

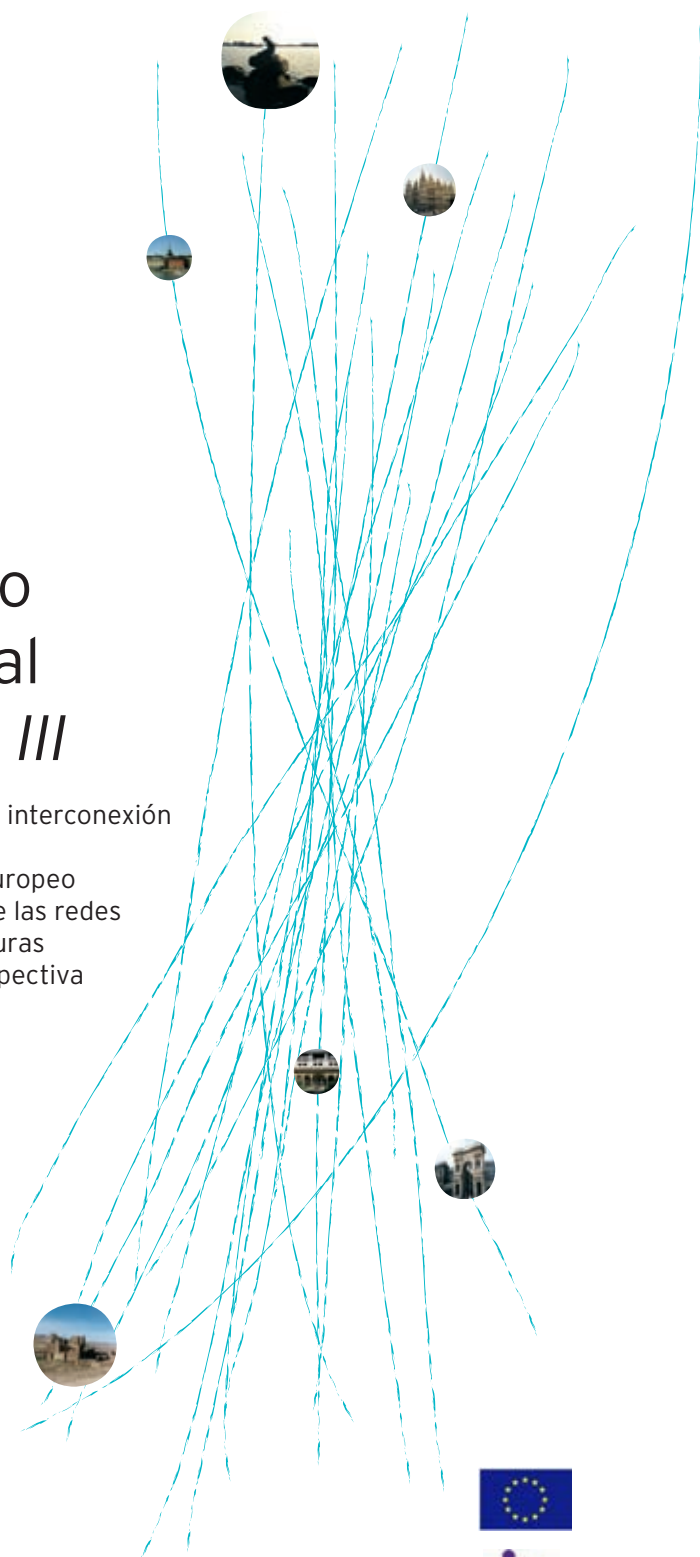
Alternativa(s)

3^{er} trimestre de 2007

número especial *Pirene III*

Necesidades de interconexión
de las regiones
del Sudoeste europeo
Optimización de las redes
de infraestructuras
desde una perspectiva
multimodal

revista del proyecto *Pirene*



Pirene III

3^{ero} trimestre de 2007

Alternativa(s)

revista del proyecto *Pirene*

número especial *Pirene III*

Necesidades de interconexión
de las regiones del Sudoeste europeo
Optimización de las redes de infraestructuras
desde una perspectiva multimodal





Editorial

Martin Malvy,

*Ex ministro,
Presidente de Región Midi-Pyrénées.*

El proyecto Pirene III, en marcha desde 1999, a través de 2 fases anteriores del programa europeo Interreg IIIB Sudoe (Pirene I, de 1999 a 2002, y Pirene II, de 2002 a 2005), va a concluir a finales de 2007. Ocho años de colaboración transnacional durante los cuales, por medio de reuniones, comités técnicos y comités de dirección, trece socios - regiones, autonomías, servicios del Estado, directores de obra y compañías ferroviarias francesas, portuguesas y españolas - han analizado y llevado a acabo profundos estudios para aclarar la compleja problemática del sistema de transporte transpirenaico, y más concretamente del sudoeste europeo, y para impulsar los grandes proyectos de transporte e interconexión entre Francia y la Península Ibérica.

La Región Midi-Pyrénées, socio de Pirene I y primer socio financiero de Pirene II, asumió en esta ocasión la responsabilidad de estar al frente de la tercera fase del proyecto dedicado a los enlaces transpirenaicos, a la logística y la intermodalidad en el sudoeste europeo, a las líneas de alta velocidad y a las autopistas ferroviarias.

Especialmente desfavorecido por una red de infraestructuras saturadas u obsoletas, con enormes dificultades geográficas a salvar en la travesía de la cadena pirenaica y con unos flujos de mercancías de los más importantes del espacio comunitario, el sudoeste europeo debe recuperar los retrasos sufridos para hacer más duradero y más eficaz su sistema de transporte.

Se han llevado a cabo importantes estudios y acciones, cofinanciados en el marco de Pirene III para mejorar esta situación. Algunos

tienen un carácter oficial, primer paso hacia su realización. Entre ellos, cabe citar el debate público sobre la Línea de Alta Velocidad Burdeos-Toulouse, o incluso los estudios previos a la ejecución de una autopista ferroviaria denominada «Atlantique Eco Fret». Otros tienen como destino enriquecer las reflexiones y orientar futuras decisiones. Este es el caso de los trabajos del observatorio franco-español de tráfico en los Pirineos y de la encuesta del tránsito Alpes-Pirineos 2004 sobre los flujos internacionales por carretera.

Mi mayor satisfacción en tanto que responsable máximo de este proyecto es constatar hasta qué punto este acuerdo de colaboración, alcanzado entre entidades de países y estatus diferentes, ha sido precursor y ha logrado hacer emerger, en unos pocos años, proyectos que constituyen hoy el centro de las preocupaciones y las conversaciones de nuestros respectivos Estados. Deseo que estos avances prosigan y que estos proyectos se materialicen rápidamente para que nuestras regiones del sudoeste europeo sigan siendo atractivas y competitivas, siempre dentro del respeto por unos criterios, a partir de ahora irrenunciables, de desarrollo sostenible.

hsk mae

Alternativa(s)

revista del proyecto *Pirène*

Edición delegada:

Région Midi-Pyrénées

Coordinación editorial:

Eurosud Transport

Realización:

Lexies

Fotografías:

**Lexies, SNCF, Eurosud Transport,
D.R.**

Creación gráfica:

Frédéric Blaimont

Traducción:

Foreign Office

Impresión:

Imprimerie Delort

Depósito legal: 3^{ro} trimestre de 2007

Sumario

Páginas

2 Editorial

6 Pirene III

8 Datos

- 8 El observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos

12 Enlaces transpirenaicos

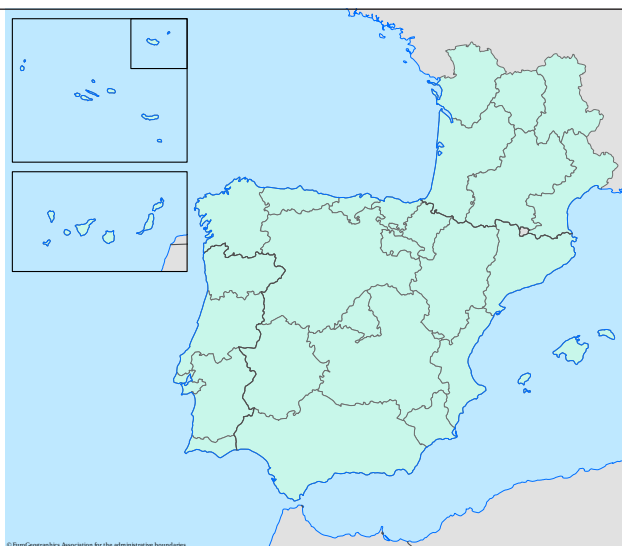
- 12 La cooperación franco-española y la evaluación de los flujos de mercancías
- 16 Evaluaciones de la experiencia de regulación de tráfico de vehículos pesados entre Angoulême y la frontera española
- 17 Poner la información en perspectiva para enriquecer las representaciones

18 Estrategia logística e intermodalidad

- 18 Estudio sobre la organización y el funcionamiento logístico de los territorios situados a uno y otro lado de los Pirineos
- 23 Estudio para una estrategia logística regional
- 25 El ejemplo piloto de Aragón Logística
- 26 Estudio sobre la plataforma intermodal de Sines

28 Líneas de Alta Velocidad y autopistas ferroviarias

- 28 La LGV Burdeos-Toulouse abre un eje transfronterizo de circulación rápida
- 29 La organización del debate público sobre el proyecto de LGV Burdeos-Toulouse
- 31 Los estudios relativos a las operaciones prioritarias d'ordenación de la línea Burdeos-Dax-Irún
- 32 Estudios para la definición de un servicio de autopista ferroviaria en el «Atlantique Eco Fret»



El espacio del Sudoeste europeo (SUDOE).

PIRENE III

El contexto: la iniciativa comunitaria INTERREG y el espacio del Sudoeste europeo (SUDOE)

INTERREG III es una iniciativa del Fondo europeo de desarrollo regional (FEDER) cuyo objetivo es reforzar la cohesión económica y social en la Unión Europea promoviendo la cooperación transfronteriza, transnacional e interregional, así como el desarrollo equilibrado del territorio.

INTERREG III se compone de tres segmentos, llamados A, B y C. El segmento B concierne a la cooperación transnacional entre autoridades nacionales, regionales y locales, y trata de promover una mejor integración territorial en la Unión gracias a la formación de grandes grupos de regiones europeas.

El espacio del Sudoeste europeo es uno de los 13 espacios del programa INTERREG IIIB. Este espacio agrupa la totalidad del territorio de España y Portugal, el Reino Unido (Gibraltar), y seis regiones del gran Sudoeste francés: Aquitania, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées y Poitou-Charentes, o sea, una superficie de cerca de 780.000 km² para 63 millones de habitantes. Para el periodo 2000-2006, el espacio SUDOE recibió una participación de 67,2 millones de euros del FEDER.

El programa INTERREG IIIB se articula en torno a cinco ejes prioritarios:

- *Estructuración policéntrica del espacio y desarrollo de centros de competencias;*
- *Gestión del patrimonio cultural y natural, y promoción del medio ambiente;*
- *Desarrollo de sistemas de comunicación eficaces y duraderos, y mejora del acceso a la sociedad de la información;*

- Desarrollo de un marco de cooperación permanente por parte de los actores del Sudoeste europeo a través de la implantación de iniciativas territoriales comunes.
- Asistencia técnica para la gestión, la información, el seguimiento, el control y la evaluación del programa.

El proyecto PIRENE III

Después de los proyectos PIRENE I y PIRENE II, dedicados a las necesidades de interconexión de las regiones del Sudoeste europeo y desarrollados en el marco de las iniciativas de la Comunidad Europea INTERREG IIC y INTERREG IIIB, el conjunto de los socios españoles, franceses y portugueses decidieron proseguir su cooperación renovando su implicación en el proyecto PIRENE III.

Este programa se ha desarrollado de enero de 2005 a octubre de 2007, con un presupuesto total de 2.917.950 euros, de los que 1.469.438 euros eran ayudas FEDER.

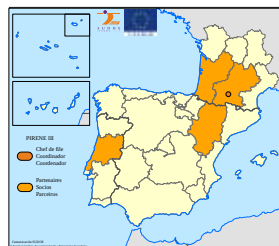
PIRENE III reúne a los socios siguientes, a cuya cabeza está la Región Midi-Pyrénées: la Dirección Regional de Equipamiento de Midi-Pyrénées; Dirección Regional de Equipamiento de Aquitania; la asociación Eurosud Transport Atlantique Méditerranée; la Fundación transpirenaica; la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional del Alentejo, y la Red de Ferrocarriles de Francia. También han participado al proyecto, como socios asociados, los consejos regionales de Aquitania y Limousin, el Gobierno de Aragón, la Generalitat Valenciana, y las Juntas de comunidades de Castilla-La Mancha y Extremadura. Todos han deseado reforzar su cooperación y proseguir los estudios y reflexiones que permitan conocer mejor el sistema de transporte transpirenaico, y estudiar sus probables evoluciones a fin de poder implantar unas infraestructuras de transporte que favorezcan la intermodalidad y un desarrollo equilibrado de los territorios.

Por lo que respecta a la saturación de los ejes de carreteras que permiten la travesía de los Pirineos y al desarrollo de plataformas multimodales de gran importancia en el Sudoeste europeo, como Algeciras, Lisboa, Sines, Valencia, Madrid, Zaragoza, Toulouse y Burdeos, el desarrollo del transporte combinado y la interconexión de las redes ferroviarias constituyen una condición indispensable para un desarrollo económico y social armonioso.

El proyecto se estructura en cuatro actividades principales:

- Reforzar el dispositivo de cooperación y estudio de los flujos transpirenaicos, mediante la aplicación de herramientas de observación y modelización;
- Analizar las cadenas de transporte y promover la intermodalidad, con vistas a favorecer la complementariedad de los centros logísticos del Sudoeste europeo;
- Estudiar las posibilidades de gestión de las infraestructuras de carretera en un contexto de saturación;
- Promover una nueva travesía ferroviaria de los Pirineos, y asegurar su integración en las redes de transporte existentes o futuras.

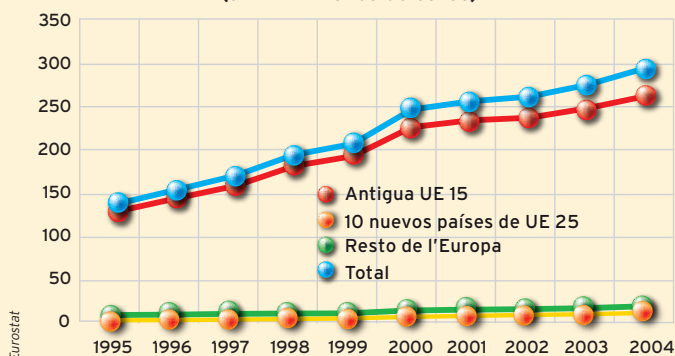
PIRENE III está vinculado al proyecto prioritario europeo nº16 Sines/Algeciras - Madrid - París. Ha recibido, por tanto, el apoyo de la Comisión Europea y de los gobiernos implicados, en especial el francés y el español. Esta aprobación da testimonio de la continuidad del proyecto y de la continuación, en años venideros, de la cooperación transnacional a uno y otro lado de los Pirineos.



Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos

En 1998, tras una cumbre bilateral franco-española, se decidió crear el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos (OTP). Este organismo, constituido por personal de los ministerios de Transportes de ambos países, tiene la misión de elaborar una base de datos comunes sobre los flujos de transporte transfronterizo, tanto de viajeros como de mercancías, y cualquiera que sea el modo de transporte: aéreo, por carretera, marítimo o ferroviario. A partir de esta base cuantificada homogénea y de encuestas complementarias, el OTP publica un documento anual de datos que da a conocer la evolución de los flujos de transporte entre la Península Ibérica y Europa, así como las variables explicativas. Estos datos permiten enriquecer las reflexiones sobre las infraestructuras de transporte transpirenaico.

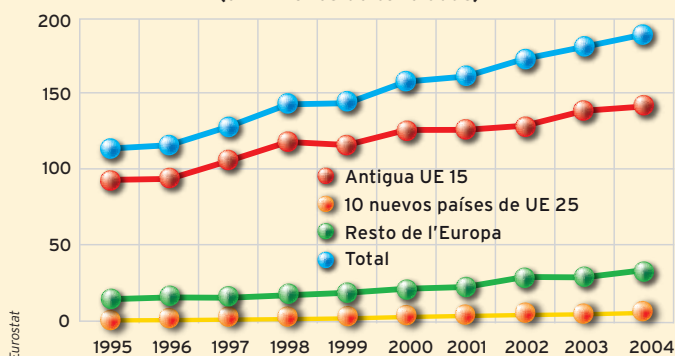
Evolución del comercio exterior de España y Portugal con Europa (en mil millones de euros)



■ Evolución del comercio exterior de España y Portugal con Europa.

El PIB por habitante de España ha progresado a lo largo de los diez últimos años con mucha más fuerza que el valor medio de la Unión Europea. Es una de las razones que hace que el total de intercambios entre la Península Ibérica y el resto de la Europa geográfica se haya multiplicado por 2,2 en valor monetario y por 1,7 en tonelaje entre 1995 y 2004. La separación entre estas dos cifras atestigua una evolución en el índole de las mercancías intercambiadas, que tienen más valor, por término medio, entre 2004 y 1995.

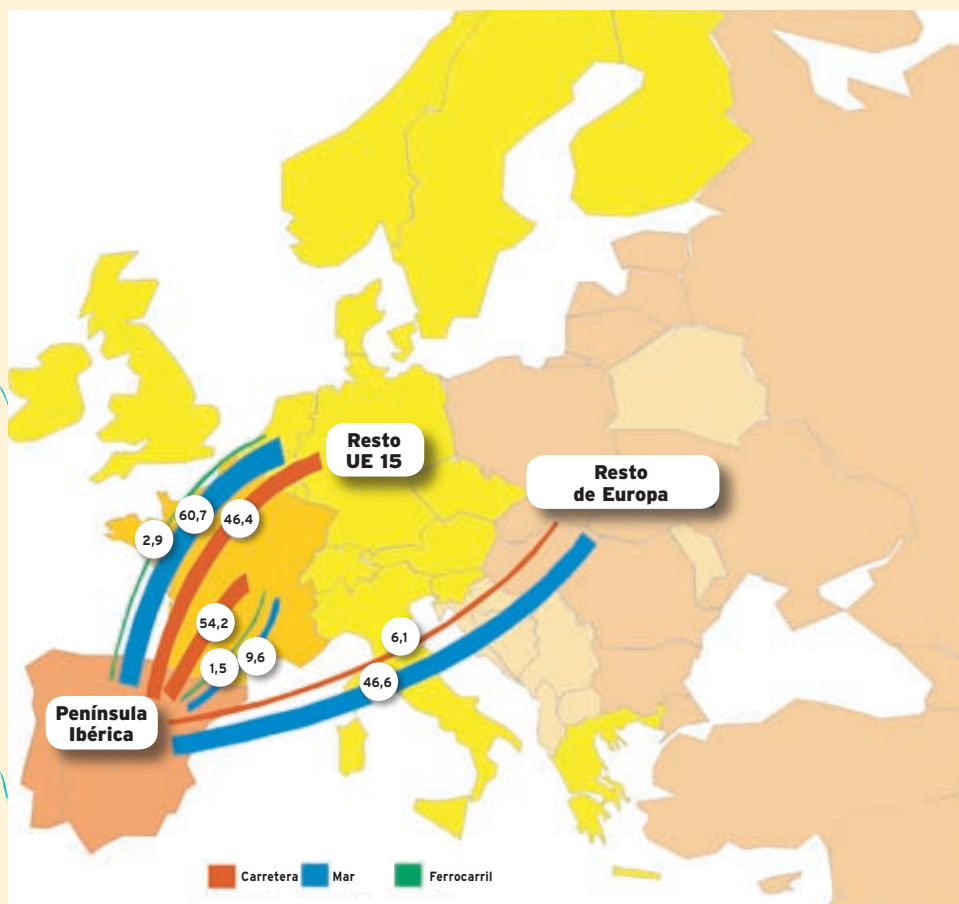
Evolución del comercio exterior de España y Portugal con Europa (en millones de toneladas)



■ Reparto de las mercancías entre la Península Ibérica y Europa.

Entre 1998 y 2004, la Península Ibérica vio cómo sus intercambios de mercancías aumentaban un 30% con Francia, un 17% con la antigua UE de 15 sin Francia, y en un 47%, entre 2001 y 2004, con el resto de Europa. La carretera es aquí prioritaria, con un aumento superior en los tres casos al aumento correspondiente a la suma de los tres modos de transporte. Francia transporta hoy día por carretera el 83% del tonelaje que intercambia con España.

Reparto de las mercancías en 2004 (en millones de toneladas)



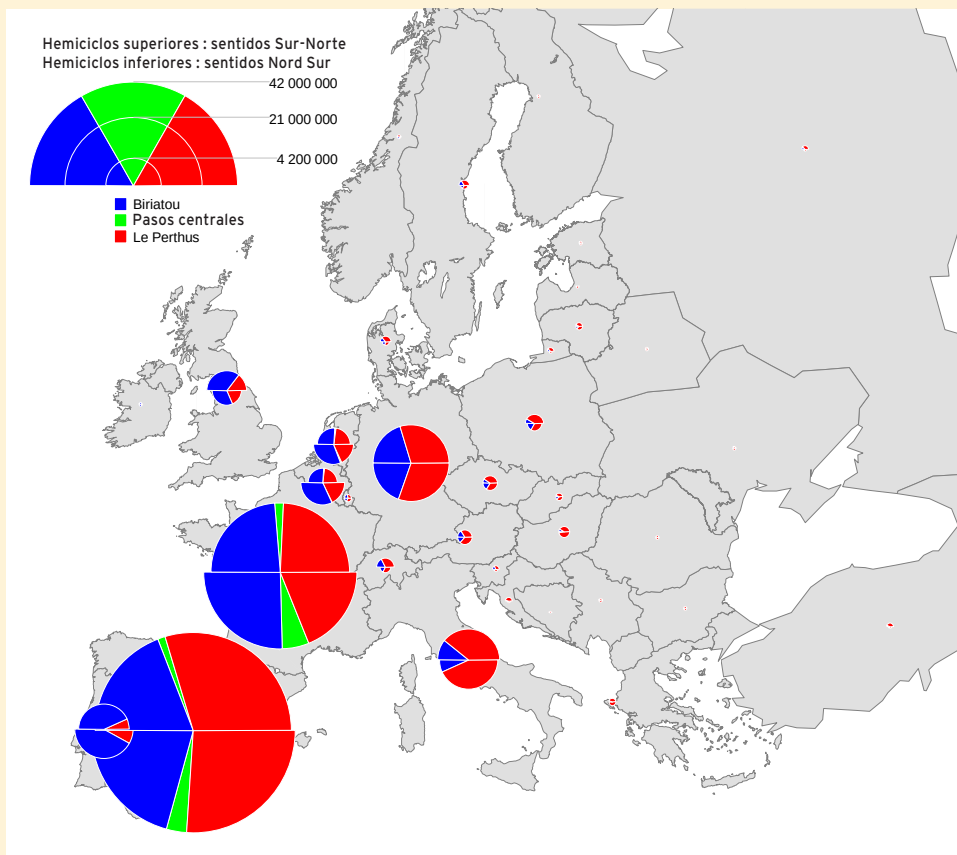
■ **Origen o destino de los flujos por carretera de mercancías a través de los Pirineos.**

Francia representa el 51% de los flujos por carretera – en toneladas – relativos a los intercambios de la Península Ibérica con Europa.

El 83% del tonelaje en tránsito por carretera, procedente o con destino a la Península Ibérica, es generado por Alemania (33%), Italia (23%), Bélgica, Países Bajos y Reino Unido (9% cada uno).

El tráfico con los países del Este de Europa representa un 9% del tonelaje en tránsito por carretera, procedente o con destino a la Península Ibérica; se duplicó entre 1999 y 2004, con un alto nivel de intercambios con Polonia, la República Checa, Hungría, Eslovaquia y Lituania. En cambio, Rusia no genera tráfico de importancia.

Origen o destino de los flujos por carretera de mercancías a través de los Pirineos



Investigación Transit 2004

■ Intercambios por carretera entre la Península Ibérica, Francia y Europa.

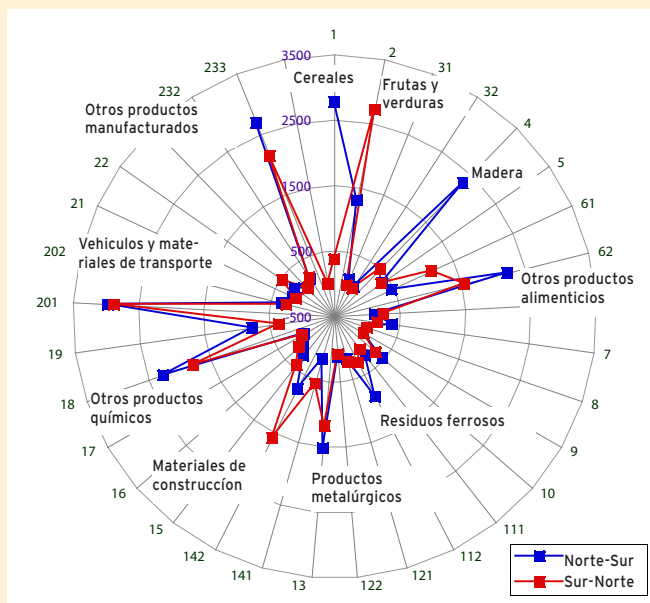
12 categorías representan el 83% de las mercancías intercambiadas entre la Península Ibérica y Francia.

Vehículos y materiales de transporte van en cabeza cualquiera que sea el sentido del intercambio.

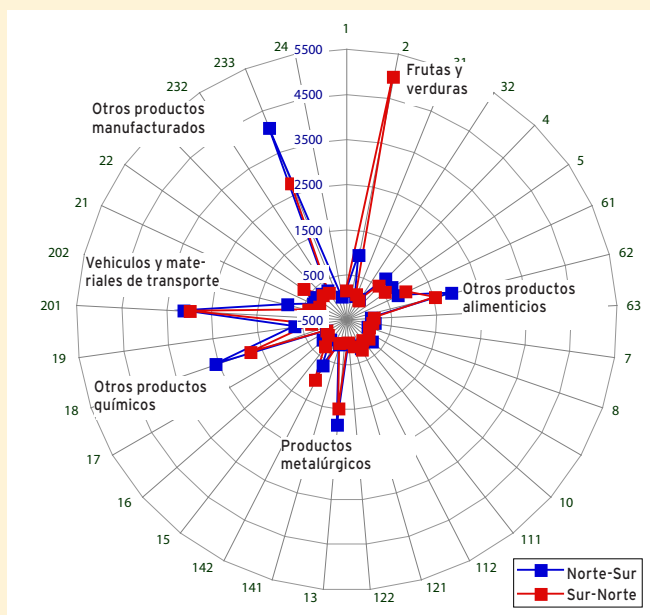
Le siguen a continuación:

- en sentido Norte-Sur: cereales, otros productos manufacturados, madera y corcho;
- en sentido Sur-Norte: frutas y verduras, otros productos manufacturados.

Pincipales mercancías y intercambiadas entre la Península Ibérica y Francia (en toneladas)



Pincipales mercancías y intercambiadas entre la Península Ibérica y Europa sin Francia (en toneladas)



12 categorías representan el 88% de las mercancías en tránsito en Francia procedentes o con destino a la Península Ibérica. Las principales son:

- en sentido Norte-Sur: otros productos manufacturados, vehículos y materiales de transporte, otros productos químicos;
- en sentido Sur-Norte: frutas y verduras, vehículos y materiales de transporte, otros productos manufacturados.

La cooperación franco-española y la evaluación de los flujos de mercancías

(Colaboración de Michel Barbier, Thierry Louis y Jean-Claude Meteyer - Dirección de Asuntos Económicos e Internacionales. Ministerio de Ecología, Desarrollo y Ordenación Duraderos del Territorio)

Con ocasión de la reunión de alto nivel entre Francia y España que se celebró en Barcelona el 17 de octubre de 2005, los dos Estados y los organismos territoriales afectados se marcaron el objetivo de:

- conseguir una mayor permeabilidad de los Pirineos a fin de facilitar el desarrollo económico y cultural de los territorios;
- favorecer el reequilibrado de los modos de transporte a favor del ferroviario y el marítimo;
- actuar respetando el patrimonio y el entorno natural del macizo montañoso.

■ Una cooperación reforzada en el campo de la prospectiva

La cumbre intergubernamental de Gerona del 16 de noviembre de 2006 confirmó el programa de trabajo con el que se comprometieron ambos países. Dicho programa prevé:

- la mejora de diferentes enlaces: cuatro enlaces ferroviarios (Figueras - Perpignan - Montpellier; Dax - Vitoria; Zaragoza - Canfranc - Pau; nuevo enlace transpirenaico de gran capacidad), seis enlaces de carretera y dos autopistas marítimas.
- la elaboración en paralelo, por parte de un grupo técnico franco-español, de un modelo de tráfico multimodal común para los dos países. La reciente evolución del tráfico de vehículos pesados en los dos principales puntos de travesía de los Pirineos (Le Perthus y Biriattou) - después de los años de fuerte crecimiento de 1985 a 2000, se constata una inflexión de las tasas de crecimiento - muestra sin duda que una simple proyección de las tendencias pasadas no permite realizar estimaciones a medio y a largo plazo.

Este trabajo de prospectiva se apoya en:

- el estudio de evaluación global de los flujos de mercancías con vistas a 2015/2025. Los resultados del estudio, realizado por la Oficina de informaciones y previsiones económicas (BIPE, de sus siglas en francés) con la colaboración del Doctor Fontella de la Universidad de Madrid, fueron entregados en enero de 2006.
- la realización de un modelo de asignación de tráfico en función de los itinerarios y de los modos de transporte. Este modelo, creado por un grupo español, francés y alemán de oficinas de proyectos, deberá estar terminado a finales de 2007.

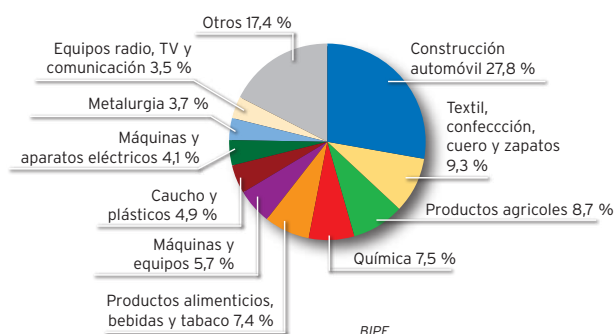
■ Las lecciones del estudio de la BIPE

El análisis macroeconómico del estudio de la BIPE versa sobre los intercambios de España y Portugal con 8 países o zonas de Europa: Francia, Alemania, Reino Unido, Italia, Benelux, resto de Europa Occidental (UE 15 + Suiza + Noruega), nuevos entrantes, resto de la Europa geográfica. A partir de hipótesis altas y bajas de evolución de diferentes variables macroeconómicas, se establecieron dos escenarios que enmarcan las posibles tasas de evolución del crecimiento económico, y del comercio exterior, por país y para los periodos 2000-2015 y 2015-2025.

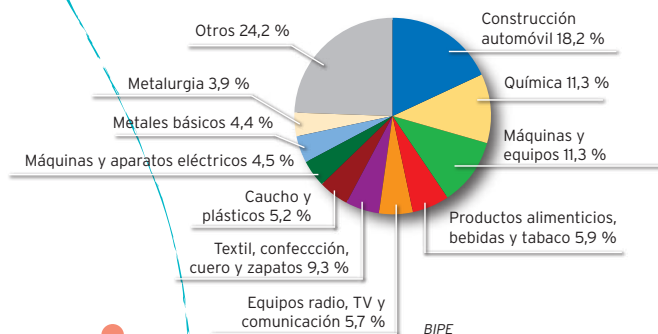
El apartado sectorial del estudio se interesa por las perspectivas de evolución de los intercambios, producto por producto, en valor y en volumen. Ahí radica la originalidad de este estudio, que comienza a observar lo que ocurre a nivel del sistema económico antes pasar a deducir los flujos de transportes de mercancías. Puede entonces suponerse que España - cuya actividad está fuertemente concentrada en industrias de tecnología media - cada vez más deberá enfrentarse en el sector del automóvil a la competencia de los países emergentes. Este

Los productos claves de los intercambios entre España y 8 países de Europa (valores monetarios)

Exportaciones

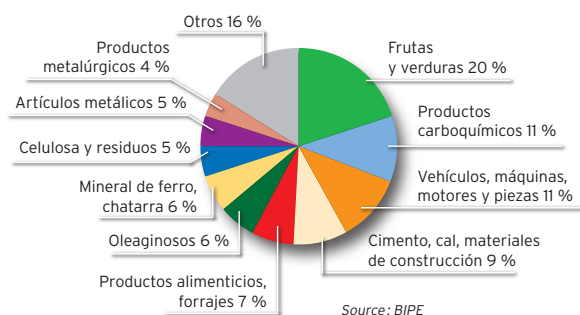


Importaciones

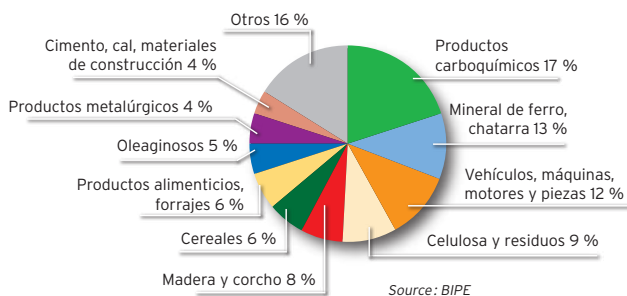


Los productos llaves de los intercambios entre España y 8 países de Europa (toneladas ferrocarril + carretera)

Exportaciones



Importaciones



sector representa actualmente el 27,8 % del valor de las exportaciones y el 18,2 % de las importaciones. El análisis sectorial aplicado a cada uno de los escenarios (alto y bajo) del análisis macroeconómico muestra, en el periodo 2002-2025, que estamos ante unas tasas de crecimiento de los intercambios más bajas que en el periodo 1992-2002, prosiguiendo por tanto la tendencia general a la disminución ya observada de las tasas. Aunque más bajas, dichas tasas de crecimiento seguirían no obstante siendo altas en comparación con otros intercambios internacionales.

En su tercer parte, el estudio de la BIPE se ocupa más concretamente de la evolución de los tráficlos por modos terrestres, suponiendo que, para cada par - tipo de producto x tipo de intercambio (origen - destino) - el reparto entre el modo marítimo y el conjunto de los otros modos (carretera + ferrocarril) se mantenga constante en el futuro.

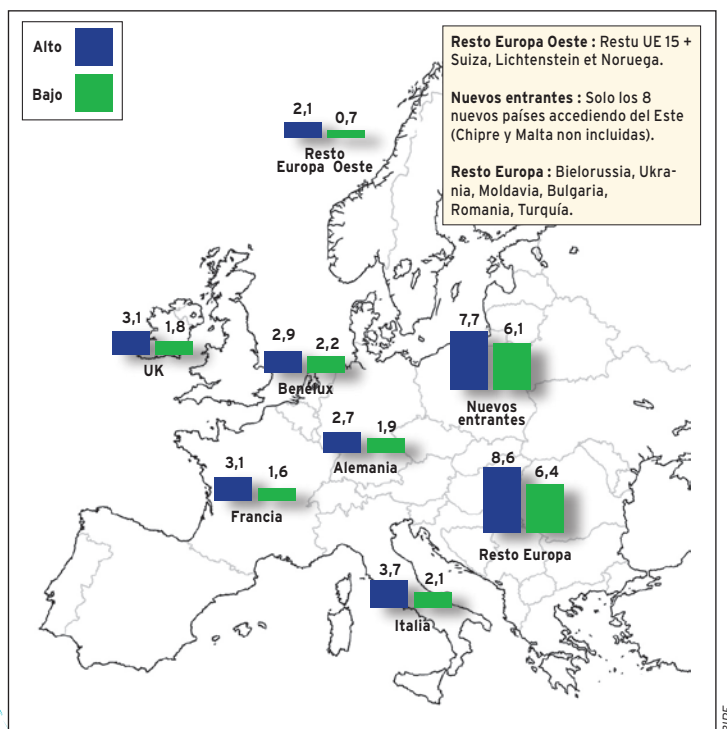
Se constata que las tasas de crecimiento de los flujos transportados por modos terrestres son inferiores a los de «todos los modos conjuntos». Dos razones

1 - Ejemplo : las exportaciones de automóviles de España hacia Alemania.

vienen a explicar esta divergencia:

- el dinamismo de los mercados más alejados (nuevos entrantes de la Unión Europea, países de la Europa geográfica que no forman parte de la Unión), y se sabe que para las distancias muy largas, el modo marítimo le gana la mano al terrestre
- la reestructuración de la cadena de producción en el interior del espacio europeo contribuye asimismo al alargamiento de las distancias y, por tanto, a una postergación del modo terrestre en favor del marítimo.

Evolución de las tasas de crecimiento anuales medias 2002-2025 del tráfico entre la Península ibérica y Europa (escenario alto y escenario bajo)



■ Una modelización por modos de transporte e itinerarios

El estudio de modelización llevado a cabo en el marco del programa franco-español proporcionará una herramienta de evaluación del reparto de flujos de mercancías según el modo de transporte y según los itinerarios. Esta herramienta, parametrizable, permitirá someter a prueba diferentes escenarios, tanto en materia de realización de infraestructuras como de evolución de las políticas generales de transporte, a fin sobre todo de evaluar las necesidades en infraestructuras. Ejemplo de cooperación transfronteriza, constituirá una herramienta indispensable de ayuda para la toma de decisiones en materia de política europea de transportes.

Análisis de la experiencia de regulación de tráfico de vehículos pesados entre Angoulême y la frontera española

(Dirección Regional de Equipamiento de Aquitania)

Velocidad excesiva, no respetar las distancias de seguridad, adelantamientos peligrosos... Las actuaciones de determinados conductores de vehículos pesados (VP) constituirán riesgos añadidos con la intensificación del tráfico. En vista del importante aumento de este último en el eje Poitiers-Burdeos-frontera española, la Dirección Regional de Equipamiento (DRE) de Aquitania puso en marcha en 2003 una «iniciativa experimental de regulación del tráfico de VP». Aplicada en primer lugar en Gironde, la iniciativa se amplía ahora de Angoulême al puesto fronterizo de Biriattou. Consiste en establecer secciones tradicionales de 20 a 30 km, que se alternan con secciones equivalentes en las que los vehículos de más de 12 toneladas tienen prohibido realizar adelantamientos, por lo general entre las 6.00h y las 22.00h.

Esta experiencia, dotada de un dispositivo de control, ha sido objeto de numerosas evaluaciones, entre otras, tratamiento de datos, investigación de matrículas, estudios de comportamiento mediante videovigilancia, encuestas sobre el conocimiento, respeto y grado de aceptación de las prohibiciones... De todos estos trabajos llevados a cabo desde 2004 surgen ya informaciones acerca del interés de este esfuerzo en favor de una mejor gestión de las infraestructuras de carretera en un contexto de «saturación».

■ Valoraciones divergentes según el tipo de usuario de la carretera

La encuesta realizada con automovilistas muestra – con un 92% de opiniones favorables – hasta qué punto esta medida recibe el apoyo unánime de esta categoría de usuarios de la carretera. Y aunque el 70% de los conductores de VP la siguen discutiendo, el 35% están de acuerdo en que contribuye a la fluidez del tráfico y el 36% – sobre todo entre los transportistas de materias peligrosas – que ofrece mejores condiciones de seguridad.

Como es lógico, estas prohibiciones de adelantamiento son más frecuentemente señaladas por los conductores de VP que por los de vehículos ligeros (VL). El 98% de los primeros se dan cuenta de que entran en una zona de prohibición, mientras que el 65% sólo registran el lugar preciso en que salen de ella.

■ Prohibiciones respetadas que mejoran la fluidez del tráfico de VL

Muy pocos conductores de VP transgreden la prohibición (0,3% en mitad de una sección). Una alta tasa de respeto que viene corroborada por el descenso de un 62% de VP que ruedan por el carril izquierdo en estas zonas piloto. La prohibición basta, por tanto, para dividir por cinco el número de adelantamientos efectuados por los VP; por otra parte, esta cifra sigue bajando desde la puesta en marcha de la operación.

Estas medidas que mejoran la fluidez del tráfico de VP (velocidad media superior en un 0,4%) no se traducen en una modificación sensible de la velocidad media de los VP. Tampoco conllevan un aumento del «efecto caravana» (más de 4 VP circulando juntos, pegados los unos a los otros). En cambio, parecen impulsar a los conductores a transgredir más las reglas de respeto por las distancias de seguridad (más de una cuarta parte comete infracciones).

Poner la información en perspectiva para enriquecer las representaciones

(Eurosud Transport y Fundación transpirenaica)

La evolución preocupante de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa - el 47% de las cuales transitan por carretera frente al 2% que lo hacen por ferrocarril- plantea la cuestión de la permeabilización de la cadena pirenaica y del desarrollo de modos de transporte alternativos a la carretera a fin de asegurar a los territorios del Sudoeste europeo un desarrollo duradero, conservando al mismo tiempo el medio ambiente y el marco de vida del macizo pirenaico.

Entre las soluciones contempladas, figura una nueva travesía ferroviaria de Iso Pirineos. Este proyecto, incluido en el proyecto prioritario europeo nº16 Sines-Algeciras-Madrid-París es asimismo objeto de estudios y reflexiones por parte de los Estados afectados. De forma complementaria a los estudios y procedimientos oficiales necesarios para la ejecución de este tipo de proyecto, es necesario informar y movilizar a otros actores: representantes electos locales, organismos locales y territoriales, cámaras consulares, empresas y ciudadanos. La toma de contacto, la información y la comunicación son asimismo indispensables para la realización de estos grandes proyectos.



Visita de los Comisarios europeos Jacques Barrot y Joaquín Almunia a Aragón el 23/03/07 en Zaragoza.



Foro «¿Qué financiamientos para las infraestructuras de transporte?» el 21/03/07 en la CRCI de Blagnac.

■ Las acciones de Eurosud y de la Fundación transpirenaica

Dos asociaciones, Eurosud Transport en Toulouse y la Fundación transpirenaica en Zaragoza, se dedican en colaboración a esta misión de larga duración.

Encuentros de alto nivel en el ámbito nacional y europeo, intercambios de experiencias sobre otros grandes proyectos ferroviarios europeos en curso de realización, visitas técnicas, labores de observación sobre el terreno, la edición de una carta informativa común especializada y bilingüe, acciones de prensa, una exposición itinerante que circula por toda la cadena pirenaica, han constituido el esqueleto de su acción en el seno del programa Pirene III.

Estas intervenciones contribuyen a la pedagogía de los proyectos y sus apuestas, así como al conocimiento y la consideración del conjunto de problemas específicos del espacio SUDOE y pirenaico. Permiten la divulgación de datos concretos y objetivos sobre el tema. Tienen asimismo por objeto propiciar un debate de calidad con actores diversos, destinado a favorecer las tomas de decisión a favor de un sistema de transporte intermodal más duradero y más equilibrado para los territorios.



Visita de los tuneles del Lötschberg y San Gothard en Suiza el 10/09/07.

Estudio sobre la organización y el funcionamiento logístico de los territorios situados a uno y otro lado de los Pirineos

(Dirección Regional de Equipamiento de Midi-Pyrénées)



¿Qué enseñanzas se pueden extraer de la cartografía de las plataformas logísticas de las regiones situadas a uno y otro lado de los Pirineos? ¿Cuáles son sus interrelaciones? ¿Cuáles son las perspectivas de evolución en este terreno de los territorios transpirenaicos? Este estudio, cuya misión es aclarar posibles acuerdos futuros con vistas a una estrategia común en materia de logística, fue realizado, por encargo de la Dirección Regional de Equipamiento de Midi-Pyrénées,

por una agrupación franco-española de gabinetes de estudios. Un Comité de dirección, con participación de organismos institucionales franceses y españoles, se encargó del seguimiento de sus diferentes fases. Tras la presentación del informe, el 30 de noviembre de 2006, se celebró en Toulouse un coloquio franco-español sobre logística y transportes a través de los Pirineos.

La área de estudio agrupaba las regiones francesas de Midi-Pyrénées, Aquitania, Limousin y Languedoc-Roussillon, y las regiones españolas de Cataluña, Valencia, Aragón, Navarra y País Vasco, además de Andorra. El material se reunió a partir de la base de entrevistas, una recensión bibliográfica y el contenido de una base de datos.

■ Notables diferencias estructurales

La primera constatación es que los dos territorios fronterizos, aunque cercanos geográficamente, «se dan la espalda». Alejados de los grandes ejes logísticos, los territorios de estudio francés y español presentan notables diferencias estructurales:

- Una población total de 23 millones de habitantes sobre una superficie de 235.000 km², pero dos tercios de ellos residen en el lado español;
- Un PIB que representa el 22 % de la economía de los dos países, pero dos tercios corresponden a España, ya que mientras el sudoeste francés está alejado del centro de producción nacional, la parte española concentra el 53 % de las industrias españolas y el 40 % del PIB del país;
- Unas infraestructuras portuarias y de carreteras que se han beneficiado más

del esfuerzo de modernización en el lado ibérico.

Otra característica importante, tanto desde un punto de vista demográfico como económico, es la importancia del hecho urbano y el peso de grandes aglomeraciones que polarizan fuertemente su territorio: Burdeos, Toulouse, Montpellier, Bilbao, Zaragoza, Valencia, la eurociudad vasca (Bayona-San Sebastián) y sobre todo Barcelona, que, con 4 millones de habitantes, es una de las mayores metrópolis europeas. Las actividades logísticas responden a esta concentración.

El estudio hacía un inventario detallado de los retos logísticos, por sector de actividad, del espacio transpirenaico: agricultura, industrias agroalimentarias, papel, siderurgia, química, automóvil, aeronáutica, electrónica, ropa, industria farmacéutica... Surge aquí con toda claridad la constatación de dos sistemas logísticos independientes, sometidos a lógicas internas propias: *«cada una de las dos zonas nacionales desarrolla sistemas relacionales que obedecen a lógicas geológicas esencialmente nacionales, europeas o intercontinentales que, en lo esencial, ignoran el espacio vecino»*. Sólo el sector de frutas y verduras cuenta con una logística común a los dos territorios y puede calificarse realmente de transpirenaica.

La situación peninsular de España y el hecho de que la frontera franco-española se confunda con la cadena de los Pirineos explica la constitución de dos complejos logísticos fronterizos sobre los dos grandes corredores: *«de una parte, el relativo a la aglomeración Bayona-Irún, de carácter fuertemente binacional; y el correspondiente a Perpignan-Cerbère-Port Bou-Le Boulou-La Junquera, más disperso geográficamente, que distingue instalaciones puramente fronterizas e implantaciones inducidas, que se han desarrollado sobre todo en el lado francés, en Perpignan»*.

■ Enfoque tipológico de las plataformas logísticas

Una evaluación de criterios múltiples (demografía, consumo, política territorial, producción, logística, transportes terrestres, otros transportes) realizada con criterios de expertos ha permitido efectuar una clasificación de los centros logísticos en cinco familias, en función de la ponderación de criterios:

- La logística metropolitana, basada en criterios de demanda: hinterland, población del área urbana, turismo y consumo;
- La logística de producción, que refleja los flujos inducidos por la actividad económica;
- Las funciones logísticas desde el punto de vista de la oferta de servicio: los principales actores del mercado, su estructuración y las zonas logísticas existentes o en proyecto;
- La oferta de transporte terrestre, incluido el transporte combinado ferrocarril-carretera;
- Las otras infraestructuras de transporte, es decir, los puertos, el tráfico fluvial y los aeropuertos de mercancías.

En función del peso de estas grandes categorías en cada una de las zonas logísticas estudiadas, el estudio propone una tipología:

- Los centros completos, que tienen la particularidad de poseer todos los atributos de la logística metropolitana: se trata de los dos mayores puertos españoles: Barcelona y Valencia;



- Los centros terrestres de marcada característica de transporte, pero a los que les falta el aspecto marítimo: Burdeos, Toulouse, la eurociudad vasca y Pamplona;
- Los centros terrestres con fuerte vocación logística, aglomeraciones de tamaño variable que aprovechan la oportunidad del desarrollo de los intercambios: destacan aquí Zaragoza y Perpignan;
- Los centros equilibrados, que son centros completos de menor proyección: Bilbao, Alicante, Montpellier-Sète y Tarragone;
- Los centros de carácter logístico modesto, con escaso potencial: Pau-Tarbes, Narbona, Nîmes, Agen, Béziers y Lérída.

En definitiva, habida cuenta de los flujos emitidos o recibidos por estos centros, aparecen ejes que se estructuran en términos de logística:

- Los ejes nacionales unen el espacio transpirenaico al resto de Europa;
- Los ejes transpirenaicos realizan los intercambios para todos los flujos, asumiendo un papel más europeo que integrador del espacio transpirenaico;
- Los ejes interregionales estructuran los intercambios de los dos subterritorios nacionales.

■ Nuevo contexto de la prospectiva

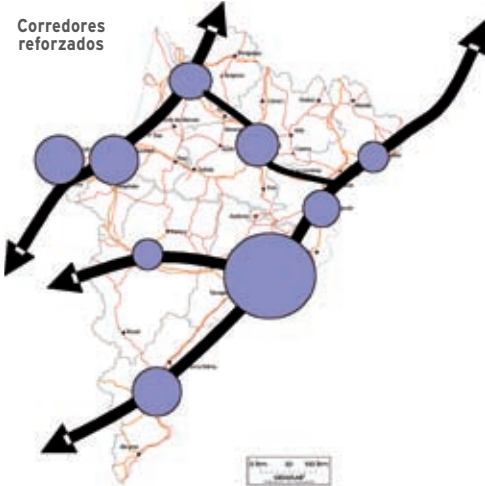


La época de la recuperación económica de la Península Ibérica está superada y la ampliación al este implica un desplazamiento del centro de gravedad de la Unión Europea... La mundialización exacerbada, el riesgo de penuria de las energías de origen fósil, el declive demográfico de los países de Europa occidental... Son otros tantos factores a tener en cuenta en una visión prospectiva. En consecuencia, se ha realizado una evaluación de las perspectivas de evolución de

los centros logísticos. Se basa en los trabajos del Ministerio de Equipamiento francés, *«la prospectiva del flete con vistas al año 2030»*, que desembocaba en cuatro escenarios: *«empresa, mercado mundial y tecnología»*, *«regulación europea»*, *«reintegración del sistema»* y *«crisis energética»*. Adaptados a la realidad geográfica estudiada - tal como lo recoge el cuadro de más abajo -, dos de esos escenarios valorizan las relaciones alternativas a los grandes corredores y refuerzan las cooperaciones transpirenaicas.

Escenario 1: empresa, mercado mundial, tecnología

Corredores reforzados

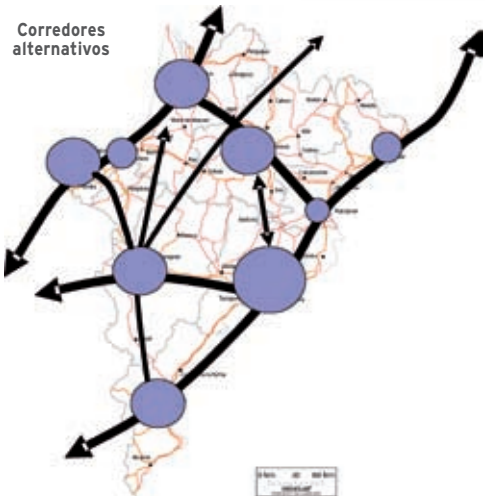


- Primacía del mercado mundializado
- Dominio de las organizaciones transnacionales
- Mayor liberalización y prioridad para la competitividad de las empresas
- Importancia de las nuevas tecnologías

- Refuerzo de metropolización y Barcelona
- Desarrollo en los corredores costeros
- Saturación y alzas en el coste de la propiedad inmobiliaria
- Búsqueda de espacios logísticos alternativos: aumento de los costes logísticos
- Los territorios interiores abandonados
- Toulouse y Zaragoza en receso
- Perpignan y la Eurociudad vasca dinamizadas como plataformas logísticas al servicio del territorio español

Escenario 2: regulación europea

Corredores alternativos



- Prioridad para el desarrollo y la armonización europeos
- Fuerte intervención de la UE mediante políticas voluntaristas
- Liberalización mantenida, pero dentro de un marco armonizado
- Permanencia de grandes proyectos de infraestructuras

- Metropolización más equilibrada
- Desarrollo en nuevos corredores
- Descongestión relativa
- Búsqueda de espacios logísticos alternativos: mayor flexibilidad de localización
- Desarrollo de los territorios interiores
- Toulouse y Zaragoza valorizadas
- Perpignan y la Eurociudad vasca pierden parte de sus bazas (ruptura de frontera)

- Anticipación de problemas energéticos, climáticos, costes de transporte
 - Mundialización prosigue sobre bases más equilibradas
 - Reorganización del sistema productivo más basada en la proximidad
 - Fuertes estímulo e intervención públicos
-
- Metropolitización equilibrada y ciudades en red
 - Espacios polarizados y dinamizados
 - Ordenación del territorio y economía pensados al mismo tiempo
 - Organización urbana, variable logística
 - Ventaja para centros logísticos Intermediarios (Burdeos, Toulouse, Zaragoza, Perpignan y Eurociudad vasca)

- Una crisis energética no prevista sobreviene bruscamente
 - El crecimiento mundial se detiene, incluso recesión
 - Los intercambios se ralentizan considerablemente
 - Crisis económica y social en Europa
-
- Ciudades y metrópolis se estancan, se dan la espalda y se proyectan fundamentalmente sobre su área
 - Los grandes puertos retroceden y ya no estructuran la logística
 - Grandes ciudades conservan influencia exterior
 - Los centros secundarios declinan y sólo desempeñan un papel logístico local

Estudio para una estrategia logística regional

(Región Midi-Pyrénées)

La logística en Midi-Pyrénées está fuertemente condicionada por la estructura espacial, demográfica y económica de la región, así como por su posición geoes-tratégica. Al igual que el conjunto del sudoeste francés, Midi-Pyrénées sufre una situación descentrada respecto a los principales espacios económicos europeos, pero también más encerrada que sus dos vecinas, Aquitania y Languedoc-Rous-sillon, directamente servidas por los grandes ejes de tránsito europeo y menos limitadas por la berrera de los Pirineos.

■ Estructura económica, demográfica y espacial de la región Midi-Pyrénées

Se trata de un factor que tiene una fortísima incidencia en el sistema logístico regional, sobre todo, como consecuencia de:

- la dualidad del tejido económico fuertemente dominado por las producciones de alto valor añadido (aeronáutica en primer lugar), pero escasamente emisoras de flujos materiales, frente a actividades más «materiales», y en declive en la región (química, textil, mecánica...);
- la estructura demográfica caracterizada por una población en fuerte crecimiento, pero muy concentrada en la ciudad de Toulouse, mientras que el resto de la región está estancada o en declive;
- el desequilibrio espacial marcado por el dominio de la aglomeración tolosana y por la convergencia de todas las infraestructuras de transporte en la capital regional.

Esta situación tiene consecuencias logísticas bastante fuertes que se traducen sobre todo en:

- Un desequilibrio espacial de los flujos donde dominan muy ampliamente las importaciones (región muy consumidora) frente a las exportaciones (región escasamente productora en volumen).
- Una polarización de la logística regional en Toulouse, que concentra todos los atributos de la logística metropolitana, el crecimiento demográfico, y que disfruta de la convergencia física de todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril y aire), habiéndose convertido Toulouse, en detrimento de Burdeos, en la verdadera capital logística del Gran Sud-Oeste.
- Un funcionamiento geológico regional que se apoya fuertemente en la aglo-meración tolosana, como lo atestigua el éxito de la plataforma Eurocentre, pero que favorece una trombosis del sistema, una saturación de las infraestructuras y del espacio, favorecida por un fenómeno inquietante de alarde urbano.
- La formación de un espacio de crecimiento privilegiado de las actividades lo-gísticas en un cuadrante nordeste del área de Toulouse, donde se concentra lo esencial de las implantaciones logísticas recientes y en proyecto (Montbartier, Portes du Tarn).
- Una fuerte imposición de las problemáticas de transporte en el marco más general de una logística penalizada por el alejamiento de los grandes centros económicos y el desequilibrio de los flujos.
- Un desequilibrio en el reparto modal de los flujos, donde el transporte por carretera, favorecido por la importante mejora de las infraestructuras, disfruta de un papel cada vez más hegemónico frente al ferrocarril que se debilita, al

carecer de una oferta competitiva, de estrategia ambiciosa de desarrollo y de infraestructuras modernas y adaptadas a las exigencias del flete.

■ Las apuestas de la logística en Midi-Pyrénées

Cuatro son las dimensiones a tener en cuenta:

- La relación con los territorios exteriores, que plantea el problema de una mejor inserción de la economía regional en el conjunto nacional y europeo, y que necesita una reflexión sobre los enlaces con: las otras regiones francesas, en especial Rhône-Alpes a través del enlace Toulouse-Lyon (que es el eje que comu-



nica también el Tarn y el Aveyron, el espacio más industrializado de la región); España, mediante la mejora de los enlaces con Barcelona y Cataluña, Madrid y Aragón;

- La estructuración del tejido económico local, en la medida en que la eficacia de la actividad industrial y agrícola de la región depende de la capacidad de sus actores para dominar y optimizar la logística de los diferentes sectores y de sus empresas;

- La implantación geográfica de las actividades logísticas, pues la buena localización de éstas reviste un doble reto: el buen funcionamiento de las operaciones de gestión de flujos para las empresas (industriales, distribuidores, prestadores de servicios logísticos y transportistas) y la calidad de inserción para las poblaciones y el medio ambiente;

- La multimodalidad del transporte de mercancías, a fin de permitir una inversión de tendencia que desemboque en una transferencia progresiva de los tráficos de la carretera hacia el ferrocarril o el transporte combinado, lo que pasa no sólo por una política de oferta adaptada, sino por acciones de cooperación entre los diversos solicitantes del transporte de flete y el desarrollo de procesos de mutualización de los transportes.

Igualmente, la articulación de la política de implantación de zonas con vocación logística con la política de desarrollo del ferrocarril y del transporte combinado reviste gran interés, tanto en términos geográficos (concomitancia de las implantaciones de zonas e infraestructuras), como en términos operativos (puesta en marcha de servicios multimodales adaptados a las operaciones logísticas actuales).

El ejemplo piloto de Aragón Logística

(Fundación transpirenaica)

Desde 2005, «Aragón Logística» es la marca soporte, en el mercado español, del conjunto de proyectos aragoneses, públicos y privados, en el sector de la logística. Esta marca materializa la iniciativa del gobierno de la provincia para afirmar un puesto de cabeza a escala del sur de Europa.

■ Los factores decisivos

Importancia regional del sector de los transportes... Aumento anual de los flujos de mercancías entre España y Europa del orden del 10 %... Encrucijada de los principales ejes de circulación que dan servicio al norte de la península y la unen al espacio comunitario... Se daban todos los factores para que el Gobierno aragonés decidiera desarrollar una fuerza de choque que combinara infraestructuras de producción y soportes de investigación y animación de la red.

■ Los tres pilares del espacio, la intermodalidad y la innovación

Pla-Za, el mayor gran parque logístico intermodal de Europa, a un tiempo emblema y modelo estructural, fue creado en Zaragoza gracias a inversión de 2.000 millones de euros. Amplitud de espacios habilitados (1.300 hectáreas) y alto nivel de conexión intermodal (aeropuerto, zona ferroviaria, autopista)... El atractivo del emplazamiento se confirmó de inmediato entre las unidades de transporte, distribución y logística de empresas internacionales como Inditex, Imaginarium, Memory, Barclays...

Con el tiempo, varias plataformas, de iniciativa tanto pública como privada, que representan un potencial de 3.000 hectáreas, cubrirán como una malla la provincia y abarcarán las diferentes escalas de mercado: PlaZa (nacional, internacional), PLHus (Huesca, norte de España), PLaTea (Teruel, enlace con Levante), PLFraga (enlace con Cataluña). Entre las iniciativas privadas o mixtas, se puede citar MercaZaragoza, la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), el Parque Tecnológico del Reciclaje López Soriano o la Ciudad Cooperativa del Transporte de Zaragoza (CTZ).



El Gobierno ha impulsado paralelamente la investigación y desarrollo. A título de ejemplo cabe citar la creación del ZLC (Zaragoza Logistics Center) que une a la Universidad de Zaragoza y al prestigioso Massachusetts Institute of Technology (MIT), o el foro internacional y el premio a la excelencia logística anual PILOT.

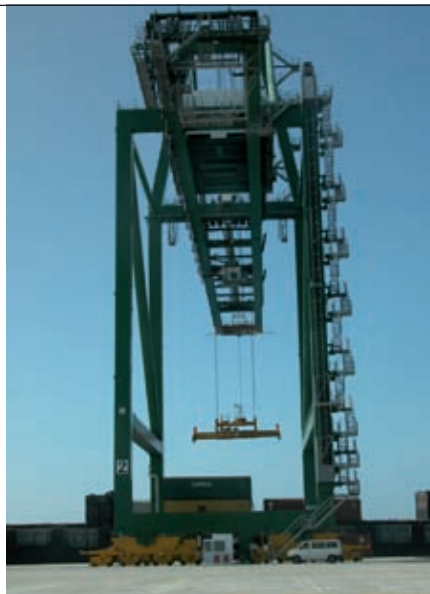
El desarrollo aragonés se ha apoyado en la apertura de nuevas vías de circulación de alta velocidad (carretera, ferrocarril) en el interior del territorio español y, más concretamente, de su corredor central. El desenlace de esta iniciativa radica en la realización de una nueva travesía ferroviaria por el centro de los Pirineos que venga a incorporarse a la red intermodal existente en Francia y España. Todas estas infraestructuras consolidarán la dimensión internacional de «Aragón Logística».

Estudio sobre la plataforma intermodal de Sines

(Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Alentejo)

El objetivo de este estudio, realizado en 2006, es identificar los factores clave de éxito que deben permitir a la plataforma industrial y logística de Sines (PILS) afirmarse como catalizador de nuevas dinámicas de desarrollo a diferentes niveles: local, regional y nacional.

■ Un enfoque pragmático



El estudio se apoya en numerosos estudios existentes y propugna una visión pragmática, tanto en el análisis de la situación existente como en la elaboración de escenarios plausibles para una evolución futura de la plataforma.

Este estudio se sitúa en una triple perspectiva:

- por una parte, constituir una base de datos estructurada y actualizada, que facilite los procesos de toma de decisiones y que incluya todos los elementos componentes de la economía y la organización del transporte marítimo;
- por otra parte, contemplar los aspectos portuarios, industriales y logísticos de la plataforma como un todo coherente, susceptible de constituir un motor de desarrollo, independientemente de cada una de las entidades responsables;
- por último, disponer de un conjunto de referencias para la puesta en marcha de acciones concretas de desarrollo de la plataforma y de todo aquello que la rodea.

■ La valorización de las infraestructuras portuarias

La fase de diagnóstico permitió establecer que el puerto de Sines es un elemento estructurante decisivo para el desarrollo de la PILS. La fuerte relación que hay entre ciertas instalaciones portuarias y las principales empresas implantadas en la plataforma es un ejemplo de ello, sobre todo en los campos de la energía (petróleo y derivados, carbón, gas natural licuado) y de la petroquímica.

En el campo de carga en contenedores es donde la PILS deberá hacer frente a los principales retos para asegurar el desarrollo de la Terminal XXI y la densificación del tejido económico local. Tres factores fundamentales van a condicionar el éxito de esta evolución:

- aumentar el hinterland del puerto de Sines mejorando la accesibilidad por carretera y ferrocarril;
- aumentar los enlaces marítimos del puerto de Sines, con el fin de reforzar su posición geoestratégica de puerto de acceso a la Península Ibérica, así como a Europa;
- implantar y mantener actividades económicas en la plataforma para reforzar las bases de la economía regional y dinamizar las actividades logísticas.

■ El reto de las nuevas comunicaciones ferroviarias

El estudio permitió evidenciar que las inversiones previstas en la red ferroviaria (IP8 e IC33) permitirían solucionar las lagunas existentes en el servicio de comunicación de la PILS. Así, la construcción de la línea Sines-Evora-Elvas permitirá lograr notables ahorros, de tiempo y de coste, en términos de accesibilidad desde el sur del territorio español: - 55% de los costes actuales para Badajoz; - 34% para Huelva; - 25 % para Algeciras y - 22% para Valencia. La materialización de estas inversiones permitirá a la PILS ocupar una posición más competitiva en relación con los puertos de Setúbal y Lisboa, favorecidos hoy por la configuración de las redes existentes. Sería asimismo preciso que se realizaran esfuerzos similares por el lado español para la mejora de la línea Badajoz-Madrid, que todavía no está electrificada.

■ La densificación necesaria del tejido empresarial

La implantación de actividades económicas es igualmente un factor fundamental para reforzar la dimensión de centro logístico e industrial de la PILS, que, hoy día, padece la escasa densidad económica de su entorno. Esto limita la posibilidad de economías de escala, factor agravado aún más por la persistencia de elevados costes de contexto, genéricos y locales.

Todo esto exige la adopción de una estrategia de densificación de esta zona económica, articulando mecanismos de promoción de la oferta existente y de instrumentos de ayuda para la implantación de nuevas actividades. Se trata de favorecer en particular:

- las actividades industriales y de distribución de carácter internacional para las cuales las infraestructuras portuarias de Sines (y en particular la Terminal XXI) constituyen una oportunidad discriminante;
- las actividades logísticas y de transporte vinculadas a la capacidad de generación y atracción de flujos del puerto de Sines y de las actividades localizadas en la PILS;
- todas aquellas actividades industriales, comerciales y de servicios que puedan contribuir a la creación local de empleo.



Entre los diferentes esquemas posibles elaborados, surgen cuatro recomendaciones prioritarias:

- garantizar un consenso político e institucional ampliado en torno a la PILS;
- optimizar el modelo institucional de promoción y gestión de la PILS;
- mejorar la red de infraestructuras de acceso terrestre a la PILS;
- atraer y fidelizar a nuevos usuarios para la Terminal XXI.

La LGV Burdeos-Toulouse abre un eje transfronterizo de circulación rápida

(Región Midi-Pyrénées)

El reto de la línea de alta velocidad Burdeos-Toulouse no consiste tan sólo en colocar París a tres horas de Toulouse, sino también en incorporar la región Midi-Pyrénées a la red europea de líneas ferroviarias de alta velocidad y crear las condiciones del desarrollo de un eje de circulación rápida Atlántico-Mediterráneo con el proyecto de prolongación Toulouse-Narbona. La salida natural de este eje hacia España afecta a la cooperación transfronteriza y da a esta disposición una dimensión europea.

A tal fin, la Región Midi-Pyrénées consiguió del Ministro de Ecología, Desarrollo y Aprovechamiento Duraderos, el compromiso del Estado, ante los organismos territoriales que financiarán los estudios, de garantizar el calendario, de llevar el proyecto ante las instancias europeas y ante el comisario europeo Jacques Barrot en particular, y, por último, de dar a conocer la fijación exacta de la participación financiera de los organismos territoriales en cuanto se conozca la composición de la colaboración entre entidades públicas y privadas.





SNCF - CAV - Jean-marc Fabbro

Estas garantías vienen a completar el esfuerzo de financiación de los estudios realizado por los organismos territoriales de Midi-Pyrénées (6,24 millones de euros de la Región Midi-Pyrénées; 4,5 millones de euros de la Comunidad del Gran Toulouse; y 3,5 millones de euros del Consejo General de Haute-Garonne).

El calendario prevé dos años para la realización de los estudios, dos años para la declaración de utilidad pública y la delegación de servicio público, un año para la negociación de la colaboración pública-privada, lo que debería permitir poner en marcha los trabajos en 2013 con una apertura de la línea prevista en 2016-2017.

La organización del debate público sobre el proyecto de LGV Burdeos-Toulouse

(Red Ferroviaria de Francia)

En enero de 2004, el Comité de dirección de los estudios de mejora de los servicios ferroviarios en el eje Burdeos-Toulouse-Narbona decidió poner en marcha los estudios del proyecto de línea de alta velocidad (LGV) entre Burdeos y Toulouse, proyecto que convenía someter previamente a un debate público.

■ La mejora de los servicios ferroviarios en la transversal «Grand Sud» de Francia. Un proyecto de interés nacional sometido a debate público

El proyecto de LGV Burdeos-Toulouse, que consiste en la creación de unos 200 kilómetros de línea nueva apta para la alta velocidad (320 km/h) para realizar la conexión de Burdeos, Agen, Montauban y Toulouse, tiene un coste estimado de unos 3.000 millones de euros.

Por otra parte, el proyecto de LGV plantea un alto interés nacional, con importantes apuestas socio-económicas y no poco impacto sobre el medio ambiente y sobre la ordenación del territorio. Este proyecto no sólo aportaría al modo ferroviario un tráfico suplementario anual de 3 millones de viajeros, sino que puede además estimular el desarrollo de los servicios regionales de viajeros deseado por los consejos regionales de Aquitania y de Midi-Pyrénées – gracias a

la liberación de capacidad en la línea clásica – y crear las condiciones favorables para el desarrollo del flete ferroviario en esta zona.

Otras tantas razones que justifican la organización de un debate público.

La Comisión Nacional del debate público, autoridad administrativa independiente, encargada por la RFF del proyecto en julio de 2004, decidió, en septiembre del mismo año, encargar a una Comisión particular (CPDP) la tarea de organizar este debate.

Éste se desarrolló del 8 de junio al 25 de noviembre de 2005

- **1,2 millones de hogares informados**
- **6 000 actores**
- **15 reuniones públicas**
- **1 000 preguntas escritas**
- **20 «cuadernos de actores».**

De los 6 millones de habitantes de las regiones de Aquitania y Midi-Pyrénées, 1,2 millones de hogares recibieron información sobre el debate público consistente en una síntesis del expediente del propietario de la obra y la presentación del propio debate público en el nº1 del *Diario del debate* redactado por la CPDP.

La CPDP fue creando de forma progresiva un fichero de 6.000 actores con los que dialogó después de que hubieran recibido una información completa sobre el proyecto. La CPDP organizó 15 reuniones públicas, abrió un sitio de internet (www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org), participó en gran número de emisiones de radio y televisión, hizo abundante publicidad sobre el debate público a través de la prensa, recibió más de 1.000 preguntas escritas a las que respondió con ayuda del Estado, de la RFF y de la SNCF, y publicó 20 «cuadernos de actores» consistentes en una presentación

de la postura de personalidades de los medios político, asociativo o socio-económico interesadas en el proyecto.



SNCF - CAV - Jean-marc Fabbro

Estudios relativos a las operaciones prioritarias de acondicionamiento de la línea Burdeos-Dax-Irún

(Red Ferroviaria de Francia)

La línea ferroviaria de Burdeos a Irún forma parte del eje Sur de Europa-Atlántico, que es uno de los dos principales corredores de circulación, por el que se intercambian mercancías por ferrocarril entre la Península Ibérica, Francia y el resto de Europa.

La cuota de mercado del transporte ferroviario para estos intercambios es netamente inferior que la que se observa en los intercambios internacionales entre Francia, el Benelux e Italia. Una de las principales explicaciones es, por supuesto, la diferencia de ancho de las vías férreas de España y Francia.

■ Un eje saturado a corto plazo

Se han abierto significativas perspectivas de mejora como consecuencia de importantes inversiones en la red ferroviaria española (red de altas prestaciones, mixta para viajeros y mercancías, la llamada «línea Y vasca» interconectada en 2013 con la red francesa) y también como resultado de la progresiva implantación del ancho de vía europeo en los principales ejes de la red española.

Las proyecciones con vistas al año 2020 indican un tráfico global que puede alcanzar el doble de su valor actual. El transporte ferroviario podría obtener el 20% de esas mercancías, apoyándose en las técnicas «convencionales» (vagones, unidades de transporte intermodal del transporte combinado ferrocarril-carretera) y en la puesta en marcha de servicios de autopistas ferroviarias adaptadas a la captación de tráficos de carretera de muy larga distancia. 4.000 camiones pesados atraviesan cada día Francia de norte a sur por este eje.

La cuestión de la capacidad de la línea actual y de sus características se va a seguir planteando de aquí a 2020. Efectivamente, esta línea de Burdeos a Irún presenta actualmente cierto número de características que limitan su capacidad.

■ El programa de mejora en fase de «anteproyecto»

Un conjunto de estudios realizados en el «Corredor Atlántico» ha permitido validar la necesidad de emprender operaciones de mejora. Las más importantes han dado lugar a detenidos estudios a nivel de «anteproyecto»:

- sobre la eliminación por tramos del gálibo para un servicio de autopista ferroviaria entre Tours y la frontera española susceptible de estar terminado en 2015;
- sobre la aplicación de un sistema de señalización que permita absorber el aumento de tráfico en el actual «cuello de botella» de la sección Dax-Bayona;
- sobre las necesidades, los costes y la viabilidad de un refuerzo de las instalaciones fijas de tracción eléctrica entre Burdeos y Hendaya

Por último, está en marcha un «estudio de eje», que busca definir un programa completo de mejoras de la explotación y de inversiones en la línea existente (apartaderos, cadencias de circulación, ...) al objeto de optimizar su capacidad en espera de que se realice la nueva línea Burdeos-España.

Las acciones emprendidas permitirán asimismo un desarrollo de los intercambios franco-españoles, que no se verán dificultados por problemas de infraestructuras hasta 2020, fecha en que está previsto que se realice un refuerzo complementario de la capacidad y de los rendimientos del eje mediante la creación de una nueva línea de alta velocidad.

Estudios para la definición de un servicio de autopista ferroviaria en el «Atlantique Eco Fret»

(Red Ferroviaria de Francia)

El concepto de «autopista ferroviaria» se corresponde al servicio de transporte de vehículos de carretera cargados en un vagón utilizado originalmente para atravesar Suiza – conocido por el nombre de «rollendelandstrasse». Esta técnica hace referencia a la carga de vehículos de carretera completos (tractor + semirremolque o camión + remolque) acompañados, o no, de su conductor en un tren de vagones de suelo bajo. Esta técnica no se ha usado nunca en Francia por diversas razones, siendo la primera que la altura del suelo del vagón que no permite aceptar vehículos de 4 metros de altura (norma más común en Europa).

■ Condición previa a la normalización europea de los gálíbos

La aparición de un vagón especializado, dotado de bogies clásicos pero con un plano de carga más bajo, permitió una primera experimentación en los Alpes. El servicio funciona desde el final de 2003 entre Aiton (valle de la Maurienne en Francia) y Orbassano (zona de Turín en Italia) a razón de 4 viajes de ida y vuelta al día, o sea 2.000 vehículos pesados al mes.

Tres años de experimentación han permitido validar tanto la técnica del vagón como la de ejecución de la transferencia ferrocarril-carretera que lleva asociada. Una empresa privada explota, desde septiembre 2007, un servicio de autopista ferroviaria entre Bettembourg (Luxemburgo) y Le Boulou (Pyrénées-Orientales). El itinerario sobre el que se explotará el servicio está situado en un eje en que la carretera da salida a varios miles de vehículos pesados al día en tránsito. La fase posterior afectará a los tráficos del llamado «Arco Atlántico» correspondiente a los intercambios de la Península Ibérica con Francia, las Islas Británicas y el Benelux.

■ Un potencial de 500.000 transferencias al año

Los estudios llevados a cabo para la definición de un servicio de autopista ferroviaria en el «Atlantique Eco Fret» analizaron las necesidades tanto desde el punto de vista de las características del servicio (frecuencia, velocidad, precio, ...) como del de la ubicación de los puntos de realización del trasbordo ferrocarril-carretera.

Si el lugar elegido en España fuera Vitoria, en Francia se podría considerar una alternativa entre Lille y el sur de Ile de France-Centre.

Los primeros análisis dejan entrever un potencial de tráfico a largo plazo de más de medio millón de vehículos pesados al año, con un despacho cotidiano de alrededor de 2.000 vehículos pesados a razón de 30 viajes de ida y vuelta de trenes.

En un primer momento (en 2009), se prevé la puesta en servicio de este eje mediante la creación de un servicio de autopista ferroviaria que una Brétigny-sur-Orge (sur de París) con Mouguerre (Pyrénées-Atlantiques).

Con la puesta en gálíbo B1 del eje y la realización de la línea «Y vasca», el servicio podría aplicarse, a medio-largo plazo, a unos veinte o treinta viajes de ida y vuelta diarios. Este servicio podría ver reforzada su rentabilidad mediante sistemas incitadores de su uso como la Euroetiqueta o una contingentación de los vehículos pesados que optimizará el beneficio medioambiental del dispositivo.

