

PROYECTO PIRENE



**“Necesidades de interconexión  
de las regiones del sudoeste europeo  
y optimización de las redes de infraestructuras  
bajo un enfoque multimodal”.**

**«Besoins d'interconnexion des régions du Sud-ouest  
de l'Europe et optimisation des réseaux d'infrastructures  
d'un point de vue multimodal».**

**Necessidades de interconexão  
das regiões do sudoeste europeu e otimização das redes  
de infra-estruturas segundo uma perspectiva multimodal”.**

Actas

Diciembre 2001, Zaragoza



Coordinación Técnica:

AR, Imagen de Empresa

Depósito Legal: Z. 2479-03

PROYECTO PIRENE



**“Necesidades de interconexión  
de las regiones del sudoeste europeo  
y optimización de las redes de infraestructuras  
bajo un enfoque multimodal”.**

Actas

Diciembre 2001, Zaragoza



## Sesión Introductiva El Sudoeste Europeo. El proyecto PIRENE en el marco del Programa Operativo Interreg IIc

### **D. FILIPE PALMA, Vicepresidente de la Comisión Coordinadora de la Región de Alentejo**

Muchas gracias. Buenos días a todos: señor Presidente del Gobierno de Aragón, señor Presidente de las Cortes de Aragón, estimados colegas de las otras regiones. Reciban en nombre del pueblo de Alentejo el abrazo fraterno y solidario a todo el pueblo de Aragón.

Nosotros, en Alentejo, somos la región más al suroeste de Europa; somos también, la mayor región de Portugal, pero la que tiene menor densidad de población. Por eso hemos tenido la necesidad, porque Europa hoy ya no es una idea, Europa es una realidad. Las regiones periféricas necesitan estar ligadas al resto de las regiones de Europa, por eso hemos entrado en este proyecto con alma y corazón, hemos entrado en este proyecto porque Alentejo tiene necesidades específicas pero tiene también potencialidades propias. Tiene para ofrecer a Europa un puerto de aguas profundas en Sines, que precisa ser interconexionado con toda Europa y esa interconexión en nuestra opinión no puede ser sólo por carretera, precisa ser ferroviaria y precisamos revitalizar toda la red ferroviaria secundaria de nuestra región.

Nuestra participación trataba esto, en este proyecto Pirene, trataba de ofrecer nuestra contribución a la revitalización de las redes ferroviarias y para transformar las travesías de los Pirineos no sólo como una travesía transfronteriza sino como una travesía que interese a toda Europa, en un proyecto que es cada vez más una realidad.

Termino deseando, como ya dije, todas las felicidades a Aragón y que estos trabajos tengan lugar tal y como esperamos de manera que podamos continuar en el Interreg III los trabajos que hoy vamos a tener aquí en el coloquio de clausura. Gracias.

### **D. FRANÇOIS MAÏTIA, Consejero de la Cooperación Transfronteriza del Consejo Regional de Aquitania.**

Señor Presidente, señoras, señores, en primer lugar quisiera disculpar al Presidente Alain Rousset, Presidente de la región de Aquitania, el cual ha sido retenido por un motivo totalmente imprevisto y que le impide estar con nosotros. Me pidió expresamente que les dijera cuánto lo sentía, porque mantiene con Aragón una relación muy

particular y una gran amistad con su Presidente, Marcelino Iglesias, y quiero dar fe de ello aquí.

El senador Carrère, encargado de las infraestructuras y del transporte para el Consejo Regional de Aquitania, estará aquí esta tarde y dirigirá una mesa redonda. Fue el coordinador de la comisión nº 1 de la Comunidad de trabajo del Pirineo que se encargaba y sigue al cargo de las infraestructuras; conoce bien esta problemática del franqueo del Pirineo. De esta manera, podrá hablar más sabiamente que yo acerca de estas cuestiones esta tarde.

Pero mi presencia aquí es el testimonio de la necesidad de unas relaciones transfronterizas muy fuertes para resolver los problemas que tenemos ante nosotros. Gracias a la calidad y a la fuerza de nuestras relaciones conseguiremos encontrar las soluciones más adecuadas. Así pues, este lobbying que hemos realizado juntos hizo que el Libro Blanco de los transportes, a nivel europeo, apuntara la necesidad de la apertura de un nuevo gran paso en el Pirineo, encontrándose los otros dos en camino de saturación. En Aquitania, sufrimos el extraordinario desarrollo económico de la Península Ibérica, estamos felices por la Península Ibérica, pero entre estos intercambios que cruzan Aquitania, más del 50% de los camiones que cruzan diariamente Aquitania no conciernen a Francia, conciernen a la Península Ibérica, África y Norte de Europa. Y, para nosotros, es muy importante encontrar soluciones a esta saturación de nuestras carreteras.

Hemos tanteado con algunas experiencias para recuperar plenamente el potencial marítimo que constituía el modo tradicional de las relaciones con España. Y también tienen un lobby de carretera muy potente en España, y ya que la competencia se hace solamente mediante los precios, los precios han bajado y esta línea, por ejemplo, entre Bayona y Southampton, al cabo de unos meses tuvo que detenerse. Nos hace falta, a nivel europeo, tener la posibilidad de mantener unas líneas e invertir en estas líneas marítimas; para nosotros, la norma en Aquitania, es lo que llamamos el traslado modal, pasar las mercancías de la carretera hacia el marítimo y hacia el ferroviario porque esta apuesta del ferroviario, la tenemos que ganar juntos, no está ganada, no es fácil, pero si nuestras regiones no se movilizan en gran medida para conseguir esta apuesta, entonces viviremos días muy, muy difíciles, y especialmente en Aquitania.

Así que el coloquio que organizan hoy, que es posterior a numerosos encuentros que ya tuvieron lugar, es de mucha utilidad y Aquitania está muy atenta a lo que se dirá aquí porque nuestros destinos están unidos; juntos, debemos hacer que se respeten los acuerdos que nuestros Gobiernos firmaron en Kyoto acerca de las emisiones de gas con efecto invernadero, que deberemos limitar para los años futuros, y esto constituye un argumento más para indicar que el transporte de las mercancías debe realizarse en gran parte mediante el ferrocarril, las vías de ferrocarril, bueno pues este combate, este combate que también es suyo, en Aragón, es nuestro en Aquitania, nuestros destinos están unidos para conseguir un franqueo eficaz del Pirineo y un franqueo duradero porque esto es lo que nos importa, queremos dejar el Pirineo limpio para futuras generaciones, y un Pirineo donde será agradable pasar bajo la montaña, y compartimos esta perspectiva con ustedes, y le deseo, Presidente, querido Presidente Marcelino Iglesias todo el éxito que merece su iniciativa de hoy.

**BERNARD MARQUIÉ, Vicepresidente del Consejo Regional de Midi-Pyrénées.**

Gracias señor Presidente. Señores representantes de las diferentes regiones implicadas en este programa; me gustaría, en primer lugar, transmitirles el saludo de Martin

Malvy, Presidente de la región Midi-Pyrénées, que no puede estar aquí, pero que le da una gran importancia a este proyecto así como al desarrollo de nuestros trabajos.

La región Midi-Pyrénées lleva implicada ya desde hace muchos años en el progreso de este proyecto de desarrollo de la travesía del Pirineo, no por el hecho de estar invadidos por los camiones, sino más bien porque los grandes ejes de transportes europeos de relaciones entre la Península Ibérica y el resto de Europa no pasan por ahí, así que no nos quejamos por no tener suficientes camiones; pero si pensáramos, si pudiéramos, por el contrario, reequilibrar este tráfico basándonos en el ferroviario, y tener una travesía central por el Pirineo que permita también aprovechar a las regiones centrales del istmo europeo que son el Limousin, Midi-Pyrénées y Aragón, que sin embargo constituye ya un importante cruce de transportes, para nosotros, es la apuesta que queremos hacer con nuestros trabajos.

Lo que se puede decir es que ahora, desde que nos reunimos con respecto a estos asuntos, desde que se han puesto en marcha algunos programas en el ámbito del Interreg II B, con eso, las cosas han adelantado en buena medida, ya que, aparte de los trabajos que vamos a estudiar a lo largo de este día, día y medio, a pesar de ello, existen ya importantes acciones que se han tomado en este último período. Estas acciones son el Libro Blanco de Europa que considera la necesidad de pasos adicionales en el Pirineo; se trata de la RTE, la Red TransEuropea que prevé también una travesía adicional por el Pirineo; de esta manera, ahora, apoyándonos en los trabajos que vamos a acabar examinando durante este seminario, tenemos a continuación que ir más allá, para que todos estos proyectos se hagan realidad y permitir también a todos nuestros territorios tener acceso a un desarrollo duradero, ya que la palabra, es la palabra de moda, pero pienso que esto quiere decir exactamente lo que quiere decir, desde el punto de vista de la calidad de la vida de los hombres y de las mujeres de nuestras regiones.

Espero que dichos trabajos constituyan una etapa que relance otra vez unos programas que nos permitan llegar hasta el final en los próximos años.

Gracias por recibirnos.

#### **M. ANDRÉ PAMBOUTZOGLOU, Conseil Régional. Président Commission Territoire et infrastructures du C.R.**

Señor Presidente, señoras, señores.

La presencia de la región Limousin muestra hoy en Zaragoza lo mucho que nos interesamos por los trabajos que fueron realizados en el ámbito del Interreg II C y en el ámbito de la continuación con el proyecto Pirene. Bueno, pues nuestra región, Limousin, es la puerta de entrada en el Suroeste europeo y ocupa un lugar en estas reflexiones. La región a la que represento hoy, representando también al Presidente Savy que está muy interesado por estas cuestiones de la travesía central del Pirineo, desea que la cooperación entre los diferentes actores de los transportes se ponga en marcha y que se desprenda progresivamente una visión común acerca de un sistema de transportes eficaz que respete el medio ambiente y que sea provechoso a las regiones del gran suroeste europeo. Por supuesto que, en lo que respecta a Limousin, deseamos que se tome en cuenta el papel que podamos desempeñar a título de cruce entre los ejes norte-sur por una parte, entre Inglaterra y la Península Ibérica, por otra, entre el puerto de Burdeos y Europa central, en el ámbito de un desarrollo de Europa y en el espacio de las regiones del Este. Y entonces, desde este punto de vista, deseamos que se tenga en cuenta nuestra especificidad en términos de desarrollo y de ordenación del territorio porque,

por supuesto, no deseamos ser un simple cruce desde el que sólo veríamos pasar las mercancías. Así que, en este ámbito, tendré que precisar el sentido de nuestra cooperación en el ámbito de este proyecto.

Muchas gracias.

### **MARCELINO IGLESIAS, Presidente de la C.A. de Aragón**

Presidente de las Cortes de Aragón, Representantes de las Delegaciones de las Regiones, Instituciones y empresas copartícipes en el Programa Pirene, Autoridades, Ponentes y Participantes, Señoras y Señores; muchos de los asistentes a este coloquio de clausura del Programa Pirene que el Gobierno de Aragón se honra en organizar han tenido que hacer un importante esfuerzo para estar hoy entre nosotros, procedentes de varios países europeos y de diversas ciudades y comunidades autónomas españolas. Mi más sincero agradecimiento por responder a nuestra convocatoria. Y también a quienes desde esta misma Comunidad Autónoma de Aragón, han querido asistir a este coloquio para exponer sus puntos de vista o para conocer las expectativas que existen en torno a los tráficós por el Pirineo en el conjunto del Sudeste Europeo.

A lo largo de este día y medio en que se van a prolongar las jornadas, vamos a tener la oportunidad de escuchar las voces más autorizadas de expertos, de representantes de distintas administraciones y de profesionales del transporte en distintas modalidades.

Tengo la seguridad de que el coloquio, por el nivel de sus participantes, va a ser provechoso y nos permitirá avanzar en nuestros objetivos. Buena parte de las intervenciones se van a centrar en la situación actual en que se encuentran los tráficós en el Pirineo y en la influencia de esta situación en el conjunto de las regiones que se integraron en el Programa Pirene. Pero también se centrarán en la incidencia de esta situación de dificultad, en el conjunto del ámbito europeo, tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda.

Históricamente, el Pirineo, en toda su longitud, ha sido escenario de algunas sobresalientes obras de ingeniería. A lo largo del siglo 20, el ingenio se ha puesto al servicio de la idea de aproximar los territorios de un lado y otro de la cordillera, siempre con la idea de encaminar el progreso. Primero con caminos, más tarde con carreteras y, posteriormente, con el ferrocarril. Hoy, la realidad nos indica con absoluta claridad que la evolución de las infraestructuras del transporte y las comunicaciones para superar la cordillera pirenaica no ha sido todo lo constante que los nuevos tiempos y las nuevas economías han ido demandando con intensidad.

Nos encontramos, por tanto, con una situación deficitaria, con una balanza en la que la demanda se ha impuesto claramente a la oferta. Difícilmente nadie puede salir de esta situación con esfuerzos unilaterales o individualizados; por ello, varias regiones, Aquitania, Midi-Pyrénées, Limousin, Aragón y el Alentejo portugués, nos integramos hace años en un programa comunitario para avanzar en un mismo objetivo: argumentar sólida y científicamente la necesidad de contar con una travesía ferroviaria en el sudeste europeo. En este espacio del sudeste europeo, ámbito de cooperación que por otro lado ha dado importantes frutos en materia de cultura, de investigación y transferencia tecnológica de infraestructuras, es donde se inserta este importante proyecto. Y es en este campo donde los instrumentos de cooperación interregional han mostrado su mayor capacidad.

Precisamente el Proyecto Pirene, que la Comunidad Autónoma de Aragón pilota con la participación de otras regiones de este espacio sudeste europeo, es el proyecto

con el que se está llevando a cabo los estudios tendentes a asegurar la realización de una travesía ferroviaria por el Pirineo Central. Si es importante la fundamentación técnica de nuestra ambición de unir ambas vertientes del Pirineo Central mediante un túnel de baja cota, no lo es menos la necesidad de explicar esa ambición, de alcanzar todos los foros, los nacionales y los europeos, para hacer entender que este no es un proyecto del Pirineo, no es un proyecto solo del Pirineo, sino un sistema de vertebración de todo el Sudoeste europeo que corre el riesgo de ver estranguladas sus comunicaciones en el istmo pirenaico en un plazo muy breve de tiempo. Y queremos con ello unir nuestro interés como región al interés de muchas otras regiones del sudoeste europeo, las de Limousin, de Aquitania, de Midi-Pyrénées, de Castilla-La Mancha, de Extremadura o del Alentejo portugués, y de otras que quieran unirse en el futuro a esta gran ambición.

La Comunidad Autónoma de Aragón está absolutamente volcada en este proyecto, y en este sentido quiero anunciarles en este acto que estamos propiciando desde el Gobierno de Aragón y con todos los sectores sociales, económicos e institucionales, la constitución de un gran consorcio de promoción de esa gran travesía central del Pirineo.

Nuestra pretensión es la de favorecer, de forma decidida, que este gran proyecto sea un proyecto compartido por todos, porque a todos interesa que esta tierra se desarrolle para propiciar su progreso dentro de un marco europeo y globalizado.

Permítanme que les hable en mi calidad de Presidente de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, la cual presido desde julio de este año. Una comunidad de más de 18 millones de personas. Recordándoles que, también en este ámbito, estamos trabajando en el mismo sentido ante las autoridades de los Estados y de la Unión Europea para propiciar esa necesaria ampliación y mejora de las conexiones por el Pirineo y para dar respuesta, así, a ese grave problema de saturación del tráfico transpirenaico.

Como toda gran infraestructura, la travesía ferroviaria necesita de un período de maduración, de acopio de todo tipo de datos. Ha pasado el tiempo y es el momento de ponerlo todo en común, de compartir y divulgar el trabajo realizado a través de las empresas consultoras que han cubierto cada una de las áreas. Se trata, en definitiva, de una etapa previa e inexcusable con la que estamos cumpliendo plenamente.

Pero el Gobierno de Aragón ha querido dotar a estas Jornadas de un mayor contenido y por ello hemos optado por abarcar algunos de los aspectos relacionados con el transporte, actualizados al máximo en la práctica diaria. Aspectos que inciden con mayor insistencia e importancia en este territorio común y transnacional que hemos conformado a través del Programa Pirene.

De la misma forma, tenemos el máximo interés en conocer la opinión de la Unión Europea, de los Ministerios Francés y Español, y de todo tipo de operadores. Por eso, hemos invitado a sus representantes y les agradezco a todos, sinceramente, su respuesta y su presencia.

El objetivo es común y plenamente compartido. Somos regiones periféricas y, en algunos casos, regiones interiores, pero queremos participar con la mayor de las intensidades en los intercambios, colocar a nuestras regiones entre las grandes corrientes europeas comerciales y de transporte, y protagonizar una nueva centralidad que fortalezca a nuestros territorios. Queremos contar con territorios accesibles y articulados, y para ello necesitamos sistemas de comunicaciones puestos al servicio de los desarrollos y de la cohesión económica y social. Nos preocupa conseguir un modelo sostenible para el desarrollo de todo el espacio pirenaico. Un espacio especialmente sensible. Nos preocupa también nuestra propia cohesión interna, la organización entre ciudades sin vacíos intermedios y nos preocupa potenciar y generar nuestros sistemas productivos, con

medios propios de desarrollo, con propuestas de avance económico y social que permitan la cooperación para complementar las actividades de estas regiones.

Estoy convencido de que todas las regiones y comunidades representadas en este coloquio estamos por fortalecer nuestros vínculos internos como una de las primeras soluciones para favorecer el desarrollo armónico del conjunto pirenaico y, por tanto, el mantenimiento de las poblaciones en este amplio espacio, una relación continuada, una actividad permanente, nos llevará con toda seguridad a seguir descubriendo nuevas fuentes de intercambio y de cooperación. Por este camino podremos obtener el máximo rendimiento a nuestras potencialidades.

Este coloquio, señoras y señores, es un paso más para avanzar en una asociación transnacional de regiones con unas características muy definidas, con unas necesidades que hemos detectado y dimensionado y con unos intereses compartidos para jugar un papel de mayor influencia en Europa.

Insisto en darles a todos ustedes mi más sincera bienvenida a Zaragoza, la capital de la Comunidad de Aragón e insisto en transmitirles el deseo del Gobierno de Aragón de que tengan una estancia agradable y provechosa entre nosotros. Muchas gracias a todos por su presencia y atención: Declaro inaugurado el coloquio de clausura del Proyecto Pirene.

Muchas gracias.

## Medidas para optimizar la utilización de los diferentes modos de transporte: internacionalización de los costes externos del transporte y ventajas del ferrocarril como una alternativa al transporte por carretera

**BERNARD MARQUIÉ**, Vicepresidente del Consejo Regional de Midi-Pyrénées

Gracias. Les propongo que se modifique un poco el orden del día. La cuestión que nos planteábamos entonces, y que les proponemos poner en práctica, es hacer que empiece el señor Jean Hourcade de la Dirección General de Transportes y Energía, ya que debe hablarnos del Libro Blanco, y el Libro Blanco es, a pesar de todo, uno de los elementos que va a enmarcar nuestra actividad en los próximos meses. Así que propongo que le demos la palabra enseguida al señor Jean Hourcade.

### ***EL PUNTO DE VISTA DE LA COMISIÓN EUROPEA. LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE***

**JEAN HOURCADE**, Dirección General de Transportes y Energía. Comisión Europea

El Libro Blanco no es totalmente blanco sino que hay unas franjas con colores que representan los medios de transportes. Tiene un título que refleja un poco la preocupación, dice: *La política de transporte de cara al 2012*, es decir, efectivamente es el horizonte que se ha determinado para ver cuáles son los problemas y qué tipos de soluciones se pueden aportar de aquí al 2012. Y el subtítulo dice: *La hora de la verdad*. Pensamos que, efectivamente, se tiene que hacer un cambio bastante importante. Es la hora de la verdad porque sino seguimos así iremos hasta el muro sin, digamos, tener una política europea que esté conforme a los principales objetivos de lo que es la Unión.

Puede verse que el transporte es un motor esencial de la industria, de nuestros intercambios, del estilo de vida y contribuye a la realización del proyecto europeo. Se podría decir que es, efectivamente, muy importante a nivel económico. Es mil millardos de euros que genera, aproximadamente, un 10% del producto interior bruto de la Unión y que da, aproximadamente, empleo a más de 10.000 personas.

¿Qué ha pasado desde el año 92 que fue la fecha del último Libro Blanco? Desde

el 92, efectivamente, el Libro Blanco proponía integrar el mercado único. Se puede decir, de alguna manera, que ha sido un éxito en el sentido de que el mercado único se ha, poco a poco, integrado en el modo de transporte, prácticamente en todos los modos, y el éxito ha sido de tal manera que el tráfico, tanto de personas como de mercancías, ha seguido un crecimiento que ha sido un poquito superior al crecimiento del producto interior bruto.

Constatamos que hay un desequilibrio modal bastante fuerte a favor de la carretera, que hay cada día más congestión y contaminación. Se observa la congestión, más que todo, en las ciudades, pero para la gente que también va, en algunos países como son Holanda, Alemania, parte de Bélgica, parte del norte de Italia también, se puede ver que la congestión está, no sólo en las ciudades sino, entre las grandes ciudades también. Y esto implica, efectivamente, una contaminación creciente. Entonces, tenemos dos retos que enfrentar: primero la ampliación hacia el Este, que es uno de los temas importantísimos en la Unión y, segundo, cómo lo ha marcado la Cumbre Europea de Goteborg en el mes de julio pasado, tenemos que crear un desarrollo sostenible, que son los dos imperativos que nos obligan a tomar nuevas decisiones. Entonces hay que reorientar la política europea de transporte para adaptarnos a los dos retos de los cuales les he hablado.

Hay un tema que todavía no está muy claro, pero en lo cual hemos recibido de los Jefes de Estado y de Gobierno unas directrices muy importantes, que es iniciar una desconexión progresiva del crecimiento del transporte con el crecimiento económico. No es una cosa muy evidente, yo diría incluso que no sabemos, efectivamente, no tenemos los instrumentos de cómo actuar para que el crecimiento del transporte sea inferior al crecimiento económico. Hasta ahora, desde el año 70 prácticamente, cada vez que nos enriquecemos, cada vez más transporte y más transporte de viajeros como de mercancías. Es decir, que parece que son dos parámetros que son interdependientes unos de otros en lo cual no sabemos cómo intentar desconectar el uno del otro. Yo diría que lo que estamos más bien haciendo es intentar disminuir los efectos negativos del transporte del crecimiento económico. De momento es la primera pauta que hay en ese Libro Blanco.

Hay tres ejes principales de actuación: primero, reequilibrar los modos de transporte, veremos luego cómo es la repartición, suprimir los cuellos de botellas y hacer una política de transporte al servicio del usuario que es, finalmente, el que definitivamente importa.

El plano estará así: un balance de contraste de la política de transporte y las propuestas del Libro Blanco.

Hay zonas efectivamente de Europa, en el nudo central donde hay mucha congestión, y luego están las zonas periféricas donde, efectivamente, por falta de movilidad no hay un desarrollo, un crecimiento económico suficiente. Se estima que en la red vial hay un 10% que esté congestionada en Europa y la red ferroviaria, prácticamente, un 20%. En cuanto a los aviones, los que últimamente han utilizado el avión antes del 11 de septiembre, saben que un 30% de los vuelos intraeuropeos tienen un retraso superior a 15 minutos.

Las consecuencias son, efectivamente, un riesgo de pérdida de competitividad a nivel europeo y a nivel mundial y unos costes excesivos; prácticamente se estima que para las solas carreteras hay un 0,5% del producto interior bruto que se desvanece así en el aire, que podría estar en un 1% en el 2010. Para este, el año 98, eso se estima que son unos 400 millardos de euro, es el coste efectivo de la congestión en Europa.

Tenemos un aumento constante de la movilidad. Se ve, particularmente, a través de los coches particulares, pero en el año 70 un europeo se movía en un promedio de

unos 6.000 kilómetros cada año. Ahora, en el año 98, se movía casi unos 13.000 kilómetros anuales. Y eso se hace a través, efectivamente, de un parque que va creciendo, que ha triplicado en 30 años, que está en más de 3 millones de aumento anual y por lo cual teníamos en el año 70 185 vehículos por mil personas y ahora estamos en 460 vehículos por mil personas. Estamos muy lejos de lo que está, por ejemplo, Estados Unidos, que tiene 750 coches por mil personas; pero si con 460 coches por mil personas tenemos problemas muy grandes ya en Europa, ¿qué sería si tuviéramos los 750 de los Estados Unidos? Pero ellos tienen más espacio, tienen menos densidad de población, tienen menos núcleos urbanos tan densos como tenemos en Europa. Los problemas son distintos.

En cuanto a las mercancías, hemos pasado hacia una economía de existencias renovables, de *stocks rodantes*.

El reto entonces que tenemos que enfrentar, para el 2010, es una demanda de movilidad que va a subir en un 30-38% aproximadamente para las mercancías y un 24% para los viajeros. Si no se toma ninguna medida, el aumento de camiones aumentaría más que eso en un 50%.

En cuanto a las mercancías, hay dos modos que aplastan totalmente, digamos, el mercado. La carretera incluso ha pasado por encima del transporte marítimo a corta distancia, el ferrocarril ha seguido bajando prácticamente desde el año 70, es decir, que el número de toneladas kilométricas que asegura el transporte por ferrocarril es menos de los que estaba en el año 70. Y luego tenemos prácticamente estables las vías navegables y los oleoductos.

Es urgente, entonces, el riesgo, efectivamente, de ver el dominio aplastante del transporte por carretera; pone de manifiesto que hay que reconciliar, efectivamente, el transporte con el desarrollo sostenible. Porque el transporte por coches o el transporte por camiones es el que más contamina, utiliza más petróleo, emite más CO<sub>2</sub>, etc. Si seguimos así, con un transporte por ferrocarril que no tendrá su cuota de mercado suficiente, el transporte por carretera va a tener un aumento tan grande que no respetaremos el protocolo de Kyoto. Entonces hay que buscar, efectivamente, un reequilibrio dentro de los modos de transporte y, sobre todo, utilizar los modos que tienen todavía capacidad.

Hay unas 60 medidas, de las cuales los tres objetivos son los que hemos hablado anteriormente: primero, a nivel del transporte por carretera, hay que, efectivamente, ampliar la normativa. La competitividad del transporte por carretera se explica, en parte, por la escasez de normas sociales mínimas europeas. Hay quien dice que el transporte por ferrocarril tiene mala imagen pero es que, a veces, efectivamente, la imagen es bastante mala. En el accidente del Gotardo, el accidente fue creado por un transportista belga que no tenía licencia de transporte, que tenía un chofer turco, que no tenía un permiso de trabajo... es decir, que prácticamente no existen reglas o las reglas existen para que estén desviadas, es decir, que hay que buscar efectivamente en Europa que las reglas que existen se apliquen.

Recuerdo ahora problemas que existen en cuanto, por ejemplo, a los tiempos de conducción. Respecto a los tiempos de conducción, la última propuesta data del 85 y todavía no se ha adoptado la propuesta de la Comisión y la semana pasada, por ejemplo, hubo un Comité de Conciliación, todavía estamos discutiendo para ver si se van a adoptar o no. Entonces, lo que propone la Comisión es reforzar los controles y las sanciones, armonizando esos controles. Se han hecho controles, por ejemplo, en la orilla o frontera entre Francia y Bélgica, la cual asistía el representante de la Comisión y de cada 8 camiones había, por lo menos, 1 que estaba en infracción y eso es, prácticamente, una norma común y corriente.

Hay que fomentar, efectivamente, una integración del ferrocarril en el mercado interior por medidas complementarias que van a ser propuestas en lo que llamamos —lo habrán visto tal vez en la prensa— *el Segundo Paquete Ferroviario* que propone una apertura al cabotaje, es decir, al transporte al interior de un país de los mercados nacionales, de las mercancías.

Hay que establecer también un alto nivel de seguridad ferroviaria, porque lo que pensamos a nivel de la Comisión es que si abrimos el mercado a otros operadores que los operadores históricos, los nuevos entrantes tendrán que tener la misma filosofía, el mismo respeto de la seguridad que existe como en los operadores actuales. Entonces, hay que, efectivamente, establecer un nivel de seguridad que esté lo mismo para los nuevos entrantes como para los operadores históricos. Hay que actualizar la Directiva sobre la interoperabilidad; en España podemos decir que sufrimos de la no-interoperabilidad, sabemos que, efectivamente, la interoperabilidad es la posibilidad de franquear las fronteras técnicas y eso sabemos que, por el problema del ancho de vía, que España y Portugal están separadas del resto de Europa por un problema mayor de interoperabilidad.

Tenemos también que abrir, entonces, las redes internacionales a los viajeros, es decir, que será eso el Segundo Paquete. Hay que optimizar la utilización de esa infraestructura, y la red transeuropea tiene que tener algunos ejes dedicados específicamente al transporte de mercancías. Porque sabemos todos que un tren de mercancías que sale de un punto X luego se va a encontrar que tiene que cruzar una ciudad, va a pasar detrás de los trenes de viajeros, va a perder algún tiempo, etc.

Hace unos 15 días, en Bruselas, el Director de una empresa española que es Transfesa, nos vino a explicar los problemas que tenía. Él se beneficia de unos surcos a través de Europa pero, a veces, cuando se presenta en una frontera técnica un tren, si tiene algún retraso su tren, tiene que esperar 24 horas como haya perdido el turno de locomotora. Si no existe una red dedicada a las mercancías, por lo menos en los grandes ejes, no podrá competir el ferrocarril con los camiones.

Hay que modernizar también los servicios. Está claro, eso es una cita de nuestra Comisaría a quien le ha sorprendido mucho el hecho de que en Europa los trenes internacionales de mercancías no tienen velocidades superiores a los 18 Km./h., lo que bastante bajo cuando los camiones, por lo menos, tienen 50 Km./h. Es decir, que hay que mejorar, efectivamente, los servicios para tener velocidades que estén a la altura de la competencia.

Una de las propuestas también desarrolladas: las autopistas del mar. Las autopistas del mar son, efectivamente, unos grandes «ejes» en lo cual se masifica el transporte marítimo para poder permitir flujos importantes con coste bastante bajo y que permitan, por ejemplo, cruzar entre algunas zonas de Europa y permitir que algunas zonas no tengan que soportar una presión muy importante de los camiones.

Ofrecer servicios innovadores. Primero simplificar, a nivel de los puertos, las normas de funcionamiento y actuar de tal manera que los operadores protagonistas tengan una ventanilla única.

El Programa Marco Polo es la continuidad de un Programa que se llamaba Pact. El Programa Pact ha finalizado este año; era un programa relativamente interesante en el sentido de que había iniciativas de operadores en el transporte combinado. CT significa «Transporte Combinado» en el Pact. Se va a ampliar el programa Pact, se va a extender a los servicios marítimos y la idea es de fomentar, efectivamente, nuevos servicios intermodales y con unos 30 millones de euros anuales para ayudar a operadores que tienen ideas para fomentar servicios intermodales: ferrocarril, carretera, marítimo, etc.

Nuestra idea es de intentar que se mejoren las cadenas entre los medios, que la

frontera entre los medios, la intermodalidad, esté mejorada y luego que se difundan las buenas prácticas, y crear luego condiciones técnicas favorables; primero, fomentar la emergencia de integradores de mercancías, es decir, que necesitamos a nivel de Europa «una nueva profesión» de gente que esté dedicada, efectivamente, a poder integrar las técnicas de las carreteras, del ferrocarril, del transporte marítimo, de las vías navegables, etc. Parece que a nivel europeo carecemos, efectivamente, de la posibilidad de que pueda existir gente que pueda ejercer ese trabajo.

Y, luego, tenemos el eterno problema de normalizar los contenedores y las cajas móviles. Existen a nivel transeuropeo las redes y, paralelamente a las redes, están los proyectos prioritarios que tienen como nombre también *Proyectos Prioritarios de Essen*. En Essen, los jefes de Estados y de Gobiernos, aprobaron 14 proyectos prioritarios. Lo que propone la Comisión, el Libro Blanco, es de adaptar nuevos proyectos prioritarios, en los que está una nueva travesía de gran capacidad en el Pirineo y, luego, transporte de alta velocidad, una prorrogación, digamos, del transporte de París hacia Viena, luego una conexión entre Dinamarca y Alemania, la mejora de navegabilidad del Danubio; proyecto de radionavegación *Galileo*, es un sistema de localización por satélite, interoperabilidad en la red Ibérica de alta velocidad y nuevas líneas ferroviarias entre Verona y Nápoles, y Bolonia y Milán, y también ampliación —porque ya figura en el proyecto número 3— extensión hacia Nimes del TGV Sur.

Entonces, la lógica de todo lo que acabo de explicar es de, efectivamente, mejorar en algunos puntos clave la red transeuropea. Dentro, efectivamente, de esos puntos clave está el problema de la travesía del Pirineo. La idea de la Comisión es de concentrar el dinero en esos puntos clave, en esos proyectos prioritarios pero, particularmente, cuando se trata de proyectos ferroviarios transfronterizos y de proyectos ferroviarios hacia los países del Este, entonces, de aumentar la participación comunitaria hasta un 20%. Ahora, cuando un proyecto está inscrito en las leyes transeuropeas, la Unión Europea puede financiar un 10% del proyecto y la idea es de aumentar hasta un 20% la participación europea. Eso independientemente de los proyectos que están en el Fondo de Cohesión; pero estoy hablando de los proyectos generales a nivel transeuropeo.

Dentro de las medidas también que presenta el Libro Blanco, hay una acción sobre los carburantes y, efectivamente, nos dimos cuenta el año pasado, particularmente algunos países como España, Francia, efectivamente, que había un problema para los carburantes y la idea es de proponer un gasóleo para los camiones y también de atribuir reducciones fiscales para los biocombustibles que tienen un efecto positivo para las emisiones de CO<sub>2</sub>. Y, luego, estimular la demanda mediante la experimentación a través del programa de investigación.

También hay un programa sobre la seguridad, las cajas negras para los automóviles, limitadores de velocidad y acuerdos de velocidad, sobre la parte frontal de los vehículos y gestión de la velocidad.

Hay que llegar, a lo que se dice en palabras un poco técnicas, a la internalización de los costes externos, actuar de tal manera que, quien utiliza el transporte no sólo sufraga parte de los costes de la carretera o de la infraestructura ferroviaria o del aeropuerto o del control aéreo, sino que los costes externos, lo que son la contaminación del aire, lo que son los accidentes, lo que son la ocupación del espacio, etc., esté integrado en la tarificación. La idea es de buscar, entonces, un marco tarifario que sea el mismo para todos los modos de transporte, que no haya discriminación. Entonces, la propuesta de la Comisión será para el año que viene de proponer una metodología que esté reconocida para todos los modos de transporte, que estén en pie de igualdad con respecto a los efectos de internalización de los efectos negativos.

Respecto al problema del combustible hay algunas medidas específicas: asignación de los ingresos de la tarificación, la tarificación de las infraestructuras existentes, es decir, buscar un sistema que permita cuando el espacio es reducido, como es en el caso de los Alpes o de los Pirineos, que los modos existentes puedan participar de alguna manera a la financiación de otros modos que permitirán en el futuro asegurar un tránsito a través de esas zonas sensibles.

Hay una falta de interoperatividad en el cielo europeo y, entonces, la idea es de buscar un cielo único para Europa. Para darle un ejemplo, en Europa que tiene una superficie que es ligeramente inferior a la de los Estados Unidos, si incluimos los futuros países entrantes, hay 5 u 8 veces más centros de control que en Estados Unidos. Es decir, que la eficacia del sistema no se compara, es decir que, entonces, la idea es de buscar un cielo único en Europa y redefinir, también, la capacidad de la utilización de los aeropuertos.

Reforzar los derechos; rápidamente decir que para los pasajeros aéreos se han dictado algunas normativas, se van a incluir otras normativas cuando haya, efectivamente, denegaciones de embarque y se va a extender para los otros modos de transporte, tanto el ferroviario como las vías navegables, cuando existen, o transporte marítimo y, evidentemente, también si se puede en el transporte urbano, aunque no es de responsabilidad comunitaria.

Hay un problema muy grande que en Europa no tiene solución hasta ahora, que es el problema de la seguridad en carretera. Cada año hay más de 40.000 personas que mueren en las carreteras europeas; uno de los objetivos de la Unión Europea es de reducir en el año 2010 en un 50% la mortalidad en carretera por una serie de medidas: armonizar las sanciones, todos sabemos que si somos franceses y cogemos el coche, vamos a España y, tal vez, no respetamos tan bien como lo hacemos en Francia las velocidades límites, pensando que, bueno, si nos pillan tal vez no nos van a mandar la multa, etc. Armonizando también la señalización, la tasa de alcoholemia —que no son las mismas en todos los países europeos—, crear un observatorio de seguridad vial, comité de expertos para las encuestas de accidentes y, finalmente, crear una Directiva sobre los cinturones de seguridad en los autocares. Si, efectivamente, no se toman, si las medidas que se van a tomar no son efectivas de aquí al año 2010, se tomarán medidas más drásticas porque es un escándalo, efectivamente, que en Europa tengamos todos los años más de 40.000 muertos y 1.600.000 heridos.

El sistema de *Galileo* es un sistema de localización por satélite. Estamos esperando la Cumbre de Laeken, este fin de semana, para saber si va a ser aceptado o no. Si, efectivamente, fuera aceptado, las aplicaciones para el transporte son muy numerosas y pensamos, a nivel de la Comisión, que puede, efectivamente, tener un impacto positivo en la movilidad. Si no se aplica tendremos que utilizar los sistemas americanos pero pensamos que hay una cuestión de independencia europea.

La Unión también tiene que representarse, hay que estar presente a veces, en las instancias internacionales y, a veces, su representación no es ni siquiera simbólica, es decir, que lo que pensamos es que la Unión tiene que actuar de una sola voz cuando está presente ante algunos organismos como la Organización Marítima Internacional. De momento tiene, no tiene voz, y la idea es de que esté la Unión más presente para que todos los Estados Miembros hablen de una sola voz; es una de las ideas.

El objetivo que queremos realizar, de aquí al 2010, es cortar prácticamente la tendencia de los años, 30 últimos años, para que en el 2010 estén las cotas de mercado de la carretera, del ferrocarril, del avión, etc. al nivel de lo que estaban en el 98; puede parecer, efectivamente, poco ambicioso pero es cambiar totalmente toda la problemá-

tica del transporte porque si seguimos así, la carretera tendrá cada día más auge, tendría más cuota de mercado y tendremos más problemas de dependencia energética, de congestión. La idea, entonces, de iniciar una vuelta de tal manera que, efectivamente, en el 2010 estemos en una situación con una cuota de mercado estabilizada para luego tener otra política más ambiciosa.

La desconexión, entonces, de la cual he hablado al principio, significa que tenemos, por lo menos, que actuar de manera eficaz para que los efectos negativos del transporte estén cada día más limitados. Hemos calculado, por ejemplo, que si volvemos a las cotas de mercado del 98, tendríamos una reducción de CO<sub>2</sub> de unos 200 millones de toneladas, que es prácticamente de un 12-15%.

Para terminar, la adaptación, digamos, de la política de transporte al desarrollo sostenible sólo se conseguirá si, efectivamente, existe una determinación política para las 60 medidas que hemos propuesto, que hay que racionalizar, efectivamente, como otras medidas: la utilización del coche particular, hay que compensar el coste creciente de la movilidad que se impone al usuario con una calidad creciente de los servicios y hay que tener una política global, no es sólo una cuestión de política de transporte sino una cuestión de ordenación territorial, presupuestaria, fiscal, social... que tiene que acompañar a la política de transporte.

### ***INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE. VENTAJAS DEL FERROCARRIL COMO UNA ALTERNATIVA AL TRANSPORTE POR CARRETERA***

**MARKUS LIECHTI, Director de Proyecto. T & E. Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente**

Empezaré explicando rápidamente lo que es la Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente. No es la Unión Europea. Tras la incorporación de nuevos candidatos, se trata de países donde hay miembros de la Federación T & E y, por ahora, hay 38 miembros en 20 países europeos, entre los que se encuentran la mayoría de los países de la Unión Europea, pero también algunos países ya candidatos, Noruega y Suiza.

Vemos que el transporte ha conocido un crecimiento que ha sido superior al crecimiento de la economía, así que ya hemos tenido una situación desacoplada, y este desacoplamiento ha sido en un sentido opuesto al que deseamos tener. Así, para el flete, desde 1970, lo han visto, la carretera se ha visto triplicada, el ferrocarril ha disminuido, en pocas palabras, así que también conocen los efectos de este encaminamiento más bien hacia la carretera: tenemos más carreteras y menos ferrocarriles.

Por una parte, existe una contaminación atmosférica que está causada en gran medida por los transportes, principalmente por los transportes de carreteras. Pero también hay otros efectos de este crecimiento del transporte. Hemos visto unas pérdidas en el hábitat de las zonas naturales que deben de estar protegidas, en peligro, y esto es válido para todos los modos de transportes. En España hay unas cuantas zonas naturales que se encuentran más en peligro por culpa de las carreteras que por culpa de los ferrocarriles. En Portugal hay una equivalencia. Así que esto es un segundo efecto del crecimiento del transporte.

El ruido es, sobre todo, un problema del transporte por carretera, también es un problema en aumento en el ámbito del transporte ferroviario.

Ahora, el efecto más severo de todos los efectos, son las emisiones CO<sub>2</sub>, el efecto invernadero que provoca el cambio climático, todo lo que está relacionado con ello. Y

aquí vemos muy bien que el transporte no cumple con lo que cabría esperar de él. Los demás sectores no han aumentado en gran medida durante los últimos años o que, incluso, existen sectores como el de la industria o las familias que han reducido la emisión del CO<sub>2</sub>, pero por el contrario, el transporte ha aumentado claramente, lo que hace que el transporte sea hoy la fuente más grande y singular de CO<sub>2</sub>.

Respecto a la situación por modo de transporte, obviamente la dominación de la carretera es, con ventaja, la fuente más grande de todos los modos de transporte. Existe aumento de la aviación que se debe al crecimiento de este modo de transporte.

A la vista de todas estas explicaciones de los efectos del transporte, hemos visto, para varios casos, o un poco en general, que la carretera es la fuente en primer lugar, así que los costes externos de la carretera son mucho más elevados. Una comparación entre los modos de transporte nos dice que los costes externos de la carretera son de 4 a 5 veces más altos que los costes externos del modo ferroviario. También ven que el avión no desempeña un papel muy importante, todavía no, respecto al transporte de las mercancías, pero a pesar de todo, esto debería aumentar y también habría un gran problema. El otro modo de transporte, marítimo fluvial es similar, incluso un poco más comparable al ferrocarril. Así, si pensamos internalizar estos costes, está muy claro que la carretera va a resultar más cara que el ferrocarril y que dicha internalización de los costes tiene un efecto positivo para el modo ferroviario.

Respecto al desarrollo de los camiones, existe un aumento para todos los pasos. Pero entre 1999 y 2000, los demás pasos que no se encuentran a orillas del mar no han aumentado mucho. Voy a comparar otra vez la situación en otra zona sensible de Europa, en los Alpes. La situación es similar. Se trata también de un claro aumento durante los últimos 20 años. Ven la participación de los diferentes modos de transporte que, en el caso de Francia y de Austria, las carreteras del Mont-Blanc, sobretodo Fréjus, aquí las carreteras del Brenner, sobre todo es donde se da la mayoría, digamos, un 70%. En Suiza, por el contrario, aunque la carretera haya aumentado también, aquí se trata otra vez de un 70% para el ferrocarril. En otra comparación entre los Alpes y el Pirineo, llama mucho la atención el hecho de que los pasos en el Pirineo o entre Francia y España sean del 90 a 95% para la carretera y solamente del 5% para el ferrocarril. Así que otra vez para los efectos en estas zonas sensibles hay que notar que los efectos que he descrito antes son aún más graves, más severos en estas zonas sensibles. Es la razón por la que, si tenemos la contaminación atmosférica con la que tenemos el efecto de inversión, el efecto de inversión en las zonas alpinas, en las zonas sensibles de montaña, constatamos una emisión que es 2 veces más elevada en invierno, 6 veces más elevada por la noche cuando se dan estos fenómenos de inversión. Además, en caso de lluvias, los efectos sonoros debidos al eco en estas montañas, que también es más molesto, es lo que hemos visto últimamente en todos los casos de estos accidentes en los túneles, la seguridad también pelagra más en estas zonas sensibles, tal como la potencia de los motores, sobretodo cuando vienen de países más llanos, no están muy, los frenos no están muy equipados, los túneles tienen un gran problema en estas zonas sensibles.

Los costes marginales de todos estos costes externos se basan en unos costes marginales que son, en efecto, demasiado bajos según los métodos con los que se calculan ahora. Dichos costes marginales no son muy elevados en estas zonas sensibles, porque ahí no hay mucha gente, la población no es muy densa. Además, no existen puntos de estrangulamiento, atascos, o si hay puntos de estrangulamiento no hay atascos que hagan subir los costes marginales, los costes externos en las ciudades y los centros urbanos. Además, existen grandes riesgos, que ya hemos visto. Así que la aplicación de esta internalización de los costes externos en estas zonas no es suficiente.

Uno de los motivos es también la distancia demasiado corta cuando se trata de estas zonas, por lo que la incitación para cambiar de modo de transporte es demasiado baja. De esta manera, hay que aplicar en todo caso esta internalización en todo, no limitarla solamente a estas zonas como es ahora el caso de Suiza; estos 300 Km. de Suiza no tienen todavía los suficientes efectos, esta internalización es necesaria en toda Europa.

Finalmente, son necesarias más medidas, la sola internalización no es suficiente, se necesita cierta limitación de circulación, sobre todo por la noche o en invierno, ya que es cuando los efectos son más graves, hay que tener el equipo de seguridad que es más elevado, que ha de ser más fuerte en estas zonas para los camiones y los coches de carretera. De esta manera, en principio, vemos que todo está a favor de la utilización del ferrocarril en estas zonas sensibles sobre todo y, también, como lo hemos oído, es una meta de la comisión la de querer aumentar la utilización del ferrocarril en toda Europa. Pero, para ser medioambientalista, para representar el transporte con relación al medio ambiente, cuando se aumenta esto, hay que pensar en los efectos negativos cuando se aumenta el transporte ferroviario. Desde entonces hay más y aquí, en paralelo, tenemos instrumentos para mejorar sobre todo los frenos, una protección física pero, por supuesto, es preferible combatir, acabar con el ruido desde la fuente, son sistemas de frenado y también entre la carretera, la rueda y las vías aquí.

Además, la contaminación atmosférica que, sobre todo, en aquellos en los que sólo se utilizan los diesel, las locomotoras diesel, también representa un problema, y aquí, cuando aumenta el tráfico ferroviario, a veces estamos obligados a utilizar más líneas que no están electrificadas, y respecto a esto hay que pensar en utilizar los modos más a menudo, las líneas electrificadas.

Las pérdidas de hábitat, ya lo hemos visto, cuando se construyen líneas nuevas, hay que hacer lo mejor, todo esto no quiere decir que no haya que aumentar los transportes ferroviarios, o que no haya que construir nuevas líneas, solamente para decir que ya hay que pensar en todos estos efectos cuando se construye, para evitar los efectos negativos. Y también el consumo de energía, esto es más bien un problema en el transporte ferroviario de los viajeros para las líneas de alta velocidad pero también cuando se utilizan trenes vacíos en unas regiones donde no hay suficientes viajeros, esto tiene un efecto muy malo sobre la eficacia de la energía.

El ferrocarril tiene ventajas: contamina menos, tiene menos costes externos.

La internalización de estos costes externos no es suficiente como único instrumento en las zonas sensibles.

El ferrocarril también debe considerar estos aspectos medioambientales. Esto es para el ferrocarril y para las zonas sensibles.

Esto quiere decir que hace falta más, este desacoplamiento es necesario, entre el crecimiento del transporte y de la economía. Hace falta algo más que la sola transferencia modal. Hace falta algo más que un solo desacoplamiento de los efectos negativos del transporte del crecimiento de la economía. Hace falta un verdadero desacoplamiento.

Segundo, hay que crear una competencia leal entre los modos de transporte y hemos visto la situación en los ámbitos de la seguridad vial, pero también de las condiciones de trabajos que son muy malas. Tenemos unas..., una situación muy desequilibrada; por una parte, el ferrocarril que tiene mucha reglamentación para el personal, para los empleados; por el contrario, el modo de carretera, donde esta reglamentación es muy baja, los controles también son muy bajos tal como lo hemos visto en este ejemplo que provocó el accidente del Gotardo que no es un ejemplo único. Por eso es por lo que aquí hace falta tener las mismas reglamentaciones para todos los modos de transporte.

Y, finalmente, para volver al principio, debe aplicarse, por supuesto, el principio del usuario que paga debe aplicarse la internalización de los costes externos en toda Europa y no solamente en las zonas sensibles.

## **LA TASA POR KILÓMETRO PARA VEHÍCULOS PESADOS. LA EXPERIENCIA SUIZA**

**NATHALIE CARRON, Oficina Federal de Desarrollo Territorial. División de Coordinación de Transportes. Ministerio Suizo de Transportes**

El gravamen sobre el transporte pesado respecto a las prestaciones o RPLP. El gravamen sobre el transporte pesado respecto a las prestaciones se define como de la siguiente manera: es un peaje de carretera proporcional a la distancia, al peso y a las emisiones que abarca los costes de carreteras así como una parte cuantificable de los costes externos. Unos veinte años habrán sido necesarios entre los primeros trabajos y la introducción del gravamen sobre el transporte pesado respecto a las prestaciones.

En efecto, la historia del RPLP comienza en los años setenta, en esta época, una comisión de expertos elabora una concepción global de los transportes, con el objeto de armonizar mejor el desarrollo entre la carretera y el ferrocarril. Uno de los resultados de estos trabajos consistía en proponer la introducción de un gravamen sobre el transporte pesado respecto a las prestaciones. Habrá que esperar hasta 1984 para ver la introducción de un gravamen global aceptado con un 59% de votos a favor.

En 1986, la iniciativa popular para un gravamen sobre el transporte pesado respecto a las prestaciones, iniciativa lanzada por unas asociaciones ecológicas, es rechazada por el pueblo con un 64% de votos en contra. La base constitucional para la RPLP se aceptará con una votación popular en 1994 con un 67% de votos a favor. La ley, en lo que a ella respecta, obtendrá un 57% de votos favorables en 1998 tras una campaña muy animada. El 1 de Enero del 2001, la RPLP empieza a entrar en vigor como estaba previsto.

La RPLP es un gravamen que persigue varios objetivos. La aplicación del contaminador que paga, la transferencia del tráfico de mercancías de la carretera hacia el ferrocarril, la protección del medio ambiente. Durante estos últimos años apareció un consenso en la política suiza de los transportes. El transporte de carretera de mercancías debe cubrir los costes, el conjunto de los costes que ocasiona, incluidos los costes externos. Notemos que dicha voluntad de internalizar los costes externos de los transportes no es propia de Suiza; el reciente Libro Blanco de la Comisión Europea relacionada con los transportes también se refiere a ello. Se entiende por coste externo los costes que no están sufragados por los usuarios pero que corren a cargo de la colectividad. Se trata de los perjuicios provocados contra el medio ambiente y la salud. La RPLP ha mejorado las condiciones del ámbito del ferrocarril en el mercado de los transportes y ha encaminado más mercancías por el ferrocarril. Sin embargo, si dejamos que el Estado y la colectividad se encarguen de los costes externos provocados por el tráfico de carretera de mercancías, esto corresponde a una subvención indirecta. Considerando la situación actual, el precio del transporte es demasiado barato y su demanda demasiado excesiva. Un aumento del precio del transporte de carretera hace que el ferrocarril sea más competitivo y permita así una mejor competencia entre ambos modos de transporte. La RPLP tiene también como objetivo la protección del medio ambiente; como el gravamen depende del número de kilómetros recorridos y de la contaminación emitida por camiones de peso pesado, se incita a que los camiones circulen menos y, por consiguiente, a

que contaminen menos. La disminución del tráfico de carretera da lugar a una reducción del ruido ambiental y a una mejora de la calidad del aire.

La RPLP se cobra a todos los vehículos pesados que pesen más de 3,5 toneladas matriculados en Suiza o en el extranjero, es decir, los vehículos motorizados y los remolques destinados al transporte de personas o de mercancías. En lo que respecta al campo de aplicación, el gravamen se cobra en el conjunto de la red de carreteras pública suiza, es decir en todas las carreteras.

Los importes calculados para saber los costes que deben cubrirse por el tráfico pesado son los siguientes: daños ocasionados a la salud, 260 millones de euros; daños ocasionados a los edificios por la contaminación del aire, 200 millones de euros; coste del ruido ambiental, 160 millones de euros; coste de los accidentes, 11 millones de euros. Los costes no cubiertos del tráfico de los vehículos pesados E incluyen también la compensación anual de la tasa global para los vehículos pesados, es decir 80 millones de euros; deben añadirse también 11 millones de euros para los costes de infraestructura no cubiertos, conforme con el resultado de la cuenta de carretera suiza. Por tanto, el montante total asciende a 720 millones de euros.

Para calcular la tarifa del gravamen, se determinaron primero las prestaciones kilométricas totales realizadas en Suiza por las diversas categorías de peso. Luego, estas cifras fueron multiplicadas por el peso medio de los vehículos de cada categoría de peso, todas las categorías mezcladas, lo que dio un total de 47 miles de millones de toneladas kilométricas. Al dividir el montante de los costes que deban cubrirse entre el tráfico de los vehículos pesados, es decir, los 520 millones de euros que hemos visto en el transparente anterior entre estos 47 miles de millones de toneladas kilométricas, se obtiene el valor de 0,016 €. Esta tarifa, 0,016 €, no se aplica al introducirse la RPLP el 1 de Enero del 2001. En efecto, teniendo en cuenta los acuerdos bilaterales sobre los transportes terrestres concluidos entre Suiza y la Unión Europea, la introducción de la RPLP está estrechamente relacionada con el aumento del límite de peso. De esta manera, en el momento de la introducción de la RPLP en 2001, el límite de peso pasa de 28 a 34 toneladas y la tarifa de la RPLP se fija en 0,01 €, a partir de 2005, este límite de peso se fijará en 40 toneladas y la tarifa RPLP será de 0,016 € por tonelada kilométrica. De esta manera, los transportistas disponen del tiempo necesario para adaptarse a las nuevas condiciones. Como se puede apreciar, la tarifa del gravamen se calcula en base a los costes relativos al año 1993, está prevista una actualización de estas cifras cada 5 años y así adaptar en consecuencia la tarifa de la RPLP.

La RPLP se calcula según 3 criterios: la distancia, el peso y las emisiones contaminantes. El primer criterio es la distancia recorrida en la red suiza, se calcula en kilómetros. El peso del vehículo es el segundo criterio, éste se expresa en toneladas y corresponde al peso total máximo autorizado indicado en el permiso de libre circulación. Finalmente, la RPLP toma en cuenta la categoría de emisión contaminante del vehículo. Se distinguen 3 categorías correspondientes a las diferentes normas euro. El ejemplo indica el precio de la travesía norte-sur de Suiza; para recorrer los 300 Km. que separan Bâle y Chiasso, un camión de 30 toneladas pagará el importe de 90 €.

Se prevé que en 2001, los ingresos asciendan a 470 millones de euros. Dos tercios del producto neto son para la confederación y un tercio está destinado al cantón. La parte de la confederación sirve para financiar los grandes proyectos ferroviarios así como para cubrir los costes no cubiertos del tráfico de carreteras que soporta. En cuanto a los cantones, deberían utilizar su parte de producto neto para cubrir sus gastos en el marco de los costes no cubiertos del tráfico de carreteras. Hay que resaltar que la repartición entre los 26 cantones en Suiza obedece a ciertos criterios como la longitud de las carre-

teras y los cargos de carretera de los cantones, la población y el impuesto de los vehículos motorizados. Las regiones de montaña y las regiones periféricas se ven favorecidas. Para el año 2005, el producto neto del gravamen debería ascender a 950 millones de euros, la distribución entre la confederación y los cantones, es decir, dos tercios y un tercio, debería mantenerse.

Teniendo en cuenta las medidas previstas por el acuerdo bilateral acerca de los transportes terrestres y las medidas anexas, las prestaciones kilométricas ascenderán, probablemente, menos rápidamente que si se mantuviera el límite de las 28 toneladas sin la RPLP. Ambos descensos en 2001 y 2005 corresponden a la introducción de la RPLP y al aumento de la tarifa prevista en 2005.

La RPLP debería tener un efecto benéfico sobre el medio ambiente por lo que respecta a la emisión de oxido de nitrógeno; el mantenimiento del límite de peso a 28 toneladas y el gravamen global, conllevan una subida leve, por el contrario, con la introducción del límite de las 40 toneladas y de la RPLP, las emisiones de oxido de nitrógeno deberían disminuir sensiblemente. En lo que respecta al dióxido de carbono, el aumento habría sido fuerte con el límite de las 28 toneladas y el gravamen global, pero se espera una disminución importante de las emisiones contaminantes con la RPLP y las 40 toneladas.

El gravamen respecto a las prestaciones se introdujo el 1 de Enero de 2001, así que hace un poco menos de un año; por supuesto, es demasiado pronto para sacar conclusiones definitivas pero sin embargo pueden percibirse las primeras tendencias. En primer lugar, los vehículos se han adaptado en lo que respecta a peso y emisiones contaminantes. Por una parte, observamos que los transportistas utilizan de la mejor manera posible el peso disponible y que se aprovechan de los bienes de productividad que resultan del aumento del límite de peso de 28 a 34 toneladas, observamos en efecto una reducción sensible del número de recorridos en vacío. Por otra parte, durante la sustitución del parque de vehículos, gozan de preferencia los camiones que contaminan menos, que permiten pagar menos gravamen. Se puede observar aquí que las empresas volvieron a plantearse su logística con el objeto de racionalizar los trayectos realizados y, por tanto, pagar el menor gravamen posible.

Se han constatado unos cambios en lo que respecta a la elección de los itinerarios. Por una parte, hemos observado unos trayectos de contorno a lo largo de la frontera, a costa de un leve alargamiento de las distancias recorridas; por otra parte, algunos vehículos dejan la red principal de carreteras o ya no la utilizan y prefieren unos itinerarios más cortos en la redsecundaria con el objeto de disminuir el montante del gravamen. En lo que respecta a la transferencia del transporte de mercancías de la carretera hacia el ferrocarril, todavía no existen datos fiables; sin embargo, ya se puede decir que la transferencia al ferrocarril se vuelve interesante para el transporte de agua mineral, por ejemplo. Por otra parte, en las regiones de montañas, se observa la agrupación del transporte de carretera de varios tipos de mercancías para evitar los trayectos en vacío.

El volumen global del tráfico es más o menos el mismo, es decir, lo que había sido previsto; por el contrario, el tráfico en carretera no ha aumentado, la RPLP habría provocado incluso una disminución leve del tráfico de carretera de mercancías a nivel del conjunto del territorio suizo.

Una gran mayoría de la población estima que la RPLP es una medida positiva pero, por el contrario, el abandono del límite de las 28 toneladas está mal aceptado.

Muchas gracias por su atención.

## MINISTERIO DE FOMENTO. ESPAÑA

ANTONIO LÓPEZ CORRAL, Director General de Programación Económica del Ministerio de Fomento

Los recursos para financiar las infraestructuras proceden del sistema del conjunto de la actividad económica; alimentan mediante los recursos el sistema de provisión de infraestructuras, que en nuestro país saben que tienen varias piezas para la realización en fórmulas de financiación público, público-privadas o exclusivamente privadas y, finalmente, cuando se producen y se materializan las infraestructuras de los aspectos económicos, pues damos lugar a un crecimiento económico de arrastre que, en este caso, con la previsión de infraestructura con financiación privada, intentamos que sea, de alguna manera, contra el cíclico a efectos de que las infraestructuras tengan capacidad de financiación superior a la que da el ciclo, que es la que alimenta el presupuesto y, por tanto, el ritmo que podría dar la formulación presupuestaria y, de esa manera, intentamos hacer un alcance en términos de la década que permita que las infraestructuras ayuden al objetivo último de la economía española y de la política económica que, saben ustedes, que es la convergencia real y el pleno empleo en el horizonte de la década.

Las fuentes de financiación que utilizamos para la provisión de infraestructuras son desde los impositivos del presupuesto a las tasas, cánones y precios públicos de nuestras empresas, a los recursos financieros que nos proporciona el mercado de capitales y el bancario, a los recursos privados que utilizamos a través de fórmulas concesionales y a los fondos europeos que provienen de las transferencias del presupuesto comunitario.

En el sistema de provisión introducimos lo que es la concesión, planificación, preparación de los estudios informativos, declaraciones de impactos medioambientales, elaboración de proyectos, licitación de las obras, contratación y, finalmente, materialización de las infraestructuras y su gestión que, en términos actuales, se están elaborando en su mayor parte con ayuda de la iniciativa privada, y que da como consecuencia unos efectos sobre el stock de infraestructuras cuando producimos la materialización física de éstas, efectos económicos que tienen consecuencia sobre condiciones macroeconómicas, las sectoriales, microeconómicas, regionales, sobre calidad de vida, etc. En definitiva, intentamos con ello mejorar la competitividad de nuestro sistema productivo para hacer posible un mayor crecimiento económico y disponer de mayores recursos para la financiación de próximas infraestructuras.

Básicamente, las restricciones que introducimos en el sistema para elaborar nuestro programa de infraestructura consiste en que entre los objetivos de la política económica que son los que rigen todas las políticas sectoriales, están, en primer nivel, la estabilidad macroeconómica, la estabilidad presupuestaria y que, para conseguir estos objetivos, nos valemos de las políticas sectoriales entre las cuales está la política de infraestructuras que es una de las pocas políticas que en el marco del euro es manejable desde el ejecutivo por tener el mayor número de grado de libertad. Este número de grado de libertad, sin embargo, queda restringido con tres condiciones importantes que son, por un lado, que la inversión pública financiada del presupuesto tiene que ser compatible con la estabilidad presupuestaria; segundo, que la inversión pública no presupuestaria que hay financiada a través de las empresas del Grupo Fomento, estoy hablando de AENA, del CIF, del Puerto, del Estado, RENFE, Febe, etc. tiene que ser compatible con la situación saneada de estas empresas; y, por último, que la inversión pública, ya sea presupuestaria o no presupuestaria, es decir, sumándole a las anteriores la que procede desde la financiación del capital privado, tiene que ser compatible con la estabilidad macroeconómica y, por tanto, no tensionar nuestro sistema de precios y hacer que la

economía, dentro de un marco de estabilidad, alcance los objetivos deseados. Es decir, estos tres elementos funcionan como restricciones de la política de infraestructuras en el corto y medio plazo.

Finalmente, el programa de inversiones del Ministerio de Fomento no tiene como objetivo último estas inversiones ni la materialización física de las infraestructuras. Nuestro objetivo final es asegurar una movilidad eficiente de mercancías y personas y, por tanto, pretender que con esta movilidad aseguremos, interiorizando en la actividad económica de nuestras empresas, que mejore la competitividad y que ello ayude a la convergencia real y pleno empleo.

Según nuestro análisis histórico de cuál ha sido la evolución de nuestra inversión en infraestructuras, se ve que el fuerte inversor, tanto en infraestructuras como en equipamientos sociales y otro tipo de inversión, ha sido destacado en los últimos años.

En definitiva, se ve que, aunque el esfuerzo inversor ha sido importante en los últimos años, en particular en infraestructuras, no es todavía, en términos de stock, suficiente como para dar por finalizado o estancalizado nuestro proceso inversor.

En términos comparativos, respecto a la evolución del stock del capital público por habitante en distintos países de la Unión Europea, en la media de la Unión, y respecto a Alemania, Francia, Reino Unido o en Italia, se ve que España tiene todavía un stock de capital público en términos relativos reducidos, aunque el esfuerzo inversor en el período 86-99 ha sido más importante en España que en ningún otro país; pero, sin embargo, en términos relativos respecto a la media europea, si la media de la Unión es de 100, España está todavía un 30% en lo que se refiere al stock de infraestructuras para equiparnos con los países más ricos de la Unión Europea.

Esto es especialmente relevante si se tiene en cuenta que España es un país periférico dentro de la Unión y que esa condición de periférico se va ampliar y profundizar en la medida en que la Unión se vaya ampliando al Centro-Este de Europa, dado que el Centro de Europa va a ir desplazándose hacia el Este y, por tanto, los países ibéricos, España y Portugal, pues vamos a quedar en una condición más periférica que la que actualmente comporta.

Todo esto, y para hacer posible el salto que la recuperación del nivel medio en el stock de infraestructuras y la reducción del déficit de infraestructuras que habíamos previsto para hacer posible en el horizonte de la década del 2000-2010 tuviera la posibilidad de homologarnos, en términos de riqueza y empleo, a los países socios de la Unión Europea, dio lugar a que abordáramos una serie de reformas del sistema de provisión pública que básicamente empieza con nuestro intento de cumplir los objetivos establecidos en Maastricht, cuestión que conseguimos cumplir con holgura, y posteriormente lo derivado del pacto de estabilidad y crecimiento. Ello, y teniendo en cuenta la facilidad que nos ofrecía nuestra pertenencia al euro a partir de ese momento, y el propósito de introducir, por parte del Gobierno, criterios de gestión privada en infraestructuras como lo está haciendo en otros sectores de la actividad económica y dentro de las reformas estructurales para liberalizar los mercados de factores y productos, ha dado lugar a que hayamos dado un auténtico vuelvo en el sistema de provisión de infraestructura que nos haga que el sistema sea más ágil y capaz y que tenga elementos de financiación para hacer posible que, incluyendo la fórmula presupuestaria pero yendo más lejos de lo que es la fórmula presupuestaria, podamos alcanzar los objetivos pretendidos. Y todo ello, por supuesto, con la enorme contribución que están significando los fondos europeos derivados del acuerdo alcanzado con la Agenda 2000.

Respecto al objetivo de inversión que tienen todas las Administraciones Públicas y, en particular, las derivadas dentro de las Administraciones Públicas de nuestro pro-

ceso inversor de infraestructuras y, dentro de estas últimas, las que van a acometer en el Ministerio de Fomento dentro de su competencia en infraestructuras de transportes, el importe para el período 2000-2006, que es el derivado de la Agenda 2000, y que es el período de perspectiva financiera de la Unión, el importe de la inversión pública que se va a acometer desde todas las Administraciones, es decir, el Estado, las Administraciones Autonómicas y las Locales, va a alcanzar cerca de 200.000 millones de euros que significarán, en términos relativos, una media anual sostenida del 4,5% que, en términos históricos, significa el más alto proceso inversor que está acometiendo España, si bien en períodos sobre todo derivados del principio de la década del 90, con motivo de la realización de las Olimpiadas y de todas las actividades derivadas del Centenario, del V Centenario, y de la Exposición de Sevilla, hubo momentos en que esa inversión quedó superada en términos del PIB pero nunca de forma sostenida con la importancia que ahora figura en todo el ciclo o todo el período 2000-2006.

De estos casi 200.000 millones de euros, aproximadamente el 60% son inversiones en infraestructuras de todas las Administraciones Públicas, lo que significará que en el 2000-2006, el 2,7% del PB anual del país se va a destinar a la eliminación de este déficit histórico con una inversión total de unos 115.000 millones de euros.

Y ya, más en concreto, el Ministerio de Fomento al que corresponde la responsabilidad de las infraestructuras de transporte y a mí, como Director General de Programación Económica, hacer el desarrollo de todo este proceso inversor que significa no solo el proceso inversor del propio Ministerio sino de todo el grupo de empresas asociadas a la actividad del Ministerio de Fomento en el servicio de infraestructura del transporte o en las propias infraestructuras, nuestro proceso inversor, digo, va a alcanzar en el período 2000-2006 un montante global inversión de unos 60.000 millones de euros, lo que va a significar el 1,3% del PIB medio anual.

En lo que se refiere al Ministerio de Fomento, voy a mostrar en las tres fases en que hemos dividido el período del 2000-2004, 2000-2006 y 2000-2010, y cuál va a ser nuestro proceso inversor.

Entre el 2000-2006 ya les decía antes que va a ser el 1,3% del PIB anual, unos 60.000 millones de euros, pero la legislatura en la que estamos y donde ya hemos alcanzado velocidad de crucero en el proceso inversor de la infraestructura de transporte, les recuerdo que para el año 2002 el presupuesto de inversión, incluida la fórmula concesional, va a significar un montante previsto de inversiones e infraestructuras de transporte de unos 12.000 millones de euros, en el período 2000-2006, digo, con este ritmo de crucero ya en el 2000-2002, va a suponer unos 60.000 millones de euros, es decir, estamos para un período de 7 años, para el 2002, que es la quinta parte, 12.000 millones de euros respecto a 60.000, casi por encima de lo que en principio habíamos previsto.

Eso en lo que se refiere al período 2000-2004 respecto al conjunto del período. En el período 2000-2006 nuestra inversión va a caminar de la mano de la financiación de los fondos europeos, inclusive aunque hubiera un cambio de Gobierno sería difícil que el ritmo inversor se ralentizara dado que la programación de los fondos exige su absorción en términos de compromisos y luego de ejecución donde pasen únicamente dos años y, únicamente, en el período final o en la fase final de este período 2000-2010, es decir, 2007-2010, donde quedarían unos 40.000 millones de euros por invertir, pues podría haber una duda de planteamiento y del futurismo y del voluntarismo de las cifras. En todo caso, podríamos decir que la potencia económica de nuestro país en términos relativos a los actuales aseguraría, puesto que el ritmo inversor se va a mantener en

1,4%, que el músculo financiero y económico de España va a permitir, con creces, que este programa de inversiones se pueda desarrollar.

De los distintos programas incluidos en el plan de infraestructuras, el del 2000-2010 es el más relevante, con una inversión total de algo más de 100.000 millones de euros, aproximadamente un 40% se van a destinar a autopistas, al programa de autopistas, algo más del 40% va a estar destinado al programa ferroviario, fundamentalmente al programa de Alta Velocidad. Al programa de aeropuertos le dedicaremos algo más del 11% de nuestra inversión y al programa de puertos el 7,5 y a otro tipo de actuaciones complementarias el 3,6%, perdón, el 3,5%.

Se puede ver que en el período 90-92 la inversión del 1,25% alcanzó límites históricos. Posteriormente, la recesión económica obligó a reducir el ritmo de inversión al 0,9% del PIB y lo que hacemos en el período 2000-2010 es mantenerla, aproximadamente, en el 1,4% que es plenamente compatible con la capacidad financiera que el país ofrece.

Nuestro comportamiento desde el punto de vista de la previsión de autopista con nuestro vecino Portugal, es posibilitar la conexión mediante 7 proyectos de autopistas que, en algún caso, por ejemplo en el de Sevilla, Huelva, Ayamonte, se acaba de concluir e inaugurar hace días. En este momento tenemos tres conexiones por autopistas y están lanzadas licitaciones de otras autopistas desde Salamanca-Fuente de Oñoro y en estudios el resto de conexiones. No es este el comportamiento que podemos presumir en el caso de nuestra relación con nuestro vecino francés, donde prácticamente nuestro plan de autopistas no va a tener continuidad del lado francés, probablemente como consecuencia de todo el espíritu que impregna el Libro Blanco donde se ha maldecido a la carretera, sin tener en cuenta que muchos países de dentro de la Unión, que son países periféricos, el problema no es el exceso de coches sino la falta de carreteras y, sobre todo, cuando estamos hablando del espacio único, esa falta de carreteras se deja todavía más notar. Imagínense lo que sería, para los habitantes de Andalucía, que por razones de impacto medioambiental o cualquier otro argumento que se utilice, no pudieran atravesar Despeñaperros y tuvieran que venir por Valencia a Madrid, si el programa de autopistas se hubiera hecho con una concepción de centro-periferia como la que se ha hecho en el Libro Blanco. Lo cierto es que nosotros somos un país periférico que tiene centro y que tiene periferia y, sin embargo, nuestra concepción del plan de inversiones pues poco se parece a la concepción que se ha incluido en el documento de la Comisión.

La Alta Velocidad es la línea Madrid-Sevilla en ancho UIC, pero tenemos en la red convencional tramos capaces de soportar velocidades superiores a los 200 Km./h que es lo que fija como Alta Velocidad la Directiva de Interoperabilidad.

Nuestra red de Alta Velocidad en el horizonte del 2010, teniendo en cuenta que nuestra red de Alta Velocidad, en parte es ancho UIC y en parte red convencional adaptada a la Alta Velocidad. Va a alcanzar 7.200 Km. que están pendientes de definir en el caso de la frontera portuguesa con el proyecto portugués de Alta Velocidad que está aún todavía sin definir que, básicamente, va a consistir en una entrada por el norte y una entrada desde el lado de la región extremeña.

En el caso con Francia vamos a estar en Perpiñán pero nos va faltar la conexión, según la propia información que se deriva de las páginas de Internet que tienen las autoridades francesas, dentro de la línea Perpiñán-Montpellier-Nimes.

Parece ser que en el año 2020 sí tendremos esa oportunidad de conectar con la red de Alta Velocidad francesa y con las redes transeuropeas pero todavía en el norte, en lo que llamamos Eje Sur Atlántico, parece que nos va a faltar esa conexión.

Básicamente toda la red de aeropuertos vendrán efectuados por el plan de infraes-

estructuras, especialmente los de Madrid y Barcelona que serán los grandes «hubs» internacionales. Y, en cuanto a lo que se refiere a la red de puertos, pues básicamente toda la red portuaria de puertos del Estado va a estar afectada por el plan de infraestructuras.

Las fuentes de financiación del plan de infraestructuras, tanto lo que llamamos el Plan General del Gobierno, que afecta a todas las Administraciones Públicas, como el específico del Ministerio de Fomento, que está centrado en la red de infraestructura del transporte para el período 2000-2006, vendrán por agentes públicos, es decir, Ministerio y sus empresas, aproximadamente en una cantidad que es el dos terceras partes del total, 35 respecto a algo más de la mitad, 60% aproximadamente, vía fondos europeos que como saben llegarán a España y luego serán repartidos entre los distintos agentes inversores que son las distintas Administraciones; hay una reserva de eficacia a los mejores ejecutores, es decir, al final los fondos que vengan a España tendrán un porcentaje de un 5% ó 4% que podrán ir al Ministerio de Fomento o a las Comunidades Autónomas según su eficiencia en la inversión, por lo tanto prevemos que habrá un mínimo de 13.000 millones de euros o un máximo de 16.000 para la absorción de fondos europeos y, finalmente, en función de cómo se haga el reparto de los fondos europeos, la iniciativa privada prevemos que puede ser que aporte a la financiación del conjunto del sistema de provisión, entre 9.000 millones y 12.000 millones que, es decir, entre el 15 y el 20% de la inversión total.

Para finalizar, indicar los efectos económicos derivamos del plan de infraestructuras. De entrada, en lo que se refiere al tráfico interior de viajeros, pues nuestro objetivo es alcanzar la propuesta del Libro Blanco en un escenario central, es decir, reducir el ritmo de viajeros actual de la carretera hasta hacerlo compatible con el del Libro Blanco, es decir, bajar del 81 al 77%, subir el tráfico de viajeros en ferrocarril del 4 al 7% y luego entendemos que se reducirá el tráfico de viajeros por avión, aunque en términos absolutamente relativos, bajará del 13 al 7% y el resto subirá del 2 al 9%.

En lo que se refiere al tráfico de mercancías interior, nuestro propósito es reducir básicamente a la mitad el tráfico por carretera, es decir, hacemos compatible el menor uso de la carretera con la necesidad de completar la red viaria del Estado y, por tanto, resolver el problema de comunicaciones y de estructuración del territorio que todavía tiene el país; queremos hacer posible que el aumento del tráfico de mercancías por ferrocarril se duplique del 4 al 8% y, sobre todo, el marítimo a través de la filosofía y contenido del Libro Blanco, la creación de tráfico de cabotaje y más utilización de éste tráfico, las autopistas del mar, para que el transporte de mercancías pueda variar del 11 al 41%.

Como consecuencia de todos estos efectos, el plan de infraestructuras conseguirá eliminar el actual déficit porque aportará al stock de infraestructura un incremento del 30% respecto a los contenidos actuales, es decir, que en el futuro será un 32% derivado del plan, el empleo temporal que generará toda la ejecución de estas infraestructuras requerirá 225.000 empleos por año, al término del período como consecuencia del plan de infraestructura frente a un escenario donde no exista el plan supondrá un incremento del PIB del 5,2% y el empleo inducido permanente derivado de una interiorización de los efectos de las nuevas infraestructuras y la facilidad en la comunicación, tanto para pasajeros como para mercancías, producirá un empleo adicional de unas 550.000 personas durante el período del plan.

Esto es un indicador que pueden comprobar respecto a lo que significa la media de España respecto a la Unión Europea, son datos elaborados por el propio Banco de España, donde se puede ver pues el cómo está la convergencia en términos de renta, en

términos de empleo, en términos de población activa y en términos de productividad del trabajo y se puede ver cómo el capital público en la población efectivamente está teniendo un déficit, aproximadamente, en este caso con estos datos, algo superior al 30% que, con el 32% de incremento que tenemos previsto, pues quedará compensado.

## **CRITERIOS DE INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

**GINÉS DE RUS MENDOZA, Catedrático de Economía Aplicada. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

Como ven, mi título es sobre *Decisiones de Inversión y Financiación de Grandes Infraestructuras*, y el proyecto que tenemos en evaluación, o que estamos considerando, es una gran infraestructura si sólo consideramos que su coste puede oscilar entre 5.000 y 10.000 millones de euros y que afecta a todo el tráfico, o que afecta al tráfico, como Francia y España de mercancías que, como ustedes bien saben pues, son prácticamente el esquema funcional, el esquema vertebral de una economía en funcionamiento.

En primer lugar, sobre la cuestión de si debe o no construirse el túnel, hay toda una literatura económica sobre el impacto de las infraestructuras de transportes sobre el crecimiento económico que es una literatura muy alentadora, es decir, el hecho de invertir en capital público, en infraestructuras, hace que la economía crezca más rápidamente. Esa literatura es una literatura que utiliza datos agregados, es decir, suma todo el capital de la economía; suma aeropuertos, con puertos y con carreteras y con vías ferroviarias y, después, trata de buscar la relación existente entre ese capital, entre esa dotación, por regiones, por países, por años y la tasa de crecimiento de la economía. Y el resultado es que la economía crece cuando tiene más dotación en infraestructuras, cosa que, por otra parte, el sentido común ya nos decía que así debería ser.

El problema es que esos no son los únicos resultados. Los resultados son más complejos. Los resultados son que crece la economía pero creció más cuando la red no estaba construida, es decir, cuando se construyeron las primeras carreteras, los primeros ferrocarriles; ya no creció tanto cuando se añadían, marginalmente, trozos a esa red y, además, que hay una ley en economía, la Ley de los Rendimientos Decrecientes, es decir, el efecto muy positivo inicialmente pero va cada vez cayendo conforme se va añadiendo capital público. Eso no significa que el resolver un problema puntual en una zona de *cuello de botella* o en un acceso importante tenga un efecto superior a la media, es decir, esa literatura que dice que la economía crece cuando hay una dotación de infraestructuras mayor lo único que indica es que, dada una calidad media de la infraestructura, la economía crece a una tasa determinada pero en esa calidad media se agregan buenas infraestructuras, que resuelven problemas, e infraestructuras que no resuelven problemas o que los resuelven insuficientemente. Por tanto, lo que quiero decir es que esa literatura económica, que es buena para tener una visión global de qué aporta el capital público a la economía, no sirve para responder a si debemos construir una infraestructura puntual, si debemos alargar una red. Ahí tenemos que entrar en el coste-beneficios, en el análisis, la evaluación económica del proyecto, comparar los beneficios con los costes y, luego, guiarnos por la senda de quiénes son los que van a explotar esa infraestructura, es decir, con qué grado de eficiencia lo van a hacer, si es competitiva o no con otros modos de transporte y quién lo va a financiar.

Las dos líneas de trabajo fundamentales para un proyecto como éste son: la pri-

mera línea de trabajo trataría de enfocar el problema desde el punto de vista de la aportación del capital público a la economía, pero poco nos podría decir sobre las respuestas a las preguntas fundamentales: ¿debe construirse? y ¿quién debe construirlo? y ¿quién debe financiarlo? y ¿cómo debe explotarse?

Con relación a la participación privada, es fundamental porque hay evidencia de una mayor eficiencia de los operadores privados frente a los públicos cuando operan en infraestructuras y cuando operan en el servicio de transportes. También hay una limitación importante en la financiación pública y hay más proyectos que dinero disponible para financiarlos y, finalmente, que el hecho de tener a la participación pública presente y licitando por proyectos evita lo que los anglosajones llaman los «white elephants», los «elefantes blancos», que nosotros podríamos traducir como «obras faraónicas»; entonces, tener a la iniciativa privada metida en ese proceso de construcción, si no se presentan a proyectos será porque el proyecto no tiene mucho atractivo desde el punto de vista de la viabilidad comercial.

Lo primero que quiero comentar es qué beneficios tiene un proyecto de este tipo porque, claro, sabemos los costes que tiene este proyecto; es fácil, relativamente, dentro del margen que conocemos en el que esos costes se pueden mover cuando pasan de ser un proyecto a ejecutarse como proyecto. Los beneficios, básicamente, son una reducción de los costes de los agentes que operen, estamos hablando de beneficios sociales, por tanto hay una diferencia sustancial sobre si fuese simplemente una explotación comercial; hay ahorro de tiempo, básicamente aquí lo que se trata es de un proyecto que ahorra tiempo y un ahorro de tiempo que puede venir por desviación de tráfico, fundamentalmente, pero la desviación de tráfico, aquí, es central y aquí lo que sí quisiera plantear es que yo creo que uno de los puntos centrales de este proyecto es que tráfico se desviaría, teniendo en cuenta que el usuario decide libremente en qué transporta sus mercancías, es decir, qué volumen de tráfico se desviaría de la carretera al ferrocarril. En reducción de accidentes puede haber un volumen importante, puede haber una magnitud importante, pero en términos del efecto sobre el proyecto no sería demasiado porque, incluso valorando los accidentes a lo que hoy en Europa se maneja en 1 millón de euros, aproximadamente, en la vida salvada, digamos la vida ahorrada por una desviación del tráfico, tendrían que ser muchos los accidentes evitados para que compensara con una inversión de este calibre, es decir, que la reducción de accidentes contribuiría, contribuirá, a los beneficios de este proyecto pero no sería decisivo en el signo que tenga el «bang» del proyecto, digamos. El tráfico generado sería fundamental y la reducción de externalidad negativa, es decir, que básicamente este proyecto lo que trae es un tráfico generado que tiene un beneficio positivo para la economía y un beneficio por tráfico desviado de ahorro de tiempo más lo importante, que ya ha sido mencionado anteriormente por otros ponentes, de las externalidades negativas que ahorre.

Sobre la rentabilidad del proyecto, yo creo que es importante no olvidar que, junto a la rentabilidad social, hay una rentabilidad financiera que en este proyecto yo creo que puede ser importante también desde el punto de vista de su explotación posterior; entonces, normalmente en una evaluación coste-beneficio pues se atiende a cuáles son los beneficios sociales; por ejemplo, ahorro de tiempo, sólo con cuantificar los ahorros de tiempo más los accidentes y compararlos con los costes, ya tendríamos si el beneficio es mayor que el coste.

El resultado financiero del proyecto; por ejemplo, si no se cobrase peaje, si no se pagase por el uso de esa infraestructura, el ingreso sería cero, por tanto, el «bang» financiero del proyecto sería menos los 5.000 millones de euros aunque tuviese unos beneficios muy altos. Entonces, lo que conviene es hacer simultáneamente los dos análisis y

comparar qué tipo de resultados se obtendrían con diferentes políticas tarifarias, vía de acceso libre, peajes, etc... porque esto condicionará la participación privada e, incluso, condicionará la respuesta a este proyecto. Lo que estaríamos intentando combinar es una pregunta de racionalidad colectiva, si interesa invertir un volumen de recursos públicos importantes en un proyecto, si los beneficios sociales son mayores que los costes la viabilidad comercial de este proyecto depende del tipo de tarificación que se utilice y depende del tipo de gestión que se organice. Desde este punto de vista no hay que olvidar que se trata de una infraestructura, con la política comunitaria esa infraestructura puede ser pública o privada, puede ser pública o gestionada privadamente, y todos los operadores que pasen por esa infraestructura competir dentro de la política comunitaria de separación de la infraestructura con la operación en ferrocarriles, es decir, no tendría porqué ser una infraestructura ni de RENFE ni de los ferrocarriles franceses, podría ser de varios operadores que contratan el paso por esa vía.

Sobre la evaluación de los beneficios, es importante que evitemos dobles contabilizaciones y se discuta seriamente cuáles son los problemas que se quieren resolver. En el caso de este túnel, existe un problema fundamentalmente de tráfico pesado en carretera y el ahorro que supondría para la carretera, en su conjunto, desviar hacia el ferrocarril una parte importante de ese tráfico.

Una vez que tenemos el caso base, hay que determinar las distintas alternativas. Después evaluar, seleccionar las 2-3 alternativas que son las más racionales y, sobre esas, concentrar el esfuerzo de cuantificación.

Es muy importante, antes de realizar la evaluación de qué beneficios aporta este proyecto frente a los costes, qué tipo de gestión va a haber en el proyecto, es decir, ¿va a haber un sistema de concesión donde el mejor licitador es el que explota ese proyecto, y se va a cobrar por el uso de esa infraestructura a los que la utilicen? y esto es fundamental, porque el volumen de tráfico dependerá de esto; ¿qué precios se van a cobrar? ¿Qué tráfico, o qué precio, va a pagar la carretera durante los próximos 20-30 años? Si se aplica la política comunitaria de que cada modo internalice su coste total y, al mismo tiempo, cada usuario elija libremente qué modo utiliza, habrá que ver cómo van a evolucionar esos precios en la carretera de acuerdo con la internalización de las tasas de congestión y las tasas por contaminación.

La Unión Europea está trabajando en un proyecto que se llama Unite, muy avanzado ya, cuantificando esos costes externos y los costes de congestión. La política comunitaria apuesta por que haya un transporte sostenible pero, al mismo tiempo, deja la libertad del consumidor de elegir a quién compra y qué es lo que compra. Por tanto, lo importante sería saber si esa estructura de precios con los costes internalizados afecta radicalmente a la distribución modal; si no le afectara, tendríamos un proyecto interesante desde el punto de vista ingenieril pero quizá económicamente no muy justificado. Por tanto, es muy importante saber qué va a pasar con esos precios y cómo esos precios afectarán a las cuotas de mercado de ferrocarril y de carretera.

Hay algunas cuestiones más en la evaluación como son: el empleo que se crea, el efecto multiplicador sobre la economía, que son interesantes desde el punto de vista de la publicidad y de la información hacia el conjunto de la nación, pero no tanto desde el punto de vista de la decisión diferencial de qué proyecto elijo frente a otro proyecto que compite con el mío.

En este proyecto, cuando se calculen los beneficios y cuando se calculen los costes, la inversión inicial habrá que compararla con la corriente de beneficios y de costes, y ahí tendremos una tasa de interés que, al ser de 30 años el proyecto, será decisiva en qué beneficio se tendrá en el presente, para comparar con otros proyectos que compiten.

tan con él. Así pues, la tendencia es la de reducciones de los tipos de interés y este proyecto tiene unos beneficios que no se dan inmediatamente, y no solamente eso sino que habrá un período donde ni siquiera se producen ingresos que es durante todo el período de construcción, donde se van incurriendo en costes y no hay beneficios, y los beneficios llegan en años posteriores, con una tasa de descuento con la que trabaja Inglaterra del 8% ó Estados Unidos, un proyecto de estos empieza a tener poco valor al comparar unos beneficios muy descontados en el tiempo con un coste muy fuerte en el presente. Sin embargo, parece que la tendencia es que los tipos de interés están bajando sustancialmente, lo que quiere decir que los individuos están dispuestos a sacrificar con sumo presente, es decir, a dar recursos para invertir en cosas que dan beneficios en el futuro a un coste más bajo, y que la iniciativa privada adquiere financiación a un coste más bajo también. Esto significa que, si tenemos en cuenta que la tasa de crecimiento de estos beneficios va en relación a la tasa de crecimiento del tráfico desviado y crece a un 4%, con tipos de interés del 4 ó del 5, casi se podrían sumar beneficios sin descontar. Lo que quiero decir es que, probablemente, la clave, una de las claves esté en la desviación del tráfico, porque el proyecto, desde el punto de vista de los beneficios futuros a los tipos de interés en que se evaluaría este proyecto, podría dar beneficios bastante interesantes.

Otra cuestión que es el problema de financiación y de gestión. El contexto de este apartado hay que situarlo en un contexto de crisis fiscal, es decir, hay problemas de financiación desde todas las Instituciones Públicas o desde todas las Agencias Públicas, recursos limitados, muchos proyectos que compiten por los mismos fondos y, al mismo tiempo, hay en el mundo una participación privada creciente en lo que antes se denominaba «monopolios naturales»: la iniciativa privada está entrando a construir aeropuertos, puertos, explotarlos, carreteras... un contexto de limitación de fondos de discusión sería sobre si un proyecto debe recibir dinero de los contribuyentes o no y de una creciente participación en el mundo de la iniciativa privada en los proyectos lo cual, empíricamente, demuestra que se ahorran costes en términos generales, los costes son más bajos y hay una orientación comercial más interesante que otras empresas públicas han carecido en el pasado de esa orientación. El problema para obtener financiación privada en estos proyectos tan grandes y con cierto grado de incertidumbre, son, en primer lugar su larga vida, son proyectos a más de 30 años, un período de recuperación de la inversión muy largo. Los costes fijos son muy altos: hay unos costes de mantenimiento y de explotación pero, fundamentalmente, los costes son fijos, es decir, su construcción es una especie de apuesta en la que si hay equivocación no se recuperan los costes, es lo que se llama «costes irrecuperables», es decir, es algo que aunque la actividad luego no prosperase pues ya no puedes recuperarlo.

Hay varios años en los que no hay ingresos, es decir, durante los años de construcción del túnel no se producen ingresos, entonces la iniciativa privada tiene que esperar, construir pero luego esperar varios años para empezar a cobrar, y hay unas primas de riesgo asociadas a este tipo de volatilidad o de variabilidad de los resultados posibles, hay unas primas de riesgo que se añaden al tipo de interés de la obtención del capital y hay una demanda incierta, es decir, la demanda de ese túnel o a 30 años es muy difícil que pudiéramos decir cuánto es con certeza, es decir, podemos decir que estaría en unos rangos, pero es muy difícil saberlo y, además, esa demanda está en gran parte determinada por «shocks» exógenos, es decir, no depende de lo que haga el operador; el operador puede variar y la demanda, haciendo una política de mayor fiabilidad, de puntualidad, etc. pero dependerá, en gran parte, de que la economía vaya bien, de instalación, de localización de empresas en un punto o en otro, es decir, depende de «shocks»

exógenos, no depende de lo que el operador haga y esto todavía introduce mucha más incertidumbre.

Entonces, creo que deberíamos ser imaginativos y mirar hacia sistemas concesionales nuevos, que son sistemas concesionales en los que el plazo es variable, es decir, no sacar concesiones de plazo fijo, dejar que el operador alargue la vida de la concesión, el operador que explotase esta infraestructura, o la acorte en función del beneficio que vaya obteniendo, así pues, si por razones de ciclo económico, de prosperidad económica, hay mucho más tráfico, el operador recuperaría antes la inversión y esa inversión revertiría de nuevo al Estado.

Sin embargo, podría ocurrir lo contrario, que ese tráfico no fuese tan bueno como esperábamos, que la carretera responda con mejor servicio y vuelva a captar tráfico y, entonces, baje el tráfico de ese túnel y, entonces, lo que se haría sería alargar el período concesional. Yo creo que esto es importante porque aquí la incertidumbre de demanda es de tal calibre que si no la concesión sería una concesión renegociada continuamente con quiebras, con problemas de beneficios extraordinarios, probablemente con dificultades financieras muy serias.

Por último, saber si la construcción del túnel depende de cómo se financia y cómo se construye. Los beneficios del túnel dependerán de si se gestiona o no con eficiencia, de si es una empresa que responde bien a cuáles son las necesidades de los que quieren transportar sus mercancías, de cuánto cuesta (porque no es solamente construirlo) cuánto cuesta operarlo, es decir, operarlo al mínimo coste y, naturalmente, de qué peaje se cobra si se cobra peaje. Es decir, todo este sistema de tarificación, de financiación privada, de gestión, determinarán los beneficios que en el coste-beneficio, dirán si el proyecto debe construirse o no.

Así pues, diré que si la política comunitaria de internalizar los costes de transporte más la libertad de elección del usuario se aplica hasta sus últimas consecuencias, es decir, si el tráfico pesado internaliza estos costes y, por otra parte, este tipo de infraestructura opera de acuerdo con la política comunitaria, es decir, separando operaciones de infraestructura y dejando que los trenes pertenezcan a operadores distintos que compiten entre sí, es probable que este túnel sea un proyecto socialmente importante.

## ***CUESTIONES SUSCITADAS EN TORNO A LA MESA REDONDA***

**LUIS GRANELL**, Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón

Pregunta al señor Hourcade sobre si en la Unión Europea se ha planteado, o no podría plantearse, en un plazo razonablemente corto, la posibilidad de aplicar una política, o completar, su política de transportes esbozada en el Libro Blanco con una política de tarifas o de tasas similares a las que han aplicado en Suiza.

**JEAN HOURCADE**, DG Transportes y Energía. Comisión Europea

Dentro del plazo que se ha fijado la Comisión Europea, se fija como meta de una política de tarificación; es decir, que la internalización de los costes externos es una prioridad en lo que vamos a presentar rápidamente. Durante el año 2002 se va a presentar una metodología que esté aceptada para todos los Estados miembros, para que luego cada cual aplique esa metodología para la fijación de una tarificación de los costes externos. Eso dicho para volver a hablar de los plazos, la Comisión se ha fijado un plazo a

2010, pero se reserva dentro de 4-5 años, en el 2004-2005, de cambiar su política de manera más fuerte, más drástica, si los efectos no son perceptibles ya.

### **BERNARD MARQUIÉ, Vicepresidente del Consejo Regional de Midi-Pyrénées**

Algunas cuestiones posibles de desarrollar en el debate sobre el Libro Blanco son:

A menudo se ha evocado la cuestión del hecho de que la economía no se desarrolla a la misma velocidad que los transportes; incluso en algunas épocas, los transportes, la necesidad de transportes se confirma siendo superior al desarrollo mismo de la economía. Es el hecho de que, bueno, a pesar de todo, hoy las empresas emprenden una carrera hacia la delocalización, hacia la mano de obra más barata en las zonas donde todavía existe en Europa. Esta carrera también se produce por el hecho de que no se pagan los transportes al mismo precio, mejor dicho, a su precio sencillamente, y esto hace que la carrera hacia la delocalización sea otra fuente importante de beneficios porque no se paga el transporte en función de su valor.

Otra cuestión es que se limita, o si en Europa se cobran los transportes según su valor, la delocalización se realizará en otro sitio.

Finalmente, esto plantea cuestiones sociales, creo que se trata del comportamiento que adoptamos hoy en nuestra sociedad, para que la economía que queremos desarrollar sea favorable a los hombres y a las mujeres que viven en esta Europa, y creo que también hay que idear las inversiones que deban hacerse en estos términos y no obligatoriamente sólo en términos de realización de beneficio inmediato acerca de los equipamientos necesarios para todo el mundo. Pienso que durante los últimos 100 años se realizaron en Europa grandes infraestructuras, se cavaron túneles en los Alpes.

## Conclusiones del Proyecto PIRENE en el marco del Programa Operativo Interreg IIC.

### M. BECKER, Ministerio de Equipamiento Francés

Las necesidades de interconexión de las regiones del suroeste de Europa y la optimización de las redes de infraestructuras desde un punto de vista multimodal entran perfectamente en las preocupaciones actuales de las autoridades francesas y, muy particularmente, del Ministerio encargado de la infraestructura del país y de los transportes, el señor Jean-Claude Gaysot.

Como saben, desde hace 3 años y a petición de ambos ministros, francés y español, de manera concertada, esta cuestión importante es objeto de reflexiones y de trabajos profundos, y esto constituye una parte esencial de los temas tratados durante los seminarios organizados entre ambos gobiernos. Así, el observatorio franco-español de los flujos de transportes a través del Pirineo se instauró a partir de 1999; hizo que se constituyeran unas bases de datos comunes para apreciar la realidad de los retos de los transportes transpirenaicos, para seguir su evolución y entender mejor el funcionamiento de los sistemas y de las lógicas que les determinan.

Más allá de este trabajo llevado a cabo por el observatorio, ambos ministros nos pidieron estudiar también, profundizar en un marco global y multimodal, los problemas planteados por el muy importante crecimiento de los flujos de mercancías y de los vehículos pesados y examinar las perspectivas y las posibles condiciones de evolución de los sistemas de transporte, a medio y largo plazo, y a la vista de las necesidades relacionadas con el crecimiento de los intercambios y de las comunicaciones indispensables, pero también con las preocupaciones de desarrollo duradero.

Estos trabajos fueron objeto de un informe público establecido por la parte francesa bajo la protección del Consejo General de los Puentes y Caminos. Estos trabajos y sus principales recomendaciones se examinaron con motivo de los seminarios de los pasados 11 y 12 de julio, y la relación de conclusiones incluye un conjunto de orientaciones estratégicas muy importante, y sigue particularmente las necesidades del reequilibrio intermodal y el desarrollo de alternativas ferroviarias y marítimas. Más tarde, estas orientaciones se aprobaron con motivo de la cumbre franco-española que tuvo lugar el pasado octubre en Perpiñán y que confirma de esta manera la particular atención que las autoridades de los Estados le prestan a las cuestiones de transportes de mercancías a través del Pirineo pero también a la aplicación de soluciones coherentes en esta perspectiva de desarrollo duradero. Se decidió la creación de dos grupos de trabajo franco-

españoles; el primero está relacionado con el desarrollo del cabotaje marítimo y el segundo se refiere al desarrollo del transporte del flete ferroviario a través del Pirineo.

Estas orientaciones constituyen hoy las prioridades para la política francesa por el principal hecho de la importancia de los flujos de carretera de vehículos pesados que transitan actualmente a través de nuestro territorio, los de la red que, por otra parte, están ya muy solicitados con las graves consecuencias que tendría naturalmente mantener las tendencias actuales.

Acerca de la constatación de la situación actual, merece la pena recordar que el volumen de las mercancías que cruza, no el que cruza el Pirineo, sino el que garantiza las relaciones entre la Península Ibérica y el conjunto de la Unión Europea, representa aproximadamente 130 millones de toneladas. La parte terrestre es de 72 millones de toneladas, garantizada en un 94% por carretera y el crecimiento, tal como hemos podido constatar recientemente, del tráfico de los vehículos pesados en la frontera, en los dos corredores de autopistas, es tres veces superior a la parte constatada en el mismo periodo entre Francia e Italia. El papel del ferrocarril sigue siendo modesto y el modo marítimo pierde progresivamente unos puntos de mercado.

Las organizaciones logísticas de transportes se desarrollaron y se establecieron en base al modo de carretera que supo responder, debido a su flexibilidad y a su productividad, a la evolución de la demanda de los cargadores pero se aprovechó también, hay que decirlo, de un desarrollo muy importante de la red de autopistas, principalmente en la Península Ibérica. Las consecuencias de esta explosión, de estos desequilibrios crecientes se perciben ahora, en gran medida, en la seguridad y en la aglomeración de ciertas secciones y, en un sentido amplio, en el medio ambiente. Y hemos podido constatar que muchos profesionales, muchos industriales, ellos mismos cargadores, son perfectamente conscientes de esta situación y se interesan por otras alternativas modales. En particular, en el sector de la industria automóvil, en el de los productos químicos, manifiestamente la gente, los profesionales están interesados, pero estas alternativas tienen que existir y aportar una calidad de servicio adaptada a unas condiciones económicas aceptables.

A este respecto, la situación actual de los ejes ferroviarios norte-sur revela muchas carencias que entorpecen el uso óptimo para el flete y justifican los importantes esfuerzos de mejora. Primero están las obligaciones de cambio de ancho de vía en la frontera, que constituyen, en muchos casos, una verdadera desventaja para los transportes por ferrocarril, en la medida en la que las operaciones de transferencia representan un coste no despreciable; y por otra parte, estas operaciones necesitan tiempo, de 6 a 12 horas, a veces 24 horas.

Si seguimos buscando establecer una comparación con los Alpes, que están a la orden del día, constatamos que esta situación es bastante original, y es que a través de los Alpes, los camiones pagan para pasar por un túnel, y los trenes pasan gratuitamente, no diría a través del Pirineo sino alrededor del Pirineo, los trenes pagan para pasar, y los camiones pasan gratuitamente. Más allá de estos problemas específicos de la frontera, los ejes mismos conocen cada vez más dificultades de los puntos de estrangulamiento, tienen características propias heterogéneas, recuerdo que en España, los trenes de mercancías son de 400 m., en Francia, son de 750 m. Imaginen la complejidad de las operaciones para la composición de los trenes en la frontera. Pero las redes, en particular en Francia, tienen también obligaciones de explotación cada vez más urgentes, principalmente la demanda incrementada de servicios regionales que ocupan muchas líneas, principalmente próximas a las aglomeraciones. Esto dificulta considerablemente la capacidad de uso de estas redes y existe para el medio plazo, evidentemente, un reto

esencial de reconquista de esta capacidad ferroviaria, no en la frontera, sino en el conjunto de las redes de cabo a rabo.

De esta manera, se trata de un trabajo urgente y de larga duración que se debe empezar ahora si queremos cambiar completamente una tendencia de mucho peso y que llama a las inversiones importantes de las capacidades juiciosamente elegidas pero también unos esfuerzos de organización y de productividad constantes. Este trabajo ya se ha puesto en marcha, particularmente en Francia, por lo que sé, principalmente en el marco de objetivos fijados por el Gobierno de un desdoblamiento del tráfico flete de ahora a 2010. Se incluye también en la lógica de los corredores preconizados por la Unión Europea y lo hemos visto esta mañana. Respecto a las previsiones de tráfico, se trata naturalmente de las actividades económicas de producción y de consumo que generan los flujos.

Al examinar varias situaciones coyunturales, hemos deducido una situación media que parece representativa. La coyuntura económica manifiesta, desde hace un año, cada uno ha podido constatarlo, una tendencia sensible a la disminución del crecimiento y la previsión a medio plazo se incluye hacia atrás con respecto al ritmo constatado estos últimos años. Recientes acontecimientos nos recuerdan los posibles cambios totales de coyunturas extremadamente sensibles y que pesan naturalmente sobre el crecimiento económico. En esta situación de referencia, el incremento de los intercambios desde hoy hasta 2020 se estimó en 110 millones de toneladas, es decir, un incremento del 90% con respecto a la situación actual para alcanzar un nivel de, aproximadamente, 240 millones de toneladas, incluyendo todos los modos.

De esta manera, la cuestión más importante a medio plazo, pero también pensando a largo plazo, es saber cómo se van a repartir estos 110 millones de toneladas entre los diferentes modos de transporte.

Las condiciones de transferencia modal son bastante complejas; cada uno entiende claramente que no funcionan como vasos comunicantes y, por tanto, hay que considerarlas con mucha atención. Al creer actuar bien desarrollando el modo marítimo, quizá vayamos a captar por completo el potencial ferroviario, por tanto, hay que prestar mucha atención a la manera con la que funcionan estas transferencias modales. También dependen en gran medida de la capacidad y de las ventajas que pueden aportar la accesibilidad y la mejora de las redes, pero dependen mucho también de la naturaleza de los productos, y en las análisis que hemos hecho, hemos diferenciado aproximadamente unas veinte familias de productos y hemos constatado que cada una de ellas tenía su propia lógica, totalmente independiente de las otras, no solo en la definición sobre el ritmo de crecimiento sino también en la organización de las logísticas que las acompañan. Se trata de mirar detalladamente la organización de las ramificaciones que garantizan el servicio del transporte de cabo a rabo, principalmente en lo que respecta al transporte combinado. Esto depende también de la justa apreciación de los costes globales para los operarios, lo hemos visto esta mañana, de permanecer alerta ante la competencia y de las reglas armonizadas para el transporte de carretera.

Del conjunto de estos análisis, hemos sacado los siguientes elementos. A corto o medio plazo, hay que dar prioridad y evidencia al reequilibrio modal, para crear las condiciones necesarias para el desarrollo de alternativas ferroviarias eficientes duraderas y para la promoción de los cabotajes marítimos en las líneas oceánicas y mediterráneas. Para el ferroviario, estimamos que es posible multiplicar por 4 el volumen del flete ferroviario a través del Pirineo desde la actualidad hasta dentro de 15 años. Dicho de otro modo, sobrepasar los 20 millones de toneladas. Para alcanzar luego o incluso sobrepasar los 25 millones de toneladas, en 2020, lo que nos permitiría duplicar, o incluso más,

su parte de mercado con respecto a la situación actual. Señalo que este objetivo es ambicioso. Pero me parece necesario y, por otra parte, compatible con las potencialidades que están relacionadas con las infraestructuras existentes o decididas desde ahora. En efecto, se toma la decisión de realizar las nuevas líneas con tráfico mixto entre Perpiñán y Figueras con su prolongación hasta Barcelona empezando estudios detallados para volver a poner en servicio la línea Zaragoza-Pau con un ancho de vía UIC que abra unas perspectivas al transporte combinado; el desarrollo de las capacidades de las prestaciones del eje Atlántico, en el que una parte de las inversiones está incluida en los contratos de planos en lo que respecta a la parte francesa, ya constituye el conjunto de las medidas que se incluyen en esta perspectiva y permitirán alcanzar estos objetivos.

Hemos estimado que la capacidad de los corredores con la condición de estos acondicionamientos, estas intervenciones, podría permitir alcanzar una capacidad global de 30 millones de toneladas, incluso más, en favor del sistema ferroviario. Por tanto, tenemos un margen, y hay que utilizar, valorar, este margen. Pero hay que subrayar que la sola mejora de las infraestructuras transpirenaicas no será suficiente para el desarrollo de los tráficos. Y que éste, naturalmente, está muy relacionado con la capacidad del conjunto de la red. Sepan simplemente que en lo que respecta a Francia, no solamente los estudios, sino las primeras intervenciones en las grandes redes norte-sur están ahora bien en tabladas, ya se trate en el eje Atlántico del llamado *tapón* de Burdeos, ya se trate de la programación del TGV Aquitania que vendrá desdoblado la línea, en el eje París-Toulouse, con un programa importante de futuro en el marco del llamado programa Polt, pero también en el corredor de la provincia de Aude que es, con mucho, el más solicitado pero que dispone de una capacidad muy importante así como las intervenciones sobre Nîmes-Montpellier y el conjunto de las intervenciones que están actualmente puestas en marcha para solucionar los problemas de la circunvalación de Lyon.

Por otra parte, se trata de saber si una internalización total de los costes de carretera tendría por sí misma efectos espectaculares sobre la transferencia modal. Dicho de otro modo, todo esto debe formar parte de un conjunto y no se puede actuar solamente sobre una sola palanca, hay que actuar sobre todas las palancas simultáneamente si queremos, en mi opinión, ganar esta apuesta. El transporte marítimo de corta distancia ofrece perspectivas reales, debe contribuir al desarrollo de verdaderos caminos de transportes combinados y de línea de transporte combinado por mar y carretera. No exige inversión. Exige sobre todo un esfuerzo de organización y, en particular, en lo que respecta a las interfaces en los puertos.

Uno de los principales factores que limita actualmente el desarrollo del cabotaje marítimo es el que está relacionado con el funcionamiento de la interfaz mar-tierra. Por tanto, creo que es con respecto a este punto con los que se deben desarrollar prioritariamente los trabajos. Esta es la razón por la que ambos gobiernos, francés y español, pero el gobierno italiano se ha asociado a estos trámites, decidieron establecer un despacho de trabajo para la promoción y el desarrollo del cabotaje marítimo y principalmente para tomar la iniciativa de experimentar y promover unas líneas. Dicho de otro modo, no es un trabajo puramente teórico, es un trabajo de aplicación práctica, poner en marcha unos proyectos concretos de desarrollo de tales líneas.

Hace poco, un gran industrial francés del sector del automóvil creó una línea entre Saint-Nazaire y Pasares para que pasara todo su tráfico automóvil en ambos sentidos entre España, Francia y el norte de Europa por el modo marítimo, pienso que son ideas que avanzan. Hemos estimado, en la situación que hemos establecido, que el potencial del modo marítimo en los próximos 20 años podría alcanzar de 25 a 30 millones de toneladas, dicho de otro modo, equivale aproximadamente al modo ferroviario. Si se

alcanzan estos objetivos, a este plazo, permitirán reducir sensiblemente la parte modal de la carretera.

Examinando la evolución de las partes modales. Observando el modo marítimo a partir de 2000, entre 2006 y 2010, la parte de carretera llega al máximo y vuelve a bajar y pienso que en 2020 las prestaciones de los ferroviarios se superarán.

Se constata que la parte del modo de la carretera sigue creciendo y alcanza unas proporciones muy preocupantes. Por tanto el reto es, diría, para los 10 próximos años para la estrategia del reequilibrio modal.

De esta manera, más allá de esta visión a medio plazo, nuestros trabajos han puesto en evidencia el hecho de que una nueva travesía ferroviaria de gran capacidad flete, abierta al transporte combinado por tren y carretera, será necesaria para responder al crecimiento a la vista de lo previsible a largo plazo y deberá reforzar el papel y la capacidad del modo ferroviario en la travesía del Pirineo y más allá. El objetivo que nos parece más deseable, es el de superar un 20% de parte modal; un 35% me parece muy ambicioso. Necesita, se imaginan, unos esfuerzos y unas infraestructuras totalmente considerables.

Por tanto, estas infraestructuras, esta nueva travesía parece inevitable. La elección de las soluciones de los itinerarios a nivel del Pirineo queda abierta en estos momentos. Acerca de un tema tan importante, se imaginan, las distintas soluciones que se pueden plantear deben examinarse detalladamente y comparadas de manera concertada entre las autoridades españolas y las autoridades francesas, cuando se enfoca una cuestión tan compleja en la que la incidencia financiera obligatoriamente muy elevada y la lógica económica, la lógica transporte, la lógica medioambientalista, evidentemente deberán tener prioridad. Por otra parte, se pueden diferenciar el largo plazo y el medio plazo. Pero tras unas medidas y unas acciones llevadas a corto y medio plazo, su impacto en el reequilibrio modal son determinantes en cuanto a la pertinencia de las elecciones para el plazo más largo. Por tanto, es un proceso dinámico que debe establecerse, acompañado de un sistema de seguimiento, eficaz y pragmático.

Teniendo en cuenta las implicaciones de los retos que apuntan naturalmente al desarrollo del flete ferroviario y a la perspectiva de una nueva conexión ferroviaria a través del Pirineo, se decidió la creación de unas estructuras de trabajo franco-españolas a este efecto. Se encargará, por una parte, de analizar y proponer estrategias de conjunto para el desarrollo del flete y del transporte combinado por tren y carretera a través del Pirineo que sean compatibles con la evolución de los tráficos de viajeros y que tomen en cuenta los proyectos y los estudios. Esta estructura se encargará por otra parte de precisar nuevas travesías ferroviarias.

Se ha dado un paso considerable desde la cumbre de Toulouse y hoy las autoridades nacionales han decidido realmente pronunciarse para responder a estas preocupaciones que ahora aparecen ineludibles a medio plazo. Esta estructura de trabajo debería sin duda establecerse desde el primer trimestre del año próximo, y está claro que el interés de las infraestructuras es intentar que el conjunto de los trabajos que se manejan en este ámbito sean llevados a cabo coherentemente y de manera concertada con el objeto de alcanzar la eficacia óptima de todos en este trámite.

Para concluir, hablaría de la problemática del Pirineo y de las necesidades de preparar las respuestas que ello implica, pero también llevarlas a cabo, ya que no es suficiente preparar las respuestas sino que es necesario también ponerlas en marcha. Es un verdadero reto para los próximos años. Espero, en lo que a mí respecta, que nuestros trabajos hayan contribuido a reforzar y a aclarar el conocimiento de estas complejas cuestiones, a favorecer una mejor comprensión mutua entre todos los participantes afec-

tados, pero también, y lo he notado personalmente, que hayan contribuido a enriquecer la calidad de una cooperación franco-española indispensable.

## **APRECIACIONES Y ANÁLISIS DEL OBSERVATORIO DE TRÁFICO DE LOS PIRINEOS**

**JEAN SARDÁ, Jefe de división de carreteras y seguridad vial. Prefectura de la Haute-Garonne**

Primero presentar algunos resultados de una gran encuesta que tuvo lugar en Francia en 1999 acerca de los flujos de transporte de carreteras internacionales. Esta encuesta tuvo lugar bajo la forma de una entrevista con unos conductores de vehículos pesados en algunos puntos representativos de la frontera y principalmente en la frontera franco-española de Biriattou y de Perthus.

Antes de la encuesta de 1999 se realizó otra encuesta similar en 1992-1993. El tráfico del número de vehículos pesados aumentó considerablemente, aproximadamente un 75%, esto muestra también que el incremento es más importante para lo que llamamos los intercambios entre Francia y la Península Ibérica; que lo llamamos el tránsito, es decir los intercambios entre la Península Ibérica y otros países de la Unión Europea.

En cuanto al tránsito, los flujos principales en 1992, corresponden a más de 6 millones de toneladas, entre España y Alemania, y entre España e Italia. En 1999, la imagen cambió un poco, con 9,4 millones de toneladas, Alemania todavía es el principal generador de tráfico de carretera con España después de Francia claro. Pero son los tonelajes entre España e Italia los que más han aumentado, más del 90%. Y vemos ahora que los países del Este representan unos tonelajes significativos: 3,4 millones de toneladas.

Notemos que el tonelaje intercambiado entre la Península Ibérica y Francia, es decir unos 32 millones de toneladas, es más de 3 veces más importante que el tránsito entre la Península y Alemania. De esta manera, si enfocamos la barrera pirenaica, vemos que ambas travesías de autopistas representan un 95% del tonelaje total. Pero los tres pasos centrales, que son el Somport, Fos y Pont Madame sólo conocen prácticamente un tráfico de intercambios franco-españoles.

Por tanto, si observamos ahora el detalle de los resultados relativos al tráfico de tránsito norte-sur, es decir, el que cruza Francia sin detenerse, vemos que en el sentido norte-sur, los principales generadores son numerosos en Alemania, en los Países Bajos, en Bélgica y en el Norte de Italia. Y los principales destinos se concentran, para un tercio de ellos, en Cataluña, pero también son numerosos en el País Vasco, Valencia, Madrid e incluso en Portugal. Y en el sentido sur-norte, la imagen es un poco parecida, los generadores de tráfico, por supuesto, son Cataluña, Valencia, Murcia, Andalucía, el País Vasco, Madrid, y volvemos a encontrar como receptor del tráfico a las regiones europeas más pobladas, es decir, en Alemania: Westfalia, Lombardía, los Países Bajos y Bélgica y el sureste de Gran Bretaña. Por otra parte, notemos la emergencia de Polonia y de otros países del Este, pero principalmente de Polonia.

Respecto de los intercambios entre la Península Ibérica y Francia, en el sentido norte-sur, las regiones generadoras son en su mayor parte las regiones fronterizas del istmo europeo, bueno, de la comunidad de trabajo del Pirineo, digamos, así como todas aquellas con una población importante como Rhône-Alpes, la Provence, y por supuesto Ile-de-France. Las regiones receptoras otra vez son Cataluña, con un 40% aproximadamente, el País Vasco, Madrid y Valencia. En el sentido sur-norte, las mercancías destinadas a Francia provienen otra vez de Cataluña y del País Vasco, de Valencia, de And-

lucía, sobre todo de Murcia y de Madrid. Y por supuesto, las regiones receptoras son las regiones fronterizas, y otra vez, las de población numerosa.

En el tráfico de carretera de mercancías entre Aragón y las principales regiones francesas, se alude mucho a las regiones fronterizas, y principalmente a Midi-Pyrénées y Aquitania.

Una información acerca de los tipos de productos transportados desde o con destino a Aragón, el peso importante de los cereales en un sentido, de los alimentos de forraje en el otro, si pasamos a escala europea, es mucho más diversificado.

## ***ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES EN LAS REGIONES DEL SUROESTE EUROPEO. RESULTADOS DE LA TAREA A***

**PHILIPPE DUONG, responsable de la Tarea A referida al análisis de la organización de los transportes en las regiones del Suroeste Europeo**

Una parte de los resultados de un estudio llevado a cabo por dos despachos de estudios Translog-Eurosirir, que se llama hoy Samarcande, al que represento y Jonction que es un gabinete de Aix-en-Provence el cual trabajó durante varios meses en la problemática de los intercambios a través del Pirineo y, en particular, con una visión desde un punto de vista más empresarial.

El estudio giraba alrededor de tres partes principales. La primera estaba principalmente dedicada al análisis de los flujos; la segunda parte trataba de las condiciones técnicas de los intercambios y, en particular, de un análisis del sistema de transporte, e insistiré particularmente en la última parte que era también la más importante, la visión de empresa de los intercambios a través del Pirineo.

Esta visión de empresa es muy importante porque los flujos producidos a través del Pirineo son evidentemente la consecuencia directa de las organizaciones económicas, de las lógicas de intercambios, de las empresas de ambos lados de la frontera entre Francia y España.

Así que, a modo de introducción, presentaré muy rápidamente las características logísticas del espacio relacionado con los flujos transpirenaicos y, en particular, distinguiré los grandes ejes logísticos que estructuran hoy este espacio entre Francia y España, entendidos como la presencia, los sitios, los polos, que desempeñan un papel importante en los intercambios, principalmente en términos de ruptura de cargos y de valoración de los productos. Así que lo que se puede decir es que tenemos dos grandes ejes o dos grandes corredores que estructuran nuestro espacio logísticamente.

El eje que domina ampliamente Europa, se trata del eje Renano entre Gran Bretaña y el Norte de Italia, pero hoy emerge un eje extremadamente importante, se trata del eje principal francés que estructura las organizaciones logísticas en el territorio francés, y es el eje que sale del Benelux, que cruza el valle de la Moselle, que cruza, que sigue por el valle del Rhône y que está centralizado en Lyon, que coge el corredor del Languedoc para llegar al noreste de España, en particular Cataluña.

Alrededor de este eje se estructuran las principales plataformas logísticas nacionales en Francia, y se estructuran también las grandes plataformas logísticas o la mayoría de las plataformas logísticas españolas, en particular la de Cataluña. Se trata de un eje extremadamente importante, ya que, hoy, es un eje que se desarrolla considerablemente, con la implantación de plataformas logísticas privadas y públicas, plataformas que acogen unos sitios de valoración de los flujos de los grandes distribuidores, de los industriales y sobretodo de los prestadores logísticos. El segundo eje, bueno, este eje logístico,

evidentemente es fundamental, pero hoy cada vez más, no es que entre en competencia con sino que está equilibrado con un futuro eje que va desde el túnel de la Mancha y desde Bélgica para orientarse, vía Aquitania, a partir de Ile-de-France que constituye el primer polo logístico francés, hacia el noroeste de España; es un polo logístico que se encuentra hoy en proceso de constitución pero que todavía no está estructurado del mismo modo que el polo oriental. Por tanto, a partir de ahí, las empresas que organizan sus flujos entre el Norte de Europa y España materializan geográficamente su organización logística.

Así que en Francia encontramos, por supuesto, el polo Lionés, que no es, propiamente dicho un polo transpirenaico, sino un polo que estructura fuertemente la logística Sur Europa de muchas empresas; el polo Narbona-Béziers que se desarrolla de forma muy importante, el polo Montpellier-Sète, el polo de Perpiñán, fuertemente estructurado alrededor de la transferencia modal y de la rama frutas y verduras, el polo tolosano que juega hoy un papel importante en la organización logística del gran suroeste, el polo de Burdeos por supuesto, organizado alrededor de su actividad portuaria, pero también de su actividad metropolitana y; por fin, el polo Bayona-Hendaya-Irún que es transfronterizo y un polo simétrico de Perpiñán.

En España hay, en efecto, un cierto número de polos logísticos que o bien son potentes o están en desarrollo; por supuesto, el más importante de ellos es el polo barcelonés que aplasta con todo su peso al conjunto de los polos logísticos de la región, ya sea en Francia o en España; se puede mencionar también el polo de Gerona que se desarrolla hoy como una alternativa modesta, pero relativamente importante con relación al polo barcelonés; el polo logístico de Tarragona que se articula entorno a su actividad portuaria; Zaragoza, que se desarrolla también, de manera un poco más modesta con una posición de tránsito relativamente interesante; el multipolo vasco-navarro que se estructura entorno a plataformas logísticas y, finalmente, por supuesto, el polo madrileño que es el polo logístico nacional más importante de España y que concentra una gran parte de las inversiones de las empresas.

El estudio propiamente dicho que hemos llevado a cabo durante varios meses se ha articulado alrededor de la encuesta, de una encuesta realizada con unos 80 cargadores industriales y comerciales y prestadores logísticos o transportistas. Por tanto, hemos articulado nuestras preguntas a partir de las problemáticas transpirenaicas pero, sobre todo, tomando en cuenta la naturaleza de su organización logística, su lógica de flujos, su lógica organizacional, para intentar entender cómo estas empresas organizan sus flujos y cuáles son los problemas, las molestias encontradas por los intercambios transpirenaicos.

Lo primero es que, hoy las empresas, ya sean los cargadores o, sobre todo, los prestadores logísticos y transportistas, son los que más cosas tienen que decir acerca de las condiciones de los intercambios transpirenaicos; nos dicen que el paso en las fronteras es globalmente satisfactorio. Casi todos los profesionales dicen que, actualmente, no encuentran problemas particulares a nivel del franqueo de las fronteras, y también piensan que las capacidades en término de transporte son satisfactorias para enfrentarse, a corto plazo, o a medio plazo, a las necesidades, a las evoluciones del tráfico. También la opinión que se da, por supuesto la comparación es fácil, es acerca de las relaciones con Italia y principalmente con el franqueo de los Alpes; hoy en día, las condiciones de franqueo del Pirineo, aunque el tráfico sea más importante que a través de los Alpes franceses, las condiciones son más favorables que las travesías alpinas donde las molestias geográficas, principalmente, la necesidad de franquear unos valles encajonados, la necesidad de franquear túneles, son muy muy susceptibles de penalización y, evidente-

mente, los recientes problemas de los túneles alpinos lo confirman; así que las condiciones son más favorables en el Pirineo que en los Alpes ya que para franquear el Pirineo no es necesario cruzar, pasar por sitios montañosos, puertos montañosos, o túneles como ocurre en los Alpes. El actual franqueo por ambas extremidades oriental y occidental hoy no plantea problemas topográficos o medio ambientales mayores, digo por ahora, y evidentemente no es el caso de las travesías alpinas. Solamente la travesía central, por supuesto, presenta una barrera, y en efecto dificulta las relaciones y efectivamente, obliga a menudo realizar algunos desvíos para cierto número de tráfico. Siendo ésta la situación, los cargadores y los prestadores logísticos tienen hoy una visión positiva a corto, medio plazo, pero, efectivamente, se plantean unas preguntas a largo plazo, y los cargadores así como los transportistas se plantean realmente el problema del futuro estrangulamiento, esto plantea el problema de las alternativas modales y hoy, efectivamente, cada vez un mayor número de actores estiman que el crecimiento extremadamente fuerte del modo de carreteras en las relaciones transpirenaicas va a plantear cierto número de problemas.

Por tanto, se plantea el problema de las elecciones alternativas, y aunque hoy la inmensa mayoría de las empresas utiliza el modo de la carretera, de manera muy, muy, muy dominante, los cargadores y los prestadores están de acuerdo en decir que es necesario plantearse de otro modo los transportes del mañana a través del Pirineo, y están preparados para pensar en nuevas organizaciones de transporte y en nuevas organizaciones logísticas moviéndose hacia otros modos de transporte, en particular hacia el modo ferroviario, pero por supuesto, con una condición, la condición es que las condiciones técnicas y económicas cumplidas por los modos alternativos sean evidentemente competitivas con la carretera y por supuesto éste es el problema.

Por tanto, el transporte ferroviario está aprobado pero, por supuesto, lo está paradójicamente, a pesar de la imagen que tiene hoy y que no es precisamente muy positiva, y en particular para las relaciones a través del Pirineo con las condiciones particulares relacionadas con la diferencia de ancho de vía.

El modo marítimo está considerado como un modo con futuro, pero hoy, los experimentos que se han realizado no parecen haber sido concluyentes. Los cargadores y los transportistas permanecen a la expectativa aunque, como se ha dicho antes, nos parece que es un modo que encierra grandes capacidades de desarrollo con una inversión mínima. Unas conclusiones también, en término de consecuencias en materia de organización, entonces, lo que se puede decir es que las mutaciones de las cadenas logísticas son, han sido muy, muy importantes estos últimos años, principalmente con la entrada de España en Europa desde hace unos veinte años, y vio desarrollarse dos grandes tipos de organizaciones logísticas que son los sistemas logísticos relacionados con las organizaciones industriales europeas, principalmente en unos sectores como el automóvil y la electrónica, y que recurren a unos flujos masivos organizados, incluso diría industrializados, entre los países del Norte de Europa, principalmente Alemania y España, el ejemplo de la industria automóvil da fe de ello, pero también unas organizaciones logísticas relacionadas con los intercambios regionales, con los intercambios urbanos que desempeñan un papel cada vez más importante, tanto más que tenemos grandes aglomeraciones como las de Barcelona, que pesan con toda su magnitud en la organización logística.

Las organizaciones logísticas, y principalmente todo lo relativo a los flujos tendidos, en especial en la industria automóvil, pesan mucho en la elección modal, es evidente que las organizaciones de flujos tendidos conllevan a la utilización de modos extremadamente reactivos y flexibles, lo que hoy, con motivo de las dificultades particulares

del ferroviario, no favorece al ferroviario, pero efectivamente, es necesario reflexionar acerca de ellos de manera intensa. La dificultad actual consiste en que las modificaciones de organización logística no se pueden hacer de un día para otro, y si hoy queremos transferir los flujos de un modo a otro, de la carretera hacia otros modos, esto supone tener en cuenta la manera con la que se organiza el transporte pero también la manera con la que se organiza la logística de las empresas y, por tanto, esto significa principalmente integrar unos modos como el ferrocarril, o bien el transporte marítimo, en unas organizaciones logísticas mucho más flexibles que piden una mejor reactividad, y hoy, no es el caso.

Todo esto también tiene consecuencias en términos de localización. Así, unas localizaciones de actividad económica, hemos visto que desde hace 20 años se ha asistido a una reorganización de las implantaciones industriales, y principalmente en grandes sectores como el automóvil del que he hablado antes, y que se han desarrollado principalmente en la parte norte de España. Encontramos también unas implantaciones, unas lógicas un poco distintas de empresas españolas, principalmente, que se implantan en el territorio francés, como por ejemplo, en la zona de Bayona. Encontramos también unas implantaciones de logística comercial que están muy relacionadas con la presencia de polos urbanos o de polos de consumo, y de todos modos, lo que está claro es que las inversiones logísticas están mayoritariamente relacionadas con el fenómeno de polarización y con la necesidad de estar cerca de los grandes mercados de consumo. Esto es lo que favorece principalmente a unos grandes polos como el polo barcelonés o el polo madrileño.

Por tanto, hoy, lo vemos, tres dimensiones estructuran fuertemente las implantaciones logísticas: el mercado, es decir la presencia de fuentes de consumo, la geografía, es decir la situación con respecto a unos ejes de intercambios, y finalmente los servicios, para las funciones logísticas, la necesidad de disponer de servicios para las empresas de servicios públicos, de servicios de toda índole para poner en marcha unas prestaciones logísticas para que la llamada *supply chain* de las empresas se realice en unas condiciones óptimas.

En términos de prospectiva, primero se puede decir que presenciamos una concentración extremadamente fuerte de los diferentes actores, ya sean los actores industriales que concentraron muchísimo, que se concentraron capitalística y técnicamente alrededor de grandes fábricas, es el caso en el sector del automóvil, del agroalimentario, de la electrónica, de la gran distribución, y se puede decir que hoy, su mercado es por lo menos continental, así que las organizaciones están organizadas a nivel europeo. Sus organizaciones se liberan cada vez más de las fronteras, por tanto, hay una globalización, se implantan fuertemente, se han implantado fuertemente en España y en Portugal durante estos últimos 20 años. Es necesario decir también que dichas concentraciones están principalmente dominadas por el Norte ya que son los grupos del Norte de Europa los que más dominan en materia de concentración industrial y comercial.

El segundo tipo de concentración es la concentración de los transportistas y de los prestadores logísticos, en torno a los integradores americanos, unos grandes grupos postales y unos grandes grupos tradicionales de logística y de transporte en Europa. Hoy existe una gran concentración en torno a dos oficios. Por un lado el oficio del transporte, por el otro lado, el oficio de la logística; hoy son los que absorben la mayor parte de las empresas y forman unos grupos multioficios paneuropeos, incluso mundiales, y hoy son ellos los que dominan cada vez más las cadenas logísticas de sus clientes y son capaces de ofrecer unas prestaciones cada vez más precisas, ya sean los clientes indus-

triales o los clientes distribuidores. Estos grupos se implantan fuertemente en toda Europa y principalmente en España y en Portugal.

Hoy las estrategias de localización evolucionan mucho. Entonces, claro, hoy, España y Portugal están ampliamente integrados en Europa. Hoy presenciamos, se sigue, en ambos países, una velocidad de crucero económico, es decir que el período de industrialización intensiva y de integración intensiva en Europa está en fase terminal. Hoy España y Portugal son unos mercados normales, y unos verdaderos eslabones para la globalización actual. Hemos pasado de un crecimiento extensivo a un crecimiento intensivo en el que ahora, en España y en Portugal, se pide más calidad, más *saber hacer*, más competitividad con los demás países europeos, es decir que hoy los competidores de España, son el resto de países industriales europeos mientras que hace algunos años era un nuevo mercado, una nueva tierra de conquista para las industrias europeas, hoy no es el caso. Habrá menos inversiones nuevas masivas, menos tensiones en los costes, por tanto, una trivialización de la industria de la Península Ibérica. De hoy en adelante, habrá más exigencias logísticas en las empresas implantadas en España y en Portugal y, por supuesto, las condiciones de franqueo del Pirineo se volverán cada vez más sensibles. Por tanto, las ramas industriales deberán concentrarse y completarse cada vez más, lo que explica lo que antes he llamado desarrollo intensivo de la industria. Los nuevos horizontes de desarrollo industrial se desplazan. Hoy, España y Portugal ya no son «*El Dorado*» de los industriales, hoy es Europa del Este y quizá, un poco más tarde, Magreb; hoy el movimiento ha cambiado por completo, por tanto debemos dejar de hacernos preguntas acerca del crecimiento de los flujos entre Europa del Norte y España, pienso que los grandes crecimientos de tráfico se encuentran más bien en el lado del Este estos próximos 10 años.

Las redes vuelven a estructurarse, sin embargo, en un futuro más o menos próximo, los puntos de articulación de los tráficos se modificarán. Por una parte, asistiremos a un gran cambio de la jerarquía de los polos transpirenaicos, a una pérdida de peso y de la influencia de las zonas fronterizas, principalmente de Perpiñán y Hendaya-Bayona-Irún, a menos que sepan rebotar logísticamente, si pueden desarrollar actividades de valor añadido. Probablemente asistamos a la desaturación del polo barcelonés y a un desplazamiento hacia Cataluña, Cataluña francesa o Cataluña española, Gerona, Lérida, Tarragona, Perpiñán,... a una consolidación de Toulouse como polo del gran Suroeste de Francia, a una valoración de los sitios de cruce, sin que por ello se conviertan obligatoria y mecánicamente en unas zonas logísticas importantes, como Zaragoza, Narbona o Vitoria, la consolidación de los puertos secundarios, principalmente en el marco de la saturación de los puertos de Europa del Norte, y, más a largo plazo, con el desarrollo y la posible realización del paso central pirenaico, al desarrollo y emergencia de Zaragoza y Toulouse que son, evidentemente, unos grandes polos alternativos, si se realiza el paso central.

A modo de conclusión, las infraestructuras de transportes y la ordenación del territorio, deberían encontrarse, por supuesto, en el centro de la problemática del franqueo del Pirineo. A nivel de lógicas económicas, no suponen ninguna evolución mecánica hacia situaciones y redes alternativas, es decir que hoy estamos en un camino en el que todavía tenemos problemas importantes a nivel de franqueamiento, pero se trata más bien de un problema a medio y largo plazo.

Cualquier intento de orientación nueva sólo puede situarse a largo plazo porque las organizaciones logísticas no pueden cambiarse en un tiempo reducido, en algunos meses, en algunos años, esto requiere un estudio detallado de las organizaciones logísticas y, por tanto, cualquier desarrollo de modo alternativo pasa por un replanteamiento

de las organizaciones logísticas con las empresas, industriales y comerciales. Un nuevo eje que estructure, principalmente mediante el franqueo del Pirineo, sólo podrá aportar un desarrollo local importante en el caso de un crecimiento económico fuerte. En materia de reto relativo al posicionamiento de los actores, hemos encontrado un gran problema: que los horizontes de las empresas no son del todo iguales a los horizontes de las colectividades públicas o de los Estados. Para las empresas, dos años es un largo plazo. Para las colectividades y los Estados, el largo plazo es, por lo menos, 10 años. Por tanto, aquí, tenemos un desequilibrio, lo que hace que, en efecto, los problemas de las infraestructuras y de los sistemas de transporte para adaptarse a las necesidades de las empresas necesiten una reflexión más profundizada. Las empresas piden algo más que unas infraestructuras, piden unos servicios, un mercado, mano de obra; los problemas de elección y de medio ambiente son extremadamente importantes.

El primer problema que se plantea en los franqueos del Pirineo, es el de preservar la continuidad de estos intercambios, principalmente con los intercambios litorales que van a seguir desarrollándose y que, hoy y todavía para unos diez o veinte años, estructuran los tráficos. Por tanto, deben preservarse unos corredores de intercambios espontáneos. En este caso, se debe poner en marcha una regulación natural, favorecer una regulación natural de estos flujos hacia otros modos y principalmente hacia el ferroviario. Finalmente, hay que favorecer la discontinuidad creando unas ofertas alternativas que permitan entrar en una ruptura y esto, en lo que respecta al largo plazo, con unas situaciones logísticas que se copien de estas nuevas alternativas, y principalmente el proyecto de franqueo central del Pirineo entra en esta perspectiva de medio-largo plazo pero, para terminar, diría que por tanto, estas perspectivas deben articularse totalmente según las necesidades reales de las empresas, según las organizaciones y las lógicas logísticas de las empresas industriales y comerciales y de los prestadores; a falta de esto, los proyectos que se pudieran llevar a cabo no se corresponderían con las realidades de la demanda.

## ***EVALUACIÓN DEL POTENCIAL MODAL EN LOS INTERCAMBIOS CON LA PENÍNSULA IBÉRICA. RESULTADOS DE LA TAREA B***

**JEAN-LOUIS RAFIN, JLR Conseil – EPYPSA**

Las previsiones de tráfico para la travesía central del Pirineo, que se necesitan a continuación son el resultado de una reflexión del consejo científico realizada hace ahora un poco más de tres años; se había propuesto imaginar una nueva manera de modelizar el desarrollo de los intercambios entre la Península Ibérica y Europa y, en particular, imaginar un nuevo método que pueda explicar el comportamiento de los operarios logísticos y explicar cómo podrían adoptar otros comportamientos para la repartición modal de sus envíos.

Se realizó un experimento interesante que presentaba efectivamente una muy grande elasticidad respecto a la velocidad, es decir que si el sistema ferroviario entre la Península Ibérica y el resto de Europa presentaba unas capacidades técnicas y sobretodo, respondía a unas exigencias en términos de plazos de encaminamiento suficientes, podía darse el caso, efectivamente, de una transferencia modal importante, mientras que hoy, la parte del ferrocarril es extremadamente baja ya que ronda los 5%.

Por tanto, la tarea B se articulaba con el conjunto de los trabajos que se realizaron en el marco de InterregIIC y, en particular, permitió que se preparara y que se trabajara acerca de las situaciones de ordenación de las infraestructuras. De este modo, el sistema

de modelización elaborado, se apoyaba en una observación, unas observaciones del comportamiento de los cargadores; se constituyó una base de 3600 envíos, se trata de unos intercambios de mercancías por toda Europa, una parte relativa a los intercambios entre la Península Ibérica y Europa; la idea era la de definir, con estos comportamientos, la manera con la que las empresas que hacen negocios con España podrían distribuir sus envíos entre los diferentes modos de transporte, si se les ofreciera unas condiciones equivalentes a las de los demás países europeos en los que existen unas alternativas ferroviarias eficientes.

Los factores explicativos resultaban del tipo de mercancía, pero también de las condiciones de acceso al sistema, al sistema ferroviario en particular, a la existencia o no de ramificación ferroviaria; por supuesto, el factor de cambio de ancho de vía es un elemento extremadamente negativo en la repartición modal, en los intercambios entre la Península Ibérica y Europa. Y también resultaban de otros datos como la frecuencia de los envíos, el plazo de entrega, el tipo de acondicionamiento y, por supuesto, de la distancia con infraestructuras multimodales, lo que permite a las empresas no ramificadas que accedan a unos sistemas de transporte masivo por Europa.

Se estableció un sistema de modelización que podría calificarse de discreto, que consistió en descomponer la base de observaciones en cierto número de situaciones logísticas homogéneas (en él se confrontan los operarios); se distinguieron así 105 situaciones características de la mercancía, del tipo de acondicionamiento, de la distancia a la plataforma, del volumen del envío, etc. y luego, dentro de estas categorías, se distinguieron 5 grandes familias logísticas a partir de las cuales ha podido realizarse la simulación. Entonces, estas 5 familias fueron agrupadas para permitir, efectivamente, que se simulara lo que pasaría si se cambiaran las condiciones de accesibilidad al sistema ferroviario de la Península Ibérica. Así que estas 5 situaciones son las siguientes: primero, un sistema ferroviario de mala calidad, con un cambio de ancho de vía. Otra situación que encontramos también en el interior de Europa, es decir, unas relaciones en las que la oferta ferroviaria es mediocre y en la que no hay alternativa marítima. Otra situación en la que tenemos líneas ferroviarias eficientes, y es el caso de Europa, y aquí observamos que las mercancías tienen más probabilidad de acceder al sistema ferroviario. La cuarta situación, la cuarta y la quinta situación corresponden a unas situaciones en las que hay una oferta y una alternativa marítima. Por tanto, se han podido observar dos grandes familias de situaciones: los territorios que tenían una oferta marítima eficiente sin oferta ferroviaria correspondiente, y en particular es el caso para España ya que, con el cambio de ancho de vía, la oferta ferroviaria se encuentra penalizada, y los territorios para los que la oferta marítima se combina con una oferta ferroviaria eficiente.

A partir de este sistema, se ha tomado una modelización, en este caso, de cada territorio y de cada intercambio relativo a la Península Ibérica; se ha caracterizado, para cada uno de ellos, la parte de las empresas que tenían acceso, o no, al sistema ferroviario, en particular las empresas ramificadas, y la presencia de las plataformas multimodales, la existencia de líneas marítimas, también se ha tenido en cuenta el abanico de actividades de cada territorio, en particular, como la proporción de la probabilidad de acceder a tal o tal, de acceder al ferroviario o al mar, esto depende también del tipo de mercancías, dependía del territorio y, por supuesto, en todos los intercambios con los territorios de Europa del Norte. En lo que respecta a los intercambios en el sentido Norte-Sur, actualmente se da una capacidad de desarrollo del sistema ferroviario, pero mucho más en el sistema Sur-Norte. En efecto, hoy el problema de accesibilidad de los territorios del Sur al sistema ferroviario es menor entre todos los orígenes de destino que cruzan el Pirineo.

Hemos probado cada una de las situaciones que les han sido presentadas en el ámbito técnico. Por tanto, se han imaginado nueve situaciones de ordenación. Es decir que se trata de situaciones relativas a una ordenación única por parte del corredor mediterráneo, situaciones en las que la ordenación del corredor mediterráneo viene completada por ordenaciones en el litoral Atlántico y, finalmente, unas situaciones de familia 3 que incluyen la ordenación de un paso central con una primera etapa: 3-1 con la reapertura de la línea entre Zaragoza-Canfranc y Pau.

Lo que aparece a nivel de la situación que corresponde a la apertura de la travesía central es que la parte de ferroviario llega entre 12 y 16 % y que, en el transcurso de los años, y en particular con la puesta en marcha de un desarrollo de la oferta ferroviaria a nivel del Sur, conseguimos que el equilibrio de los intercambios, en particular en el modo ferroviario, bueno, llegue a compensarse mientras que hoy estamos en una situación extremadamente desequilibrada, bueno, en lo que respecta a los intercambios ferroviarios y marítimos por otra parte, y con el desarrollo de una oferta eficiente en el ferroviario, se llega a un reequilibrio, de este modo aquí tenemos un equilibrio de aproximadamente 20 millones de toneladas en ambos sentidos, lo que a pesar de ello es muy interesante y favorable para el sistema ferroviario.

Del mismo modo el ferroviario está sobre todo en competición con el sistema, con la oferta marítima, y a partir del momento en el que se desarrolla el ferroviario, se producen basculamientos más fuertes del marítimo hacia el ferroviario que de la carretera hacia el ferroviario. Sin embargo, efectivamente, la parte de la carretera disminuye en los intercambios con la Península Ibérica. En el horizonte de 2020, bueno, ya que se ha tomado esta fecha, puede que sea un objetivo para la realización de la travesía central, pero quiero decir que se puede realizar en los años siguientes, pienso que los ordenes de tamaño son más o menos creíbles, así, llegamos a un 35% de parte modal para el marítimo, bueno, y a una estabilidad media en el Norte, en el sentido Norte-Sur y Sur-Norte, a un poco menos del 50% de parte de la carretera, el ferroviario llegando por tanto a los 42 millones de toneladas.

Para concluir, diría que el sistema de modelización desagregado, es decir, a partir de una base de observaciones del comportamiento real de los cargadores y no solamente utilizando datos macroeconómicos, llegamos a un análisis, que no solamente es interesante a nivel de las previsiones sino también en el ámbito del marketing, porque permite ver donde se encuentran las partes de mercado del ferroviario, donde están los segmentos en los que puede desarrollarse el ferroviario, con la condición de implantar unas infraestructuras ferroviarias, porque ésta es también una de las condiciones que, por supuesto, constituye aquí la condición de basculamiento de la carretera hacia el ferroviario: la existencia de infraestructuras ferroviarias, en particular en la situación 3-2 en la que tenemos efectivamente la continuidad UIC para las líneas ferroviarias de mercancías hasta Madrid, hasta el sur de España y hasta Portugal. Por supuesto, bueno, son condiciones que no se cumplen aquí y que van a necesitar unas inversiones muy, muy importantes, pero son la condición para que, efectivamente, tengamos una parte modal que se pueda comparar con la de los demás países europeos.

El segundo punto de interés es que es necesario ser prudente con este tipo de modelización, y pienso que la conclusión del trabajo que se realizó en un principio, en el marco del consejo científico y ahora en el marco del programa Interreg IIc, es que este tipo de modelización puede resultar interesante con la condición de manejarlo con cautela, y si esto se hace, bueno, llegamos a unas previsiones realistas porque los porcentajes, las probabilidades que se aplican a cada uno de los tipos de mercancías corresponden a unas probabilidades observadas hoy en alguna parte de Europa, por tanto, no son

extrapolaciones, esto se lleva a cabo mediante curvas, ajustes calculados. Luego, observamos que, efectivamente, tenemos una fuerte sensibilidad a nivel de las infraestructuras y de la calidad de las cadenas logísticas ofrecidas a los operarios. Bueno, por supuesto, la hipótesis que hemos tenido en cuenta es que en el horizonte de 2020, el comportamiento de los operarios españoles sería el mismo que el comportamiento de los demás operarios europeos. Por supuesto, esta es una condición que hoy no se cumple, ya que existe una parte muy importante del transporte que corre por su propia cuenta en la Península Ibérica, esto es un freno importante.

Por el contrario, idear unos sistemas de accesibilidad de los transportistas españoles a las cadenas de transportes combinados, en efecto, les permitiría trabajar correctamente con respecto al sistema ferroviario.

40 millones de toneladas. Correspondía al umbral de saturación para 2020 analizado por los ingenieros que han trabajado en la red del oeste europeo, lo que se les presentará mañana. Las previsiones que hemos hecho y que podríamos calificar de previsiones bajas con respecto a unas cifras que han podido circular, a pesar de todo y debo decirlo, están adecuadas a la dimensión del proyecto del que se ha hablado aquí.

### ***CONTRIBUCIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE SECUNDARIAS AL EQUILIBRIO DE LOS TERRITORIOS. RESULTADOS DE LA TAREA C***

**ISABELLE BIZET, M.V.A. Consultacy**

En el transcurso del año 2000 dio comienzo el estudio de las redes de transportes ferroviarias secundarias, llamado también estudio comparativo con respecto a la contribución de las redes ferroviarias secundarias, al equilibrio de los territorios y a la articulación de las redes secundarias con la red principal.

El estudio de las redes ferroviarias se inscribe en el programa Interreg IIc, el programa operacional suroeste europeo que tiene como objetivo la revitalización de la llamada diagonal continental, la diagonal que une Portugal, España y diferentes provincias del sur de Francia. El estudio de las redes secundarias concierne a uno de los cuatro temas de reflexión tratados en el programa Interreg IIc y constituye la tarea C dirigida por la región del Limousin. La lista de los miembros asociados a este estudio es la siguiente: la provincia del Limousin, la región del Alentejo en Portugal, la región de Aragón en España, así como la SNCF, las redes de ferrocarriles de Francia y la Dirección Regional encargada de las infraestructuras, y la provincia Midi-Pyrénées.

La parte fundamental del estudio radica en un intercambio de experiencias regionales. Es decir que se trata de un intercambio de experiencias concretas, realizadas por diferentes colaboradores para redinamizar las llamadas redes ferroviarias secundarias. Así que se trataba de realizar un análisis comparativo de seis estudios ferroviarios acerca de cuatro regiones del suroeste europeo. Disponíamos del proyecto de modernización de los servicios TER en Midi-Pyrénées; de ambos estudios del Limousin, estudio relativo a las líneas Limoges-Poitiers y Limoges-Angoulême; de ambos estudios relativos a la mejora del eje Burdeos-Toulouse-Narbona; así como de ambos estudios de la región del Alentejo, llamándose uno: potencialidad de las infraestructuras ferroviarias de la región del Alentejo.

La evaluación de las herramientas de ayuda para la decisión consiste en ver cuáles eran los medios tomados en cuenta por los diferentes colaboradores en materia de realización de diagnóstico y de evaluación de proyecto. Así que, en primer lugar, la comparación de las herramientas de diagnóstico ha permitido descubrir unas herramientas

claves que permitían realizar un diagnóstico acerca de la oferta ferroviaria, de la demanda actual y de la demanda potencial. De este modo, por ejemplo, para dar un ejemplo de herramienta de diagnóstico clave, podríamos mencionar una encuesta de frecuentación, perdón, en los trenes; o más sencillamente, la explotación de los datos de taquilla. Del estudio también se desprendió un abanico de herramientas de evaluación claves que permiten ver bien cuáles son los efectos o los impactos de un proyecto o de una situación. Por ejemplo, los efectos en términos de coste y los efectos en el tráfico son unos indicadores esenciales para evaluar un proyecto.

El segundo objetivo del estudio es la realización de una guía metodológica. Primero, este objetivo puso en evidencia este abanico de herramientas claves anteriormente expuesto; también preconizó un trámite a seguir durante el análisis de una línea secundaria o de una red secundaria. Así, en particular, se había recomendado realizar primero un diagnóstico, constituir luego unas situaciones, evaluarlas a continuación, elegir luego la situación final; es decir un proyecto en colaboración estrecha con los actores referidos.

Finalmente, y sobre todo, la guía metodológica detalla una selección de palancas de acciones, una serie de medidas capaces de devolverle una imagen positiva y un atractivo real a la red ferroviaria secundaria.

El análisis de los diferentes proyectos en las experiencias regionales ha permitido mostrar la gran variedad de las acciones y de los posibles acondicionamientos. En realidad, y según los estudios, las medidas eran muy contrastadas. Sí que existían también acciones a nivel de servicio, como la mejora de la amplitud horaria o un aumento de la frecuencia; también se habían sugerido unas modificaciones técnicas de líneas; éstas son acciones con más o menos peso en las infraestructuras. También se habían propuesto los acondicionamientos de tipo cualitativo como el reacondicionamiento de las estaciones, la mejora de la información, etc. Así que disponíamos en realidad de acciones clásicas que eran casi necesarias para una readecuación de las redes secundarias; pero también existían acciones de otra naturaleza, más originales y más específicas, es decir, por ejemplo, el proyecto turístico de la región del Alentejo, acción de una naturaleza un poco distinta.

Se han constatado tres tipos de enfoques a partir del conjunto de estas acciones. El primero, el enfoque optimización, apunta hacia la optimización del servicio ferroviario para que sea un medio constante; el segundo, el enfoque adecuación de la oferta con respecto a la demanda, apunta hacia la mejora del servicio ferroviario de manera racional, es decir una mejora con el control de los costes. Finalmente, el último, el enfoque desarrollo voluntarista, en el que se emplean los medios para desarrollar un modo ferroviario competitivo. El primer enfoque, es decir el enfoque optimización, implica varios tipos de acciones que apuntan principalmente a resolver las disfunciones evidentes. Dentro del conjunto de estas acciones, podría mencionarse la renovación de los andenes de las estaciones y del material rodante así como la mejora de la comunicación a los viajeros en las estaciones y en los trenes. El enfoque optimización tiene como objetivo reducir los desequilibrios dentro de un territorio y, en términos de parte modal, esto se traduce por el mantenimiento del puesto del tren.

El segundo enfoque es el enfoque adecuación de la oferta con respecto a la demanda. Además de las acciones anteriormente mencionadas, este enfoque presenta unas medidas que apuntan a hacer corresponder, a adaptar la oferta ferroviaria con respecto a la demanda. Se trata principalmente de adaptar la oferta con respecto a las clientelas específicas: los estudiantes o los solicitantes de empleo. Este enfoque adecuación de la oferta con respecto a la demanda plantea también la especialización de los servicios de comu-

nicaciones. Es decir que se trata de reforzar la circulación de los trenes en las líneas principales, o de desarrollar también las idas y vueltas a lo largo de un día entre dos polos regionales. Así que el enfoque adecuación de la oferta con respecto a la demanda tiene como objetivo aumentar el nivel de servicio, mejorar la imagen del ferroviario, y esto, en adecuación con la demanda y las necesidades de desplazamiento. En términos de parte modal, esto significa para el ferroviario ganar algunos puntos.

El último enfoque, el enfoque desarrollo voluntarista. Además de las acciones anteriormente mencionadas, se sugieren acciones de fuerte peso en las infraestructuras; aquí, por tanto, se busca la rapidez de los trenes. También se busca un nivel de servicios muy eficientes, principalmente con la instalación de numerosos trenes en horas punta, por tanto se busca una frecuencia muy elevada en horas punta. Así que el enfoque desarrollo voluntarista es sinónimo de un verdadero salto adelante, es decir del desarrollo de un servicio ferroviario adaptado, fiable, rápido y, sobre todo, comercial, con respecto al coche. Y en términos de parte modal, esto se traduce en un aumento significativo de la parte del ferroviario.

Para concluir, primero hay que subrayar que cada experiencia regional tenía un interés propio en términos de método, de herramientas y sobre todo, de proyecto. El estudio comparativo nos reveló muchas cosas. Hemos podido deducir una gama de herramientas claves apropiadas para el análisis de una línea secundaria o de una red secundaria. Hemos podido constituir junto a nuestros colaboradores un repertorio de acciones eficaces y pertinentes. Finalmente, esta reflexión desembocó en una guía metodológica flexible para la realización de futuros estudios. Lo utilizará principalmente la región del Limousin durante futuras obras inscritas en el programa Interreg IIIb. Durante este análisis comparativo, hemos visto que las redes secundarias se consideraban como un reto para el reacondicionamiento y la redinamización de los territorios del suroeste europeo. La mejora de las redes secundarias constituye una oportunidad para desarrollar un encadenamiento ferroviario de calidad en el suroeste europeo. También es una manera de reequilibrar los territorios y de unir las llamadas regiones periféricas a unas regiones más dinámicas dentro de un enfoque compuesto. Finalmente, las redes secundarias constituyen una alternativa al coche, también son una respuesta a los objetivos del desarrollo durable. Para terminar, el estudio de las redes ferroviarias secundarias es, ante todo, la realización de una guía metodológica; por tanto, propone una lista de herramientas de ayuda para la decisión, un trámite a seguir; y sobretodo, una lista concreta de medidas que apuntan a darle otra vez una imagen positiva y un atractivo a la red ferroviaria secundaria.

## **MESA REDONDA-COLOQUIO: LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE EN EL SUROESTE EUROPEO. LA DEMANDA**

**JEAN-LOUIS CARRÈRE, Vicepresidente del Consejo Regional de Aquitania**

Señoras y señores, me gustaría también presentarles a los ponentes en esta mesa redonda. La señora Sagrario López Bravo, Directora de los Transportes Combinados en RENFE hablará en primer lugar. El señor Paulo Olivera Silva, Jefe de la División del Plan y del Control de Gestión del Puerto de Sines, en Portugal. El señor Abraham Peralta, Director de la División Automóvil de la sociedad Transfesa. El señor Enrique Ortiz Serena, Vicepresidente de la Confederación de Transportes de Mercancías CETM, y el señor Daniel Vidal, Director Delegado del Flete de la SNCF de Midi-Pyrénées.

Solamente les diría que cuando uno vive en el Pirineo, como es mi caso, en una

provincia vecina, y cuando uno va desde el sur de la provincia de las Landas hasta Burdeos tres veces a la semana; uno sigue un itinerario que se llama, desde el lado francés, la Nacional 10, y que se está haciendo llamar la A63; y cuando uno lo lleva haciendo desde hace más de quince años, como es mi caso, uno puede decir que, hace quince años, sentía cierto placer al desplazarse por Aquitania. Pero ahora, temblamos diariamente por nuestra vida debido al número de camiones dado por las estadísticas precisas, exactas; esto no ocupa mucho espacio cuando es mostrado por una tecnología maravillosa y bellos colores; pero cuando uno lo vive diariamente, señoras y señores, es una cosa muy distinta.

También me gustaría decirles que la opinión pública, los Aquitanos, pero también todos los demás; y aquí me refiero a la misión que he dirigido dentro de la Comunidad de Trabajo del Pirineo durante dos años; la misión de la dirección de la comisión N° 1, es decir la comisión de las infraestructuras y de los transportes. La opinión pública en las autonomías, en las regiones francesas es muy sensible al discurso que nos ocupa, ya sea a nivel europeo, dirigido por la señora Comisaria; ya sea a nivel nacional, dirigido por los diferentes ministros: de Fomento o de infraestructuras y de transportes; ya sea dirigido por los jefes de gobierno, los presidentes de autonomía o los presidentes de región. La opinión pública se adhiere a este discurso; la opinión pública se adhiere pero empieza a cansarse de la inadecuación que existe entre el discurso y las acciones. Al mismo tiempo, esta opinión es conciente de las infraestructuras de transporte como las vías nuevas, las adquisiciones de material, los arreglos de material, las obras como el cambio de ancho de vías. Todo lo que pueden imaginar y que han evocado, e incluso denunciado, necesita tiempo. Y desde que les hemos hablado de ello casi nada se ha empezado. Saben que se están haciendo actualmente en Europa unos Libros Blancos, se hacen grandes debates, se dan orientaciones, se eligen prioridades en los Estados; no es suficiente, es necesario que las acciones, las orientaciones financieras, las decisiones concuerden con los discursos realizados. Y sabemos que para acabar con el llamado *tapón* ferroviario de Burdeos que impide encontrar nuevos caminos para los viajeros o el flete, la ley francesa y la enormidad de la obra necesitan entre nueve y diez años, no solamente para las obras, sino para llevar a cabos encuestas, que son mucho más largas. La opinión no resistirá estos plazos, el político debe hacer lo posible para reducir estos plazos y para que el hacer y el decir se adecuen más.

Sobre todo aquí en Aragón, me gustaría hacer referencia a dos palabras acerca de Francia-Pau-Huesca-Canfranc-Huesca-Zaragoza-España, y porque yo mismo participé en ello junto a Alain Rousset y porque esto tuvo un eco favorable por parte de Marcelino Iglesias, el Gobierno de Aragón, ambos Gobiernos y Europa. Nos hemos movilizad mucho para obtener esta reapertura. Algunos creen que se trata de una aberración económica, de un arrebato de sensiblería, o de un guiño de ojo a no sé qué formación política. No. Respetamos el dinero público y tenemos demasiado respeto a lo público como para haber jugado con este reapertura. Espero que se haga realidad.

Me gustaría decir una segunda cosa: incluso si evocamos Pau-Canfranc con un mínimo de pasión, sólo tiene sentido si Francia-Pau-Huesca-Zaragoza-España ha nacido, es la primera piedra de un edificio cuya construcción es mucho más importante. Y aquí empezaré a tratar la problemática de la travesía del Pirineo. Sí, hay que mejorar lo que existe. Hace falta mejorar lo existente, hace falta crear plataformas intermodales, pero si el crecimiento del PIB es el previsto para los últimos 20 años, los pasos atlántico y mediterráneo se saturarán; y, si intelectual y económicamente, es satisfactorio acomodar ambos pasos, mediterráneo y atlántico, si esto dar lugar a la reapertura de France-Pau-Zaragoza-España con la mejora, si esto permite captar una parte del crecimiento del

tráfico, esto no es ninguna respuesta adaptada al crecimiento del tráfico de intercambios previsto entre la Península Ibérica y el resto de Europa a través del Pirineo y, con mayor motivo, con un plazo de 15 ó 20 años entre el Magreb, la Península Ibérica y el resto de Europa. Por tanto, hace falta que la comisión y los gobiernos reorienten las financiaciones. Y lo digo aquí, en Aragón y en España, también hace falta que el gobierno español y ciertos gobiernos continúen, desde luego, recuperando el retraso, en términos de infraestructuras de transporte de viajeros, y establezcan la posibilidad de una oferta de transporte de naturaleza totalmente diferente para el flete. No se pueden conservar estas financiaciones únicamente para la carretera o para los transportes por ferrocarril. Por tanto, han de cambiar muchas mentalidades. Se necesita acción, una reorientación de las financiaciones y sobretodo, señoras y señores, más allá de los plazos, una verdadera voluntad política.

Entonces, hablemos de la demanda, desde luego, cuando tenemos economías del tipo que conocemos, economías muy competitivas y más bien dirigidas por un concepto liberal, y cuando se trabaja con flujos tendidos, fatalmente la demanda es una demanda hacia un transporte muy reactivo; y yo digo que se puede, que se puede conseguir, esforzándose, hacer transporte reactivo por ferrocarril. No hay que pensar que el ferrocarril sustituiría a la carretera y la eliminaría. La combinación de los modos es lo que permitirá a estos transportes ser reactivos. Creo que se trata, antes de todo, de una reorientación de las políticas, de una reorientación de las financiaciones, de una voluntad política al mismo tiempo. No creo que solamente unas leyes o unas disposiciones coercitivas influyan en los cargadores. Creo que los cargadores son hombres y mujeres pragmáticos que se pronunciarán acerca de unos conceptos diferentes a los conceptos incluso legislativos. Creo que tenemos el problema que mencionaba antes: la reactividad y el problema económico. Conocemos la demanda, puede evolucionar, ha empezado a evolucionar. Ciertos participantes en un coloquio en Burdeos me decían que ya los cargadores del lado francés habían tenido un enfoque diferente, una posición diferente y que, de hecho, se admitía cada vez más esta misma combinación, esta complementariedad de los transportes. Aceptemos el augurio. Pero aunque los cargadores cambien de convicción, evolucionen favorablemente tal y como deseamos, aunque tengamos esta voluntad y lo repito con fuerza, hace falta que los Estados y Europa nos sigan, los retos no son del tamaño de las regiones o de las autonomías aunque tengan esa voluntad. De esta manera, este tipo de dossier se dirigirá mediante un solo apoyo y un solo motor, el de los usuarios y el de la opinión pública.

Gracias.

### **SAGRARIO LÓPEZ, Directora de los Transportes Combinados en RENFE**

Nuestra actividad es de algo más de 800.000 Teus transportados, a una distancia media superior a los 700 Km., tenemos el equivalente a 765 trenes semanales absolutamente regulares y el transporte diario es el equivalente a 2.700 camiones. Nuestra cifra de negocio es 21 mil millones de pesetas y contamos, como una empresa de servicios que somos, con el activo principal que es el recurso humano, los recursos humanos, sin los cuales la logística es imposible de que se materialice, de 1.734 personas trabajando directamente en este negocio. De igual forma, disponemos de 24 terminales; disponemos de actividad en 7 puertos; y, de forma estandarizada, que yo creo que es el mayor activo que tenemos después de los recursos humanos, tenemos 800 posibilidades logísticas diarias de forma, insisto, absolutamente estandarizada.

Nuestro negocio tiene una participación del 30% de mercancía marítima, 40% de mercancía intracomunitaria y 30% de, lo que en otros países se denomina, *tráfico doméstico*, pero que es absolutamente terrestre, no tiene nada que ver con la fase marítima. Si nos damos cuenta, el 30% de actividad marítima que es internacional, más el 40% de la intracomunitaria y algo, países del Este, y algo Magreb también esta parte de actividad ferroviaria de RENFE tiene una participación del 70% en tráfico internacional.

Bien, la primera fase de nuestro entorno la tenemos que contemplar en los flujos intercontinentales. La Península Ibérica está situada geoestratégicamente en los grandes flujos de mercancías entre los grandes continentes del mundo.

El macroentorno natural que nos da la mercancía containerizada, está con unos crecimientos a niveles medios mundiales, en el año 2000, del 12%. ¿Cómo atiende Transporte Combinado de RENFE esta demanda? Tenemos una unidad de mercado especializada, unidad de mercado de tráfico marítimo. Este mercado intercontinental nos da unas condiciones, nos exige unas condiciones que, básicamente, son grandes volúmenes, a veces grandes descompensaciones de flujo y necesitan capacidades de respuesta muy importantes y muy puntuales. Como vemos, el incremento de nuestra actividad en este mercado marítimo ha sido, desde el año 93, de un 77%, siendo la cifra de actividad movida de 235.000 Teu's. Este mercado marítimo se atiende, no de forma genérica, sino con productos perfectamente definidos: el primero es el tren-puerto; otro producto dedicado a este mercado es el tren-interpuertos, auténtico puente terrestre que sustituye al modo FIDER; si ésta oferta, que es estándar, no es satisfactoria precisamente por esos grandes volúmenes que, de forma puntual, estacional, se nos produce, esta demanda fuerte, puntual y estacional, diseñamos el tren-cliente; y, por último, hacemos logística a las islas, contando con el barco y contando con la carretera para ofrecer a la clientela un transporte puerta a puerta.

Respecto a los 5 millones, casi 6 millones, de Teus que movían los principales puertos españoles, hay que destacar que parte de ellos, exclusivamente, son en régimen de tránsito, o sea, ni siquiera entran en el interior del territorio, por tanto, esa no sería una mercancía susceptible de transportar por ferrocarril; es clarísimo el caso del puerto de Algeciras, que sobre el 90% de los contenedores que trata son en régimen de tránsito. Si el entorno lo acercamos y nos centramos en la Comunidad Europea, vemos que la zona de mayor actividad en la transferencia de mercancías es esta gran banana de color rosa y vemos cómo se está desplazando hacia el Este y hacia el Sur.

La demanda de mercancías tiene que ser vehiculada sobre la red europea de transporte combinado. Esta red pretende ser la red de autopistas de la intermodalidad donde la unidad tren, la unidad producto, corresponda a unos estándares mínimos tanto de longitud, capacidad, de tonelaje, de remolque, como velocidades, como pesos por eje, etc. y, lo que es más importante, también define unas calidades, no solamente parámetros físicos sino también calidades que es lo que percibe el cliente y lo que nos demanda la clientela.

¿Cómo atendemos esta demanda desde RENFE? El principal eje es Alemania, Alemania-España, con 103.000 Teus, esto sería por encima del millón de toneladas transportadas con Alemania. A continuación sería Bélgica, Francia, Reino Unido, Portugal, Eslovaquia, Luxemburgo, Italia, Suiza y un resto. Total, son 204 trenes semanales absolutamente regulares de igual forma que los trenes marítimos. De los 320.000 Teus que movemos con Europa, vemos que 178.000 son transferidos al resto de Europa por la frontera de Port-Bou/Cervera y el resto por la de Irún-Hendaya.

El mercado intracomunitario demanda fiabilidad, estamos hablando de una altísima participación en transportes de alta exigencia en calidad de plazo, calidad de ser-

vicio. Nos demanda que nos integremos en las cadenas de producción, nosotros somos líderes en el transporte de componentes de automoción en Europa; reducción de stocks, los clientes nos demandan mayor fiabilidad para hacer un hecho de esa reducción de stock; una información única, al cliente no le podemos marear dando informaciones desde diferentes puntos y con diferentes informaciones de base, al cliente hay que darle una única respuesta; eficiencia en la gestión y, hay un problema en el tráfico intracomunitario que es la descompensación de flujos, nosotros decimos que somos rentables cuando nos movemos a más de 500 Km., cuando hemos hecho un primer desbaste por naturaleza de la mercancía y cuando tenemos una compensación 1-1€, al menos.

Como ven, es el tráfico que más ha evolucionado, que más ha crecido en estos últimos años, un 250%, y se atiende con el Tren EuroTeco, son trenes expresos de contenedores grafiados, absolutamente sistemática su circulación y una de las terminales de origen o destino está en otra región europea que no sea España. También, y es quizás el segmento de mercado que más exige, el tren cliente, el tren dedicado y, a través del Short Sea Shipping, en técnica que deberemos de desarrollar con fuerza en el futuro inmediato.

Recientemente, hemos inaugurado, en colaboración con la Naviera Grimaldi, un servicio Short Sea Shipping puerta a puerta, integrando las logísticas sectoriales, integrando los costes de los diferentes modos, integrando la información, para ofrecer a la clientela un producto único, repito, puerta a puerta. Le hemos denominado Tegri, un producto que queremos que sea un genérico, de hecho, estamos trabajando en hacer otro diseño similar desde el puerto de Bilbao con los países del Norte de Europa.

¿Cómo atendemos esta demanda? A través de una unidad de mercado especializada, unidad de mercado de tráfico terrestre; es un mercado que tiene una exigencia altísima de valor añadido, no solamente se puede hacer el transporte, necesita condiciones de almacenaje y distribución, necesita gestión de stock, necesita rapidez en respuesta, precios competitivos y, por supuesto, e insistimos mucho en ello siempre, el interlocutor único.

Vemos que el crecimiento ha sido 165% y la actividad, en el año 2000, 237.000 Teus, es decir, como 2 millones y medio de toneladas. Para ello tenemos el producto estrella y básico en nuestro negocio, el Tren Teco; la red Teco de larga distancia, distancias superiores a 700 Km.; la red Teco de mediana distancia, que está por desarrollar; y trenes CombiPack.

Bien, la red Teco de larga distancia es un producto que está teniendo una atracción importante en el mercado; son trenes origen-destino en relaciones del entorno de 700 Km., distancia en la que, hoy por hoy, es en la que somos realmente competitivos.

Pero, en el tráfico interior hay que destacar que el 75, del 75 al 80% de las mercancías se mueven en el entorno de los 300 Km.; con las tecnologías actuales no somos capaces de tener unos costes que nos permitan entrar en esos mercados y es un porcentaje muy alto.

Estamos trabajando en la creación de una red Teco de media distancia que cubra el entorno de los 300 Km. y que tendrá diferente tecnología para abaratar los costes y poder ser competitivos en ese entorno.

Hay otro sector, importante y en desarrollo en toda Europa, que es el de los operadores logísticos; necesitan algo más que el transporte, necesitan altas prestaciones en cuanto a velocidad, altas prestaciones en cuanto a fiabilidad. Estamos también en puertas de lanzar un producto que dé una respuesta a este mercado, le llamamos CombiPack y quiere ser el tren de la alta velocidad en las mercancías, y cuando decimos la alta velo-

cidad en las mercancías decimos velocidades medias del entorno de los 80 Km./h. con garantía total en el cumplimiento del plazo de transporte.

Y, por último, decir que el nuevo escenario nos obliga, a todos los actores en la cadena logística, a integrarnos. Centros de transporte por carretera dentro del sector de carretera; puertos y comunidad portuaria; terminales ferroviarias, el tren, el ferrocarril... buscando nuevas oportunidades de negocio mediante la comercialización especializada y, sobre todo, las alianzas, la colaboración.

### **PAULO OLIVERA, Jefe de la División de Planificación y de Control de Gestión del Puerto de Sines, en Portugal.**

Existe un crecimiento de la demanda que deberá ser inducida a muy corto plazo sobre el sistema de transportes de la región de Alentejo en particular y del suroeste europeo de forma general, gracias a los importantes desarrollos en infraestructuras que actualmente se realizan en nuestro puerto. Realizamos las inversiones, aliadas a otras de gran dimensión que en estos momentos también están en curso, por ejemplo la iniciativa de Alqueva que creará el mayor lago artificial de Europa y suministrará recursos hidráulicos a una extensa área tan privada de ellos y el aprovechamiento para el tráfico de mercancías de la base aérea de Beja, que permitirán que este conjunto de inversiones sobrepase la actual debilidad del tejido económico de la región donde nos encontramos y justificarán accesos por carretera en los que se incluyen la conexión interna que podrá hacer parte integrante del nuevo eje ferroviario que se discute en este coloquio.

Permítanme entonces que pase a hacer una breve presentación del puerto de Sines: El puerto de Sines es un puerto de aguas profundas en explotación desde 1977, que se sitúa en la fachada atlántica de la Península Ibérica cerca de 150 Km. al sur de Lisboa y a una distancia de, aproximadamente, 650 Km. de Madrid. El puerto de Sines posee cuatro terminales: la terminal petrolera, apta para recibir navíos con más de 350 mil toneladas, puerto bruto, que mueve esencialmente las ramas importadas para transformación en la refinería de Sines y expide los productos refinados en esa misma refinería; tenemos después la terminal petroquímica, que importa e expide productos petroquímicos también de apoyo al complejo petroquímico instalado en la área de Sines. Tenemos después también un puerto de pesca de dimensión apreciable a escala de la región y un pequeño puerto de ocio. Tenemos una terminal de carga general actualmente en actividad pero que es pequeña, destinada pues esencialmente a dar apoyo a algún movimiento local de emprendedores locales. Tenemos una terminal *multipurpose* por donde entran las importaciones de carbón que van a abastecer ya sea a la central energética de Sines ya a la central energética de Pevo. Se expiden para Pevo por vía ferroviaria. Esta terminal puede recibir navíos de hasta más de 160 mil toneladas puerto bruto.

En términos de mercancías, el puerto ha movido en 2000 alrededor de 20 millones de toneladas. Este año registrará un pequeño aumento cimentado en 2002, y a partir de 2003 se verifica igualmente un crecimiento regular, también resultado de la entrada en funcionamiento de la nueva terminal de contenedores.

Esta era la realidad del puerto de Sines y es la realidad del puerto de Sines en la actualidad. En este momento se encuentran ya en ejecución importantes inversiones que permitirán alargar las valencias del puerto de Sines y permitir que deje de ser un puerto exclusivamente destinado al abastecimiento estratégico energético del país para pasar a ser un puerto con valencias en el ámbito de contenedores, pudiendo servir a toda su

región, Alentejo, el país y las regiones, por lo tanto a la Península Ibérica y regiones periféricas.

No obstante, todavía se aprecia un refuerzo, aún en ese sector energético, con la construcción actualmente en fase que finalizará en 2003, de la terminal de gas natural, que a través de una capacidad de almacenaje de dos tanques de 120 mil m<sup>3</sup> permitirá servir también aquí de reserva estratégica del país. Esta terminal de gas natural quedará conectada por un gasoducto a la red de gas natural nacional.

Tenemos después la terminal de contenedores ya en construcción, concesionada al grupo Port of Singapore Authority, y que se pondrá en marcha durante el año 2003. La terminal tendrá dos fases de construcción, divididas cada una en dos subfases: fase 1 y fase 2, divididas en fase 1 A y 1 B, 2 A y 2 B. En esta primera fase se está construyendo un muelle de 320 metros con terraplenos adyacentes de 3,5 hectáreas, dos puertos, protegidos por un paredón que se está ampliando, de 700 metros, que permitirá inmediatamente un movimiento de 250 mil Teus. Esto para entrar en explotación en 2003. En 2006-2007, el muelle se ampliará a 550 metros (hasta 2006-2007, entrando en explotación en ese año), el número de pórticos aumentará en 5, el paredón será también ampliado en 50 metros y el movimiento de Teus crecerá también hasta 600 mil Teus anuales. En 2010, fase 2 A, el muelle alcanzará ya los 750 metros, terraplenos anexos 31 hectáreas, 7 pórticos, el paredón será expandido para su fase final de 1350 metros y tendrá un movimiento de Teus previsto de 900 mil Teus/año. Esta fase entrará en explotación en 2010. Finalmente, en 2015, entrará en explotación la fase final de la terminal con el muelle en su límite máximo de expansión de 940 metros, 9 ó 10 pórticos (ya no habrá alteraciones en la extensión del paredón relativa a la fase anterior) y aumentará en esta su fase final en cerca de 1,2 millones de Teus por año.

Para añadir la terminal de gas natural y la terminal de contenedores a la nueva terminal de contenedores, se desarrollará también una zona de actividades logísticas, aprovechando el potencial logístico de la zona que resulta en nuestra opinión de tres vectores importantes: la situación general estratégica; ya que el puerto está en el cruce de las principales rutas marítimas mundiales; el espacio físico disponible, la presión urbana es escasa o incluso inexistente y se darán todas las condiciones para que la explotación sea hecha en un régimen de intermodalidad ante las actividades de carreteras y ferroviarias que se presuponen también para el local.

La zona de actividades logísticas tendrá dos áreas distintas: un área de 30 hectáreas, zona A, que se situará dentro del área portuaria propia. Tendrá una zona B, 125 hectáreas, que se situará en los terrenos industriales gestionados por la empresa que en este momento hace la gestión de esos mismos terrenos industriales anexos a la plataforma industrial y portuaria de Sines.

La zona de actividades logísticas de Sines se integra en un plan nacional, en el sistema logístico nacional, que comprende 5 plataformas de ejecución prioritaria, entre otras con menos prioridad.

Tenemos pues, como última vertiente de los desarrollos que en este momento se verifican en el puerto de Sines y en la región de Sines, los accesos por carretera y ferroviarios.

El esquema actual nos da pues el puerto de Sines en su configuración actual.

En la terminal *multipurpose* existe, más allá del movimiento de carbón, un finger construido hace cerca de tres años en el que, además de lo que se pretendió con esa construcción, la expansión de la capacidad de la recepción de carbón, se utiliza también la parte trasera de este finger para el movimiento de otras cargas. En este momento ya

se han firmado contratos para el movimiento de cimientos, además del movimiento regular de maderas, estructuras metálicas y otros productos.

Normalmente se hace relación a que los nuevos desarrollos en el puerto de Sines se destinan prioritariamente a tres Shipment. Por lo tanto la nueva terminal de contenedores se destina prioritariamente a tres Shipment. No dando importancia a qué Shipment tendrá el puerto de Sines, nos gustaría apuntar que será importante no desdeñar la trascendencia del puerto de Sines en la prestación de servicios a la región sur de Portugal, Alentejo, Algarve, región de Andalucía y, en el fondo, a todo un conjunto de regiones donde se insere este espacio del Suroeste europeo.

#### **ABRAHAM PERALTA, Director de la División de Automóviles de Transfesa.**

Solo como recordatorio, evocar que, según todos los datos, el intercambio transpirenaico se doblará de aquí al año 2010. Es evidente que ninguno de los medios actuales puede afrontar este crecimiento, puesto que la carretera tendría que absorber, aproximadamente, unos 110 millones de toneladas y el ferrocarril unos 15 millones de toneladas anuales. Con los medios actuales la carretera, podemos decir, que tiene unas conexiones fronterizas adecuadas a la demanda actual pero, por contra, se encuentra con unos enlaces fronterizos centrales difíciles de analizar, una gran aglomeración de tráfico en las autopistas (para todos es evidente, no solamente en Alemania o en Francia sino también en España), y tiene una serie de puntos negros como es el Valle de Ron, especialmente en la zona de Lyon, la zona comprendida entre Nimes y Narbona, el núcleo de Barcelona y, no a muy largo plazo, el eje de Burdeos.

El ferrocarril tampoco está mucho mejor, a pesar de que nuestro grupo es, evidentemente, ferroviario. Efectivamente, el ferrocarril está perfectamente adecuado para los grandes volúmenes y las grandes distancias, eso es evidente, pero tiene también sus puntos negativos: tiene en la Península Ibérica un diferente ancho de vía que hace necesario un trasbordo o un cambio de ejes, unas técnicas especiales; también los corredores del ferrocarril están saturados, el eje Alemania-España por la frontera de Port-bou/Cervera, Gerona, es un corredor ya muy saturado y, además, tiene otro problema añadido y es que la frontera, las instalaciones (bien de trasbordo, bien de cambio de ejes, bien de tráfico combinado) tienen difícil ampliación puesto que son zonas bastantes metidas entre montañas y bastante difíciles de ampliar, sobre todo la zona de Port-bou/Cervera.

Ante esto, es evidente que el ferrocarril parece que está mejor posicionado que la carretera para aceptar el reto de crecimiento, pero para ello con las estructuras actuales no nos sirve. Tenemos que buscar otras alternativas y aquí, durante toda la jornada y supongo que se hablará también mañana, pues se está hablando de la conexión ferroviaria a través del Pirineo Central, bien por Somport, bien por Canfranc, bien por el Vignemale.

Esta claro que el abrir una nueva vía, bueno, soluciona tal vez el quitar tráfico en las otras vías, que funcionen algo mejor y que puedan tener capacidad de absorción de ese incremento. Pero con esa nueva vía solamente no es suficiente. Necesitamos un desarrollo del tráfico multimodal porque el ferrocarril, él solo, ni la carretera, ella sola puede absorber ese crecimiento. Para ello, hay que desarrollar el tráfico multimodal utilizando el ferrocarril para las grandes distancias y volúmenes, y la carretera para la distribución capilar. Para ello es necesario el desarrollo de infraestructuras en España: plataformas logísticas multimodales como las que se están desarrollando en Zaragoza, ya que es un

punto estratégico, equidistante de las fronteras actuales y muy bien situada para el futuro paso del Pirineo Central. Existen dos proyectos ya: uno es la plataforma logística de Zaragoza y otro proyecto que está desarrollando nuestro grupo, que es Ubicar, es una plataforma logística especializada en el tráfico y tratamiento del vehículo montado, que es la actividad más importante dentro de nuestro grupo. Este proyecto, aunque sea específico para el sector del automóvil, es extrapolable a cualquier otro tipo de mercancía porque el automóvil tiene muchísimo valor añadido, pero hay otras mercancías que también tienen las mismas características que el automóvil.

Este centro lo hemos situado en una localidad de Zaragoza que se llama Zuera, está situado a 20 Km. de Zaragoza, tiene un área disponible de 53 hectáreas con posibilidades de hasta las 200 hectáreas, tiene una conexión ferroviaria, actualmente bastante buena, entre la frontera de Port-bou/Cervera a través de la vía de Lérida que es una vía que prácticamente se utiliza casi solamente para mercancías y una conexión con la carretera, con la autopista de Huesca, bastante próxima, a 500 m.

¿Por qué Zuera? Pues porque es Zaragoza, Zuera porque tiene una infraestructura ferroviaria bastante importante; es una estación que ya existía; está muy bien comunicada; es una vía preferente de mercancías; tiene unas grandes posibilidades de ampliación; y tiene la posibilidad, como decíamos, de utilizar la nueva ruta transpirenaica a través del túnel central a través del Pirineo Aragonés.

¿Por qué estas plataformas logísticas y por qué esta idea?

El sistema que nosotros planteamos con Zuera, con la plataforma logística, es evitar movimientos, tráfico de carretera, a veces, de ferrocarril, utilizando un sistema de consolidación en el centro de Ubicar en Zaragoza y, desde ahí, distribuir a los centros de distribución que se encuentran en el interior de la Península Ibérica, una vez que los vehículos o las mercancías están ya vendidas. Este mismo sistema se puede utilizar en el sentido contrario, es decir, desde las factorías españolas podemos consolidar en el centro de Zuera y desde ahí formar cargas uniformes con destino a los distintos países europeos.

La operativa, en principio, de Zuera está básicamente pensada en ferrocarril, en recepción de vagones o en vehículos multidestinos y, a partir de ese momento, en este centro se reclasifican los vehículos para la Península Ibérica, se expiden los vehículos una vez ya asignados, una vez ya vendidos a los concesionarios, al Campax ferroviarias, bien por trenes multiclientes o bien por carretera, los vehículos no asignados se quedan en ese centro hasta que esos vehículos se vendan, esas mercancías se vendan, y lógicamente ese centro actuará también como centro o como iber-centro de distribución para la zona de influencia de Zaragoza que calculamos en un radio de 300 Km.

Como digo, puesto que es una plataforma multimodal, está totalmente abierta a que esa distribución se realice bien con trenes completos multiclientes o bien con unidades menores, que sería la carretera, directamente a los centros de distribución interiores en España o directamente a los concesionarios. Evidentemente, si realizamos el transporte por ferrocarril hasta los centros interiores hay que utilizar unos medios de transporte, unas unidades mucho menores de transporte, como es la carretera, para su entrega a concesionarios.

Esto nos permite que, en origen, en los puntos de origen, en las cadenas de producción, se puede cargar directamente la mercancía puesto que hay un punto único de destino que es la Península Ibérica. El cliente no tiene que tener ningún espacio para stock en sus factorías ni en sus fábricas; puede cargar directamente sabiendo que la mercancía, de un modo u otro, se ha vendido en la Península Ibérica. Hay una reducción de plazo para acometer cargas, puesto que solamente tienen un solo destino, no hay

cuatro o cinco destinos como ocurre actualmente; se pueden formar trenes completos; se pueden mezclar desde el centro vehículos distintos o mercancías de distintas marcas o distintos productos con un destino común, eso fiabiliza los plazos de entrega, lógicamente reduce el plazo de entrega a los concesionarios o a nuestros clientes y, básicamente, mejora la productividad.

Para terminar, como conclusiones, podemos decir que, efectivamente, va a haber un gran crecimiento del tráfico transpirenaico, que hay una gran dificultad de absorción de ese incremento con las estructuras actuales, que es evidente que debemos mejorar las infraestructuras fronterizas, bien ampliando las actuales o bien con nuevas vías de entrada, que al mismo tiempo ninguno de los medios actuales puede absorber ese incremento y que es necesario cooperar entre ambos medios para acaparar ese incremento y punto básico, en nuestra opinión, es la implantación en el interior de infraestructuras de apoyo a los medios de transporte.

### **SEÑOR ENRIQUE ORTIZ SERENA, Vicepresidente de la Confederación de Transporte de Mercancías, CETM**

Desde mi punto de vista, el Libro Blanco es el reflejo de una clara política de la Unión Europea encaminada a incentivar la utilización de otros modos de transporte en detrimento de la carretera, no va a ser tarea fácil por parte de los políticos de Europa puesto que, de alguna manera, lo que la sociedad demanda, está claro, es el servicio del transporte por carretera. En el paso fronterizo el 95% del tráfico de mercancías que se realiza entre los Pirineos está hecho por carretera, y exclusivamente el 5% en ferrocarril.

Por tanto, yo creo que en ningún momento el Libro Blanco se ha detenido en saber qué es lo que piensan, lo que quieren y lo que exigen los usuarios del transporte, sino que sencillamente se han lanzado al vacío haciendo unas propuestas y que desde este momento, y deseo, tengan el mayor de los fracasos.

Se desprende un mensaje clarísimo, que ellos denominan el reequilibrio entre los modos de transporte», o sea, dicho de otras palabras, ante la imposibilidad de hacer más rápidos otros modos, pretenden hacer más lenta la carretera y continuamente lanzan mensajes contra la carretera desde Bruselas. Prueba de ello son algunos de estos mensajes, por ejemplo la modificación del 3820 que está ya en estudio; la implantación de la directiva sobre tiempos de conducción y descanso, directiva tan controvertida, en que de alguna manera en los principios básicos de esta directiva hablan de discriminar, de desarmonizar, de no discriminar, de no desarmonizar y, precisamente, la mayoría de los países deciden dejar más de un 50% de los conductores que afecta a esta directiva, es decir, los conductores llamémosle autónomos o empresarios por cuenta propia. Entonces, no entendemos que estas medidas políticas vayan a mejorar en absoluto la situación del transporte y, evidentemente, se ve que son flechas, lanzas que continuamente envían contra el transporte por carretera.

Evidentemente, en el tema de la directiva de los tiempos de trabajo, y hay aquí una gran representación francesa, no es más que un gol que ha metido Francia por toda la escuadra al resto de Europa trasladando y transportando el contrato de progreso que tanto les afecta a ellos, que no les ha afectado al resto de Europa y que ahora, lógicamente, les va a afectar.

Entonces, como digo, nuestra problemática es importante pero, evidentemente, trataremos de defendernos; si no son pocos los problemas que nos llegan desde Bruselas,

tenemos luego los problemas que implanta nuestro Gobierno. A partir del día 1 de enero tenemos un nuevo canon de coincidencia que, algunos recordarán, los más viejos de este lugar, que el 4% en los años 70 era para, de alguna manera, sufragar o amortizar déficits de RENFE y, a partir del día 1 de enero, curiosamente, el transporte por carretera va a sufragar o va a poder pagar los déficits de la Sanidad. Pasado mañana me imagino que serán pues los déficits de Educación de este país, será a lo mejor el problema de las Fuerzas Armadas o será cualquier otra solución pero, evidentemente, lo que no podemos permitir, desde el punto de vista de los transportistas, es que un Gobierno tenga la puerta abierta con los carburantes de fiscalizar para cuadrar caja o para tapan agujeros. Lógicamente, los transportistas por carretera estaremos siempre en contra de esas decisiones. Y no es un problema de la cantidad; en definitiva son cuatro pesetas más lo que las comunidades autónomas quieran implantar que puede llegar hasta un máximo de ocho, además en un momento en que, como el petróleo está barato, el gasóleo lo tenemos muchísimos más barato.

Podía estar hablando de muchísimos ataques que se nos hacen desde... tanto desde Bruselas como de nuestro propio Gobierno, uno de ellos, que no podría pasarlo por alto, es el tema de las restricciones. Evidentemente, yo creo que, y soy consciente, además, de que el ferrocarril y la carretera son dos modos que tienen que complementarse absolutamente clarísimo, o sea, nos complementamos y hay una serie de tráfico en lo que se llama el tráfico intermodal que es totalmente complementario pero, entiendo, que tenemos que trabajar y tenemos que luchar con las mismas armas. Y, evidentemente, la carretera no lucha con las mismas armas que lucha el ferrocarril.

El problema de las restricciones: están haciendo inviable, prácticamente, el transporte por carretera y en eso nuestros queridos vecinos los franceses ponen, tanto a los portugueses como a los españoles, una auténtica barrera para el desarrollo de nuestra actividad en todos los países de Europa.

Nosotros, como todos saben, a partir del día 1 de enero, y digo nosotros como españoles, asumimos la Presidencia de la Unión Europea y, evidentemente, vamos a hacer llegar a nuestro Ministerio que una de las prioridades, de las prioridades de esa presidencia de los próximos semestres del año 2002, sea buscar, consensuar o eliminar, o hacer algo respecto al tema de restricciones puesto que, como digo, yo creo que es uno de los problemas mayores que tenemos.

Se nos ha acusado hoy, a lo largo de todo el día, de que congestionamos las carreteras. No acabo de entenderlo salvo que se vea desde un prisma o desde una óptica como la que se está viendo de un ataque directo a la carretera.

En este país exclusivamente un 5% de nuestra superficie está cubierto por carreteras. No es un problema, se decía por parte del Ministerio de Fomento, no es un problema de que hay muchos camiones, es un problema de que hay pocas carreteras. Estamos en Zaragoza y el que conozca esta ciudad sabe que hacia el Norte, por la A-68, no hay ningún problema de congestión: hay una autopista en la cual va uno solo; hacia Cataluña por la A-2 va uno solo, hacia Madrid por la Nacional II va uno solo. Aquí el problema está cuando se dice que hay que ir a Valencia y a Teruel o hay que ir a Castellón por la Nacional 234.

Por tanto, no es un problema de exceso de camiones en las carreteras sino que es un problema de infraestructuras. Y, prueba de ello, además, es lo más reciente, los que bajaban hace cuatro días, imagino, desde el Pirineo aquí a Zaragoza, el camino Huesca-Zaragoza, hasta hace cuatro días no se podía recorrer porque había muchísimos camiones, desde el día 1 de enero, aún todavía no hace un año, tenemos una autovía y ya no hay camiones, ya no hay camiones, los camiones ya no molestan en la autovía entre

Zaragoza y Huesca. Evidentemente, siguen molestando, siguen molestando pero hay una autovía, hay más camiones que había antes pero, sin embargo, la infraestructura se ha hecho mayor.

Los mayores atascos, los mayores problemas están, lógicamente, en las entradas a las ciudades. No hay que ir más que a Madrid: todos los días, al punto de la mañana, como me imagino que en la mayoría de las ciudades europeas, se colapsan, no hay camiones, son turismos. Los colapsos de las carreteras, que se nos acusa a los transportistas, se producen cuando hay una Semana Santa, cuando hay tres días de fiesta, cuando hay una «operación salida de vacaciones», el día 1 de julio o el día 1 de agosto, y entonces las carreteras es cuando están colapsadas que, precisamente, es cuando se prohíbe la circulación de los camiones. Si ha habido todos los países que han afrontado restricciones a la circulación de camiones, espero que haya algún país que sea lo suficientemente valiente como para que un día de estos imponga restricciones a los turismos.

Evidentemente, creo que tenemos el mismo derecho que si nosotros no podemos circular los domingos, haya un día a la semana que no puedan circular los turismos. Aunque parezca una paradoja y parezca una utopía, debería de ser así puesto que, evidentemente, tenemos los mismos derechos. Además, nosotros para trabajar y para generar riqueza y los turismos, en muchos casos, para pasearse. Nadie se mete con los turismos. Aquí el camión es el único que contamina, el que se le imponen tasas, el que se le imponen restricciones, etc., etc., etc., pero nadie se preocupa de que todas las mañanas miles y miles, millones y millones de turismos, con una persona en cada coche, se paseen por las carreteras de Europa.

En el Libro Blanco, hablando de infraestructuras, se reconoce un retraso de la realización de algunas infraestructuras y, además, proponen soluciones innovadoras. Y digo innovadoras *entre comillas*, que son propias de un Premio Nobel de Economía. Nada menos que lo que hacen es, pues de alguna manera, considerar acertadísimo los sistemas, que hoy se han expuesto, el suizo, el austriaco, la euroviñeta de los Países Bajos, Alemania en el 2003 impone ya la tasa por el uso de las autopistas, Inglaterra que también está pensando en ponerla. Entonces, me parece perfecto, o sea, pagaremos mayores tasas. Con mayores tasas parece que se contamina menos y entonces ya podremos seguir contaminando, podremos seguir circulando y, evidentemente, esto no es así. Y las tasas que aportamos en los transportes, los vehículos de transportes, deberán de ser, evidentemente, para mejorar las infraestructuras de las carreteras y no, y no, como se hablaba hoy en el ejemplo suizo, para mejorar otros modos.

Yo, entiendo que me parece ridículo seguir hablando de tasas cuando aquí hay ya muchos estudios de que la fiscalidad que aporta el transporte, o sea, el importe que aporta por fiscalidad por los carburantes cubre perfectamente lo que es el mantenimiento de la red de carreteras, por lo menos en nuestro país.

Yo creo que, simplemente, hacer una pequeña mención sobre el túnel del Somport o del túnel que se va a abrir, espero, en cualquier momento. Yo hago una propuesta que a algunos les parecerá descabellada. Para mí ese túnel nace pequeño, yo lo he recorrido, yo lo he recorrido de punta a punta hace tres años y, evidentemente, nace pequeño puesto que es un túnel de una única dirección en ambos sentidos y donde ya se están planteando, con mucha razón posiblemente, las grandes cabezas pensantes la prohibición del circular mercancías.

**DANIEL VIDAL, Director Delegado del Flete de la SNCF de Midi-Pyrénées.**

¿De qué manera la SNCF participa en la puesta en obra de las orientaciones europeas? En el marco de nuestro desarrollo en los próximos años, tenemos por objetivo duplicar nuestro tráfico de aquí a 2010 y, por tanto, pasar de 50 mil millones de toneladas kilométricas transportadas a 100 mil millones de TK. Este desarrollo se apoyará, en gran parte, en el desarrollo del tráfico internacional y, en particular, en el crecimiento del transporte combinado ya tenemos en mente su triplicación en los próximos 10 años. Es necesario saber que más del 50% de las mercancías transportadas por la SNCF pertenecen al tráfico internacional. Está claro que este tráfico internacional es el mercado que más se va a desarrollar en los próximos años y, en particular, con respecto a los intercambios entre Europa y la Península Ibérica. Si el 50% de nuestro tráfico es internacional, esto también quiere decir que nuestros clientes son europeos o son internacionales, ya sean los fabricantes de automóviles, ya sean los industriales de la siderurgia, los químicos o los usuarios del transporte combinado. Por tanto, es importante que nuestra sociedad se organice con el objetivo de poder responder a las licitaciones internacionales de transporte y de logística emitidas por estas empresas. Y para esto, tenemos como objetivo convertirnos en un operador logístico europeo. Para esto nos vemos obligados a crear filiales en diversos países europeos con el objeto de captar mejor las necesidades de nuestros clientes y esto en coordinación con nuestros colegas del resto de las redes, RENFE en particular. En algunos casos más específicos, para responder a las demandas en ciertos mercados, nos vemos obligados a crear algunas filiales muy adaptadas; en particular, por ejemplo, en noviembre de este año, hemos creado con RENFE, Transfesa y TMF, una filial llamada Agrifersa que tendrá como misión comercializar el transporte de los cereales y fertilizantes entre Francia y España, lo que resulta manifiestamente un esfuerzo muy claro de una red y de redes ferroviarias para desarrollar los transportes intereuropeos y, en particular, Francia-España. Por supuesto, este tipo de filial puede adaptarse y puede desarrollarse en otros transportes, y es lo que intentamos.

Desde un punto de vista más práctico, hemos establecido con RENFE unos organismos que llamamos «el Moum y el Gótico», que tienen por objeto en los puntos fronterizos Hendaya-Irún y Cerbère-Port-bou el hacer más fluidos los tráficos franco-españoles.

Finalmente, si hemos decidido elegir duplicar nuestro tráfico transportado en 10 años, nos hacen falta los medios. Y, por tanto, el flete SNCF ha pedido 600 nuevas locomotoras para permitir el desarrollo de nuestros tráficos. Pero, para incrementar nuestro tráfico, también es necesario que dispongamos de infraestructuras ferroviarias con buen nivel de calidad. Es absolutamente necesario mejorar nuestras infraestructuras y, en particular, las infraestructuras entre Francia y España; en efecto, tal y como ya se ha dicho, el cambio de ancho de vía es un gran obstáculo al desarrollo de nuestros tráficos.

Las inversiones previstas en los diversos contratos de planos y por región, tienen por objetivo mejorar estos flujos y estos intercambios internacionales. A modo de recordatorio, citaría la duplicación de las capacidades de los puntos fronterizos Hendaye-Irún y Cerbère-Port-bou, la creación de la línea con ancho de vía UIC entre Perpignan y Barcelona, la supresión del *tapón* de Burdeos del que alguien ha hablado antes, el reto es 2010.

Hablaba también del modelo B entre Toulouse y París que permitirá el desarrollo de los transportes combinados y, por supuesto, el contorno de Lyon. También se puede hablar del desarrollo de los ejes con anchos variables que tienen la ventaja de poder salir

de Francia con un ancho de vía francés y cambiar de ancho de vía en la frontera y acceder a la red, a las diversas ramificaciones españolas. Esta técnica tiene una ventaja y es que sólo tarda 15 minutos, según los especialistas, en pasar la frontera y tiene otra ventaja que es la de que no necesita inversiones de infraestructuras; tiene un inconveniente y es que los vagones son mucho más caros.

Si se persiguen estas orientaciones y, por tanto, si se desarrollan tal y como anteriormente se acaba de comentar y si se encadenan tal y como deseamos, está claro que esto nos permitirá mejorar nuestro volumen de transportes. Por otra parte, desarrollamos en Francia unos itinerarios con prioridad flete y, a continuación, en estos itinerarios con prioridad flete, también intentamos trazar rutas más favorables para nuestros clientes con el objeto de ofrecer unos servicios de mejor calidad. Nos damos cuenta de que el conjunto de estas disposiciones nos permitirá con seguridad el garantizar el desarrollo del tráfico hasta, más o menos, 2015-2020; pero, por supuesto, más allá si las proyecciones que hoy nos han ofrecido se comprueban y se confirman, es evidente que será necesario poder disponer, para franquear el Pirineo, de una nueva herramienta ferroviaria, por tanto, un nuevo franqueo del Pirineo.

Un elemento esencial de nuestro desarrollo, para el ferroviario y para cualquier modo de transporte, son nuestros costes de transporte. Es preciso saber que, en Francia, contamos con una cifra a menudo rebatida porque cada uno cuenta las cifras y las toneladas a su manera; nosotros contamos con un 25% de la parte de mercado en tráfico ferroviario, en toneladas kilométricas para los transportes de más de 150 Km. Consideramos que por debajo de los 150 Km. el tráfico ferroviario es apropiado para los puntos de mercado. Lo que quiere decir que tenemos una buena implantación en nuestro territorio y que nuestros clientes confían en nosotros. Está claro que las orientaciones enunciadas en el Libro Blanco Europeo, que prevé como conclusión la internalización de los costes externos, nos son muy favorables y esperamos con inquietud verlos transcritos en las Directivas de Estado, en las reglamentaciones de los Estados y esperamos verlos transcritos rápidamente porque estas orientaciones tendrían por objeto favorecer y disminuir o aumentar el coste de transporte por carretera y, por tanto, volver a colocar al ferroviario en el mercado.

En cuanto al tráfico franco-español, les recuerdo así que la parte del mercado en Francia es de un 25%, pero que la parte del mercado ferroviario en España es del orden de un 7-8%. Así que, nos parece necesario para desarrollar el transporte ferroviario entre España y el resto de Europa permitir a las empresas españolas tener un mejor acceso a los transportes ferroviarios mediante la creación de instalaciones de terminales de ramificaciones. En Francia, el 85% del tráfico ferroviario está compuesto por una instalación de terminal de ramificación hacia otra instalación terminal de ramificaciones. El núcleo del ferroviario, a pesar de esto, es éste; además del combinado y del transporte de automóviles, no lo dudo.

Por tanto, concluiría diciendo que la SNCF, en sus decisiones, está haciendo todo lo posible para incrementar el transporte ferroviario teniendo unos objetivos claros de duplicación de tráfico de aquí a 2010, poniendo en marcha unos medios para asegurar estos nuevos tráficos, es decir, comprando locomotoras y poniendo en marcha unas organizaciones de producción mediante unos itinerarios destinados al flete y unas rutas mejoradas para el flete. Es evidente que deseamos que continúe la política europea de desaturación de las redes ferroviarias y de internalización de los costes externos y que se desarrolle con el objeto de que la renovación del ferrocarril se haga realidad y esto, por supuesto, respetando totalmente la complementariedad de los modos.

Gracias.

## **MESA REDONDA-COLOQUIO: LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE EN EL SUROESTE EUROPEO. LA OFERTA**

**JEAN HOURCADE**, Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión Europea.

El caso de la Península Ibérica es un caso singular en Europa debido a la existencia de unas ciertas dificultades de tipo geográfico, en primer lugar, España y Portugal forman una Península, por tanto rodeada de mar y la parte por la que puede comunicarse con Europa es una sierra.

Por otra parte, una vez pasada la frontera, la frontera Hendaya, Irún por ejemplo, hace falta pasar los montes Cantábricos, las montañas vascas, etc. y que esto constituye y resulta un obstáculo bastante importante.

Durante años, por tanto, se puede decir que aunque la Península Ibérica, desde el punto de vista de la logística, viviera de una manera casi autónoma, y que la mayoría de los intercambios se hicieran por mar, estábamos en un 90% hace 25-30 años y ahora tenemos todavía un 40% por mar pero, es cierto que, cuando llegó el ferrocarril, un moderno medio de transporte, una de las preocupaciones de los responsables era permeabilizar la frontera, la barrera pirenaica.

Efectivamente, se trataba de querer aumentar la oferta. En base a esto, existía lo que yo llamo el «pecado original». El «pecado original» fue la decisión del 31, la real orden del 31 de diciembre de 1844 que fijó en 6 pies castellanos, diferente a un metro 435, que era, por lo general, la medida en el resto de Europa, el ancho de vía y se puede decir que las consecuencias todavía se observan; a modo de ejemplo voy a tomar 3 cifras. Los intercambios, como se vio ayer, entre la Península Ibérica y el resto de Europa, por vía ferroviaria representan, apenas, un 5%; entre Francia y Alemania, donde no existe el problema de interoperabilidad, se alcanza un 15%; y entre Francia e Italia, la parte de mercado del ferrocarril es de un 35%.

Creo que lo que llamo el «pecado original» marca profundamente, si quieren, el mundo moderno y las consecuencias fueron polarizar la oferta ferroviaria a través de los itinerarios costeros. Pero también se puede decir que las dificultades de tipo montañoso hicieron que la oferta de las autopistas también se polarizada a lo largo de las costas.

Así que la oferta, si quieren, en 1864 empezó, con respecto al ferroviario, a hacerse del lado atlántico.

A continuación, catorce años después, se inició una relación a través de la costa catalana pero siempre con este problema del ancho de vía y luego hubo que esperar a 1928 y 1929 para tratar de permeabilizar la barrera pirenaica pero bien es sabido que, finalmente, ambas nuevas ofertas, si quieren, no tuvieron, ni para los viajeros ni para el flete, el éxito esperado. Pudiendo deberse a que no había los suficientes intercambios entre los territorios.

Los cambios que se pueden constatar desde los 30 últimos años son, en primer lugar, la disminución del tráfico marítimo y, en segundo lugar, dominación aplastante de la carretera, principalmente a través de los dos itinerarios costeros.

Todo esto son evidencias pero es cierto que la consecuencia de todo esto es polarizar finalmente el tráfico a través de dos o tres ejes a nivel europeo. En el mundo moderno en la actualidad se retoman de nuevo las mismas ideas que hasta la fecha. Es decir, que en los 14 proyectos de Essen se ha retenido el proyecto número 3 que resurge del lado catalán, esto está en vías de realización, con un paso por el Perthus, y del lado del País Vasco, pero surgió la idea de permeabilizar y esto es un trabajo permanente de la Comunidad de Trabajo del Pirineo, de decir que hace falta para la Península Ibérica

tanto a nivel regional, interregional, como a nivel europeo, una oferta que sea más diversificada, que el pasano se vea reducido hacia el resto de Europa por dos puntos fronterizos; de aquí viene la idea de la travesía central del Pirineo.

Por tanto, es una oferta que empieza a estar muy presente en las mentes en un ámbito técnico y político. En el ámbito político, hablando a nivel de Europa, el primer paso que se ha dado es decir y proponer a nivel europeo que una nueva travesía ferroviaria de gran capacidad se proponga como proyecto prioritario.

Esto quiere decir que, en primer lugar, que aparece en la lista del Libro Blanco; en segundo lugar, hemos entrado en un proceso, que es el proceso democrático dentro de Europa, que quiere que a nivel del Parlamento Europeo haya un ponente que realice un informe sobre estas propuestas. En lo que respecta al Libro Blanco, el ponente es un español, Juan de Dios Izquierdo Collado, y en lo que respecta a los esquemas europeos es un diputado británico, así pues, hemos entrado en un proceso en el que este tema se tratará en el Parlamento Europeo. También se tratará a nivel del Consejo de Ministros; hubo una primera reunión preparatoria en Bruselas para los llamados «agregados de transporte», son los representantes de cada país que delegan, en el ámbito de la Unión Europea, en unos especialistas del transporte que trabajan en nombre de su embajador para la Unión Europea.

Por tanto, hay unas primeras reuniones y lo que la Comisión espera es que la propuesta de la Comisión sea, efectivamente, adoptada. También saben que para intentar tener un peso significativo y principalmente en el ámbito de estos proyectos, la Comisión Europea propone que el porcentaje de participación se duplique. Esto alcanzaría un 20% del proyecto. Debo decir que entre este 20% existe una parte interesante y que es que, a nivel de los estudios, la participación puede alcanzar un 50% de los estudios y, a veces, en el pasado, a cerca de algunos proyectos el hecho de participar en un 50% de los estudios en unos proyectos que quizá no aparecían siempre maduros, siempre desarrollados, si quieren, esto pudo tener un efecto decisivo de palanca.

Éstas son las posibilidades que puede proponer Europa. La oferta puede modificarse en dos sentidos. En primer lugar, las autopistas del mar; se considera que, a nivel de Europa, no es una posibilidad siempre evidente; en la Península Ibérica habrá que encontrar, efectivamente, los segmentos de mercado que permitan proponer unas rutas del mar. En algunos casos puede haber unos itinerarios de autopistas del mar que pueden ser muy interesantes porque acortan, si quieren, las distancias, acortan las distancias entre España e Italia; me parece, interesante intentar encontrar unas autopistas del mar y, por ejemplo, entre la Península Ibérica y Gran Bretaña.

Las llamadas autopistas del mar es un concepto que todavía no está muy bien definido. Pero la idea es agrupar sobre una o dos relaciones marítimas unos transportes de camiones o de contenedores. Pero, en efecto, es la idea de agrupar y lo que deseamos es que, de la misma manera que en los esquemas directivos europeos, cierto número de itinerarios aparezcan en los mapas y que, eventualmente, se definan nuevos ejes de transporte marítimo.

Por tanto, el último punto que quisiera añadir es el que concierne a los esquemas directivos europeos. Está claro, si quieren, que a nivel europeo la pertenencia de un itinerario, de un corredor, a un esquema directivo europeo, es un plus a nivel de Europa. Es un plus para el proyecto porque está claro que este proyecto puede soportarse a nivel financiero por Europa, aunque en un 10-20% quizá el efecto de palanca no sea suficiente. Pero creo que es importante, si quieren, para conseguir un reconocimiento por parte de los otros estados miembros, que un itinerario figure en los esquemas directivos europeos. Por tanto, en lo que respecta a los esquemas directivos europeos, habrá una

primera fase que consista en aprobar, por parte del Parlamento y del Consejo, las propuestas de la Comisión sobre el problema de la travesía central del Pirineo y también el de la interoperabilidad de la red ibérica de trenes de gran velocidad.

Pero en un segundo lugar, lo que hay que saber es que va a prepararse para el período 94-95, una revisión de los esquemas directivos europeos y esta será la ocasión, si efectivamente sigue adelante el proyecto de una travesía ferroviaria de gran capacidad a través del Pirineo, si quieren, de avanzar; seguramente esta será la ocasión para definir no solamente el proyecto de travesía en sí misma sino los itinerarios asociados a nivel europeo que permitan garantizar una continuidad, ser efectivamente unos elementos de un sistema de red transeuropea asociados a esta travesía.

La oferta será una oferta terrestre esencialmente basada en las líneas ferroviarias de gran velocidad que se vayan a llevar a cabo en las costas; esto será una travesía central con unos itinerarios asociados y esto serán también las autopistas del mar.

### **JOÃO ANTONIO VILLARONTE, Director General de Operaciones de RENFE.**

RENFE es un operador de viajeros y de mercancías, así pues aportaré la visión general de la oferta desde el lado del operador ferroviario.

En RENFE existen dos unidades de negocio dedicadas a la mercancía, la unidad de cargas y la unidad de transporte combinado.

La unidad de cargas de vagones se refiere, tiene 4.000 personas, 306 locomotoras, 117 tractores, 13.000 vagones propios más 8.000. aproximadamente, vagones particulares, propietarios de distintas empresas, 400 trenes diarios, se hace carga y descarga en 370 estaciones, 18 millones de toneladas al año, aproximadamente, y 41.000 millones de pesetas al año de ingresos.

La unidad de negocio de transporte combinado está fundamentalmente dedicada a los contenedores, sus tráficos son 800.000 Teus y sus ingresos 21.000 millones de pesetas al año.

Los principales sectores de actividad de cargas son: siderúrgicos, combustibles, químicos, automoción, construcción y agroalimentarios. Y, de ellos, el tráfico internacional representa, aproximadamente, el 20% del total del tráfico, es decir, unos 3 millones y medio de toneladas año referidos a cargas. Y los países con los cuales se realiza este intercambio de importación y exportación son fundamentalmente: Francia, 59% de importación, 34 % de exportación; Alemania, 18 y 17 y Portugal, 11 y 33.

En cuanto a las estrategias de la unidad de negocio de cargas, fundamentalmente, se ha establecido un cambio radical en los últimos años en lo que se refiere a la relación con el cliente. Hemos establecido un Centro de Servicios al Cliente, con el cual lo fundamental es establecer un aumento de la información al cliente en tiempo real, que conozcan cada instante, a través de un interlocutor y en tiempo real, dónde está su mercancía, incluso puede consultarlo a través de Internet: lo que permite realizar la gestión de los medios también en tiempo real cuando los trenes se suprimen, respecto a la planificación, aproximadamente suele haber como un 15 o un 20% de modificaciones diarias respecto a trenes planificados respecto a trenes realizados. Es necesario un sistema que optimice ese 20% de trenes que no se realicen con un 20% de trenes nuevos que suelen aparecer.

Y, de todas estas estrategias, probablemente la más interesante sea la creación y desarrollo de sociedades participadas tanto a nivel nacional como internacional. Los operadores ferroviarios y por lo menos RENFE es muy consciente de que tenemos limita-

ciones importantes. Somos unos buenos tractoristas, somos unos buenos arrastradores de mercancías, sabemos traccionar muy bien y sabemos llevar muy bien trenes porque ese es nuestro oficio y el que nos han enseñado.

Sin embargo, no somos buenos logísticos y no somos buenos comerciales y lo reconocemos así. Para ello, precisamente existe un montón de empresas privadas y públicas que saben muy bien hacer la logística y saben muy bien hacer la parte comercial pero, probablemente, no saben mover un tren. Pero la asociación de ambas partes es un tema para nosotros trascendente que permite ofrecer al cliente una logística integral puerta a puerta aprovechando las fortalezas y debilidades de ambas partes. En este sentido estamos trabajando, tenemos bastantes, por lo menos ya una docena de sociedades mixtas de distinto tipo desde PULA y EA sociedades anónimas con entidades públicas y privadas, incluso con la SNCF, con los ferrocarriles franceses tenemos dos, hace un mes firmamos la última para el intercambio de tráfico de graneles, que se llama GRIFER y están dando unos fantásticos resultados porque el otro socio suele aportar siempre lo que te falta y, al final, lo importante es la satisfacción al cliente.

En cuanto a combinado existen tres sectores: el marítimo, el terrestre y el intracomunitario. Marítimo e intracomunitario son fundamentalmente de tráfico internacional y el terrestre es el tráfico interior de mercancías.

Entre los problemas que existen en el tráfico internacional encontramos, en primer lugar, el ancho de vía, el pecado original, aunque hoy en día existen, y cada vez más, numerosos métodos para reducir el problema del ancho de vía, no cabe duda de que: primero, esos métodos están referidos fundamentalmente a los viajeros, los sistemas y aunque también pueden utilizarse perfectamente para las mercancías, el precio del sistema comparado con el precio del vagón o el precio del tren de viajeros hace que sean siempre más utilizados por el lado de los viajeros, me refiero a los sistemas automáticos, el ancho de vía obliga siempre a una pérdida de tiempo importante y a un aumento de costes, son los elementos fundamentales. Como consecuencia de ese aumento de tiempo, evidentemente, la capacidad de los puntos fronterizos, Port-Bou e Irún, es menor de la que sería si no existiera este problema. Y, a pesar de que nosotros ya, en colaboración con los ferrocarriles franceses, hemos presentado una serie de proyectos para ambos cuellos de botella, Port-Bou e Irún, que permitirían duplicar su capacidad, estamos hablando de pasar de 5 millones de toneladas a 10 millones de toneladas. Eso significa que, evidentemente, son insuficientes esos dos puntos fronterizos, sobre todo con el cambio de ancho. Bien es cierto que hay un tercer punto fronterizo en proyecto y en marcha que es el túnel de Le Perthus, con el tramo Figueras-Perpiñán en tráfico internacional. La capacidad de este tramo es muy superior, al ser de ancho internacional, la previsión de tráfico inicial, pero como provisión de tráfico es de 4.200.000 toneladas año, pero, evidentemente, la capacidad es muy superior en doble vía a pesar de tenerse que compatibilizar con el tráfico de pasajeros, va a ser muy superior a ésta, con lo cual, digamos, ese punto fronterizo puede ser muy importante para un aumento.

Pero hay un tercer punto muy importante también y que no se marca, pero que, sin embargo, para nosotros es un problema muy serio, que es la longitud de los trenes. En España, tal y como está concebido el ferrocarril, y tal y como están concebidos los cruces, nuestros trenes tienen una longitud máxima de 400, 450 metros, mientras que los trenes franceses, por ejemplo, tienen una longitud de 700, 800, incluso más metros. Esto ocurre normalmente, porque el diseño de los cruces, al compatibilizar el tráfico de viajeros y mercancías por las mismas líneas, en su momento, no se hizo de forma adecuada para permitir estas longitudes de trenes. Eso significa que un tren francés que llega a nuestras fronteras se transforma en dos trenes españoles al cruzar la frontera y

viceversa. Con lo que supone de medios, con lo que supone de costes y con lo que supone de ocupación, evidentemente, de capacidad de vías. Ese es un sistema en el que nosotros hemos puesto en marcha un plan para organizar una serie de puntos estratégicos en las distintas líneas que permitan el cruce de trenes de 700 y 800 metros de longitud de tal manera que el aumento de capacidad es proporcional, lógicamente, a los surcos ocupados, pues aumenta, también de una manera tremenda en los puntos fronterizos siempre que las líneas que confluyan a ella aguas abajo permitan la circulación de este tipo de trenes.

Por último, me voy a referir muy brevemente al tema ya concreto de Aragón. Fundamentalmente el tráfico de Aragón es de cargas de mercancías pedida y recibida concretamente en Aragón, no en tráfico de paso que, lógicamente es muy superior, es importante, son 3,8 millones de toneladas en cargas año, recuerdo que el tráfico total de RENFE son 18 millones de toneladas. Los principales puntos en los cuales se realizan cargas: Samper, Grisén, Teruel y Arrabal. Y el transporte combinado del Centro Intermodal de Zaragoza que es el más importante que tenemos. Ahí tenemos una importante estación de tratamiento de trenes de cargas, que es la Almozara, que tiene 9.000 metros de vía y trata 70 metros, 70 trenes diarios y el Centro Intermodal tiene 5.000 metros de vía y 45 m<sup>2</sup> de plataforma hormigonada para contenedor.

Solamente marcar que Aragón tiene un magnífico futuro en el transporte de mercancías y, por una simple razón, porque va a tener capacidad, mucha capacidad. Porque va a tener vías libres y vías libres son capacidad, es decir, Aragón va a tener alta velocidad para viajeros separada de las mercancías dentro de muy poco, a finales del año que viene hasta Lérida y después enseguida hasta Barcelona, después hasta Huesca y después hasta Teruel. Luego, eso va a liberar líneas actuales que permitirá utilizarlas esencialmente para mercancías y eso da capacidad, capacidad que, a su vez, da fiabilidad, mayor longitud de trenes y mayor velocidad. Si a eso se une la situación estratégica de la región, que es privilegiada, lo que sí está claro es que las posibilidades futuras del transporte de mercancías por ferrocarril en Aragón, simplemente, ya con la liberación de las instalaciones que van a quedar liberadas como consecuencia de la Alta Velocidad será muy grande. Y, nada más, cumplo mis minutos, creo que puntualmente, Sr. Presidente. Muchas gracias a todos por su atención.

**RICARDO GARCÍA BECERRIL, Director Gerente de Plataforma Logística de Zaragoza, PlaZa, S.A.**

La historia nos ha enseñado en el pasado que las vías de comunicación y las infraestructuras de apoyo a la logística han tenido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía y también en el crecimiento de los pueblos, y tampoco, tampoco ahora es difícil imaginar que en un futuro próximo el ámbito del transporte de mercancías puede superar incluso al planeta Tierra para lo cual será necesario desarrollar nuevas infraestructuras que, en este momento, ni siquiera difícilmente somos capaces de imaginar.

Sin embargo, hay una cosa que no ha cambiado con el paso de los siglos, que es la necesidad de transportar mercancías desde la fuente de abastecimiento de la materia prima hasta los centros de transformación y, finalmente, hasta los centros de consumo o de usuarios. Pero lo que sí ha cambiado, es que esas necesidades de transporte de mercancías se han incrementado, se han requerido mayores volúmenes, menores tiempos de transporte, menores costos, mayor fiabilidad y, es precisamente, estas necesidades las

que han generado que la logística desarrolle nuevos métodos, nuevos sistemas y nuevas infraestructuras para hacer frente a esta demanda.

Pero, dejando por un momento el pasado y el futuro, y centrándonos en la actualidad para entender la logística o la actualidad desde un punto de vista de logística, podemos ver la influencia que ha tenido en estos últimos veinte años la actividad industrial sobre la actividad logística en la década de los 80, de los 80 a los 90, las industrias estaban preocupadas por la productividad, echaron mano de técnicas orientales estamos hablando del toyotismo, de los kaizen, del team-concert, del e-manufacturing, todas encaminadas a mejorar los sistemas productivos, los rendimientos dentro de las industrias, mientras tanto la logística se preocupaba principalmente de la gestión de almacenes y del transporte, era una logística adaptada, se preocupaba de las rotaciones dentro de los almacenes, de los controles de inventarios, de la optimización de cargas, de la optimización de las rutas, pero nada más.

En la década siguiente, en la de los 90 al año 2000, la situación cambió dentro de la industria, ésta empezó a preocuparse por sus costes internos, y echó mano de la externalización, es decir, las empresas comenzaron a centrarse en lo que ellos llamaban el «core business» y dejaban la fabricación de otros productos en manos de especialistas y comenzaron a aparecer estos proveedores llamados «just-in-time» o los «U-centres» que eran centros de secuenciación, como consecuencia la logística tuvo que hacer un esfuerzo porque apareció una nueva necesidad. Tuvo que desarrollarse una logística, de precisión, y cuya más marcada característica fue una época donde se desarrollaron muchísimo paquetes informáticos encaminados a gestionar estas necesidades de aprovisionamientos y gestión de materiales.

Y, finalmente, en la década en la que nos encontramos ahora, las industrias, o la actividad industrial, está marcada por una necesidad de supervivencia, competitividad y echa mano pues, de la globalización, ensanchando los mercados al máximo en el mundo, echa mano de Internet, reduciendo a un pañuelo la facilidad en negocios, y echa mano de la especialización, principalmente en el aspecto logístico porque la industria ha visto que ha hecho los deberes también en los años anteriores, que se ha dado cuenta de que los costes de producción superan, mejor dicho, los costes de producción son inferiores a los costes de distribución, y se vuelve hacia la logística como un elemento de competitividad y factor de reducción de costes, y trata de buscar especialización, especialmente en la logística, de manera que aparecen así para dar una respuesta a estas necesidades, los operadores logísticos dando respuestas integrales, aparecen las nuevas infraestructuras.

Permítanme darles un ejemplo real que he vivido en mi anterior asignación a dirigir este proyecto, en el cual podemos ver cuál es el objeto de una globalización sobre la industria y sobre la logística. En mi anterior asignación me encontré como director de operaciones internacionales, pues, una dispersión geográfica de centros de trabajo en casi toda Europa, Sudáfrica, Tailandia también. Y hay que entender a las empresas que muchas veces, cuando deciden abrir centros de trabajo, las razones, las 8 ó 10 razones que se barajan para justificar una localización concreta pues suelen ser: las ayudas del Estado, los costes de la mano de obra, la existencia de mano de obra, y aparece ya en quinto o sexto lugar, pues, la distancia a los mercados donde se van a llevar los productos manufacturados, o la distancia a las fuentes de suministro y, por lo tanto, si se hace un análisis del flujo de mercancías en una situación globalizada como es ésta, uno se encuentra con una serie de flujos de abastecimiento y distribución que no tienen ningún sentido, en el argot logístico esto se le suele llamar el «plato de espagueti».

Una situación como esta es a la cual se enfrentan los operadores logísticos para lo

cual están desarrollando estas nuevas infraestructuras para hacer frente a estas necesidades.

La sociedad Plataforma Logística de Zaragoza, promovida por el Gobierno con el objetivo de promover, desarrollar y materializar el proyecto de una nueva infraestructura, que va a ser la mayor de Europa. Una plataforma logística es, por definición, un espacio físico limitado, donde, dentro del cual se realizan unas actividades logísticas, donde se tienen unos servicios comunes de apoyo a esos operadores logísticos y, en general, tiene una gestión única que puede ser pública o privada.

Se tienen que dar unas mínimas condiciones para asegurar que una plataforma logística tenga éxito y para que exista ese potencial logístico. En este caso, las tres condiciones fundamentales para que exista un potencial logístico son: la situación geoestratégica, que exista una intermodalidad y, finalmente, un espacio donde realizar estas actividades.

En una situación geoestratégica la idea de centralidad y buena situación geográfica no es lo más importante. Zaragoza puede presumir de que, en un radio de 300 kilómetros, concentra más del 50 o alrededor del 50% de la población española, condición que no se repite en ningún otro sitio de la Península Ibérica. Pero, sin embargo, hay que ir un poquito más allá, hay que analizar la importancia demográfica, hay que analizar la actividad económica y hay que analizar la accesibilidad para definir una buena o mala situación geoestratégica. Desde el punto de vista de situación, de actividad económica y situación demográfica, podemos entender que Zaragoza y su área de influencia, que yo llamo el Valle Medio del Ebro, que lo es Navarra y también La Rioja, pues, tiene una población comparada con el total nacional, del 5% aproximadamente 2 millones de habitantes. Y, para esa población de 2 millones de habitantes, tenemos una serie de actividades económicas, indicadores económicos, como son las importaciones, exportaciones, el comercio exterior, el Producto Interno Bruto, el consumo industrial, que está muy ligado a la actividad logística, que nos están indicando, con esos porcentajes, que la economía del Valle Medio del Ebro, la economía de Aragón es un poquito mayor que la que le correspondería por su población, es decir, podemos concluir que tenemos una actividad económica dinámica y hay algo más, también sabemos, por estos indicadores que Aragón, o el Valle medio del Ebro, ocupa el quinto lugar en España, detrás de la Comunidad de Madrid, detrás de la Comunidad Catalana, del País Vasco y la Comunidad Valenciana en cuanto al desarrollo económico. Polos, que son los polos más importantes del desarrollo en España donde ya existe o está en desarrollo una plataforma logística.

Y, finalmente, la accesibilidad. Sabemos, perfectamente, de lo bien que Zaragoza, o Aragón, está comunicado por carretera y por ferrocarril, pero, sin embargo, en este proyecto el Gobierno de Aragón y, también, nosotros, la Sociedad Plaza hacemos una apuesta por el futuro. Porque entendemos que el futuro de nuestra plataforma está en el transporte de mercancías con Europa a través del Pirineo Central. Y entendemos que, más tarde o más temprano, las vías actuales se van a congestionar y va a ser necesario proceder a abrir nuevas vías por el Pirineo Central y, además, es que existe una teoría, que es la teoría de las penínsulas, que nos da un ejemplo y nos podemos fijar en penínsulas, además de la Ibérica, en Malasia, en Florida donde esta teoría nos dice que, en general, los accidentes geográficos, como los Pirineos u otros, hacen que o influyen decisivamente en el trazado inicial de las vías de comunicación, como ha pasado en la Península Ibérica, trazados polos extremos, pues bien, más tarde o más temprano, estos extremos se congestionan y es necesario, y la historia nos lo dice, que hay que abrir comunicaciones centrales. Y Zaragoza está ahí posicionada con esa apuesta hacia el

futuro porque sabe que esto va a ser una realidad, una realidad inmediata, con la próxima apertura del túnel de Somport, carretero, con la, a corto plazo, reapertura del túnel de Canfranc, con la llegada del ancho internacional a Zaragoza. Y, a más largo plazo, con la apertura de un túnel de baja cota, de gran capacidad de transporte de mercancías.

La intermodalidad significa que tengamos más de un medio, más de un medio de transporte de mercancías. En el caso de las cuatro posibles, descontando la quinta que podría ser el transporte por tubería, Zaragoza y la Plataforma Logística va a disponer del transporte aéreo, va a disponer de transporte por carretera y del transporte por ferrocarril, mencionamos el transporte marítimo porque aunque no tengamos puerto marítimo, no renunciamos y, de hecho, estamos trabajando con los principales puertos de la Península Ibérica, incluido Portugal para desarrollar terminales marítimas en nuestra plataforma logística. Hay que entender que el transporte marítimo tiene gran importancia, desde el punto de vista de transportes internacionales. Así pues, comparando la situación de Aragón con el resto de España, podemos destacar que es muy similar: preponderancia del transporte por carretera sobre el resto de transportes, la importancia del transporte marítimo sobre todo en los tráficos internacionales y, bueno, la escasa incidencia, en términos de volumen, de los transportes aéreos, porque no perdamos de vista una cosa: los aeropuertos, por ejemplo, solo en Madrid genera 155.000 puestos de trabajo por lo tanto los aeropuertos no tendrán influencia en cuanto a volumen, pero si lo tienen desde otros puntos de vista.

Finalmente, necesitamos un espacio físico, la logística necesita espacio donde poder realizar las actividades. En este caso, tenemos un espacio de 1.000 hectáreas que exige una disponibilidad mediante la permuta con sus propietarios, mediante la compra por negociación, mediante la expropiación si fuera necesario, que requiere una gestión que es el desarrollo de un proyecto para la ordenación territorial, para la urbanización de ese espacio, que requiere un estudio de costes para calcular el impacto en el precio final, competitivo para los empresarios, y que necesita una distribución final de ese suelo, pues, en áreas logísticas industriales, en el área intermodal, en los viales, en los servicios y en las zonas verdes. Por definición la plataforma logística tiene que tener unos límites, dentro de los cuales tendremos las 1.000 hectáreas, a estos límites hay que añadirles las comunicaciones por carreteras para hacer la Intermodal, las comunicaciones por ferrocarril, hay que añadirle los sistemas o instalaciones ferroviarias, de los cuales hay que destacar el que realmente contribuye a la plataforma, que es la zona intermodal, añadiremos los viales principales de comunicación de la plataforma con las vías de comunicación exteriores, añadiremos también los viales internos que permiten una buena circulación dentro de esa plataforma, las zonas verdes que enriquecen paisajísticamente ese proyecto y, finalmente, las grandes manzanas donde se sitúan las actividades logísticas industriales.

El Proyecto Plaza es una sociedad que está promovida, evidentemente, por el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, que tiene suscrito un capital social de 1.650 millones de pesetas y que tiene una participación, en este momento, mayoritaria de la D.G.A. con el 51,5%, el 12% el Ayuntamiento y luego están las dos entidades financieras más importantes de Aragón que es la Caja de Ahorros de la Inmaculada e Ibercaja con 18% cada una. El calendario de Plaza destacar dos aspectos: el más importante de ellos es, tal vez, que en junio del año 2002, iniciaremos nuestras obras de urbanización y cualquier empresa podrá instalarse e iniciar la construcción de sus almacenes o instalación industrial; y también destacar el esfuerzo tan importante que ha hecho el Gobierno de Aragón en su Consejería de Obras Públicas y, también, la Sociedad Plaza

para que un año y medio, apenas un año y medio de constituirse la sociedad, estemos en disposición de poder ofrecer los terrenos a nuestros potenciales clientes.

**CARLOS CABRERO MASSANÉS, Director General del Instituto Cerdá.  
Proyecto LOGIS 2010**

Es evidente que estamos asistiendo a una globalización de los canales de suministro y distribución, ya no son las empresas las que compiten si no las cadenas en las cuales forman parte estas empresas. En segundo lugar, está existiendo una integración vertical y horizontal de las organizaciones. Ya hace muy pocos años, 5 ó 10 años en sectores tradicionales, como podría ser por ejemplo el textil en España, cuando se hablaba de integración vertical hacia delante de los fabricantes.

Hoy en día los fabricantes se plantean como una salida y una supervivencia el hecho de su inclinación hacia delante, una fortísima competitividad, un incremento de la importancia del nivel de servicio, de cada vez más significativa, es evidente que el coste siendo un elemento crítico a la hora de escoger un encaminamiento u otro pero el nivel de servicios comienza a ser, ya desde hace cinco o seis años, una variable tremendamente significativa. Y también, unos requerimientos logísticos que, si por algo se caracterizan, es por el incremento de la complejidad. Un incremento de la complejidad que ha venido asociado también con una compresión de la variable tiempo, es decir, cada vez más, y aquí tenemos ejemplos no tan solo internacionales sino, por ejemplo, el caso de Zara que es capaz de circular productos desde el momento del diseño hasta la puesta en tienda entre 2 y 3 semanas. Esa tensión en la cadena que es típica en otros sectores, como por ejemplo, puede ser el de la electrónica, como puede ser el de la automoción, etcétera, se encuentra, por tanto, y comienza a introducirse en sectores mucho más tradicionales o mucho más retrasados en lo que podía ser su evolución logística.

El desarrollo de las tecnologías de la información, yo creo que también es un tema muy significativo. Hacia principios de los 90 cuando se hablaba de la gestión logística comenzaban a introducirse los grandes almacenes automatizados, mejoras en lo que era la gestión de flotas, etcétera, y la pregunta prácticamente común era si la gestión de la información sería o no capaz de seguir esa evolución logística. Prácticamente diez años después, se ha dado la vuelta a la tortilla, es decir, la pregunta es si la gestión física del material será capaz de dar la vuelta o de seguir a la velocidad que ha seguido la evolución de gestión de la información. Hoy en día tenemos la gran incógnita del comercio electrónico y uno de los grandes problemas a resolver, es lo que se denomina «la última milla».

Finalmente, hacer referencia a la creciente importancia de la logística inversa. Cada vez más, hace también unos años, prácticamente lo único que nos importaba como fabricante industrial o empresa de servicios era llevar el servicio o el producto hacia delante. Ahora, justamente, es ya la logística inversa un elemento absolutamente crítico. Bien sea por un tema medioambiental, ya sea por un tema bien, desde el punto de vista de la gestión de las devoluciones.

En definitiva, todo esto, y esta amalgama, ha llevado, pues, a una relocalización, a una gestión, a un repensamiento de lo que podrían ser los sistemas logísticos. Ha habido, evidentemente, una reducción de almacenes, una reubicación de lo que pueden ser las factorías, de los centros de distribución, ha habido una mayor tensión de la cadena de suministro y, en definitiva, un mayor equilibrio de ese nivel de servicio versus coste.

Cuando ya entramos en las infraestructuras logísticas, tenemos el mapa de tráfico

viario en Europa, y el ferroviario, prácticamente podríamos decir que es ligeramente similar, que, yo, me permitirán a veces calificarlo de crueles, es decir, esta es la realidad que tenemos por delante y es la realidad actual de lo que puede ser este mapa, de lo que es hoy en día del movimiento de mercancías y de vehículos pesados en Europa.

Bien, lo que podemos ver, por tanto, en primer lugar, es que la famosa banana que se llama «europea», que comenzaría, pues lo que es la zona sur de Inglaterra y que llegaría prácticamente en Milán, prácticamente cuando se compara con lo que es España es radicalmente diferente, luego, por tanto, también otra de las conclusiones que nos podemos llevar en esto es que, bueno, cuando estamos hablando de colapso del tráfico viario es evidente que en Europa existe, en España comienza a existir, ya lo podemos ver en algunos centros, como pueden ser las principales áreas metropolitanas españolas: Madrid, Barcelona, la zona del País Vasco, Zaragoza, etcétera, pero, lógicamente, todavía estamos muy lejos de lo que podría ser el centro de Europa o el desarrollo de lo que es la logística europea.

Esto también, nos lleva, por tanto, a condicionar lo que es el desarrollo de la logística en España, no podemos pensar que los operadores logísticos, los grandes operadores logísticos mundiales y europeos operen con la misma eficiencia o con la misma intensidad en un triángulo formado por Ámsterdam, París y Munich, por ejemplo, o Hamburgo que en la zona de España. Y luego, por tanto, hemos de ser conscientes de lo que tenemos hoy en día en España y, sobre todo, no tan sólo en España, sino en España y Portugal, en el conjunto de la Península Ibérica.

Esto nos llevaría también a decir qué papel juegan las infraestructuras logísticas. Bien, cogiendo algunos datos como puede ser el Libro Blanco de Transporte de la Comisión Europea se prevé un crecimiento para el año 2001-2010, 78% del transporte en toneladas/ kilómetro, y, además, una mayor cuestión, y una preocupación muchísimo más insignificante en la red viaria, también una mayor preocupación, sobre todo, en la distribución capilar en las áreas urbanas, prácticamente en todas las grandes ciudades españolas, y nos llevaría a decir también cómo se distribuye este más o menos 40% de incremento.

La carga aérea en España es la gran asignatura pendiente; si se compara con otros países europeos, es prácticamente insignificante. Tráfico de contenedores marítimos también, y debido a la excelente evolución que ha habido en los últimos años en España y también a las prognosis y al interés también que existe en esas autorrutras o autovías del mar se espera que incremente por encima del 40%. La carretera sigue siendo, lógicamente, en España y en Europa el medio de transporte por excelencia de todo lo que son las mercancías. Pues bien, yo creo que, a diez años vista, dependerá de las excelencias del ferrocarril y de la mejora de la gestión en el ferrocarril que sea capaz realmente de crecer al mayor ritmo de la carretera y, por tanto, comenzar a quitar peso de lo que sería la carretera en los modos de transporte.

Finalmente, del sistema logístico en España y del sistema logístico, en particular, en Aragón, me gustaría destacar cinco cosas: primero que el sistema logístico en España está basado en la carretera, al igual que en el resto de Europa; que el sistema portuario ha tenido una evolución positiva pero que exige muchas mayores exigencias de intermodalidad; que la utilización del ferrocarril en los últimos años ha venido limitada y vendrá limitada todavía a corto plazo por deficientes estructurales, por ejemplo, el tema de las longitudes de los trenes o la existencia de terminales; el mercado de la carga aérea es un mercado débil y que todavía está basado en el esfuerzo particular, comercial que pueda haber en ciertos aeropuertos; y la intermodalidad es todavía una asignatura pendiente.

Desde el punto de vista ya más focalizado, diríamos que las infraestructuras logísticas de carretera hoy en día en España todavía responden a una lógica regional o local aunque, desafortunadamente, en los grandes centros de transporte, en las denominadas zonas de actividades de logística, etcétera, no existen, prácticamente estadísticas de qué es lo que sale y qué es lo que entra y los destinos. Pero, diríamos, que, por ejemplo, una ZAL, como puede ser la del puerto de Barcelona, que sería una plataforma logística, entre comillas con una fuerte componente internacional, pues, el 25%, sólo el 25% de su mercancía sale de lo que es el área de influencia, del área metropolitana de Barcelona, lo cual quiere decir que hablar de infraestructuras logísticas internacionales todavía es, evidentemente, una cuestión incipiente. Son subsidiarias, generalmente, de modos marítimos, ferroviarios y aéreos y, en definitiva, los centros de transporte tienen una gran ventaja y es que no están sujetos a una localización estricta en el territorio.

Desde el punto de vista de infraestructuras logísticas en el ferrocarril, vendrá condicionado por todo el proceso de la liberalización, y por todo el cambio que está sujeto hoy en día en España, pero que, sobre todo, necesita unas amplias medidas de intermodalidad. En el puerto de Barcelona, puerto de Tarragona, puerto de Bilbao, puerto de Vigo, Algeciras, Valencia, etc., les falta acceso ferroviario y un acceso ferroviario claro y por resolver. Luego, por tanto, si queremos que la empresa privada, los transitarios, los consignatarios, etcétera, utilicen los puertos y realmente se utilicen esas autovías del mar, hemos de preocuparnos de que el ferrocarril sea un elemento absolutamente fundamental.

Las infraestructuras logísticas portuarias han sido las que mejor se han ido adaptando en los últimos años si vemos el panorama logístico español.

A diez años vista, respecto a la utilización del sistema logístico español por la empresa privada, cabe decir que hay siete grandes nodos, que serían, por este orden: Madrid y Barcelona, Madrid porque es un gran consumidor y origen y destino de mercancía, también porque Barcelona es la segunda área, digamos, en economía de España; luego habrían dos zonas que tradicionalmente se han venido desarrollando, que sería el cuadrilátero formado por País Vasco, Madrid, Barcelona y Valencia; y tres nodos que yo creo que son realmente interesantes e importantes de cara al 2010, que es la zona en el noroeste peninsular, la zona de Vigo, que, evidentemente no tan sólo tiene un área de influencia, lo que sería Galicia, zona de Castilla-León, sino también en la zona norte de Portugal; y también lo que sería el sur de la zona de España, un gran nudo formado por Sevilla, Algeciras y Málaga.

Esta sería la evolución con, además, las prognosis económicas que va a ser el corredor mediterráneo todavía en los próximos años y el corredor formado por Madrid-Valencia el que más tensión va a tener o donde se van a ofrecer los mayores crecimientos de tráfico.

Finalmente, desde el punto de vista ya del sistema logístico en Aragón, en el modo aéreo la cuestión sería centrarse en lo que sería una política comercial agresiva. Hay otros ejemplos en España donde pasar tácticamente de la inexistencia de carga a tener algo de carga, hemos de pensar que todos los grandes aeropuertos europeos: París Frankfurt, Rotterdam, etcétera, estaban por encima del millón y medio de toneladas; en España, Madrid está en 300.000, Barcelona en 90.000 y Vitoria, estoy hablando a grandes rasgos, en 50.000, luego, por tanto, el crecimiento que tenemos por delante es muy importante y se ha de basar en la política y la gestión comercial, en particular, de este tipo de infraestructuras.

En el modo ferroviario, me gustaría distinguir entre dos componentes: la componente red, y, ligado muchísimo también a lo que puede ser la carretera, el desarrollo de

Aragón o de Zaragoza como centro de distribución nacional. Esto me gustaría unirlo al proyecto de Plaza 2000, desde el punto de vista que es, este elemento de Zaragoza como centro de distribución conlleva que grandes empresas pueden utilizar Aragón como un elemento de consolidación y desconsolidación de distribución, no tan sólo de España, sino al sudeste de Europa. Hemos de pensar que este tipo de empresas son de las que cada vez más están buscando tipos de localización y no tan sólo es un tema de coste logístico, sino un tema de localización geográfica, de coste del suelo, de coste de mano de obra y Zaragoza, entiendo que en este punto es bastante más competitivo que otras regiones de España como puedan ser zonas donde la intensidad, la densidad de lo que puede ser el precio del metro cuadrado, la búsqueda de mano de obra, etcétera, como puede ser la zona del Mediterráneo, la zona de Cataluña, por ejemplo.

Y, finalmente, viendo Zaragoza como plataforma logística global, comentar la importancia que tiene aglutinar a todos los agentes implicados en el desarrollo de todo tipo de infraestructuras para ofrecer una visión única y global de lo que podría ser Aragón.

### JESÚS MIGUEL POZO, de la Subdirección General del Plano del Ministerio de Fomento.

Referente a los datos básicos del año 98 sobre mercancías, se puede hablar de un total de 120 millones de toneladas que se reparten en un 52% para la carretera, un 3,6% para el ferrocarril y, aproximadamente, un 45% casi para el modo marítimo. En cuanto al reparto regional, digamos que el 60% del total lo absorbe la fachada atlántica, que capta al 75% del transporte marítimo, y el 45% del ferroviario y carretero. La otra fachada litoral absorbe el 40%.

Un elemento significativo, no importante desde el punto de vista cuantitativo pero sí significativo desde el punto de vista cualitativo es que hay cierto volumen de transbordos en la frontera que viene por el modo carretero y pasa al modo ferroviario en Francia. Aquí hay que aludir a los problemas de operabilidad posiblemente, al diferente papel que juega el modo ferroviario en los dos países. Nuestro país bueno se basa de una forma muy fuerte en el modo carretero debido básicamente a nuestra baja densidad de población, a la dispersión de nuestra demografía y también a una peculiar orografía en comparación con los países de la Europa Central que hace que los países del modo ferroviario, entre otros elementos, no haya tenido el desarrollo que vemos en otros países.

Por destinos, aproximadamente, el 55% del tráfico de carretera lo absorbe el tráfico con Francia y el resto con los demás países de la Unión Europea. En cuanto al total, digamos que es lógicamente más importante la cuota del tráfico de tránsito por el mayor peso que tiene el modo marítimo.

En cuanto a las tendencias observadas en los últimos años, digamos que el aumento global ha sido multiplicado por una vez y media el volumen de mercancías transportadas, siendo el tráfico con Francia el que mayor ha aumentado. La carretera es el modo que ha tenido el mayor crecimiento, que ha duplicado prácticamente los datos que tenía en el año 89 y ha llegado a captar el 80% del aumento total del periodo.

En la carretera hay que señalar que el 95% del tráfico pesado se concentra en las dos autopistas costeras que registran IMDs de pesados, entre las dos, de, aproximadamente, 15.000 vehículos, lo que supone el 40% del total de la IMD. El resto de los modos, aunque también han tenido un aumento cuantitativo, en términos relativos el modo marítimo ha bajado su cuota y el ferrocarril prácticamente se ha estancado. El

escenario más previsible con el que debemos manejar es que, el de aproximadamente otros 100 millones de toneladas más para el horizonte 2015 basándonos en unas hipótesis moderadas de crecimiento económico que pueden verse o no confirmadas pero, desde luego, no son exageradas.

Señalar sobre todo la saturación que sufren las dos autopistas costeras, que, en el futuro próximo, pensamos que no serán capaces de absorber el tráfico previsto, aún ampliando la capacidad actual de dos carriles a tres carriles. Por lo tanto, debemos de reclamar una diversificación mucho mayor de los itinerarios actuales, creando ejes a lo largo de la frontera común, el principal reto al que nos enfrentamos es conseguir un reparto modal más equilibrado, menos dependiente de la carretera que a la vez sea eficiente para el conjunto de nuestro sistema de transporte, que sea suficientemente atractivo también para los operadores de transporte, y que nos permita cumplir los objetivos de satisfacer la demanda que pensamos que vamos a tener en el año 2015.

Entre las herramientas que manejamos para intentar conseguir este reparto modal más equilibrado está la reforma que estamos pendientes de acometer en el modelo ferroviario, tendente a una mayor liberalización, con el objetivo de hacerlo más competitivo.

En lo que se refiere a viajeros, el número de viajeros transportados por la carretera fue de 36 millones y medio, que se concentran básicamente en la autopista A7 en la Junquera y en la A8, con 8,6 y casi 5 millones de viajeros transportados, en cada uno de los dos sentidos, por lo tanto en los dos sería el doble.

En lo que se refiere a IMD, el aumento ha sido del 40% en los últimos 10 años. Siguiendo con viajeros en ferrocarriles, estamos hablando entre dos y dos millones y medio de viajeros de los que solamente 0,6 millones son viajeros que han utilizado servicios directos que no requieren trasbordo, es básicamente los servicios de TALGO. En el transporte aéreo son 65 millones de viajeros transportados. Con un, aunque debemos señalar que la mitad, aproximadamente, pertenece a tráfico con las islas Baleares y Canarias, el resto es el que sería básicamente tráfico con la Unión Europea de la Península Ibérica. Ha tenido un aumento del 73% en los últimos diez años. En conjunto, cabe destacar, la importancia que tienen los intercambios de proximidad y las fuertes puntas que se registran, especialmente en el periodo estival.

En las infraestructuras por carretera más importantes, los itinerarios más importantes son los dos ejes, la autopista A8 y la autopista A7, que concentran ambos tipos de tráfico, pesados y ligeros.

En lo que se refiere a la oferta por ferrocarril, hay cuatro enlaces ferroviarios Irún-Hendaya-Canfranc-Puigcerdá y la Tour de Carol y Port-Bou-Cervera. Canfranc, desde el punto de vista de España, el servicio llega hasta la frontera pero no tiene continuidad por un problema de una rotura que hubo hace treinta años en un viaducto y no se ha llegado a restablecer el servicio, por lo tanto, desde el punto de vista internacional, no cuenta. El siguiente, Puigcerdá es una línea de vía única electrificada pero que requiere hacer transbordos en la frontera, por lo tanto, solamente tenemos dos enlaces de carácter internacional a través de los Pirineos que son el de Irún-Hendaya, Port-Bou-Cervera.

Destacar los problemas que ya se han mencionado de operabilidad, el diferente ancho de red que tenemos, diferencias también de voltaje empleado de sistemas de señalización. Las principales conexiones serán la nueva conexión Figueras-Perpiñán, forma parte del proyecto prioritario Tren Alta Velocidad, sur de las redes transeuropeas, está pensado para tráfico mixto y confiamos en que tenga una capacidad de nueve millones de toneladas/año para mercancías; el siguiente sería el eje Irún-Hendaya, también en ancho internacional, forma parte también de las redes transeuropeas en el eje Vitoria-Dax, la capacidad prevista es de nueve millones de toneladas.

Canfranc, también está previsto su reapertura, la capacidad que pensamos que va a tener en cuanto a mercancías es del orden de tres millones de toneladas, se ha propuesto su inclusión también en las redes transeuropeas, y así ha sido recogido en la propuesta de revisión de la comisión. Aun en el supuesto más optimista de trasvase modal significativo hacia el modo ferroviario y el modo marítimo, debemos de pensar que la carretera debe absorber un aumento cercano al 88%, es decir 50 millones de toneladas en el horizonte 2015 y una IMD un 70% superior a la actual. Es por ello por lo que pensamos que es necesario una ampliación de la capacidad, tanto en lo que se refiere a la conexión a través de Somport, solicitando que los parámetros de diseño de la autopista, de la carretera al otro lado, en el lado norte de los Pirineos tenga similares características que la que vamos a dotar en España. Pensamos también, entre nuestras propuestas, una nueva autopista que una Pamplona-Ortiz y también una mejora de la conexión Lleida-Toulouse a través de Viella. También pensamos que hay que mejorar la capacidad a través de Puigmorens.

Por último, recalcar la necesidad de dotar a los ejes de comunicación de niveles de equipamiento similares a ambos lados de la frontera. El problema de España es más bien de accesibilidad hacia los países de Centroeuropa más que de congestión, salvo, en general, en zonas concretas de las áreas metropolitanas en lo que se refiere al transporte de viajeros.

#### **PIERRE-CHRISTOPHE SONCARRIEU, del Consejo Regional de Midi-Pyrénées.**

Las previsiones de cifras del transporte de flete en el horizonte 2015-2020, en fin, a «grosso modo» en 2020, han sido de, aproximadamente, 220-230 millones de toneladas; pero sin embargo los estudios que se realizaron en el marco de Pirene indican, más bien, 400 millones de toneladas; por tanto, a grosso modo, estamos duplicando. La pregunta es sobre la diferencia entre las diferentes proyecciones.

Es una cuestión fundamental, efectivamente, sobre las futuras inversiones y, en particular, en el ámbito de la travesía central del Pirineo, ya que uno de los motivos en los que se preconiza esta travesía central es, justamente, mostrar que, dada la explosión del tráfico terrestre, esta travesía central será obligatoriamente necesaria porque ambas travesías costeras no serán suficientes.

#### **MICHEL RIVOIRE, Director General del Grupo de Transalpes**

Estadísticamente, desde siempre y en los 30 últimos años, nos hemos equivocado en las estadísticas de carretera, siempre se han aumentado más; y en las estadísticas ferroviarias, siempre se ha aumentado menos de lo que se había previsto. Es porque no hemos sido capaces de trabajar con herramientas que nos permitieran realizar unos servicios que modificaran completamente la oferta entre los dos modos de transporte. Y creo que, tanto en los Alpes como en el Pirineo, si no somos capaces de crear una verdadera oferta alternativa y una voluntad de modificar la transferencia intermodal, pues siempre nos quedaremos dentro de una lógica en la que haya cada vez más tráfico de carretera y cada vez menos tráfico ferroviario. Hay unas estadísticas bajas para los que no quieren realizar la inversión, y luego hay estadísticas altas para los que quieren realizarla. Pero creo que es mucho más un problema de voluntad política, y es un problema

de sociedad, y a este respecto, si no existe una alternativa real al tráfico por carretera, vamos directamente a estrellarnos en la pared, en ambos macizos pirineo y alpino.

El folleto que se ha distribuido está hecho por Pirene; pienso que está muy claro aunque presente unas cifras que pueden efectivamente dar lugar a dudas, pero los 400 millones de toneladas conciernen efectivamente al conjunto de los modos mientras que, a menudo, cierto número de presentaciones sólo tratan del tráfico terrestre. Por tanto, era importante hoy reestablecer las cosas ya que existen, efectivamente, unas alternativas marítimas y terrestres entre la Península Ibérica y Europa. Además, se dice, en efecto, en este folleto, y creo que es interesante, que hay diferentes situaciones de crecimiento. Se puede colocar en una situación baja, en una situación alta, lo que es probable, además de lo que se ha dicho, es que hay también una relación de fechas, bueno, entre 2020 y 2030, cuando se pueda alcanzar esta cifra que es colosal, se puede pensar, y esto en las previsiones que se han presentado que en efecto va a haber una ralentización del porcentaje de crecimiento en los próximos años dado el acercamiento de los niveles de vida y de la economía de la Península Ibérica con el resto de Europa. Pero que esta curva de crecimiento, bueno, permanecerá probablemente muy fuerte. No se puede dar una sola cifra, pero en efecto, esta cifra de 400 millones de toneladas es cómoda, porque suena bien, bueno, es redonda, pero quiero decir que es, sobre todo, bueno, una aproximación; creo que hay que llegar a entender que seguro que alcanzaremos en 2020, como mínimo, 300 millones de toneladas y, sin duda, entre 300 y 400 millones de toneladas entre 2020 y 2030.

#### **JESÚS MIGUEL POZO, de la Subdirección General del Plano del Ministerio de Fomento**

Sobre una pregunta referente al transporte de viajeros por ferrocarril. Cabe decir que los datos aportados eran los siguientes: hay entre dos y dos millones y medio de viajeros que cruzan la frontera, de ellos solamente 0,6 millones al año utilizan servicios que no requieren trasbordo, son los servicios de TALGO, el resto son viajes por ferrocarril que transbordan en la frontera.

#### **FILIPE PALMA, Vicepresidente de la Comisión de Coordinación de la Región de Alentejo**

En Alentejo, la región más al suroeste del Suroeste Europeo, todavía estamos invirtiendo y pensando un poco en cómo hacer las conexiones. Tuvimos un período de ferrocarriles, después hemos pasado por quince años sólo de autopistas, ahora ya estamos viendo que es mejor el ferrocarril. Por lo tanto esto son cuestiones actuales que pasan por la construcción y por el fortalecimiento de Europa y las relaciones entre las regiones europeas

## Soluciones a las necesidades de infraestructuras ferroviarias: la superación de las grandes barreras físicas

JESÚS SÁNCHEZ FARRACES, Director General de Transportes y Comunicaciones. Gobierno de Aragón

Se tendía a abrir nuevos corredores en líneas de ancho UIC en zonas deprimidas o zonas no congestionadas, y estimamos que para el equilibrio territorial español sería muy interesante. Esto es lo que viene a reflejar estas líneas de tendencias de abrir un corredor por el sur de Madrid que, en un futuro a largo plazo, podría conectar incluso con un paso fijo a través del estrecho de Gibraltar.

Ya que la política a medio plazo consiste en que las líneas ferroviarias de ancho español van a absorber el tráfico de mercancías y el tráfico de pasajeros interior de España, pues, por ejemplo entre Madrid-Zaragoza-Barcelona va a ser absorbido por las líneas de alta velocidad, no parece previsible en este momento que se conviertan en ancho internacional las vías, los grandes itinerarios que ahora mismo existen en ancho ibérico serán utilizados para el intercambio de mercancías y si que es una nueva propuesta que entendemos muy interesante la apertura de un nuevo corredor de ancho UIC que conecte con África coordinado con la construcción de un paso fijo a través del estrecho de Gibraltar.

Se ha hecho un estudio de cómo influirían todos estos cambios en el sistema socio-territorial en el cual las conclusiones principales, pues son que existen altos índices de conectividad y potencialidad socioeconómica de los núcleos principales en los corredores seleccionados, es evidente que destacan: Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza, Valencia, Lisboa y el Puerto de Sines; sería muy interesante la extensión de oportunidades y reequilibrio económico de territorios en declive con esta nueva línea se produce una reactivación de rentas de situación en la España interior en el sector centro-oeste, entre el Mediterráneo y el eje principal de Madrid-Andalucía así como en una transversal mediterráneo-atlántico-portuguesa.

La articulación de las redes encaminadas al noroeste peninsular actuando en los principales nodos especialmente Zaragoza si se convierte en estación de cambio de ancho como rúttulas en el mecanismo de reparto de tráfico hacia los modos marítimo, carretera, ferrocarril, sería importantísima en toda esta organización la posición de Zaragoza y su plataforma logística como intercambiador de mercancías o las mercancías podrían llegar por la nueva travesía central en el ancho UIC hasta Zaragoza y, en Zaragoza, se incorporarían a la red ferroviaria de ancho ibérico. Se produciría una descongestión por

traslado de actividades y tráficos nocivos en núcleos urbanos y áreas metropolitanas ya bastante consolidadas, actualmente los corredores ferroviarios además atraviesan las áreas metropolitanas, es decir, están salvando la barrera física pero, sin embargo, tienen otro tipo de problemas, están en medio del País Vasco y de Cataluña; mejorarían aspectos sociales si conseguimos trasladar tráficos al ferrocarril.

Respecto a las actividades relacionadas al transporte, limitación a los recorridos por carretera y mejora en las condiciones de trabajo, habría una oferta de empleo e intercambio modal y logística de distribución y se cumplirían las orientaciones del Libro Blanco del Transporte en Organización de los transportes.

Las conclusiones de todo esto es que existe una necesidad de mejora en unos tramos concretos de la red ferroviaria española para aumentar su capacidad hasta que lleguemos a la nueva travesía central, que, con estas actuaciones de mejora, se pueden ofrecer una oferta razonable y se puede evitar la saturación hasta, aproximadamente, el horizonte del 2020 y que, a partir de ahí, es viable y rentable la configuración del nuevo corredor ferroviario propuesto.

### ***OPTIMIZACIÓN DE LAS REDES FERROVIARIAS DEL SUDOESTE EUROPEO. RESULTADOS DE LA TAREA D. VERTIENTES FRANCESA Y ESPAÑOLA***

**JOSÉ MANUEL ALMARZA RAMÍREZ, INTECSA – INARSA**

En el año 1994, la Unión Europea estaba revisando en aquel momento y poniendo los catorce proyectos que constituirían la famosa lista Essen; en aquel momento, un grupo de interés público, constituido entre las regiones francesas e italianas alrededor de Lyon y de Turín estuvieron trabajando de manera muy seria para conseguir que la Comisión y la Unión Europea pusiera en sus redes transeuropeas la relación Lyon-Turín, porque, en principio, parecía que los propios, Comisión intergubernamental franco-italiana no maduraban adecuadamente aquel proyecto. Ese grupo de interés público consiguió ese año 94 que en las redes transeuropeas constase la relación Lyon-Turín.

### ***PROYECTO TRANSALPINO LYON-TURIN***

**MICHEL RIVOIRE, Director General de TRANSALPES**

Creo que es un problema de voluntad, creo que es un problema de tenacidad. He visto que están accediendo también a los Juegos Olímpicos, y tienen razón, no hay que ceder nunca, hay que tener proyectos en mente. Entonces, sencillamente, si tienen la oportunidad, deben hacer los Juegos Olímpicos con Midi-Pyrénées, ahora hay que hacerlo de manera transfronteriza.

Durante diez años, los Estados francés e italiano nos han dicho: el Lyon-Turín es irreversible, y sólo es irreversible cuando se tiene una fecha precisa. Así que hemos luchado para que hubiera una fecha precisa, un proyecto preciso y, si fuera posible, el correspondiente dinero.

Esto es otro problema ya que hemos llegado a tener un proyecto de financiación colectiva, a groso modo, Europa. Un 20% para las colectividades regionales, Piémont y Rhônes-Alpes juntas, que ya se han comprometido; los miembros privados, aproximadamente un 30-40% de la parte remunerable, lo que significa que los dos Estados deben de encontrar ahí también aproximadamente una tercera parte o un poco más de la inversión.

Y siento que actualmente, en cada movimiento social, cada vez que en Francia se pierden miles de millones, en realidad perdemos 4 mil millones en el proyecto, y actual-

mente perdemos prácticamente cada semana de 5 a 6 ó 7 kilómetros de túneles y el plazo se retrasa un poco.

La acción transalpina sólo se realizó gracias a unos acontecimientos exteriores.

El primer acontecimiento exterior tiene que ver con Jordi Pujol y Romano Prodi, es decir, con los españoles y los italianos que salvaron el proyecto ASN en 1994. El Gobierno francés tenía una única prioridad, el París-Estrasburgo.

El segundo acontecimiento exterior, desgraciadamente dramático, fue el Mont Blanc en el 99, en el momento en el que teníamos poca probabilidad de realizar la transalpina ferroviaria, y que la única cosa que se hizo en ese momento, fue tener listos unos estudios para responder efectivamente a este enorme choque psicológico con el que el gran público entendió por fin la situación de extrema fragilidad en las travesías alpinas, pero también, pienso, en las travesías pirenaicas.

Y como último punto con el Gotardo, hemos ganado tres años en la programación ya que, de repente, hemos pasado de 2015 a 2012. También he visto que los suizos eran razonables ya que tras habernos ayudado a ganar tres años, acaban de reabrir, o van a reabrir en unos días, el Gotardo tras haber utilizado al máximo las capacidades ferroviarias; y al reabrir el Gotardo, los suizos muestran que han entendido que no estábamos en una lógica de competencia entre el ferrocarril y la carretera sino que eran necesarias todas las infraestructuras para llegar a responder correctamente a una lógica medioambiental y económica.

Se dice siempre que el Lyon-Turín tiene tres componentes: Europa, economía, medio ambiente, y que hace falta que nos asociemos todos ya que no habrá montones de travesías más en los Alpes, tampoco habrá muchas a nivel del Pirineo.

Con Piemont, con Rhônes-Alpes y con Suiza Lemánica, hemos entendido que si quisiéramos tener peso en Europa, era necesario que nos uniéramos y nos organizáramos para luchar contra las fuerzas centralizadoras que existen desgraciadamente y que existirán durante mucho tiempo.

Desde hace diez años, tratamos de hacer entender que el problema es sencillo: hay que pasar de un lado a otro de un macizo montañoso para que los hombres se encuentren más fácilmente, para que sea posible intercambiar mercancías y que se pueda mejorar el proceso de integración europea, bien entre los países de la Unión Europea actualmente, bien con los países de Europa centro-oriental mañana, ahí es donde coincidimos.

Es absolutamente necesario que seamos conscientes de que nuestra fuerza se encuentra en nuestra vinculación hacia un territorio, que no tenemos raíces como para quedarnos y hundirnos en la tierra sino sencillamente para ir más lejos. Esto se conoce en el mundo entero: cuando uno tiene unas buenas raíces, va más lejos y es capaz de ser más fuerte.

Respecto al territorio, yo creo que hace falta que se sepa cuál es nuestro territorio. Estamos en Europa del Sur, en unos territorios montañosos, y no podemos hacer nada en contra de ello. Tenemos una característica particular, y es que si queremos encontrarnos en Europa del Sur, tenemos que esforzarnos más para tener una permeabilidad de territorios. Si no somos capaces de unirnos en Europa del Suroeste, y cuando digo Europa del Suroeste se trata de Europa del Sur, del arco Sureuropeo, nos comerá la diagonal de densidad que va desde Londres hasta Budapest y que se desplazará cada vez más hacia Budapestya que Europa centro-oriental se está desarrollando. Así que para nosotros, es una obligación de supervivencia.

En el Lyon-Turín, se dice que es la única línea Norte-Sur y Este-Oeste que permite ir desde la Península Ibérica hasta Europa Centro-oriental, que permite ir desde Europa del Norte hasta Europa del Sur. Y que cuando se tiene una red que, por otra parte, están-

terminando en España, que se está terminando en Londres-Ámsterdam y demás, cuando hay 3000 ó 4000 kilómetros de redes construyéndose de este lado de Europa, cuando Italia avanza muy deprisa, pues, cuando solamente quedan 200 kilómetros, se hacen.

Es muy importante hacer que se comparta el proyecto porque hoy, ya no hay grandes proyectos que puedan hacerse contra unos egoísmos locales, contra unos intereses locales.

Nosotros hemos utilizado a Dassault a nivel de los aviones, hemos utilizado a Richard Brenson de Virgin, a Christine O'Krent, a Jean-Claude Killy, a Raymond Barre, a Zinédine Zidane, y todo de manera que efectivamente, la gente que alcanza al gran público, pueda hacerlo. Hemos pedido al Instituto Geográfico Nacional que nos publicara el mapa llamado del *diamante alpino* y simplemente hemos puesto este mapa a la venta en las librerías.

Esto para decir simplemente que cuando piensan en Lyon-Turín, no se trata sencillamente de pensar en dos ciudades, no es esto lo interesante, sino que viven en el mismo territorio de cada lado de los Alpes en el que sacan documentos de este tipo que muestran que estamos en una lógica que es una lógica a largo plazo, a largo plazo histórico pero que participa de cierto sueño, que participa de cierto proyecto común.

En estos proyectos, hace falta obligatoriamente unirse con cierto número de aliados. Es lo que hemos hecho nosotros, por supuesto con los piamonteses, sabiendo que eran los piamonteses los que más lo necesitaban y no los lombardos ya que ellos también tenían la posibilidad de partir hacia el norte.

Cuando se tiene un proyecto sencillo, un proyecto que se sabe con quién se hace, y en una visión europea, entonces sólo hace falta: 1) ir lo más derecho posible; 2) lo más rápido posible.

Antaño, eran los grandes los que se comían a los pequeños; hoy estoy convencido de que solamente los rápidos llegan a comer a los lentos. Entonces, a este respecto, con relación a las administraciones centrales, se debería tener cierta capacidad de movilidad, con voluntad, con tenacidad, y con una exigencia de gran calidad, es decir, que no se transige nunca respecto a la ambición del proyecto. Cuando pedimos dos tubos y no un tubo porque la Dirección de Previsión o el Ministerio de Finanzas o las estadísticas, o esto o lo otro, dicen que se puede aguantar durante diez años, si queremos que los industriales, los transportistas de carretera pasen definitivamente a una lógica intermodal, es decir, tanto por el tren como por la carretera, que haya la misma calidad de fiabilidad y de seguridad, de rapidez de frecuencias y de entregas, pues bien, nos hace falta un equipamiento que sea lo suficientemente fuerte como para responder a las necesidades de los industriales y entrar en la cadena normal de los transportes. No hay que olvidar nunca que una infraestructura sólo sirve para prestar servicios. Demasiado a menudo dependemos de una infraestructura y hoy nos damos cuenta de que una vez que el proyecto está decidido, aunque todavía no esté hecho y que no se tenga todas las financiación, la gente se pelea por apropiárselo.

Por tanto, todos estos elementos, e intentar no ganar enseguida, es decir, que hace falta tiempo.

La Escuela Politécnica Federal de Lausana a la que hemos pedido que averigüe los puntos de riesgo respecto a la remuneración de la obra, es decir la parte que se podía remunerar, afirma que sólo un 15% depende de los riesgos geológicos y técnicos para los que las estructuras x, y, z aún quisieran gastar miles de millones, y un 65% depende de los tráfico. Por tanto, hoy es más importante convencer a los clientes y a los camioneros para que se asocien al proyecto, para que mañana sean los clientes y les salga bien el proyecto, aquí es donde hace falta poner toda nuestra voluntad.

En cuanto a los estudios geológicos, bien se sabe que lo relacionado con los Alpes es muy complicado, de hecho está agujereado por todas partes, se dejan de hacer estudios geológicos para el gusto de X y de Y, y se excava, y se avanza todo recto.

Y último punto, el dinero es menos importante que la voluntad de los hombres, pero hace falta un mínimo. Hace falta un mínimo porque en Transalpes hemos gastado 30 millones de francos en seis años, es decir que efectivamente, hace falta tener unos medios porque los medios también ayudan a la voluntad.

Respecto del problema del Mont Genevre, simplemente quería recordar muy rápidamente la situación de los Alpes que está un poco mejor comunicada, bueno, un poco mejor comunicada que el Pirineo, que concierne a 4 países al Norte y a 1 solo país en el Sur. A pesar de ello, hay que saber que para Italia, en cuanto hay un problema en las travesías alpinas, es un problema sobre el comercio exterior de Italia. Hace falta tener un tubo de grandes capacidades para realizar el transporte o la transferencia, pero cuando nos encontramos en la carretera de Gap y de Briançon, falta tan poco que un día u otro, habrá que unir el valle de Durance y el Briançonnais a este eje del Lyon-Turín, de manera que haya un afluente.

Pero más allá de las infraestructuras, hace falta preocuparse por la cadena de los transportes. Está claro que hoy, en el tráfico mundial de los contenedores marítimos con un fuerte crecimiento, un 80% pasa por el Mediterráneo sin parar ni en Djánir en el Sur de Italia, ni en Algeciras, sube a Róterdam, y Róterdam se ha convertido en el puerto de Italia del Norte y de Rhônes-Alpes y que debemos luchar.

Aquí, tenemos una verdadera oportunidad para crear una especie de *interland*, es decir para darnos peso, somos capaces de redesarrollar una intermodalidad y una complementariedad entre el ferrocarril, entre la carretera y entre el marítimo, y creo que es un reto común para nuestro futuro común.

## **LA TRAVESÍA FERROVIARIA DEL SUROESTE EUROPEO A TRAVÉS DEL PIRINEO**

**JOSÉ LUIS JORDI, por la consultora BBJ**

El motivo de mi intervención procede del hecho de que nuestra empresa BBJ, en unión temporal con la empresa Ingeniería 75, fue en su momento encargada por Diputación General de Aragón de preparar el estudio informativo de la travesía central de los Pirineos. Como quiera que el tiempo de que disponemos no es muy grande, supongo que todos ustedes están ya un poquito cansados, por la acumulación de trabajo y de información que aquí se ha manejado, y como quiera también que muchas de las cosas que deberían servir de base y de sustentación a mi argumento, a mis argumentos, ya han sido citadas por otros intervinientes, digamos que pasaremos muy deprisa sobre algunos de los temas, pero no dejaremos de citarlos porque forman parte del esqueleto conceptual en el que el planteamiento de la travesía central debe ir tomando encarnadura. En este sentido, yo quisiera decirles que estoy muy gratamente sorprendido por el nivel y por el volumen de las intervenciones porque me da la sensación de que la travesía central es algo que va tomando cuerpo, es algo que va empezando a conceptualizarse en unos términos tales que permiten el entendimiento entre los actores, que permiten la aproximación de posiciones y que permiten, en definitiva, ir impulsando este proyecto de una forma parecida a como Monsieur Rivoire acaba de contarnos en relación con el Lyon-Turín.

De todas maneras, no debe olvidarse, como decía el viejo maestro Fritz Boyd, un proyecto de transporte que de verdad merezca la pena tarda diez años en madurar; lo

de los diez años se puede tomar como se quiera, es decir, este proceso está ahora alcanzando el óptimo, en esa línea de maduración, seguramente en los próximos meses vamos a conocer y vamos a saber cosas muy importantes en relación con su desarrollo.

Sin más preámbulos, permítanme entrar. Por lo que se refiere a la situación de los tráfico, gracias a la enorme acumulación de datos de que disponemos, muchos de ellos proporcionados aquí por el trabajo que ha ido produciendo en estos años el observatorio de los Pirineos, sabemos que de los 70 millones de toneladas de transporte terrestre, el ferrocarril tiene una proporción muy baja, una proporción que, en definitiva, se sitúa entre el 4 y el 5% . Este dato es importante por muchas razones. Porque en otros pasos, digamos, de naturaleza parecida, para un volumen de 124 millones de toneladas, pues, el 30%, la tercera parte, aproximadamente, la hacía el ferrocarril.

En definitiva, esto nos pone, nos aboca, al problema de en qué escenario nos vamos a mover y en qué horizontes y con qué previsiones vamos a trabajar. Se han manejado tantos números que, en definitiva, no creo que sea éste el momento de hablar de ello, decir que aquí se arrancó de unos primeros análisis en los que tuvo una iniciativa muy importante el Gobierno de Aragón, se arrancó de unos trabajos que preparó en su momento SETE e EYSER y de trabajos que también hizo la Fundación Universidad Empresa que enmarcaban, de alguna manera, los volúmenes globales de tráfico con los que se podía trabajar. Ahora, como punto final, nos hemos encontrado que ha aparecido el informe Becker, al tomar cuenta de la saturación con la podían encontrarse los pasos fronterizos en un momento determinado y también el Libro Blanco. Y los cito como dos ejemplos de dos actores que también me parece que son muy importantes.

Eso significa que en el 2020 podríamos estar hablando de 20 millones de toneladas para el ferrocarril o incluso 60-70 millones de toneladas. Las previsiones dependerán, no solamente de que se construya está infraestructura sino de cómo se gestione. Los 15-20 millones de toneladas, que pudiera hacer el ferrocarril en la hipótesis mínima, representa, prácticamente, el volumen de transporte de mercancías que hoy está haciendo el ferrocarril en España, según nos recordaba el Director General de RENFE Juan Villaronte hace unos momentos. De tal manera que no se trata de jugar a hipótesis continuistas, no se trata de jugar tampoco a voluntarismos irresponsables pero sí de jugar a voluntarismos con fundamentación en donde de verdad tengamos en cuenta que la explotación tiene mucho que decir. La demanda que vamos a tener es exacta a la oferta que vayamos a dar.

Observamos que sea cual sea el crecimiento que nosotros tengamos, la parte que queremos reservarnos, partimos de que tenemos 15, 17, 18 mil camiones/día pasando. Si seguimos creciendo, en el 2020, nos vamos a encontrar con que tenemos que absorber esa misma capacidad y ese mismo número de camiones por los mismos pasos que hoy hay. Con esa demanda tan fuerte, o somos capaces de domesticarla, o somos capaces de manejarla y echar ese sobrante a algún sitio. Para eso lo que hay que tener en cuenta que hay un módulo de conversión, es decir, que, sea cual sea la longitud de los trenes, los trenes españoles son más cortos que los europeos, se puede establecer un módulo de equivalencia, según la cual, aproximadamente, 80 camiones equivalen a un tren. Bueno, pues, piensen ustedes que esos 15.000 camiones, los podemos, dividiendo por 80, convertir en trenes, y lo único que pasa es que debemos darles una infraestructura sobre la que poder circular.

En definitiva, en esta presentación, lo único que vuelve a hacerse es recordars que si queremos transportar un volumen importante de mercancías, hemos de habilitar un nuevo paso y, que ese paso, en términos medios, podía requerir unos 60 millones de toneladas porque los pasos extremos no podrán absorber mucho más tráfico del actual. El propio Señor Becker, que habló aquí ayer, ha llegado, llegó a reconocer que, en un horizonte determinado, una nueva unión hacía falta. No debemos confundir las solu-

ciones a corto y medio plazo con lo que necesitamos para asegurar el tráfico transpirenaico dentro de 20 años. Evidentemente, aquí estamos hablando de un proyecto que entrará en funcionamiento dentro de 20 años, y lo que pasa es que no debemos pasarnos la vida diciéndonos la falta que hace sino que debemos empezar a ver cómo se hace y cómo se pone en marcha, del mismo modo que nuestros compañeros, nuestros colegas de la Transalpina han aportado un dato de un cierto interés: si en el año 94 la transalpina estaba en la lista de Essen, es porque ya habían empezado a trabajar.

Tenemos dos grandes frentes comerciales, logísticos, industriales, de intereses a ambos lados del Pirineo: uno, el constituido por el eje Burdeos-Toulouse-Narbona; y otro, el constituido por el eje País Vasco-Zaragoza-Barcelona. En realidad, si se fijan ustedes, en el centro, pivotan todos alrededor de un centro: en el lado español, alrededor de Zaragoza. Porque, en realidad, tanto en los extremos, de uno como de otro caso lo que hay es una cierta proliferación de plataformas logísticas. En el caso de este corredor español, tendríamos, por parte del País Vasco, el puerto de Bilbao, Vitoria, Pamplona, etcétera; en el caso de Barcelona, tendríamos, no solamente Barcelona con su puerto, que, por cierto, acaba de decidir abrir plataforma de servicio logístico en Toulouse también las posibilidades que está abriendo Gerona, Tarragona, etcétera. Y Zaragoza, en el centro, con una posición privilegiada, si hay una posición geográfica que nos favorece, deberemos explotarla, deberemos valorizarla.

De la misma forma, del lado francés tenemos dos grandes ejes logísticos; el eje del Atlántico y el eje que va por Lyon, y otro el del Ródano, estos dos grandes polos, que son puntos medios de dos frentes transversales acumulan capacidades logísticas, capacidades de producción y capacidades comerciales.

Esto me lleva a hablarles a ustedes muy esquemáticamente de los tres ejes, casi en términos conceptuales, que aparecen: el actual de Irún, que es un eje que, si ustedes quieren, es hemipléjico, está roto por la izquierda, es un eje en donde teníamos Zaragoza unida a San Sebastián, Bayona-Burdeos y Toulouse quedaría a la derecha. El eje de la derecha, el que define el paso mediterráneo, es decir, donde teníamos, por una parte, Zaragoza conectándose a Barcelona, Narbona, Toulouse. Bueno, pongo Narbona, quiero representar el complejo Perpiñán, Narbona, Béziers, etcétera. Y luego hay un eje central del que no se habla nunca, que es un eje central que, si se le pusiera un eslabón permitiría una continuidad, dando un paso central, y que, además, se incorporaría a los dos, a los otros dos lateralmente. Con esto, no estoy hablando más que de un planteamiento puramente esquemático, como ustedes ven, en todos estos..., en todas estas posibilidades, aparecen conectadas Burdeos, Toulouse, Barcelona, por una parte, y aparece conectada, por la otra, el País Vasco, Zaragoza y Barcelona.

En cuanto a las posibilidades que tiene Zaragoza, yo creo que la intervención del representante de la plataforma logística ha sido suficientemente expresiva pero no debe olvidarse la dotación ferroviaria importante con la que va a contar Zaragoza. No debe olvidarse que Zaragoza tiene conexiones ferroviarias con Pamplona, Logroño, con Madrid en ancho UIC, y con Madrid en ancho normal, con Teruel, con Valencia, etcétera, etcétera y que, como consecuencia, digamos, se sitúa en una posición inmejorable para actuar como ventilador, como elemento de distribución de todos los tráficos que forman parte de ese corredor al que yo hacía referencia.

Y, desde Zaragoza, entonces, yendo a buscar la travesía, lo que se ha hecho ha sido una exploración sistemática de los valles posibles por los que se puede pasar y, dentro de estos, a su vez, se ha hecho una especie de fraccionamiento de posibilidades buscando otras salidas distintas del otro lado. Así, por ejemplo, tenemos una primera que es la que hemos llamado Aragón-Gardás, que, en definitiva, es un desarrollo que se basa-

ría en el Canfranc pero que iba a niveles de un túnel de base y es la solución que se ha estado llamando Villanúa. En este sentido, quiero decir que todas las soluciones que se han tanteado, y el tanteo se ha hecho a escala 25.000, digamos que comparte, comparten una definición con unos criterios mínimos que consisten en unas limitaciones en cuanto a radios, para la planta, y en cuanto a alzados que son los elementos determinantes de la marcha de los trenes, sin los cuales no conseguiríamos unos tiempos de recorrido suficientemente atractivos.

Después tenemos el grupo de soluciones que están centradas en el Valle del Gállego, tenemos la Gállego-Gave de Rocheau, Gállego-Gave Prusome, Gállego-Gave de Reims y la Gállego-Gave de Pau y dos de éstas, la cuatro y la cinco, de alguna manera, reproducen o van a buscar la vieja solución con la que emblemáticamente, desde hace unos años, se había estado hablando aquí.

En todo caso, hay otra solución, hay otro paquete de soluciones que son las del Valle del Cinca y, en definitiva, todavía hay alguna más, la solución de Lesera y, por no cansarles, digamos, estas soluciones, de una manera rápida, han sido caracterizadas con diferentes parámetros, su longitud hasta Burdeos, su longitud hasta Toulouse, el volumen de inversión, la longitud total de túneles de que podían constar, la longitud de los túneles más largos. Después también se han hecho las valoraciones geológicas y geotécnica, la valoración ambiental, la valoración hidrológica, la valoración del uso del corredor actual y la accesibilidad a los vertederos, como distintos componentes para un multicriterio. Únicamente, decirles que cuando se procede agregativamente, es decir, en un multicriterio que combina todas estas cosas, nos encontramos con que las soluciones que tienen mejor posición, las que se encuentran en mejores condiciones, respecto del multicriterio son las del Gállego y son las del Cinca.

En definitiva, un rápido repaso al contexto en que esto se produce. Durante años, hemos venido trabajando con el mapa en el que se reproducían la red transeuropea, la situación en que quedaba después de los proyectos de Essen, en definitiva, hacerles notar que todos los desarrollos de ferrocarriles, en el lado francés y en el lado español, de una manera, han estado marcados por esos proyectos que se recogían en su momento y que arrancaron de aquel estudio que eran los famosos Maillons clés, y, únicamente, en la última línea les hemos señalado algo que es muy importante y es que, probablemente, en los próximos años vamos a cambiar este mapa un poco, vamos a añadir otras cosas, porque, en este mapa, si ustedes lo ven, escandalosamente, tiene una línea de penetración en la península por la izquierda, una línea de penetración por la derecha y tiene un enorme vacío en el centro. Estoy convencido de que, después de la incursión de la travesía central en el Libro Blanco, dentro de unos años tendremos un mapa de referencia distinto en el que habrá una línea por el centro que será la que incluye a la travesía central.

La pregunta es ¿qué pasa del otro lado? ¿qué pasa con la red francesa? Los criterios para la optimización que se han seguido en materia de mercancías son técnicos, una cosa sobre los surcos y demás, y de una manera un poco más general, lo que necesitamos es saber qué punto de vista se adopta en el lado francés. Porque ya hemos dicho que queremos llegar a la línea Pau-Tarbes, pero no debemos olvidar que está la línea Bordeaux-Toulouse y Narbone, que de alguna manera tiene mucha más capacidad, tiene mucha más potencia, lo demuestran los niveles de utilización en los que esa línea se encuentra en términos de trenes de mercancías, pues, triplica y cuadruplica en sus tramos menos cargados los de la línea de abajo que no tiene esas condiciones y, por último, también quisiera recordarles que, de la misma manera que Zaragoza se apresta a desarrollar, a poner en valor su plataforma logística, hemos de tener en cuenta también qué

tipos de desarrollos de plataformas logísticas se están previendo, precisamente en ese otro corredor con el que nos queremos unir.

Finalmente, me parece que el asunto del que estamos hablando se puede plantear en términos de convicción. Creo que fue Ginés de Rus el que dijo que él iba a resumir su intervención en dos preguntas una la de sí había que hacer la unión; y dos: ¿cómo se pagaba? Y tres, si estas dos preguntas estaban relacionadas. Bien, entre esas dos preguntas que él hace yo intercalo estas veinte cosas que a mí me parece que resumirían un poco lo que aquí ha pasado.

Por una parte, en términos de convicción, yo creo que de aquí nos vamos todos convencidos, de que además ha quedado establecido que hace falta una nueva unión terrestre, que esta nueva unión terrestre será de tipo ferroviario, que será central y que debe estar funcionando antes del 2020, les recuerdo que el Libro Blanco la recoge como suya, con un presupuesto del orden de los 5.000 millones de ECUS para el año 2020 y lo único que dice es «váyenne ustedes diciendo cómo debe ser, aclárenme cómo debe ser».

En términos de viabilidad, hemos visto que se ha dispuesto ya de diferentes trazados alternativos, que estos trazados alternativos están definidos con unos criterios de diseño común, capaces de dar grandes prestaciones, que son estos trazados alternativos comparables en términos de longitud, de geología, de impacto ambiental, de hidrología, de inversión, lo cual permite ordenarlos y, más o menos, decidir cuáles son potencialmente más interesantes en principio, y que, en definitiva, estamos estableciendo un eslabón de unión coherente entre la red española y francesa, a un lado y a otro de los Pirineos, que, al final, es de lo que se trata, establecer una unión coherente, en términos técnicos y económicos entre las dos redes ferroviarias, española y francesa, a ambos lados.

En términos de voluntad, yo tengo que decirles que yo estoy absolutamente encantado de haberles escuchado a todos ustedes porque yo me doy cuenta de que esta unión la quieren las regiones, la quieren los gobiernos, la quiere la Unión Europea y la quieren los actores, aunque, entre los actores, digamos parece que todavía...

Y en términos instrumentales, pues, yo creo que hay que profundizar en escenarios y en consecuencias. Creo que conviene concretar los aspectos prácticos y de funcionamiento, conviene comprometerse, comprometerse quiere decir que, además de manejar esto en términos más o menos poéticos, es decir, hay que comprometerse de verdad con ello y después conviene ejecutarlo. Yo diría que, si, por la convicción, se ha cubierto un 100%, por la viabilidad se ha cubierto un 90%, en términos de voluntad, yo creo que el termómetro está todavía en un 60%, hay que concitar más voluntades, hay que unir a más gente y, en términos de instrumentación, queda mucho por recorrer, se está en un 30% aunque, déjenme decirles, que todo el tiempo que se dedique a pensar en la plataforma y a aunar voluntades, perdón en la plataforma, en la unión de la travesía central y a aunar voluntades no será un tiempo perdido.

## **CLAUSURA DEL COLOQUIO**

**JESÚS SÁNCHEZ FARRACES, Director General de Transportes y Comunicaciones. Gobierno de Aragón**

Insisto en que voy a leer textualmente, entresacando una serie de párrafos de un documento que sólo tiene tres páginas, no es un documento extenso y solamente voy a entresacar. Lo que demuestra, por lo tanto, que cuando hay voluntad y decisión sobran, como ha dicho Monsieur Rivoire, en muchos casos, todos los estudios y todos los trabajos, no es que sobren, es necesario hacerlos, pero que, al final, las conclusiones se contienen solamente en un documento de tres páginas.

Textualmente, el documento de una comisión intergubernamental de 2 países de la UE dice:

«Las perspectivas de tráfico, la rentabilidad mejorarán en la misma proporción en que las políticas de transportes nacionales y, sobre todo, las comunitarias favorezcan el ferrocarril, en especial, internalizando los costes externos del transporte y aplicando medidas de regulación administrativa de conformidad con las recomendaciones de la Unión Europea; y guiándose por las preocupaciones medioambientales comúnmente admitidas y por las de ahorro de energía.

Sin esta voluntad política concreta, aunque no se llegue a poner en duda la necesidad de un nuevo enlace ferroviario, éste se demorará hasta los valores más altos de la horquilla ya mencionada anteriormente, año 2020. Puesto que la realización de la infraestructura no bastará por sí sola para trasladar el tráfico hacia el ferrocarril.

Dicho convencimiento lleva a esta comisión intergubernamental a considerar que la decisión que corresponde a los dos gobiernos consiste en proveerse de los medios necesarios para hacer frente, de manera aceptable, a los graves problemas que el crecimiento de los flujos no dejará de plantear. Sin un nuevo túnel ferroviario, los pasos por carretera serían los únicos en absorber el crecimiento de los tráficos, desde el momento en que los actuales pasos ferroviarios quedasen saturados. Por supuesto, la rentabilidad financiera de semejante proyecto es un elemento importante pero, en ningún caso, debería por sí sola bastar para valorar la necesidad u oportunidad del proyecto. Los cálculos económicos no podrían medir nunca completamente las consecuencias de una saturación creciente e inevitable de los actuales itinerarios por carretera. Tampoco podrían tener en cuenta las tensiones psicológicas y políticas que serían provocadas por una política global de transporte desprovista de la intención, claramente manifestada, de volver a un equilibrio con el ferrocarril y con los medios que éste comporta.

La perspectiva de poner en servicio la obra entre el año 2015 y el 2020 se muestra hoy como necesaria aunque las previsiones de crecimiento se hagan con prudencia, teniendo en cuenta la duración de las obras necesarias para llevar a efecto el túnel. Por consiguiente, esta comisión intergubernamental recomienda: primero, confirmar la prioridad dada a la modernización de las líneas históricas, la misma permitirá el inmediato aumento de los tráficos de mercancías y la preparación de vías que faciliten el crecimiento ulterior del tráfico hecho posible por el túnel básico. Segundo, lanzar para la travesía una ambiciosa política intermodal, especialmente en lo que afecta al reequilibrio entre los distintos modos de transporte en beneficio del ferrocarril, a la organización logística y a la evolución de los costes de cruzar el macizo por carretera. Tercero, lanzar la realización de la nueva línea ferroviaria para el cruce, en la primera fase, entre el año 2001 al 2006, que incluirá galerías de exploración, así como profundizaciones necesarias para establecer con detalle el anteproyecto. Cuarto, al término de dicha fase, o sea, en el año 2006, permitirá a los dos gobiernos fijar, en función de la demanda, la definitiva fecha de apertura, el calendario detallado de relación de obras y la elección entre realizar una o dos galerías.

Y, por último, concluir un nuevo acuerdo para la realización del proyecto, precisando, en especial para el año, el período 2001-2006, las condiciones de gestión y de lanzamiento de esta nueva fase. Frente al desafío planteado en el naciente nuevo siglo por la evolución de todos los modos de transporte en Europa, los gobiernos pueden y deben encontrar inspiración en el siglo pasado. París 15 de enero del año 2001, el jefe de la delegación francesa Claude Villen, el presidente de la comisión intergubernamental, jefe de la delegación italiana Achille Vinci.

Estos párrafos pertenecen a la firma intergubernamental de hace menos de un año, para la relación Lyon-Turín, y sirve plena e íntegramente para el macizo pirenaico. Las

mismas respuestas entendemos que han sido justas, proporcionadas y necesarias en el macizo alpino, entendemos que son también justas, proporcionadas y necesarias para el macizo pirenaico. Por eso, entendemos que la superación de las barreras físicas dependen, únicamente, de decisiones claras y concisas de los gobiernos implicados.

### **Presidente de la Comisión de Infraestructuras y Territorio del Consejo Regional de Limousin**

Se trata principalmente de satisfacer las nuevas exigencias de movilidad que se han tornado necesarias mediante la globalización de los intercambios, de garantizar a las regiones situadas en la periferia de los principales flujos europeos de intercambios la preparación de un sistema de transportes eficaz e integrado. Cada miembro, a su nivel y según su especialidad, ha tratado de responder a estas expectativas y de contribuir a la cohesión económica y social del Suroeste europeo.

Limousin, región rural de poca densidad demográfica, pero disponiendo de una red de transportes densa, puso en marcha, principalmente y en el marco del pilotaje de la tarea C, junto con la región de Alentejo, la Dirección SNCF de Toulouse, unas obras para promover unas redes de transportes secundarias en la perspectiva de ordenación del territorio.

En cuanto a las tareas llevadas a cabo respectivamente por la Dirección Regional del Equipamiento Midi-Pyrénées, el Consejo Regional de Midi-Pyrénées y el Gobierno Autónomo de Aragón, buscaron unas condiciones de optimización de los intercambios transpirenaicos entre la Península Ibérica y el resto de Europa, en un contexto de crecimiento exponencial del tráfico, de congestión y de predominio del modo de carretera. Estas acciones son complementarias y tienden a valorizar un sistema de transportes denso y competitivo, a favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales con el objeto de unir las regiones insulares enclavadas y periféricas a las regiones centrales de la Comunidad.

Aunque el proyecto Pirene permitiera a las regiones en cuestión que midieran las condiciones de puesta en marcha de tal sistema de transportes, éste dista mucho de ser operativo. La cooperación que se ha iniciado principalmente debe seguir adelante para estudiar, evaluar y valorar todas las alternativas pertinentes para optimizar los intercambios transpirenaicos.

En nuestra opinión, de hoy en adelante, el territorio del Suroeste europeo debe orientar sus intervenciones hacia la necesidad de realizar a medio plazo mediante la revalorización de las infraestructuras existentes, y a largo plazo mediante la construcción de un túnel de gran capacidad, la travesía del Pirineo. En efecto, para Limousin, este proyecto federativo va más allá de la sola cuestión de la travesía central. El tiempo de realización de tal equipamiento, las soluciones forzosamente parciales que aporta para enfrentarse a la intensificación de los intercambios entre la Península Ibérica y el corazón de Europa, las consecuencias que podría tener sobre los territorios que se atraviesan, en el Pirineo pero también más arriba, conllevan a no descuidar soluciones alternativas. La valorización coherente del conjunto de las infraestructuras existentes puede ofrecer unas soluciones a corto y a medio plazo. De esta manera, en el marco del proyecto Pirene II, es conveniente para nosotros ir más allá de la sola cuestión de la construcción de un túnel de gran tamaño a través del Pirineo; la saturación de los actuales ejes obliga a soluciones rápidas. La cuestión del franqueo del Pirineo es un enfoque global que hay que privilegiar.

Entre las soluciones que se podrían prever, vemos la constitución de itinerarios y de corredores alternativos, por ejemplo Tarbes-Agen-Périgueux-Limoges, la revitalización

del transporte marítimo como medio de contorneo del Pirineo mediante el cabotaje, y la construcción de corredores marítimos, su interconexión con los puertos y las redes ferroviarias, y acerca de este punto, Limousin conducirá, en el marco de Pirene II, un estudio sobre el potencial transnacional del eje Burdeos-Lyón.

Otro punto es la creación o la consolidación de plataformas y su puesta en la red para que sean verdaderos lugares de distribución del flete entre los diferentes modos de transporte. Limoges podría ser uno de los eslabones de esta red en el cruce de los ejes Norte-Sur, España-Norte de Europa, y Este-Oeste, Burdeos-Lyón-Europa Central. Este es el sentido de la intervención que la región Limousin, mediante el estudio del potencial transnacional del eje Burdeos-Lyón, deseó dar en el marco del programa Interreg IIIb. Sin embargo, esta acción no debe considerarse como la iniciativa rival de la acción iniciada a favor de una travesía central; por el contrario, para nosotros, es complementaria y contribuye a hacer efectiva una mejor regulación del tráfico sobre el espacio del Suroeste europeo.

Limousin, puerta de entrada del Suroeste europeo, ocupa su lugar en estas reflexiones. Esta región desea vivamente que la cooperación entre los diferentes actores de los transportes se intensifique, y que se desprenda progresivamente una visión común sobre un sistema de transportes eficaz, respetuoso del medio ambiente y provechoso al desarrollo de las regiones del Suroeste.

A modo de conclusión, la reflexión sobre los transportes no puede desconectarse de una reflexión más global sobre el impacto que esto puede tener en el desarrollo regional. Así pues, hace falta comentar el efecto aspirante que pueden tener las grandes infraestructuras sobre las actividades y las poblaciones. Limousin no podría verse condenada a ver pasar el flujo de mercancías y padecer las consecuencias, principalmente medio ambientales, sin sacar algún provecho. La inspiración del proyecto Pirene II en el programa Interreg IIIb ilustra esta preocupación. El comité científico principalmente, en el marco de las obras que habrá que llevar a cabo, deberá considerar estas cuestiones. De esta manera podrá cuestionarse acerca de las condiciones que permitirían a la red de transportes en el Suroeste europeo tener un impacto positivo sobre la cohesión económica, social y territorial del espacio Suroeste europeo.

Los estudios llevados a cabo por Limousin, la SNCF y Alentejo en el marco de Interreg IIc, *Equilibrio de los territorios y redes de transportes*, apuntaban a la promoción de las redes secundarias en una perspectiva de ordenación del territorio. Deseo que esta cuestión no se quede al margen de las futuras obras. Sin embargo, la concretización de todos estos objetivos queda condicionada a la continuación y a la consolidación de la cooperación existente hoy en el marco del proyecto Pirene y, en particular, a la necesaria toma de conciencia, por parte de cada miembro, sobre la necesidad de definir los principios y los objetivos comunes de un futuro sistema de transportes coherente, eficaz e integrado.

#### **FILIPE PALMA, Vicepresidente de la Comisión de Coordinación de la Región de Alentejo**

Me gustaría recordarles un proyecto del Alentejo, «Proyecto Sines», puerta atlántica de Europa. Para nosotros, implicados en el Proyecto Pirene, no nos es desconocida la travesía de los Pirineos.

Durante el tiempo en que nuestro país vivió en dictadura, la diáspora de nuestro pueblo conoce bien la travesía Irún-Hendaya, cuando iban en los años 50, 60 e incluso 70, en busca de trabajo y libertad a Francia, Luxemburgo, etc. Hoy tenemos un país libre, somos miembros de pleno derecho de la Unión Europea. Todavía es un país de

Objetivo I, pero somos compañeros en la búsqueda de la cohesión territorial interna y de toda Europa, y es por eso que estos proyectos son para nosotros fundamentales.

Cohesión territorial necesitada de una red de acceso entre regiones que dé prioridad al mismo tiempo al ambiente y a la necesidad de poder llegar cada vez más lejos y más rápido.

Haciendo uso de esto, nos parece que el Proyecto Pirene en el cual nos implicamos, lo que nos dice es que los enlaces ferroviarios no se tienen que abandonar con la política que seguimos, sino que tienen que ser revitalizados mediante una política de futuro, de rapidez y de protección del medio ambiente.

### **BERNARD MARQUIE, Vicepresidente del Consejo Regional de Midi-Pyrénées**

Hoy la travesía central está presente en muchas mentes y también empieza a estar presente en los textos europeos.

No está todo arreglado, aún hace falta avanzar, pero creo que uno de los retos más importantes, uno de los argumentos en los que más se va a poder intervenir, es el hecho de que hoy existe un Suroeste europeo, es necesario que juntos lo hagamos existir políticamente, y este Suroeste europeo hace falta que este bien anclado al resto de Europa, principalmente a Europa central.

Hoy vemos que los intereses a nivel europeo se desplazan hacia el Este, no es una cosa mala en sí, pero hace falta que el Suroeste europeo, en lo que a él respecta, esté bien anclado a Europa, y creo que nuestras obras, y sobre todo nuestra voluntad, nuestras propuestas deben hacer que este anclaje sea sólido y realmente enriquecedor para todo el mundo a nivel de intercambios y a nivel de relaciones.

Hoy nos damos cuenta de que los túneles de carretera no son obligatoriamente la solución, sobretodo cuando se quiere preservar al mismo tiempo la calidad de vida, los paisajes y otras actividades humanas; no nos encontramos en esta situación en el Pirineo, desgraciada o felizmente, pero creo que para años futuros, hace falta que formulemos unas propuestas que tomen en cuenta todas estas experiencias con el objeto de ir más lejos, más rápido y más eficazmente.

### **JAVIER VELASCO RODRÍGUEZ, Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón**

El Gobierno de Aragón está sumamente satisfecho de haber coordinado, desde el Comité de Gestión, este programa comunitario sobre las necesidades de interconexión de las regiones del sudoeste europeo y optimización de las redes de infraestructura bajo un enfoque multimodal.

El Gobierno de Aragón ha trabajado en este proyecto con la idea compartida de proponer un cambio en el papel de los territorios periféricos, una propuesta que viene avalada por los propios acontecimientos, por el crecimiento exponencial de los volúmenes de transporte de mercancías en el sudoeste europeo.

Es cierto que estamos en el Sur europeo pero, precisamente, por ello, ahora, con el empuje constante de los volúmenes de mercancías y pasajeros del hemisferio Sur, sobre todo del Norte de África, nos hemos convertido en un nuevo centro que necesita de infraestructuras de primer rango para confirmar y obtener dividendos económicos y sociales de una situación geográfica que, a lo largo del siglo pasado, no fue bien atendida y, quizá, tampoco entendida.

El Gobierno de Aragón ha defendido tanto la reapertura del Canfranc, prevista para

el 2006, como la habilitación de una segunda gran infraestructura ferroviaria por el Pirineo Central que sirva a este entorno del Sudoeste europeo y por extensión a la Europa más continental. Hemos defendido, y defendemos, por tanto, un proyecto de largo recorrido y alta rentabilidad. Es de agradecer a las autoridades comunitarias que hayan tenido en cuenta nuestras aspiraciones como territorio transnacional y que la travesía ferroviaria por el Pirineo Central figure en la revisión de orientaciones contempladas en el Libro Blanco para el futuro desarrollo de la red transeuropea de transportes.

Este agradecimiento lo quiero personalizar en la propia Comisaria de Transportes y Energía, Sra. Loyola de Palacio, quien se dirigió por escrito al Presidente del Gobierno de Aragón, Sr. Iglesias, para confirmarle que el proyecto de la travesía ferroviaria queda inscrito como un gran proyecto en el Libro Blanco. Esta confirmación es motivo más que suficiente para seguir trabajando en su maduración.

Sólo con unas comunicaciones adecuadas y bien dimensionadas, nuestras regiones podrán alcanzar una verdadera convergencia real en el conjunto de la Europa Comunitaria. Sólo con unas infraestructuras de primer nivel, nuestras economías podrán competir en igualdad de condiciones con otros territorios históricamente mejor atendidos pero a los que hemos superado ya en demanda de estas mismas infraestructuras.

Todas las regiones que hemos participado en este programa queremos participar plenamente en los nuevos crecimientos, formar parte de una Europa cohesionada con unos niveles similares de rentas y con unas posibilidades igualadas en cuanto a operatividad y movilidad.

Creo además, que todos somos conscientes de que la habilitación de fórmulas adecuadas para el transporte en el entorno pirenaico, es solo una parte de un conjunto de acciones para que estos territorios poco poblados se incorporen a entornos más amplios dotando a sus habitantes de unos mayores alicientes y oportunidades y, a la vez, conservando un medio natural que es, sin duda alguna, el porcentaje más elevado de nuestro capital patrimonial.

Como conclusiones, hay que entender que, en estos momentos, hay pocos incentivos para el desarrollo del transporte por ferrocarril en el entorno de la gran cordillera pirenaica aunque también estamos llamados a buscar un reequilibrio duradero y sostenible en la forma de mover pasajeros y mercancías. Es evidente también que esta sería otra de las conclusiones que la travesía ferroviaria, por su potencial y capacidad de solución sobrepasa, en mucho, el propio ámbito pirenaico, una zona, como digo, especialmente sensible, con unos costes externos del actual, predominantemente en el transporte, altos y que no asume la gente que transporta sino la colectividad. Los expertos nos han dicho, con todo tipo de datos y de detalles, que el ferrocarril es el modo que presenta unas mayores ventajas y que el objetivo ha de ser alcanzar una situación de leal competencia entre las posibilidades de transporte.

Destacaría, finalmente, otras dos conclusiones. En primer lugar, que las comunicaciones y el transporte nos llevarán a mantener unas mayores relaciones entre nuestros territorios. En segundo, que, junto a la política y el esfuerzo en el terreno de las infraestructuras, necesitamos otras medidas de apoyo, sociales y económicas, como territorio común que no ha sido objeto de la atención precisa. Entiendo, por tanto, que la travesía ferroviaria del sudeste europeo es un título o denominación acertado por su propia influencia, por su capacidad logística, por su lógica y por su rentabilidad social.

Quiero, por tanto, expresar la satisfacción del Gobierno de Aragón por los avances que se han producido desde el inicio del programa Pirene hasta la celebración de este coloquio en torno a la travesía ferroviaria. Nuestro objetivo final, y sobre el que nos queda un largo camino por recorrer.