias negativas.

En los Pirineos, donde los desplazamientos se hacen principalmente por carretera, nuestras exigencias de transporte generan perjuicios y degradaciones que afectan a nuestra calidad de vida y a nuestro medio ambiente.

Por otro lado, las dificultades para desplazarse han sido la causa de la insuficiencia de servicios en el Pirineo, lo que acarreó a lo largo del siglo XX una pérdida muy importante de población, que emigró a otras zonas mejor comunicadas, con mejores servicios y nuevas oportunidades económicas y de empleo.



Molestias y contaminación de los valles

El importante crecimiento del tráfico por carretera afecta al medio ambiente, en particular en las zonas de montaña.

Los valles son especialmente sensibles a las molestias generadas por los transportes. Su localización no facilita la dispersión de los contaminantes vertidos por los vehículos. La fauna y la flora locales suelen ser frágiles y sufren gravemente sus consecuencias.

Notables por su belleza pero limitados en espacios, los paisajes de montaña no pueden soportar un tráfico tan importante como el que soportan las llanuras.



Unas ciudades congestionadas

El aumento constante del número de vehículos, tanto de automóviles como de camiones que atraviesan el Pirineo, tiene consecuencias en las grandes ciudades del entorno.

La congestión que sufren Burdeos, Toulouse, Montpellier, Bilbao o Barcelona está directamente relacionada con la superposición de tráficos que coinciden en estas ciudades: tráfico de la aglomeración urbana, tráfico regional, tráfico transpirenaico de intercambios y tránsito, flujo de turistas al empezar y terminar las vacaciones. Suele ocurrir que la red es incapaz de absorber los flujos, y es entonces cuando se forman los atascos: todos se lanzan a la carretera al mismo tiempo, sumándose al tráfico de mercancías.



Efectos mal distribuidos, desigualdad espacial

La puesta en marcha del ferrocarril durante el s. XIX, permitió que se desarrollasen numerosas actividades en torno a sus trazados, gracias a las estaciones instaladas en muchos pueblos. La mejora de las comunicaciones se convirtió en una ventaja frente a otras poblaciones que carecieron de ferrocarril.

Su cierre progresivo, junto con el desarrollo del automóvil, modificó de manera profunda nuestra relación con el espacio.

La travesía de un territorio por una vía rápida no supone que su desarrollo quede garantizado ya que la distribución espacial de los efectos positivos y negativos de este tipo de infraestructura no es siempre equitativa (puede reducirse a atravesar un valle sin dejar beneficios).

Por eso es necesario planificar con cuidado, analizar las necesidades y repercusiones de cada proyecto, minimizar y compensar los efectos negativos e intensificar los positivos. Las políticas de transporte deben hacer propuestas adecuadas que aprovechen las características de cada territorio, convirtiendo las infraestructuras en oportunidades de desarrollo.



Carretera, ferrocarril,
mar:

Ventajas e inconvenientes



Los modos de transporte, a menudo poco y mal conocidos o insuficientemente explotados, tienen cada uno ventajas y debilidades específicas.

Si bien el ferrocarril y el mar son económicos y respetan el medio ambiente, no son con mucho, tan rápidos o flexibles como la carretera, que permite comunicar cualquier punto del territorio.

A pesar de la creencia general, el transporte marítimo transpirenaico sigue siendo el más importante en lo que a cantidad de mercancía se refiere. El modo carretero sigue captando la mayor parte del crecimiento mientras que el transporte ferroviario se mantiene como un modo marginal.

