Alternativals

Una reflexión sobre la interconexión de los sistemas de transporte francés, español y portugués

Número 2 - Marzo 2001

El transporte, es el intercambio ...

El transporte de mercancías a veces no muy apreciado, muy a menudocriticado, ocupasinembargo un puesto esencial, tanto en la economía como en la integración y el desarrollo de los territorios.

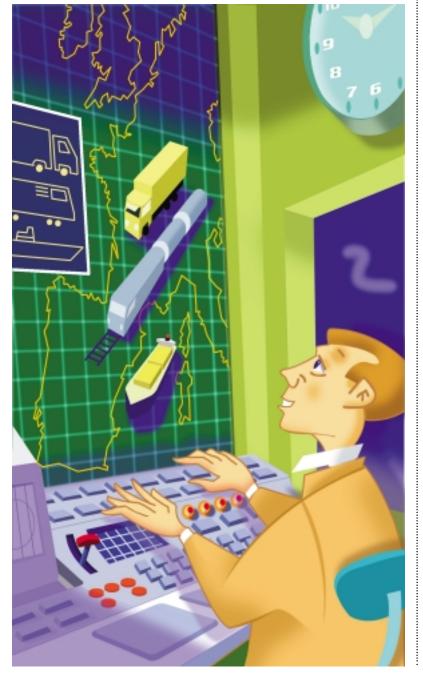
Ocultado por el crecimiento económico, mediatizado durante las catástrofes naturales (naufragio del levoli Sun, accidenteen el túnel del Mont-Blanc...), señalado en los conflictos sociales... se desconoce el transporte, entenderlo es por lo tanto una necesidad.

La teoría tradicional acerca de la economía de transportes limita el servicio proporcionado por una empresa de transporte al simple desplazamiento de una mercancía desde un punto al otro del territorio. La dimensión espacial de la actividad, la naturaleza de los productos transportados y el peso de dichas mercancías han por lo tanto constituido en la historia tres vectores que permiten establecer una segmentación del mercado. Hoy en día, bajo la influencia de las mutaciones entre la economía mundial y una competencia que aumenta cada vez más, las operaciones de transporte evolucionan hacia actividades complementarias, así como el almacenamiento, la agrupación y el fraccionamiento de carga, la preparación de los pedidos, el seguimiento de las mercancías en tiempo real. Ahora se suele hablar de pilotaje de flujo. Solo cuenta la eficiencia global, del sistema y la calidad del servicio se ha convertido en un criterio determinante de la demanda.

Así en el marco de una reflexión sobre los nuevos servicios de transportes desarrollados por los actores públicos, es fundamental tomar en cuenta estos cambios. Y, especialmente, de conocer mejor la forma en la que se organizan los prestatarios de transporte y de logística, y por lo tanto, que estrategias utilizan para atravesar el Pirineo. Es el objetivo de una parte de este segundo número de Alternativas

Fabrice Gouze

Los actores de los flujos transpirenaicos





Primeros resultados de una encuesta pendiente

Hoy en día está comprobado que los transportes de mercancías están sometidos a las organizaciones logísticas, lo que situa los territorios en el centro de estos procesos de organización de intercambios. La mondialización de dichos intercambios, la construcción europea, el advenimiento de la era de la comunicación (supresión del efecto distancia gracias a las nuevas tecnologías) contribuyen a la desaparición de las fronteras y como consecuencia la reincorporación en el "juego económico" de las zonas situadas al límite de Europa. Por ello la geografía tiene a veces todavía algo que decir. Sigue siendo probablemente más que en cualquier sector un elemento clave que explica numerosos comportamientos y decisiones.El Pirineo está ahí para recordarnoslo

Una marcha común 4 temáticas









INFORME B

Eurocentre Plataforma logística del Suroeste



INFORME C El puerto de Sines

El puerto de Sines Entrevista de Eugénio Borralho



Estudio pendiente : optimización de las redes ferroviarias del suroeste de europa.

Alternativa(s): Los actores de los flujos transpirenaicos

viene de la página 1

Para anticipar y preparar el porvenir de los intercambios transpirenaicos, la Direction Régionale de l'Equipement de Midi-Pyrénées lleva a cabo en el marco del Programa Interreg II C un estudio sobre la demanda en los transportes. El punto clave de este trabajo está constituido por una ámplia encuesta ante las principales familias de actores de los flujos transpirenaicos . Tiene como objeti-

Por una parte permitir una mayor visión de las lógicas y de los procesos logísticos de las empresas industriales y comerciales originados por la demanda en el sector del transporte a través del Pirineo.

Por otra parte aclarar los temas de la oferta de servicios, de las elecciones y orientaciones estratégicas, desarrollados por los actores del transporte y de la prestación logística.

Esta encuesta calitativa concierne unas 80 empresas que se reparten a medias entre "cargadores" y prestatarios de transporte y de logística. Tiene lugar en una área geográfica muy ámplia para tomar en cuenta todas las posibilidades de flujos transpirenaicos. Esto significa que han sido entrevistadas tanto las empresas de la región pirenaica de ambos paises (Aquitania, Midi-Pyrénées, Languedoc-Rosillón, Pais Vasco, Navarra, Aragón, Cataluña), como las demás regiones francesas e ibéricas, de Marrueco y demás paises europeos, especialmente las del norte que originan una gran parte de los flujos.

Aunque el estudio esté sin acabar, los primeros resultados de la fase de encuesta nos aclaran sobre las organizaciones y estrategias de los actores del transporte a

través del Pirineo.

En este número ponemos de manifiesto los principales elementos que aparecen en las entrevistas dadas a los transportistas y prestatarios logísticos (nos fijaremos en otro número en la visión de los "cargadores"). Presentamos dichos elementos en cuatro categorías : las organizaciones en acción, el paso del Pirineo, las estrategias para el futuro, y las expectativas en cuanto a oferta.

7 Las organizaciones en acción

La encuesta permite observar :

una coexistencia entre los transportistas regionales y los grandes grupos logísticos. Esta tipología garantiza, por parte de los ordenantes, una oferta de servicios más flexible y más segura; Algunos mezclan aún los transportistas franceses y españoles.

 una organización en redes de grandes grupos logísticos. Por una parte, cuentan con sus filiales de transporte especializadas en el eje España-Portugal y por otra parte, cuentan con agencias establecidas en el suroeste hasta directamente en España o en Portugal.

una oferta de servicios cada vez más global, con una fuerte tendencia al desarrollo de los sistemas de información y de comunicación asociados al recorrido del producto. Algunos prestatarios logísticos controlan los flujos físicos y los de la información.

un modo carretera dominante en este eje. Sin embar-

go, se expresa claramente el deseo de tener una buena oferta ferroviaria. Muestra un verdadero deseo de bascular a medio plazo los tráficos en las técnicas ferroviarias clásicas y/o intermodales con tal de tener rendimientos técnicos y económicos. Sin embargo, hoy en día el short sea shipping parece no satisfacer los plazos de encaminamiento y de coste exigidos por el mer-

▶ una relativa implicación de los clientes : al ser posible sobre la elección del modo de transporte pero no en los trayectos de transporte. Dichos trayectos, suelen ser escojidos según la localización del destinatario y las exigencias logísticas elegidas por el prestatario.

mpresas que estatarios na área entre las regiones finales des regiones de mercancias entre las regiones finales des el mercancias entre las regiones finales de siguientes estatarios de mercancias entre las regiones finales de siguientes el mercancias entre las regiones el mercancias el m CATALOGNE

> SITRAM 1998 FOMENTO 1998 En miles de toneladas

7 Las estrategias para el futuro

Hoy en día, los transportistas y prestatarios logísticos tienen pocas dificultades para pasar el Pirineo, pero sí en cuanto a proyectarse en el futuro. Sin embargo, tratan el problema del paso con pragmatismo, en un plazo de tiempo que muchas veces excluye el medio y largo plazo.

Los prestatarios de servicios logísticos se presentan como organizadores de transportes y por lo tanto reinvendican su interés en poner en marcha cadenas de transportes multimodales entre la península ibérica y Europa. Dichas expectativas van hacia soluciones que mezclan flexibilidad y polivalencia de uso.

7 El paso del Pirineo

Para los actores entrevistados, el mercado de la prestación logística es un mercado con un fuerte potencial de desarrollo, animado particularmente por un movimento de externalización de las funcciones de transporte-logística para los cargadores.

El crecimiento de los intercambios en importación/exportación con la península ibérica parece estar garantizado a medio plazo, y por lo tanto el modo carretera deberá ceder sus cuotas de mercado a los modos ferroviario y marítimo (debido a la masificación). Por fin ,en lo técnico, el recorrido de las mercancías es una importante exigencia para los cargadores.

Frente a esta situación, las posiciones estratégicas son la

los grandes grupos logísticos buscan la presencia funccional y geográfica la más completa posible, desde el mono-bulto en mensagería express hasta el lote completo. Estos actores dominan los tráficos continentales.

- los organizadores del transporte buscan alternativas modales junto a las técnicas ferroviarias para, una masificación del tráfico en los grandes ejes europeos, una simplificación y una seguridad en los envíos.
 - ► los pequeños transportistas franceses y españoles se situan en el pre y post encaminamiento regional.

7 Las expectativas en cuanto a oferta

Primero, una expectativa en cuanto al refuerzo de los ejes naturales de tráfico:

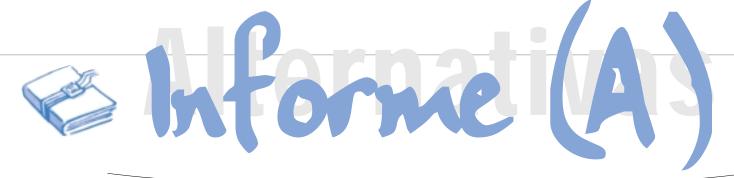
- mejorar el tránsito y el acceso a las grandes ciudades industriales españolas.
- Desarrollar una oferta de transporte ferroviario o intermodal eficiente.
- ► Invertir en infraestructuras " polivalentes " en términos de oferta modal y de organización (Túnel de la Manga muy a menudo tomado como ejemplo, mezcla público-privado).

Además, una expectativa contínua acerca de la mejora de las condiciones de ejercicio en la profesión con Europa del suroeste:

- se necesita más fluidez para los usuarios de las infaestructuras de carretera.
- problema de robo de mercancía y de vehículos : necesidad de aparcamientos vigilados para los camiones.
- harmonización de legislaciones, reglas sociales y fiscales al nivel europeo.

Para los operadores del transporte combinado ferrocarril-carretera, las expectativas son las siguientes : disponer del mismo ancho de vías entre las distinctas redes francesas (europeas) y españolas; disponer de trenes bloque entre Francia y España, ydeterminalesferrocarril-carreteramás eficiente.

*Este estudio ha sido confiado a un grupo de investigadores franco españoles compuestos por gabinetes franceses Jonction y Translog Eurosiris y un gabinete español Molbay





No hay poniente en el puerto de burdeos

Entrevista con Guillaume Baron, Director comercial y director de desarrollo.



El puerto de Burdeos está compuesto por seis distinctos sitios, cada uno con varias funcciones, repartidos en 100 km de cada lado del Gironda y del Garona, entre el Océano y la ciudad de Burdeos.

- El Verdon, situado en la desembocadura, en la orilla izquierda del Gironda, es un terminal con contenedores en aguas profundas. Este sitio dispone de importantes reservas territoriales y beneficia desde ahora del estatuto de zona franca aduanera.
- El sitio del Pauillac en la orilla izquierda del Gironda, es un terminal cerealista y de almacenamiento de productos líquidos.
- Ambes, en el confluente del Garona y Dordoña, ofrece muelles especializados en el tráfico de hidrocarburos y productos químicos, y dispone de importantes reservas territoriales.
- Bassens, en la orilla derecha del Garona en la provincia de Burdeos, permite el tratamiento del 80% del tráfico de mercancía salvo hidrocarburos (granel sólido, líquido, mercancías diversas, contenedores) dispone de importantes reservas territoriales que forman parte de un proyecto de plata forma logística bordelesa multimodal.
- Burdeos, acoje los buques de cruceros y, ofrece un muelle para el tratamiento de granel sólido y líquido relacionado con las implantaciones industriales cerca del muelle.

Attenativas: ¿ Cúal es el nivel de actividad del puerto de Burdeos?

Guillaume Baron : El tráfico del puerto de Burdeos alcanzó en 1999 los 8.94 millones de toneladas, en aumento de un 3 % comparado al año anterior. En el año 2000, debería alcanzar los 9 millones de toneladas.

Este tráfico está compuesto en un 50% por una actividad dedicada a los hidrocarburos, con 4 millones de toneladas de importación de productos petróleos refinados, y más o menos medio millón de toneladas de expedición de petróleo bruto, dependiendo de la explotación de perforaciones aquitanias. Y nos encontramos con un 35% del tráfico procedente o destinado a la agricultura, a la indústria agro-alimentaria y agro-industrial (productos para la alimentación animal, abono) poniendo de manifiesto la importancia de la actividad agrícola en el suroeste. El puerto de Burdeos es el lugar de intercambios complejos de maderas y productos forestales transformados (pasta de papel, papel) debido a la presencia en Aquitania del más ámplio macizo forestal euro-occidental y de una indústria desarrollada y presente en todas las etapas de la rama madera. A esto se suma un tráfico de carbón y de coque de petróleo destinado, esencialmente, a las fábricas de cemento. Hay que notar un tráfico de contenedores que alcanzó en 1999 las 515 000 toneladas.

Attenativa : Desde el punto de vista de la logística, ¿ Cómo podemos definir el puerto de Burdeos ?

GB: Siendo las relaciones transoceánicas aseguradas ahora, por gigantes buques-contenedores que solo hacen escala en algunos de los más grandes puertos del mundo (los "hubs"), el puerto de Burdeos ha desarrollado desde 1995 dos soluciones logísticas que le permiten desarrollar su tráfico de contenedores. Por una parte, el "feedering" que consiste en establecer pequeñas relaciones con pequeños buques-contenedores, los "feeders" con los "hubs". Por otra parte, el transbordo que consiste en transferrir los conte-



nedores transportados por los buques de tamaño medio desde una línea a la otra, en algunos puertos donde dichas líneas se cruzan, lo que permite ofercer un sevcio de comunicación en numerosos puertos del mundo.

Debido a esta política, el puerto de burdeos trabaja actualmente para 300 puertos distinctos repartidos por el mundo entero con un excelente frecuencia. En 1999, con casi 52 000 EVP, el tráfico de contenedores del puerto de Burdeos bizo más que duplicar comparado a 1995.

hizo más que duplicar, comparado a 1995. Alternativas: ¿ Cómo se organiza este tráfico de contenedores?

GB: El terminal del Verdon, está comunicado por Mediterranean Shipping Company (MSC), una companía italohelvética, quinto armador mundial en el transporte de contenedores. Este operador alimenta dicho terminal con un servicio feeder semanal, gracias a un buque que asegura a partir del "hubs" de Felixstowe, el servicio de comunicación de Bilbao, del Verdon y de Montoir, y por un trayecto directo semanal al Océano Indico y de los países mediterráneos (por transbordo en Valencia). El otro operador del Verdon es el francés DELMAS que procura hacer escala, dos veces al mes con buques-contenedores carreteros (es decir los buques que pueden transportar flete móvil) con destino a Africa del oeste. El terminal de Bassens recibe el servicio feeder semanal del armamento francés CMA/CGM que asegura la rotación Bassens, Montoir, Amber, Dunkerque, El havre. Ve llegar dos veces al mes, pequeños buques-contenedores del armamento marroquí COMANAV con destino a Casablanca.

Aterotius: ¿Cúal es según usted el Hinterland del Puerto?

GB: Supera ampliamente la región Aquitania y se extendie a las provincias vecinas (Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Limousin) y a veces más allá para algunos tráficos (madera del norte, abonos): Auvernia, Languedoc-Rosellón, País-Vasco. Navarra.

Attenativas :; Cúales son sus proyectos para el futuro?

GB: La política de crecimiento de la actividad del puerto consiste en basarse en el desarrollo económico, particularmente industrial, del suroeste de Francia. La actividad del puerto se basa en dos formas de tráfico: el granel, que

constituye la mayor parte en tonelaje y las mercancías diversas a fuerte valor añadido. En cuanto a mercancías diversas, el puerto de Burdeos piensa asegurar el aumento del tráfico gracias al crecimiento del tráfico de contenedores y la creación de líneas aseguradas por buques móviles (ro-ro) para el transporte de los remolques no acompañados, con las Islas Británicas, la Península ibérica, Escandinavia y Marruecos. Esto debería por una parte confirmar el papel de la ciudad bordelesa en el seno del esquema de plata formas logísticas europeas, desarrollando una oferta de servicios multimodales asociando los modos ferroviarios, de carretera, aéreos, y marítimos. Y por otra parte permitir el desarrollo de una sinergía con las demás plata formas logísticas, en particular el suroeste francés y el norte de España, con la puesta en marcha de transbordadores ferroviarios, a partir de Bassens y/o de Verdon para el transporte de contenedores, pero también productos en granel (cereales, abonos,

hidrocarburos) en particular sobre el eje del Garona.

Alternativas :; Y en cuanto a la Península Ibérica?

GB: en 1999, el tráfico del puerto de Burdeos con España, alcanzó las 426 000 toneladas entre las que encontramos 362 000 toneladas de cereales, granas oleaginosas, orujo y aceite de exportación. En cuanto a importaciónes tenemos 53 000 toneladas de hidrocarburos, butadieno, mineral de hierro, sulfato de hierro , pasta de papel. En el mismo año, el tráfico con Portugal alcanzó las 335 000 toneladas, casi siempre en exportación, gracias a los envíos de cereales y granas oleaginosas (333 000 toneladas) y orujo de girasol. La casi ausencia del tráfico de mercancías diversas en contenedores con los puertos españoles y portugueses, excepto los de las Islas Canarias comunicados gracias a las relaciones feedering, se explica, no solo por la competencia del transporte de carretera sino sobre todo por la proximidad del País-Vasco español, lo continental de los centros industriales castellanos o aragoneses y la duración del trayecto marítimo para la comunicación de Cataluña y Levante.

Alternativas : ¿ El mercado ibérico constituye una prioridad para el PAB ?

GB: El puerto de Burdeos piensa desarrollar líneas regulares con la península ibérica en el marco de las relaciones de cabotaje con los puertos de Portugal, Galicia y Andalucía que sea en contenedores o bien en el transporte de remolques no acompañados y en el marco del feedering con los grandes "hubs" del sur de la península ibérica tomando el ejemplo de las relaciones que tiene con Europa del Norte. Además, por su situación en un cruze de caminos logísticos a menos de 230 km de la frontera española, en el gran eje Europeo Norte-Sur Atlántico, su disponibilidad en el terreno, su especialización en algunos tráficos (granel agro-industrial, madera), el puerto de Burdeos ofrece soluciones logísticas interesantes para las empresas ibéricas. Esta situación solo puede ser mejorada por la construcción del túnel ferroviario a baja altitud bajo el Pirineo, en particular para el servicio de comunicación de las regiones industriales de Aragón y de Levante.

Entrevista conseguida por Nathalie Dareths y Marc Ivaldi

Contacto

 Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées : Jean-François Andissac E-mail : j-f.andissac@equipement-gouv.fr www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

Eurocentre - Plataforma logística del Suroeste

7 Su vocación

El polo logístico del Sur de Europa

Situado a 15 km de Toulouse, EUROCENTRE, polo logístico multimodal de 300 hectáreas, se situa hoy en día entre los 12 sitios logísticos más grandes de amplitud internacional.

Al beneficiar de una posición estratégica al norte de la ciudad de Toulouse, EUROCENTRE se encuentra directamente en el centro de los mercados actuales de la logística y de los intercambios europeos. Situado en el medio de los arcos atlántico y mediterráneo, puente hacia España y Portugal, EUROCENTRE se abre directamente a las vías de comunicación que enlazan las grandes ciudades francesas y europeas (París, Burdeos, Lyon, Marsella, Montpellier, Madrid, Barcelona, Zaragoza). Esta postura estratégica central está reforzada por la apertura de laautopistaA20 norte/sur París/Limoges/Toulouse. Dicha estrella de autopista viene además duplicar la estrella ferroviaria existente. Situada en el cruze de las grandes líneas ferroviarias Norte/Sur y Este/ Oeste, EUROCENTRE beneficia del desarrollo del transporte combinado para las líneas ferroviarias larga distancia con los demás centros económicos europeos (Europa del Norte/ Europa Central y el Norte de Italia).

Una herramienta para el desarrollo del territorio y el desarrollo económico

El sitio EUROCENTRE, prometedor para un dinamismo económico excepcional en beneficio de la región Midi-Pyrénées y del todo Suroeste francés, está acondicionado por un sindicato mixto compuesto por el Conseil General de la Haute-Garonne y el Conseil Regional de Midi-Pyrénées y las dos ciudades de implantación. Junto con ellos, el Estado francés y la Unión Europea, concientes del papel determinante de EUROCENTRE, han participado en lo financiero a la puesta en marcha del sitio.

EUROCENTRE es una herramienta para el desarrollo eficiente que permite a las empresas de transporte estar presente en todo el territorio nacional y más aún europeo. En efecto con la puesta en marcha de las infraestructuras de calidad, EUROCENTRE está en medida de facilitar la circulación de las mercancías procedentes o con destino a nuestra región.

EUROCENTRE tiene por vocación captar las corrientes de intercambios engendradas por el grán mercado europeo y atraer de esta manera las empresas de transporte y de logística nacional y europea.



combinado, alternativa ideal al transporte carretera, poniendo así a la disposición de las empresas del sitio:

una vía de recepción de trenes completos, completamente automatizados, en servicio a partir de la red principal SNCF.

una red de enlace ferroviaria particular de 2 Km y realizada actualmente.

7 Sus ventajas

7 Una situación estratégica para resplandecer en Europa

Atravesado por la nacional 20 al oeste, la autopista A20/A62 al este está rodeada por la línea ferroviaria París/ Toulouse/ Vintimille, el polo logístico del Sur de Europa en los grandes ejes de comunicación de la Unión Europea :

- los principales ejes norte/sur procedentes de Londres, Bruselas, Amsterdam y Francfurt por la A20 París/ Toulouse y la A68 Lyon/ Toulouse.
- los ejes de apertura hacia el Sur de Europa con Madrid, Bilbao, y Lisboa (A64, A20 y A61) Barcelona (A66), Burdeos y Bayona (A62) y Milano y Roma (por la A61)

El enlace del sitio a la red transeuropa del flete, está asegurado por un enlace directo a las líneas ferroviarias principales Norte/Sur (París/ Toulouse) y Este/Oeste (Burdeos/Toulouse/Vintimille. La proximidad del aeropuerto internacional de Toulouse-Blagnac, situado al suroeste del sitio permite asimismo un enlace rápido entre EUROCENTRE y la zona de flete del aeropuerto. Dicha localización privilegiada le confiere un aciento internacional indeniable.

7 Infraestructuras eficientes.

Los acondicionamientos de carretera en este sector en el punto nodal de intercambios donde se cruzan las principales vías de comunicación. Especialmente han puesto en marcha una convención entre las autopistas del sur de francia (ASE) y EUROCENTRE para la creación de un cruze de autopistas en la A62, poniendo de esta forma el sitio en contacto directo con la autopista Toulouse/ Burdeos/ París. Una vía interna al sitio enlaza dicho cruze con la nacional 20. EUROCENTRE reune además las condiciones de desarrollo del transporte

Asimismo, un 70% de terrenos empalmables, EURO-CENTRE, da la posibilidad a las empresas de dotarse de un equipamento de transporte ferroviario-carretera eficiente permitiendo así poner en común las sinergías de las redes de carretera, de autopista y ferroviaria del sitio, permitiendo de este modo ganancias de productividad y generando una reducción de los costes de transportes.

7 Un sitio atractivo

Atendiendo de este modo en espacio y en equipamentos a las necesidades de las próximas décadas, EUROCENTRE es un sitio logístico eficiente y atractivo que acoje hoy en día numerosas empresas

De este modo, el grupo Charles André con la empresa Blanc Transports Vehicules, recibe en 21ha trenes completos de vehículos y distribuye más de 100 000 automóviles al año en el gran sur de Francia, España y Portugal. En 2Ha a partir de su centro regional de almacenamiento de productos frescos (60 000 de toneladas de mercancías al año), Danone puede hacer frente a sus molestias de distribución de productos ultra frescos. EDF ha instalado en EUROCENTRE su plata forma logística regional desde donde todos los centros de servicios del gran sur europeo son abastecido.La empresa Jardel Location ha realizado en 5 ha una plata forma de almacenamiento y de distribuciones de contenedores marítimo.

El centro de carretera está compuesto por unos aparcamientos para camiones de 200 plazas, una gasolinera AS 24 y un restaurante para camioneros de 300 platos La empresa Scania va proximamente establecerse en 4ha en el borde de la autopista y otros proyectos deberían ser puestos en marcha de aquí a que acabe el año. Con la realización en el año 2001 de un parque logístico de alquiler de 25 ha, EUROCENTRE confirma su deseo de ser EL polo logístico del Sur de Europa. Para más información, un équipo de personas en el sitio contestará a sus preguntas, o puede consultar la página web: http://www.eurocentre.fr





El puerto de Sines - Puerto de entrada a la plataforma Atlántica



Entrevista con Eugénio BorralhoPresidente de la Administración del Puerto de Sines

Attendions : ¿ Nos podría dar una presentación breve del Puerto de Sines ?



Eugénio Borralho: El complejo portuario está actualmente compuesto por 4 terminales y dos puertos interiores: un Terminal Petrolero, un Terminal Petroquímico, un Terminal de Cargamento General, un Terminal de Multiuso (para la distribución del carbóny otras mercancías en gránel, y otros cargamentos generales Lo-Lo y Ro-Ro), un Puerto de Pesca y un Puerto de Recreo. Los fondos de los embarcadores van de -10 m a los -28 m.

Hay un porte anual de

cerca de 21 millones de toneladas, y además es puerto de escala para unas 800 naves. Su tráfico actual consiste esencialmente en productos enérgicos, aunque esto cambiará a partir del año 2003 cuando entrará en operación el Terminal de Contenedores XXI. La Zona Industrial y Logística de Sines se encuentra a una distancia de cerca de 3km, con casi 1 200 ha de terrenos destinados a la instalación de indústrias.

Los vínculos carretera-ferroviarios están siendo mejorados: dentro de pocos meses la vía ferroviaria que se denomina la Ruta del Granel estará totalmente electrificada; se encuentra en proceso de actualización el proyecto técnico de la IP8 que une Sines a España y que pasa por Rosal de la Frontera;

Attenativas : ¿ Cuáles son los proyectos en curso y cuáles son los previstos? ¿ Cuál será la posición del Puerto de Sines ante el contexto europeo y mundial? EB: Existen varios proyectos de desarrollo portuario, o en proceso de decisión. Hacemos notar lo siguiente:

Amplificación del Muelle Oriente con extensión de 1 100 metros para lo protección del Terminal XXI (en construcción);
 Accesibilidad por tierra de carácter carretera-ferroviaria en la Zona Oriente del Puerto-realización del proyecto técnico;
 Construcción de los Teraplenes y del Embarcadero (Fase I) y de otras infraestructuras del futuro Terminal XXI (en proceso de decisión por la PSA Sines);

▶ Provisión de Équipaje para el Terminal XXI (propuesta para licitación de obra que ha sido hecha por la PSA Sines);
 ▶ Construcción del Terminal de Gas Nacional Licuado (GNL) comenzará el día 21 de Noviembre de 2000- una obra del Transgas Atlántico, que se llevará a cabo en Diciembre de 2002;
 ▶ Alargamiento del Embarcadero Sur del Puerto de Pesca, que comenzará en Diciembre;

Almacén de Propano, se concluirá en Junio de 2001;

Amplificación ya acabada del Terminal Multiuso con aérea (finger) de 300m x 70m dando origen a dos embarcadores (uno a -15m y el otro a -18m);

➤ Zona de Actividades Logísticas Interportuaria- obra cuyo inicio será en Junio de 2001.

Cada uno de estos proyectos reforzará la capacidad de porte del Puerto de Sines y, sin prejudicar su funcción estratégica y principal en el aérea de la energía, se crearán facilidades extraordinarias en lo que se refiere a la distribución de mercancías en granel y en contenedores. En esto se destaca el Terminal de Contenidores, o sea el Terminal XXI, construido en régimen BOT por la PSA Sines y que cuando esté acabado, tendrá una capacidad de porte de 1 350 000 TEUS, en su mayoría en transhipment. Con enlaces múltiples con las rutas del Extremo Oriente/Europa/América, el Terminal XXI, junto con el Terminal Multiuso tendrá una importancia de destaque en el contexto del comercio europeo y mundial, y en particular en el hinterland ibérico.

Attenativas : En el contexto de estas nuevas inversiones ¿Cuál es la importancia de la accesibilidad carretera-ferroviaria?

EB: El Transhipment y la instalación de indústrias y servicios darán origen al comercio marítimo y terrestre que tendrán que ser acompañados por una mejora en la accesibilidad de carretera y ferroviaria. En efecto, el proyecto de este gran Puerto de Sines exige, por la fuerza, que haya un salto de calidad en estos ámbitos. Ya hemos aludido al hecho de que los actuales vínculos por tierra a España serán mejorados: Sin embargo, se va a necesitar un enlace directo de Sines que se integre dentro de un gran eje ferroviario Norte-Sur, que tendrá como objetivo el transporte de mercancías del Suroeste Europeo y permitiría un vínculo con el Centro de Europa.

Alterativas: ¿Cómo ve la ligación del Puerto de Sines con un gran eje ferroviario Norte-Sur, con vista al transporte de mercancías en el Suroeste Europea y que, a la vez, permita el enlace con el centrop de Europa?

EB: Efectivamente, la explotación del Terminal XXI al princi-

pio del año 2003, el tráfico de mercancías en granel, a no ser el carbón, el cargamento general más productos diversos, que son consecuencia del desarrollo previsto para el Puerto de Sines y la Región del Alentejo, al cual se deben añadir las líneas productivas del Aprovechamiento Multiusos de Alqueva y la transformación de la Base Aérea de Beja, significan que no puede existir un comercio ferroviario que presente cualquier problema de estilo técnico, o sea, mejor dicho, aquellos problemas relativos al cambio de ancho de vía. De lo contrario el transporte por carretera seguirá creciendo.

Conforme à las declaraciones hechas por el Ministro Español, M. Alvarez Cascos, estará en tramite un vasto programa ferroviario español (2000-2010) donde se le da destaque principal al ancho de via UIC. Lo que significa que Portugal no puede quedar apartado de esta red, bajo pena de ser obligado a hacer transbordo en España, lo que obstaculizará la competitividad de Sines en relación a los puertos españoles, como el de Valencia y el de Barcelona.

Por eso esta vía ferroviaria en proyecto con entrevía enlazando Sines y Zaragoza, y de ahí Europa, es imprescindible.

De lo contrario, y a pesar de todo su potencial, los puertos portugueses y el de Sines en particular, se quedarán como los parientes pobres del eje ferroviario Norte-Sur, dependientes de las decisiones de nuestros vecinos.

Y nosotros no queremos que esto suceda.

Propuestas recogidas por Alternativas.



Contactos

► Conseil Régional du Limousin Pierre Ardiller : p-ardiller@cr-limousin.fr

Région Alentejo - Jan Lina : lina.jan@ccr-alt.pt







Estudio pendiente :

Optimización de las redes ferroviarias del suroeste de Europa





Trás un primer diagnóstico previo se han analizado tanto los **parámetros técnicos** - con el fin de plasmar en el GIS datos sobre los principales pasillos ferroviarios en la vertiente hispano-portuguesa, es decir; variables como longitud de líneas, pendientes máximas y mínimas, cuantificación y ancho de vía, carga por eje, señalización, accesibilidad...etccomo los **parámetros socio-económicos** - datos de comercio en cifras y en volumen, población de los nodos atractores y generadores, cuota de mercado, índice de actividad económica, potencialidades...etc

- La información base del estudio socio-económico se encuentra bastante desarrollada, mientras que los datos de las líneas existentes están siendo ampliados. Especial tratamiento recibe el cálculo de la capacidad residual de las líneas, para lo cual se analiza la capacidad actual de los ejes de interés, así como la situación de saturación actual. En los cuellos de botella se informa de posibles actuaciones y su impacto sobre la capacidad, contando gracias a esta información con una base sólida para calcular la inversión requerida en los diferentes escenarios.
- ► El Programa de trabajo se plantea metodológicamente combinando los criterios técnicos de la ingeniería ferroviaria, con los propios de los análisis sociológicos, políticos y económicos.

Partiendo de técnicas específicas de análisis espacial (o más propiamente socio-territorial), se están estudiando los efec-

tos estructurantes y desestructurantes de las infraestructuras, poniendo especial énfasis en la configuración de escenarios basados en la simulación de funcionamiento de las distintas alternativas, de manera que se haga posible la evaluación y comparación de los efectos previsibles de cada una de ellas sobre los sistemas de accesibilidad, movilidad y conectividad de individuos y mercancías.

7 Propuestas de actuación

La oferta ferroviaria se configura, no sólo en términos de actuación sobre el sistema de infraestructura ferroviaria -vía y plataforma- sino en cuanto a propuesta de ordenación de los sistemas de explotación y de gestión de los flujos de mercancías que por ellas transitarán.

Se están diseñando por tanto escenarios diferenciados para los dos aspectos del estudio de manera que pueda procederse a su evaluación desde el punto de vista tanto económicofinanciero como de adecuación de servicios a las redes y dispositivos nuevos renovados o reacondicionados.

7 Escenarios de estudio

En principio se ha optado por el escenario real 2000, futuro 2010 y horizonte 2020, analizando la compatibilidad con los escenarios previstos en el estudio homólogo elaborado por SYSTRA en la vertiente portuguesa y que corresponde a los intervalos 2000-2006-2012 y 2020. El 26 de Octubre se reunie-

ron en Zaragoza los respectivos equipos de SYSTRA-JLR por Francia e INARSA-INTECSA por Los escenarios de inversión se harán con vistas a:

- ➤ Reducir los puntos débiles de la red (puntos que se identifican en la primera fase de estudio).
- ► Incrementar las capacidades de explotación de ciertos tramos.
- ► Desarrollar las nuevas infraestructuras que faltan.

España, con el fin de contrastar los resultados obtenidos hasta el momento.

A título de ejemplo, se está pensando en plantear escenarios como los siguientes :

- 1. Creación de una infraestructura nueva, enteramente reservada al transporte de mercancías.
- Utilización de las líneas existentes, combinada con la propuesta de variantes o nuevos trazados y acondicionamientos.
 Uso de líneas no saturadas mediante conexiones con los recorridos nuevos, renovados o rehabilitados.

Elaborar una propuesta razonada, justificada y evaluada en términos tanto económicos como socio-territoriales y medioambientales que permita, -en el ámbito de España y Portugal- a las Administraciones, empresas y operadores del transporte y la logística, disponer de la información y los análisis precisos para la toma de decisiones en lo referente a la **ordenación y optimización de la oferta ferroviaria existente.**



Contactos

Gouvernement Aragon

Eva Sierra Vinagre : esierra@aragob.es

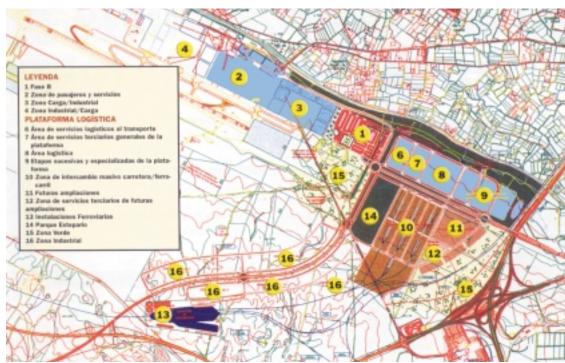
Conseil Régional Midi-Pyrénées

Jean-Pierre blau : rmp.dit@wanadoo.fr



Plaza 2000, plataforma logística de Zaragoza





7 Despega el centro logístico de Zaragoza

Zaragoza ocupa una situación geoestratégica privilegiada en España. Considerada una de las "ciudades-puerta" de Europa, a una distancia competitiva de los centros más importantes de producción y consumo como son Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Toulouse ó Burdeos, Zaragoza está convirtiéndose en un nodo de articulación fundamental para los tráficos de Portugal, Francia, España e incluso del continente Africano.

En los últimos años este notable emplazamiento se ha visto favorecido por la llegada del Tren de Alta Velocidad y la mejora de las infraestructuras por carretera en los principales corredores de los arcos atlántico y mediterráneo. Su accesibilidad está asegurada por el eje Pirineos Mediterráneo (autovía Somport-Sagunto), Autovía N-II de conexión con Madrid y Autopista A2 a Barcelona, N-232 (carretera de Logroño), Autopista del Ebro, Construcción de los dos cinturones de Ronda en el entorno metropolitano, mejora de la línea ferroviaria Zaragoza-Valencia, reapertura del Canfranc, Plan Director del Aeropuerto y ampliación de la zona de Carga y a más largo plazo posibilidad de un eje ferroviario de altas prestaciones que conecte Zaragoza con el sur de Francia mediante Travesía Central por el Pirineo.

Con el desarrollo del concepto de Intermodalidad, Zaragoza ha encontrado la respuesta en materia actividades del transporte apostando por la creación de un singular centro que combine los modos ferroviarios, carreteros y aéreos con unas dimensiones espectaculares y unas características que dotarán a dicho proyecto de un extraordinario valor añadido.

El Gobierno de Aragón impulsó en 1999 el estudio de anteproyecto de Plataforma Logística de Zaragoza, con el objetivo estratégico final de convertirlo en un dispositivo plenamente operativo, que favoreciera las actividades no

sólo del transporte de mercancías y su intercambio modal, sino aquellas complementarias como consolidación y fraccionamiento de cargas, grupaje, almacenamiento, distribución, gestión y otros servicios avanzados que el desarrollo de la logística está llevando a cabo.

Por fin, en julio de 2000 y fruto de la iniciativa pública y privada, se constituye la empresa pública PlaZA, S.A promovida por el Gobierno de Aragón, con la participación del Ayuntamiento de Zaragoza y en la que también tendrá cabida la iniciativa empresarial. Con un capital social de 1.000 millones de pesetas, su objeto es el de "proyectar, construir, conservar, exportar y promocionar" la Plataforma Logística de Zaragoza. El desarrollo y redacción de los proyectos técnicos necesarios acaba de lanzarse y en el 2002 se tiene prevista su construcción, desarrollándose a partir de este momento la zona principal y previendo una programación inteligente de ejecución en diferentes etapas con el fin de ofertar inmediatamente su disponibilidad y servicios a empresas de distribución y logística.

Servicios y equipamentos que se podrán encontrar

- Terminal de Contenedores
- Terminal intermodal
- Estación de clasificación de mercancías ferroviarias con más de 280.000 m² y posible ubicación de talleres **RENFE**
- Zona de almacenaje
- Aparcamiento para vehículos pesados
- Centro de dirección
- Centro de formación logística
- Servicios Generales informática, hostelería, banca, vigilancia, alquiler de vehículos, talleres, estación servicio ...
- Zonas verdes y equipamientos deportivos

Fase I : plataforma aérea

- Correspondencia por carretera
- Desarrollo : 0-2 años
- Configuración de la estructura jurídica
- Plataforma aérea
- Plataforma distribución local y nacional por carretera
- Centro de formación

Fase II: plataforma aérea mercancias y mensajeria. Correspondencia por carretera y tren de alta velocidad

➤ Plataforma de Transporte nacional por carretera y llegada del T.A.V. Nudo Logístico

- Desarrollo : 2-5 años
- Creación de "hub" de viajeros
- Zonas especializadas por productos dentro de la pla-
- Aumento de tráfico nacional
- Correspondencia con Alta Velocidad

Fase III: Conexión con Europa

Plataforma Multimodal definitiva. Aéreo-Carretera-Ferrocarril. Todos los servicios 24

Desarrollo : 5-15 años

7 La plataforma en cifras

- Inversión que aglutina el conjunto de la operación Plaza : 55.000 millones de pesetas (331 millones euros)
- Superficie total del complejo : 630
- Sistemas Generales (infraestructuras viarias y equipamientos): 302 Ha (48%)
- Actividades ferroviarias y enlaces : 90 Ha (15%)
- Industria General : 87 Ha (14%) Zona Logística : 152 Ha (24%)
- Zona intercambio masivo (ferrocarril-camión): 73 Ha
- A pleno rendimiento, PlaZa dará cabida a cerca de 350 empresas, con más de 4.000 trabajadores directos y tratará más de 5 millones de Toneladas de mercancías al año.



"interconexión de las redes de intercambois de mercancías EUROPA DEL NORTE / PENINSULA IBÉRICA Frenos y perpectivas"

El 25 de enero 2001 Centro de Congresos Diagora/Toulouse



Frente al crecimiento esperado de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el Norte de Europa, se plantean varias cuestiones : ¿ Cuáles son las alternativas eficientes y duraderas para satisfacer el crecimiento esperado de los flujos? ¿ Qué alternativas, en términos de oferta, a los corredores "rhodaniens" y atlánticos en los intercambios Norte-Sur? Hoy en día, las respuestas no pueden ser simplemente técnicas. Esto

tiene dos tipos de consecuencias:

- Por una parte, las necesidades de movilidad e intercambios tienen que poder encontrar respuesta en una optimización de las redes de comunicación.
- ➤ Por otra parte, es indispensable que a la vez de estos estudios sobre la oferta de transporte, se inicie una reflexión sobre la demanda y su adecuación con las ofertas de transportes e infraestructuras

Las actas

Las actas de este seminario serán disponibles y podrán ser pedidas a partir del mes de marzo dirigiéndose al Grupo CRP:

Tél: 33 5 61 24 61 61 Fax: 33 5 61 24 90 60

E mail : fgouze@groupe -crp.com

Alternativa(s): Número 2 - Marzo 2001

Director
Marc Ivaldi, Director de estudios de EHEES
Redactor jefe
Fabrice Gouze, concultor de Groupe CRP
fgouze@groupe-crp.com
Comité de redacción: Conseil Régional
Midi-Pyrénées, Conseil Régional
Limousin, Gobierno de Aragón,
Concepción-realización
ICOM. Tél. 05 62 57 73 43
Depósito legal de la publicación: ISSN en
curso
Tirada: 1250 ejemplares (francés, español y

Programa de iniciativa comunitaria 2000-2006

INTERREG III B Suroeste Europeo

a Comunidad Europea adoptó las orientaciones de la iniciativa comunitaria INTERREG III el 28 de Abril del 2000 (comunicación en el JOCE C 143 del 23 de Mayo del 2000). Basándose en lo adquerido con el programa INTERREG II-C Suroeste, en cuanto a estudio, reflexión así como costumbres de trabajo, el programa INTERREG II B, debe servir de catalizador para llegar a un mayor grado de integración territorial y federar las iniciativas y acciones que permitan el desarrollo.

La área transnacional Suroeste está compuesta por regiones pertenecientes a cuatros estados miembros : España, Portugal, Francia, y el Reino-Unido (Gibraltar), los dos primeros en su totalidad (véase mapa).

Entre las tres prioridades retenidas por la Unión Europea, una concierne el ámbito del transporte y de las comunicaciones. Se trata aquí de la prioridad 3 :

"desarrollo de los sistemas de comunicacion eficientes y duraderos y la mejora del acceso a la sociedad de la informacion".

En efecto, la necesidad de accesibilidad sigue siendo una exigencia en aumento con el fin de ampliar la competitividad de dichos territorios. La posición estratégica de la área Suroeste entre el Atlántico y el Mediterráneo incrementa la necesidad para dichas regiones de diversificar los flujos de transportes actualmente concentrados en las zonas del litoral y favorecer la permeabilidad



del Pirineo con la perspectiva de la conexión de dicha área con las grandes redes transeuropeas de transporte. En este ámbito, los Estados miembros han decidido quedarse con las dos partes de intervención siguientes:

 ▶ Optimizar las redes y los sistemas de transporte del Suroeste y desarrollar la intermodalidad (Medida 3.1).
 ▶ Mejorar el acceso a la sociedad de la información (Medida 3.2).

7 En cuanto a la medida 3.1, los principales objetivos estratégicos son los siguientes:

Facilitar el acceso Suroeste al resto de Europa y el enlace con otros continentes, en particular con Africa y con el Atlántico Sur;

Promover la diversificación de los modos ferroviarios, favoreciendo de este modo un desarrollo de los transportes más respectuosos del medio ambiente, en particular el modo marítimo, ferroviario y fluvial;

- Promover una mejor articulación e integración entre los distinctos modos de transportes, mejorando la conexión entre los puertos marítimos y los territorios interiores, especialmente a travès de la red ferroviaria, para una mayor estructuración del territorio del Suroeste.
- Anticipar el crecimiento previsional del transporte de mercancía en tránsito de larga distancia, en particular para zonas críticas, y desarrollar alternativas al transporte por carretera (problemática del paso del Pirineo en una lógica de redes transnacionales);
- Reforzar los puntos nodales de los sistemes de transporte, especialmente gracias a platas-formas logísticas y multimodales y a las estaciones de intercambios, con el fin de mejorar las conexiones entre las redes estructurantes y segundarias.

Y los ámbitos de intervención acerca de los cuales los actores públicos o privados de dichos territorios podrán opinar, son los siguientes (en concepto de ejemplo).

- Estudio prospectivo sobre los grandes corredores de transporte y los grandes sistemas de transporte, en particular entre la Península Ibérica y el resto de Furopa:
- Acciones para aumentar la interoperabilidad de los sistemas de transportes;
- Acciones de cooperación, intercambios y proyectos pilotos con el fin de mejorar y reforzar la articulación entre los modos de transportes;
- Acciones tendentes a facilitar la articulación de los territorios interiores con los puertos marítimos;
- Estudios y acciones tendentes a apoyar la realización de plataformas logísticas e intermodales y centros de traslado de carga.

Le presentaremos en nuestro próximo número las modalidades administrativas para formar parte de este programa INTERREG III B Suroeste Europeo.

7 Socios















SNEF



Un sitio a su servicio : http://www.pirene.net