



**RED TRANSNACIONAL ATLÁNTICA
DE AGENTES ECONÓMICOS Y SOCIALES**

GRUPO DE TRABAJO « ACCESIBILIDAD »

**LA INTERMODALIDAD EN EL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS:
PUERTOS Y HINTERLAND,
TRANSPORTE MARÍTIMO
INCLUIDO EL TRANSPORTE
MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA**

Informe presentado por los Srs. Stuart COLE y Armand VILLA

Abril 2006

www.rta-atn.org

***Este documento es propiedad de la Red Transnacional Atlántica
TODOS DERECHOS DE REPRODUCCIÓN RESERVADOS***

COMPOSICIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO « ACCESIBILIDAD»
Periodo de 2003 a 2005

Presidente :

D. Santiago LAGO PEÑAS, CES de Galicia

Vicepresidente:

D. Robert SANQUER, Vice Presidente del CESR de Bretaña

Co-Ponentes :

Stuart COLE, Welsh Economics Forums

Armand Villa, CESR du Centre

Consejo Económico y Social de Galicia

Vocal : D. Santiago LAGO PEÑAS, Presidente del grupo de trabajo

Suplente : D. Fausto SANTAMARINA FERNÁNDEZ

Consejo Económico y Social Regional de Bretaña

Vocal : D. Robert SANQUER, Vicepresidente del Grupo de Trabajo

Suplente : D. Jacques GROSSI

Welsh Economic Forums

Vocal : D. Stuart COLE, Co-ponente del estudio “intermodalidad”

Consejo Económico y Social Regional de Centre

Vocal : D. Armand VILLA, Co-ponente del estudio “Intermodalidad”

Suplente : D^a Paulette PICARD

Consejo Económico y Social Regional d’Aquitaine

Vocal : D. Pierre DELFAUD, Ponente del estudio “Seguridad Marítima”

Suplente : D. Jean LAVIE

Consejo Económico y Social Regional de Pays de la Loire

Vocal : D. Yves CALIPPE

Suplente : D. Alain GUYODO

Consejo Económico y Social Regional de Poitou-Charentes

Vocal : D. Pierre GUENANT, MEDEF

Suplente : D. Alain LEVRAULT

Consejo Económico y Social Regional de Limousin

Vocal : D. Jean-Pierre LIMOUSIN

Suplente : D. Daniel VAREILLE

Consejo Económico y Social Vasco

Vocal : D. Rafael PUNTONET DEL RÍO.

Suplente : D^a Arantza LOPEZ DE MUNAIN ZULUETA

Experto : D. José María URANGA AYESTARÁN

Consejo Económico y Social de Cantabria

Vocal : D. Julio CABRERO CARRALI

Suplente: D. Ambrosio ESCANDÓN VEGA

Consejo Económico y Social de Canarias

Vocal : D. José Luis REINA DELGADO

Suplente : D. Luis DELGADO PERAL

AERLIS (Associação Empresarial da Região da Lisboa)

Vocal : M. Duarte TRINDADE

Suplente : M. Vitor RAMOS

Intituto de soldadura e qualidade

Vocal : Eduardo DIAS LOPES

Suplente : João PAULO DUARTE

USALGARVE/CGTP-IN USALGARVE/CGTP-IN (União dos sindicatos do Algarve/CGTP-IN)

Vocal : D. Graco TRINDADE

Suplente : Sérgio MARTINS

Suplente : D. Josué MARQUES

COMPOSICIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO « ACCESIBILIDAD »
Periodo de 2005 a 2006

Vicepresidente:

D. Jacques UGUEN, CESR de Bretagne

Co-Ponentes :

Stuart COLE, Welsh Economics Forums
Armand Villa, CESR du Centre

Conseil Économique et Social Régional de Bretagne

Vocal : Jacques UGUEN

Suplente : Youen LE BOULC'H

Welsh Economic Forums

Vocal : Stuart COLE

Conseil Économique et Social Régional du Centre

Vocal : Armand VILLA

Suplente Philippe BEL

Conseil Économique et Social Régional des Pays de la Loire

Vocal : Yves CALIPPE

Conseil Économique et Social Régional de Poitou-Charentes

Vocals : Alain LEVRAULT, Jacky EMON

Suplente : Jean Claude DELAUNE

Conseil Économique et Social Régional du Limousin

Vocal : Jean-Pierre LIMOUSIN

Suplente : Daniel VAREILLE

Conseil Économique et Social Régional d'Aquitaine

Vocal : Pierre DELFAUD

Suplente : Jean LAVIE

Consejo Económico y Social Vasco

Vocal : José María URANGA AYESTARÁN

Suplente : Arantza LOPEZ DE MUNAIN ZULUETA

Consejo Económico y Social de Cantabria

Vocal : Pablo COTO MILLÁN

Consejo Económico y Social de Galicia

Vocal : Santiago LAGO PEÑAS (jusqu'au 16/9/05)

Suplente : Fausto SANTAMARINA FERNÁNDEZ

Consejo Económico y Social de Canarias

Vocal : José Luis REINA DELGADO

Suplente : Luis DELGADO PERAL

ISQ (Intituto de Soldadura e Qualidade)

Vocal : João PAULO DUARTE

Suplente : Eduardo DIAS LOPES

USALGARVE/CGTP-IN USALGARVE/CGTP-IN (União dos sindicatos do Algarve/CGTP-IN)

Vocal : Graco TRINDADE

Suplente : Sérgio MARTINS

El grupo de trabajo desea manifestar todo su agradecimiento a la Sra. Sarah KENDALL, técnico de apoyo al grupo de trabajo, redactora del estudio junto al comité de redacción (compuesto por su Presidente, Vice-Presidente, los co-ponentes y Maïté COSNARD, Coordinadora de la RTA)

Por parte de las instituciones miembro de la RTA han contribuido asimismo a la realización de este estudio: Janick BEREL, Gilles DEPRESLE, Cécilia RONCUCCI, Carole GARRY, Angelina ARTIAGA, Olivier COUTAND-REEVES, Etienne LAMARCHE, Agnès BRAHIM-GIRY, Martine CHAILLAT, Pilar DE LA HERA JAUDENES, Carlos VALCARCEL RODRIGUEZ, José Francisco ARMESTO PINA.

A quienes se agradece su valiosa colaboración.

El grupo de trabajo agradece también al IAAT por la realización de algunos de sus mapas.

INFORME FINAL

LISTA DE CONTENIDOS

PARTE I. ALCANCE Y CONTEXTO.....	10
Sección 1. Introducción – Alcance del proyecto, áreas geográficas y socios.	11
1.1. Alcance del proyecto	11
1.2. Arco Atlántico.....	11
1.3. Socios.....	12
Sección 2. Contexto General.....	13
2.1. Globalización	13
2.2. Ampliación de la UE	14
2.3. Al Oeste del Oeste - distancia desde los mercados principales	15
2.4. Incremento del volumen del tráfico de mercancías.....	16
2.5. Concentración industrial y economías de escala – la dimensión es importante.....	17
2.6. Tendencias de la industria del transporte naviero.....	18
2.7. Evolución de los puertos.....	19
2.8. Los puertos, nodos entre espacios y redes marítimas y terrestres	20
2.8.1. El foreland marítimo	21
2.8.2. Definición de un hinterland.....	23
2.9. Tendencias de la industria ferroviaria.....	24
2.10. Tendencias de la industria del transporte por carretera.....	26
2.11. Costes y subsidios de la infraestructura.....	26
2.12. Tendencias intermodales, instalaciones portuarias y extraportuarias	29
2.13. Calidad del servicio y logística ‘just-in-time’	29
2.14. Accesibilidad e Intermodalidad en regiones insulares.....	30
2.15. Aspectos tributarios.....	31
PARTE II. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	42
Sección 3. Política de la Unión Europea y actuaciones que afectan el Arco Atlántico	43
3.1. Política de la UE.....	43
3.2. Acción de la UE - El programa Marco Polo para desarrollar servicios de transporte de mercancías intermodales	43
3.3. Acción de la UE – Autopistas del Mar	44
3.4. Acción de la UE – Integradores de transporte de mercancías.....	47
3.5. Normalización y armonización de las Unidades de Carga Intermodales.....	48
3.6. Proyectos Interreg que implican el Arco Atlántico	50
3.7. Posible Actuación de la UE – Autopistas Ferroviarias.....	50
Sección 4. Estructura organizativa por PAÍS	53
4.1. Reino Unido – País de Gales.....	53
4.1.1. Autoridades responsables del transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.....	53
4.1.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructuras.....	53
4.1.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera	54
4.1.4. Estructuras de coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios	54
4.2. Francia	55
4.2.1. Autoridades responsables del transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.....	55
4.2.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructura	55
4.2.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera	56
4.2.4. Coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios	56
4.3. España	58
4.3.1. Autoridades responsables para el transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.....	58
4.3.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructura	58
4.3.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera	59
4.3.4. Coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios	59
4.4. Portugal.....	60

4.4.1. Autoridades responsables para el transporte intermodal, incluyendo los cuerpos reguladores.....	60
4.4.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructura	61
4.4.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera	61
4.4.4. Coordinación regional y interregional, enlace entre las autoridades/los propietarios	61
Sección 5. Sumario de puertos claves e instalaciones intermodales de las regiones de la RTA62	
5.1. <i>Lista de puertos de las regiones de la RTA / ATN proporcionando sus características y tráfico principal</i>	62
5.2. <i>Instalaciones portuarias y accesos intermodales en las regiones de la RTA / ATN....</i>	68
5.3. <i>Comentario sobre los planes de desarrollo portuarios, riesgos y oportunidades, competidores y socios.....</i>	72
5.4. <i>Tabla de plataformas intermodales en las regiones de la RTA/ATN, sus características e instalaciones claves, tráfico y tonelaje anual.....</i>	77
5.5. <i>Comentario de los planes de desarrollo de las plataformas intermodales, riesgos y oportunidades, competidores y socios.....</i>	85
PARTE III. ANÁLISIS.....	90
Sección 6. HINTERLANDS Y PUERTOS	91
6.1. <i>Hinterland del puerto en función del producto</i>	92
6.2. <i>Conexiones de transporte entre puertos y hinterland y puertos secos de interior. ...</i>	100
6.3. <i>El hinterland en una región ultraperiférica</i>	103
6.4. <i>Efectos económicos y de empleo en el área portuaria y su hinterland.</i>	105
Sección 7. Mercados potenciales y problemas de competitividad	107
7.1. <i>¿Quién hace la elección modal?</i>	107
7.2. <i>Posibilidades del transporte marítimo para promover nuevo tráfico portuario.....</i>	108
7.3. <i>Análisis resumido de las nuevas oportunidades del transporte marítimo de corta distancia</i>	110
7.4. <i>Oportunidades de transporte no marítimo</i>	110
7.5. <i>Competencia con la carretera.....</i>	111
7.6. <i>Calidad y fiabilidad.....</i>	112
7.7. <i>Marketing y desarrollo comercial.....</i>	112
Sección 8. Fuerzas y debilidades	114
8.1. <i>Análisis DAFO para los puertos y los servicios marítimos de corta distancia.....</i>	114
8.2. <i>Análisis DAFO de las instalaciones intermodales y de las infraestructuras de conexión.....</i>	115
PARTE IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	116
SECCIÓN 9. MEDIDAS PARA REEQUILIBRAR EL USO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE.....	118
9.1. <i>Medidas para controlar el crecimiento del transporte por carretera.....</i>	118
9.2. <i>Medidas para desarrollar el transporte marítimo.....</i>	119
9.3. <i>Medidas para desarrollar el transporte ferroviario.....</i>	120
9.4. <i>Medidas específicas para promover las regiones ultraperiféricas</i>	122
SECCIÓN 10. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y PLATAFORMAS INTERMODALES	122
10.1. <i>Desarrollo de la infraestructura portuaria</i>	122
10.2. <i>Desarrollo de la intermodalidad y los nodos logísticos.....</i>	122
SECCIÓN 11. FINANCIACIÓN.....	124
11.1. <i>Financiación para el desarrollo de los puertos y del transporte marítimo.....</i>	124
11.2. <i>Financiación del transporte terrestre.....</i>	124
11.3. <i>Criterios de inversión</i>	125
SECCIÓN 12. MARKETING, COOPERACIÓN Y PROMOCIÓN	126
12.1. <i>Desarrollo de Puertos y Hinterland y de sus conexiones de transporte</i>	126
12.2. <i>Actividad de promoción y marketing.....</i>	126
12.3. <i>Investigación e innovación.....</i>	127

APÉNDICES	129
Apéndice A – Estudios de Caso Intermodales	130
<i>A1. Estudio de caso Cardiff</i>	131
<i>A2. Estudio de caso de Bretaña</i>	133
<i>A3. Estudio de caso – Potencial multimodal en la región Centro</i>	136
<i>A4. Desarrollar las capacidades y la accesibilidad del Puerto de La Rochelle/La Pallice</i>	141
<i>A5. El tráfico en el Lemosín</i>	144
<i>A6. Estudio de caso Burdeos</i>	148
<i>A7. Bilbao</i>	151
<i>A8. Estudio de caso del Puerto de Santander</i>	155
<i>A9. La terminal multimodal de Valle del Tajo, Portugal</i>	156
<i>A10. Los Puertos de las Islas Canarias como un Centro para el Comercio Internacional y de Transbordo de mercancías</i>	158
Apéndice B – Agradecimientos y relación de presentaciones efectuadas ante el grupo de trabajo	162
Apéndice C – Referencias y Bibliografía.....	165

Documento original redactado en inglés

Este informe ha sido redactado a partir de los cuestionarios y otras informaciones aportadas por los socios y de las presentaciones que han tenido lugar en las reuniones. No se ha basado en nueva investigación primaria.

PARTE I. ALCANCE Y CONTEXTO

SECCIÓN 1. INTRODUCCIÓN - ALCANCE DEL PROYECTO, ÁREAS GEOGRÁFICAS Y SOCIOS.

1.1. Alcance del proyecto

Este informe está patrocinado por la Red Transnacional Atlántica (RTA–ATN), y en particular por el grupo de trabajo ‘Accesibilidad’. Comprende cuestiones relacionadas con la intermodalidad en el transporte de mercancías, relativas a aspectos marítimos, los puertos y los hinterland.

Se han buscado tres tipos de propuestas a largo plazo:

- Propuestas para el desarrollo, tanto de servicios intermodales de transporte, como para los proveedores de servicio (propietarios de embarcaciones...) y satisfacer la demanda futura (operadores logísticos, empresas navieras...)
- Propuestas para desarrollar las conexiones entre las infraestructuras de transporte marítimo y terrestre existentes (puertos, puertos secos, plataformas...)
- Propuestas para nuevas instalaciones de transporte y equipamiento

Los objetivos de estas propuestas son:

- Promover la integración de las regiones del Área Atlántica (a través de las relaciones norte-sur)
- Reforzar las conexiones entre las regiones del Área Atlántica y la Europa continental
- Apoyar la apertura a las regiones del resto del mundo (fuera de Europa)

Esta labor se ha llevado a cabo en el contexto del Libro Blanco Europeo sobre sistemas de transporte para el 2010, que apunta a: establecer un equilibrio entre los modos de transporte, eliminar los embotellamientos, colocar a los usuarios en el centro de las políticas de transporte y gestionar la globalización del transporte.

Se hace notar desde este momento que existe ya un extenso trabajo en estas áreas en cuestión, que no será repetido aquí. (Una bibliografía detallada, se encuentra en el Apéndice D). Este proyecto está basado en el intercambio de experiencias de las diversas organizaciones asociadas que están participando.

1.2. Arco Atlántico

El Arco Atlántico es el área de Europa bañada por el Océano Atlántico. Esta área comprende Irlanda, parte del Reino Unido, es decir Escocia, Irlanda del Norte, Gales y Sur-Oeste de Inglaterra, las regiones de la costa atlántica de Francia, Centro y Limousin (que son regiones interiores, pero afectadas por el desarrollo en el Arco Atlántico), las regiones de la costa Atlántica del Norte de España y las Canarias, así como toda la costa de Portugal.

El Arco Atlántico está situado en la periferia de la Unión Europea. Está alejado de las principales áreas de mayor actividad económica, que están emplazadas hacia el centro de la recién ampliada Unión. Está así también alejado de las capitales nacionales y apartado de las zonas de más elevada actividad económica de sus respectivos países. En algunos casos, como el Norte de España y el Sur de Gales, la región del Arco Atlántico ha sido testigo de cambios

económicos, como la industria tradicional, basada en la riqueza de minerales como el carbón, el hierro y el acero, que ha experimentado un proceso de declive en las décadas recientes.

Las regiones del Arco Atlántico son diversas pero tienden a estar entre las menos prósperas. En muchos casos, esperan reforzar su base económica mediante la captación de la industria del turismo y del ocio, además de la atracción de nueva industria de alta tecnología y servicios de alto valor añadido. En algunos casos hay áreas con economías regionales muy fuertes: el País Vasco / Euskadi por ejemplo, registra la mayor concentración industrial de la Península, mientras que partes del sur del País de Gales son identificadas como áreas que necesitan de una especial financiación de la UE para ayudar al desarrollo económico.

1.3. Socios

Los socios de este proyecto cubren la mayor parte del área del Arco Atlántico, pero no todas las regiones u organizaciones están representadas.

Los países y autoridades regionales socio implicadas son :

Reino Unido

Gales (Welsh Economic Fora)

Francia

Bretaña (Consejo Económico y Social de la Región CESR)

Pays de la Loire (CESR)

Poitou Charente (CESR)

Aquitania (CESR)

Centro (CESR)

Limousin (CESR)

España

País Vasco/Euskadi (Consejo Económico y Social CES)

Cantabria (CES)

Galicia (CES)

Canarias (CES)

Portugal

Lisboa (ISQ Instituto de Soldadura e Qualidade)

Lisboa (AERLIS Entrepreneur Association Lisbon Region)

ISQ ocupó el lugar de Aerlis a partir del 1 de octubre de 2004

Algarve (USALGARVE / CGTP-IN Unión sindical de asalariados del Algarve–CGTP Intersindical Nacional)

A lo largo de este estudio, las organizaciones asociadas se consideran en este orden, de norte a sur, geográficamente por país, tomando las regiones costeras antes que las de interior. Se debe hacer notar que las organizaciones asociadas, tienen roles, responsabilidades, composición y regímenes de financiación ligeramente diferentes. Se trata, en general, de organismos consultivos con funciones relacionadas con el desarrollo económico y/o social regional.

La RTA-ATN se compone de las organizaciones regionales representativas de los intereses económicos y sociales, a diferencia de la Comisión Arco Atlántico cuya composición atiende a la representación de las autoridades políticas regionales.

SECCIÓN 2. CONTEXTO GENERAL

Esta sección revisa el contexto general del informe e identifica un número de asuntos de alto nivel, que afectan el transporte intermodal dentro del Arco Atlántico.

2.1. Globalización

Los últimos 50 años han visto un crecimiento extraordinario en el comercio y particularmente en el comercio internacional. Este crecimiento, y su naturaleza global ha generado una necesidad creciente de transporte.

El tráfico marítimo internacional ha visto un crecimiento significativo desde los años 60.

Año	Millón toneladas
1960	1,000
1970	2,500
1980	3,500
1990	4,000
2000	5,000(estimadas)

Paralelo al crecimiento ha sido el fenómeno de la globalización. La Globalización es definida como 'hacer global o mundial en alcance o aplicación' y en un contexto de comercio y transporte tiene un impacto en la producción y en el consumo, así como una creciente necesidad de transporte entre productor y consumidor.

Con una mayor comunicación y transporte a través del mundo, una parte de la producción industrial ha llegado a ser internacional. Las compañías buscan localizar la producción en las áreas donde pueden producir mercancías a menores costes. El transporte de estas mercancías al consumidor representa solamente un pequeño porcentaje del precio de venta. El aumento de la producción en una localización más barata, o la compra de mercancías acabadas más baratas, compensan, con creces, los costes de transporte adicionales.

El localizar la producción lejos de los consumidores ha conducido a un aumento masivo en las necesidades del transporte de mercancías. La globalización ha estimulado también la concentración de operadores del transporte y compañías de envío globales (véase la sección 2.5)

Al igual que los productores intentan reducir costes, encontrando una localización más barata para la producción, las compañías de transporte también intentan reducir sus costes de transporte por economías de escala y mejoras de la productividad. El desarrollo de la contenerización ha dado lugar a costes de transporte más bajos y ha favorecido al transporte multimodal. Los contenedores hacen la cadena logística completa, con el envío y puertos sólo una fase en el proceso. El transporte por mar de las mercancías en contenedores es cada vez más importante.

El tráfico marítimo, particularmente el tráfico *deep sea*, tiende a seguir el desarrollo de la economía global. La contenerización ha contribuido al crecimiento porque las compañías principales de transporte marítimo y de logística se han focalizado sobre en el tráfico de contenedores, con una manipulación eficiente y rápida, con base en los puertos más grandes.

Véase Mapa 1 : Tendencias globales en tráfico de contenedores
Véase Mapa 2 : Tráfico de contenedores de los puertos Europeos
al final de esta sección

Las rutas marítimas de *deep sea* han presentado una creciente tendencia a una de este a oeste en lugar de norte a sur. La globalización ha llevado a un aumento en el comercio, con una utilización de rutas de mayor distancia, mayores intercambios entre Europa y Asia, y menores niveles de comercio entre Europa y África.

Para los propósitos de este informe vale observar que en los países del Arco Atlántico, el impacto de la globalización incluye lo siguiente:

- Reducción en la producción doméstica (p. ej.: carbón, acero, coches y otros productos de consumo)
- Cambio en los patrones de consumo (i.e. consumidores que desean evitar la estacionalidad, o más frecuente sustitución de artículos al ser los nuevos productos relativamente más baratos.
- Especialización creciente de los productos y opción creciente para el consumidor
- Reducciones en las barreras de comercio internacionales, y en los costes del comercio y del transporte
- Globalización/regionalización de la producción y de los intercambios, generándose economías de escala

Para el Arco Atlántico esto significa más tráfico, tanto de entrada como de salida. Aunque los puertos del Arco Atlántico son importadores netos, son exportadores significativos también, si bien la mayoría de las exportaciones está dirigida a otros países europeos. Algunos puertos atlánticos, como Bilbao, se han convertido en lugares de transbordo, donde carga, por ejemplo del lejano oriente, es dividida para ser enviada a una serie de destinos dentro de Europa.

Está claro que los costes son factores importantes para los productores y los transportistas, y son también un elemento importante para los consumidores, quienes parecen estar más interesados en el precio de compra que en asuntos como el país de producción o los medios de transporte. Dada la atención que el consumidor presta al precio, se crea entonces la necesidad competitiva de las compañías de reducir aun más sus costes de producción y de transporte.

La globalización puede significar que las decisiones que afectan la elección modal y los destinos del transporte sean tomadas en un nivel global por las empresas a las que concierne, sin considerar el potencial impacto económico que pueden ocasionar en la región del Arco Atlántico.

Otro elemento clave de la globalización es el rol del sector privado. Mientras que en el nivel local, en el regional y en una cierta medida en el nivel nacional, las autoridades públicas y las organizaciones del sector público generalmente han desempeñado y continúan desempeñando un rol de mayor importancia, a nivel internacional y global son de manera creciente entidades del sector privado como consignatarios y navieros quienes ejercen su influencia.

2.2. Ampliación de la UE

El 1 de mayo de 2004, 10 países más pasaron a integrar la Unión Europea: Chipre, República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia, incrementando el número de Estados miembro de 15 a 25. La superficie se ha incrementado en un cuarto. La población ha aumentado en un quinto, elevándola a 450 millones de personas. Ahora es el mercado único mayor del mundo, en términos de población, si bien el Tratado de Libre Comercio Norteamericano sigue siendo más importante en términos de fuerza económica.

Para los nuevos miembros, una razón clave para adherirse es un mayor desarrollo de su comercio y de su actividad económica dentro de Europa. Los nuevos estados miembro tienen una media de PIB per cápita de un 40% por debajo del correspondiente a los 15 estados miembros antiguos de la UE (UE15). Un incremento del comercio tendrá necesariamente un impacto sobre el transporte dentro de la UE ampliada, pero está por verse el impacto preciso del mismo. El Libro Blanco del transporte identificó la posibilidad de un aumento del 95% en el tráfico por carretera en los nuevos estados miembro.

Habrán probablemente mejoras en la infraestructura de transporte de los nuevos diez países miembros (con ayuda financiera de la UE). Las 'nuevas' fronteras entre la UE y los otros países necesitarán muy posiblemente de inversiones para evitar la congestión. Se pueden producir también cambios en el transporte a través de directivas de liberalización, y de posibles privatizaciones, particularmente en los países del antiguo bloque comunista. Los nuevos países miembros necesitarán también en muchos casos, llevar a cabo mejoras progresivas en seguridad y regulación medioambiental. Los salarios en los países recientemente adheridos a la UE son generalmente más bajos que los de los países de la UE 15, lo que puede tener un impacto sobre el transporte por carretera y en el transporte marítimo, que tienen un alto nivel de movilidad de la mano de obra. Los nuevos países miembros tienen actualmente un porcentaje más alto de tráfico de mercancías por ferrocarril que la norma en UE15, desplazándose por ferrocarril un 40% del volumen total de mercancía. Sin embargo se espera que esta cifra disminuya a medida que se desarrolle el comercio durante la próxima década. El tráfico de automóviles, que es generalmente bajo en los nuevos países miembros, se espera aumente rápidamente dentro de los próximos años.

Dentro de la UE ampliada, se pueden ver en acción los efectos de la globalización en una versión en miniatura del mercado global.

2.3. Al Oeste del Oeste - distancia desde los mercados principales

El Arco Atlántico se sitúa en el extremo occidental de Europa. La reciente ampliación de la UE contribuye a acentuar más esta posición en la medida que el equilibrio geográfico dentro de la UE se modifica. Con una UE de 25 países, el Arco Atlántico es prácticamente una franja o un área periférica dentro de la masa total de Europa, que podría quedarse al margen de otros progresos a menos que se emprenda una acción. Las regiones del Arco Atlántico están en muchos casos alejadas de los centros de población y de los principales mercados dentro de sus propios países, así como de los principales mercados a nivel europeo, la 'banana azul'.

Véase Mapa 3 (al final de esta sección) : Los puertos del Arco Atlántico y los cambios en el tráfico 1990 - 1999 al final de esta sección

Es de notar que, a nivel europeo, la red de transporte principal, la RTE- T, no presta servicio al tráfico del Arco Atlántico con una conexión norte- sur.

Hay sin embargo un aspecto potencialmente positivo en la consideración del Arco Atlántico como una puerta de entrada a la Europa ampliada del tráfico desde América y África. Para el transporte marítimo, el Arco Atlántico y su litoral siguen siendo de importancia fundamental para Europa. Además, como los mayores puertos europeos de contenedores situados en ubicaciones más céntricas, comienzan a tener limitaciones de capacidad, puede haber más oportunidades para los puertos de contenedores del Arco Atlántico.

Mapa 4 : Accesibilidad potencial por carretera

2.4. Incremento del volumen del tráfico de mercancías

El Libro Blanco de la UE de 2001 pronosticó un 38% más de mercancías transportadas dentro de la UE y un aumento del 50% en el tráfico HGV para el 2010. Esto se basa, en gran medida, en el notable crecimiento de los últimos 30 años.

Mapas 5, 6, 7 y 8 : Tráfico por carretera de mercancías a través de Francia (al final de esta sección)

Desde 1970, el tráfico europeo de mercancías por carretera se ha más que triplicado para alcanzar 1,3 billones de toneladas/km. El transporte marítimo de corta distancia se ha más que duplicado para alcanzar 1,2 billones de toneladas/km. La navegación interior y el volumen de petróleo por tubería han permanecido sin cambios durante el mismo período. El transporte de mercancías por ferrocarril ha sufrido, sin embargo, una ligera disminución a 250.000 millones de toneladas/km.

Aunque éstas son cifras europeas, este crecimiento no es exclusivo de Europa. En USA por ejemplo, se está proyectando un crecimiento similar del 50% para sus tráfico de mercancías domésticos e internacionales durante los próximos 15 años.

El Libro Blanco del transporte de la UE identificó los riesgos principales de congestión en las rutas de transporte de mercancías de mayor importancia. Subrayó las posibles consecuencias negativas para el desarrollo económico y para la opinión pública, la cual demanda cada vez más un transporte sostenible, que no perjudique la salud pública, el ambiente, ni la calidad de vida. Los riesgos mayores de congestión fueron identificados en los principales flujos hacia las áreas centrales de producción en Europa, que tendrán, evidentemente, un impacto en las regiones del Arco Atlántico. La región hace frente al efecto combinado, directo e indirecto, de los aumentos en el tráfico local, generando congestión a causa de la expansión urbana y, al tráfico resultante del comercio internacional y del comercio interregional, así como del tráfico de tránsito.

Mapa 9 : Embotellamientos véase al final de la sección

Contener los efectos de estas previsiones de incrementos requiere el desarrollo significativo del tráfico intermodal. También requiere una estrategia basada en una reorganización de la utilización del suelo para la producción y servicios de logística. Esto presupone una estrategia de cooperación entre las regiones, las autoridades portuarias y los diversos entes involucrados en el transporte.

Hay cuatro tipos de tráfico:

- Local, tráfico interno
- Tráfico regional
- Tráfico internacional
- Tráfico del tránsito.

Las regiones francesas de la fachada atlántica constituyen un territorio de tránsito para un 38,5% del tonelaje por carretera (año 1999). Estos tránsitos viarios conciernen a los intercambios terrestres de la Península Ibérica con Gran Bretaña, los Países Bajos, Bélgica y Alemania. Este tráfico, en fuerte aumento se caracteriza por el predominio del tráfico por carretera en

detrimento del tráfico ferroviario. Contribuye a la saturación progresiva del corredor Norte – Sur, muy solicitado ya por las aglomeraciones vecinas.

Así, el ejemplo de la sección central Tours/Blois en la Región Centro, o sobre la A10, pone de manifiesto que un 40% de los 6.300 camiones diarios corresponden a movimientos de tránsito internacional. Los principales "cuellos de botella" que se han identificado se localizan en la frontera entre España y la Región de Aquitania, la Región de París, y en el sudeste y en la Región Central de Inglaterra.

El tráfico del tránsito se suma a los tráficos de proximidad y a los tráficos que resultan del desarrollo, progresivo de los intercambios entre las regiones. Utiliza también secciones de carreteras nacionales sin peaje que no han sido concebidas para soportar tal intensidad de tráfico de vehículos pesados.

Las regiones francesas de la fachada atlántica no obtienen ventajas particulares de esta función de tránsito; soportan las consecuencias en las redes de infraestructuras y en su medio ambiente.

Aunque la globalización ha llevado a incrementos de los flujos internacionales, los flujos regionales locales son cada vez más significativos a medida que crece la actividad económica regional. En tanto que el tráfico aumenta, se hace cada vez más importante establecer centros de producción y de distribución, los cuales son vitales para el desarrollo del tráfico intermodal, que es esencialmente de larga distancia.

2.5. Concentración industrial y economías de escala – la dimensión es importante

Mientras que el comercio se ha desarrollado y los volúmenes han aumentado, también ha habido una tendencia hacia una mayor concentración, con grandes compañías mundiales que dominan el transporte internacional de mercancías y, algunos de los mayores puertos en crecimiento continuo, mientras que las pequeñas compañías e instalaciones han cerrado o han sufrido una reducción de negocio. Las compañías transnacionales subcontratan sus actividades de producción a diversas localizaciones, lo que hace necesaria una gran organización logística, para lo cual utilizarán, a menudo, especialistas de la logística.

Las compañías navieras también han crecido, y las más grandes presentan la misma tendencia de convertirse en aun mayores. Las 25 compañías marítimas líderes representan el 80% del transporte mundial. En 1997 entre ellas hacían una flota de 1479 buques. En 2003 tenían una flota de 2213 buques. Estas compañías se han concentrado en Asia, área donde se han previsto los mayores incrementos de tráfico. (Información basada en la presentación de Fernando GONZALEZ LAXE, profesor de la Universidad de La Coruña).

Las compañías del transporte por carretera o compañías navieras como Maersk, y Christian Salvesen así como especialistas de la industria automovilística tales como Gefco, se han introducido en la logística internacional. Como compañías de logística, pueden poseer y operar instalaciones intermodales. En algunos casos, las compañías de logística global se han expandido hacia nuevas actividades, por ejemplo, logística Exel opera los 'puertos ferroviarios' intermodales internacionales en Daventry y Doncaster en Inglaterra.

Estableciéndose en todos y cada uno de los eslabones de la cadena logística, los grandes operadores del transporte han llegado a convertirse en compañías globales masivas. Exel, una compañía de logística británica, maneja un volumen de negocios anual de 7.400 millones de euros (2003), con cerca de un 50% de su negocio en Europa y el resto sobre todo en USA y Asia. Nació de la Compañía Nacional Británica de Carga Ltda. como consecuencia de la compra de participaciones por parte de los empleados durante la privatización en 1982. Norbert Dentressangle, una compañía transportista del norte de Francia que se centraba en el mercado de

cruce del canal, duplicó el volumen de ventas en cinco años a 1.200 millones de euros en 2003 con un negocio que está en un 78% en Francia, pero que es cada vez más internacional. La compañía era originalmente una firma de propiedad familiar, pero ha llegado a cotizar en la bolsa de París.

Willi Betz fue fundada en Alemania después de la segunda guerra mundial por un empresario con un único camión, deseoso de introducirse en la expedición internacional de mercancías. La compañía desarrolló conexiones a través del este de Europa y el Oriente Medio en particular. La compañía tiene alrededor de 8.000 camiones, incluyendo transportadores especializados en automóviles y un pequeño número de buques Ro-Ro. Willi Betz emplea cerca de 8.000 personas, la mayoría de los cuales son conductores de camiones empleados en Bulgaria con tarifas de salario locales tras la adquisición del grupo transportista estatal búlgaro SOMAT en su proceso de privatización. Willi Betz se mantiene como una compañía de propiedad familiar.

También ha habido una tendencia a transportar mayores volúmenes de carga con barcos que crecen en tamaño con la construcción de grandes buques 'post panamax', especialmente para contenedores, capaces de transportar 5.000 TEU (unidades equivalentes a veinte pies); nuevos encargos de construcción incluyen barcos sobre 7.500 TEU. Los barcos transportadores de automóviles pueden llevar 5.000 unidades. Los contenedores también han aumentado de tamaño con contenedores de 2.9 m de alto (9.6 pies) que se han convertido en el nuevo tamaño standard, reemplazando gradualmente los contenedores de 2.59 m de alto (8.6 pies) en el transporte internacional. Se debe hacer notar que los buques de mayores dimensiones requieren muelles de atraque de mayor calado, se trate de buques de contenedores de 5.000 o más TEU o de los mayores buques transportadores de automóviles. Para algunos puertos se requieren mejores canales de acceso.

Camiones de varios ejes más pesados se han convertido también en la norma, siendo los camiones de 44 toneladas y 6 ejes lo habitual en las principales rutas. Actualmente existe un proceso de consulta en la UE respecto del transporte por carretera de larga distancia y la opción de usar trailers y semitrailers de una longitud máxima de 25.25 metros. (Los partidarios del transporte de larga distancia invocan sus ventajas medioambientales al necesitarse menos camiones para el transporte). Estos aumentos en las dimensiones pueden ser un problema para los puertos más pequeños y con conexiones entre instalaciones ferroviarias e instalaciones intermodales, puesto que pueden no tener la capacidad para mayores buques o contenedores.

2.6. Tendencias de la industria del transporte naviero

El Libro Blanco de la UE de 2001, 'Política de Transportes Europea para el 2010: tiempo de decidir' se refirió al mar como el "pariente pobre del transporte". Sin embargo, la industria del transporte marítimo es vital para la fortaleza y el crecimiento económico de Europa. La UE tiene el mayor puerto del mundo, Róterdam, y mueve el 70% de todo el comercio entre Europa y el resto del mundo. Como consecuencia de la ampliación, la UE tiene el 26% de la flota naviera mercante del mundo.

El transporte marítimo de corta distancia dentro de Europa mueve el 41% del tráfico de mercancías, y va incrementándose, un 27% entre 1990 y 1998 (aunque por debajo del índice de crecimiento del tráfico por carretera que es del 35%). Dentro de la UE hay esperanzas que la navegación pueda convertirse en una alternativa verdadera al transporte terrestre con las 'autopistas del mar', incluyendo las rutas que circundan los mayores cuellos de botella como los de los Alpes y los Pirineos.

El tráfico marítimo, particularmente el tráfico *deep sea*, tiende a seguir las tendencias económicas globales. La containerización es un factor de crecimiento, puesto que las principales

compañías logísticas y navieras se han centrado en la potenciación del tráfico de contenedores, que puede ser rápidamente manejado en los grandes puertos. Por ejemplo, el Reino Unido ha sido testigo de un aumento del 60% en el tráfico de contenedores en los últimos 10 años, período en el cuál el tráfico portuario total creció únicamente el 13%.

Anticipándose así a las opciones para los mayores buques, se espera que haya avances en barcos más rápidos, lo que posibilita a los operadores contemplar reducciones en los tiempos de tránsito. Ha habido ya una presión considerable sobre los puertos para mejorar los tiempos de viraje, y la calidad y comodidad de las operaciones. Si el tráfico de largas distancias está generando la necesidad de mayores buques y, la idea de que los contenedores deberían ser de mayores dimensiones está ganando aceptación, es, entonces, importante determinar las repercusiones que este proceso tendrá en el transporte marítimo de corta distancia. Esto es particularmente importante en la medida que los puertos dedicados a este tipo de tráfico tienen menores muelles y calados y que sus instalaciones no están adaptadas a las dimensiones de estos contenedores. La UE fomenta la mejora en la eficacia de los servicios portuarios, incluida la relajación de algunos de los condicionantes sobre las operaciones, y el concepto de los 'integradores de transporte de mercancías' que se especializarían en el transporte integrado de cargamentos completos (superiores a 5 toneladas). Este concepto aún tiene que ser desarrollado en su totalidad.

Como con otros modos de transporte, la protección y la seguridad son cuestiones vitales dentro del transporte marítimo, particularmente debido a la naturaleza internacional de gran parte de la industria. Los ataques terroristas del 11 de septiembre en EE.UU. han producido cambios en las normas de seguridad para buques y puertos, y que a nivel informal son juzgadas por algunos operadores como de indebidamente onerosas. Las cuestiones de seguridad marítima en Europa han llegado a ponerse de relieve con los recientes vertidos de petróleo de los buques Erika, Prestige y Sea Empress, todavía en la memoria de las áreas afectadas. Las banderas de conveniencia continúan siendo un motivo de preocupación aunque países como Francia y el Reino Unido están realizando cambios legislativos para reducir los impuestos y el volumen normativo aplicables a los buques que porten su bandera nacional. Para más información véase el Informe sobre Seguridad Marítima de la RTA /ATN.

A nivel europeo, el ejemplo de un servicio italiano de ferry lanzado en 2000 es a menudo citado como modelo de transporte más sostenible. El servicio lleva camiones completos, no sólo contenedores o trailers, de Génova a Barcelona en 12 horas. Rápido y fiable, el servicio ha sido un gran éxito. Combinar la capacidad del transporte marítimo con la flexibilidad de la carretera permite que las compañías de transporte por carretera puedan evitar algunas de las autopistas más transitadas de Europa a un precio competitivo, si bien parece que las altas tasas portuarias pudieran afectar la viabilidad financiera del servicio. (Del Informe de la UE sobre Integradores de transporte de mercancías).

2.7. Evolución de los puertos

Las cuestiones claves para el transporte marítimo son la velocidad y concentrarse en un número de puertos clasificados como "mega ejes" o "puertos madres".

La liberalización del comercio internacional y del tráfico marítimo y la creciente competencia entre las compañías de transporte marítimo tienen un gran impacto sobre los puertos, y sobre su organización y papel regional.

Los puertos se han convertido hoy en día en verdaderos ejes de actividad. Se enfrentan a las demandas de las compañías navieras, las cuales compiten por el negocio de los expedidores de

carga en la medida que procuran un transporte puerta a puerta que es más rápido, más seguro y al más bajo precio. Los propios expedidores de carga compiten entre ellos.

Los puertos deben también reconocer su poder económico, y el impacto social y económico que generan en el área portuaria inmediata y en el hinterland. En un clima de competencia creciente, "la batalla entre los expedidores y los puertos también se lucha en tierra firme. Es en tierra firme donde pueden realizarse las mayores ganancias de productividad. Actualmente, las conferencias marítimas intentan extender su papel a tierra firme". Los recursos con asiento en tierra firme son un elemento clave en la posición competitiva de los puertos.

El Instituto Superior de Economía Marítima (ISEMAR, con sede en Nantes, Francia), dibujó el siguiente contexto en su informe 42: "la liberalización ha llevado a todos los puertos comerciales a una situación donde los intereses locales y regionales dan paso, cada vez más, a las estructuras nacionales e internacionales. La naturaleza externa de las decisiones que afectan la vida y la economía de los puertos comerciales no es una novedad. Sin embargo continúa y se acelera, extendiéndose también a los puertos secundarios. La actividad portuaria está respondiendo cada vez más a la lógica de las empresas comerciales, que tiende hacia terminales cada vez más autónomas". Las diversas presentaciones realizadas ante el grupo de trabajo por representantes de las autoridades portuarias confirman esta tendencia. En la medida en que los puertos se han desarrollado técnicamente y han efectuado mejoras de eficiencia, se ha, generalmente, contribuido al crecimiento del negocio..

Sin embargo los grupos de trabajo de la RTA/ ATN confirman que habría de determinarse claramente el papel clave desempeñado por los puertos comerciales en el desarrollo de la región Arco Atlántico.

El desarrollo de la navegación mercante tendrá un impacto inevitable en los puertos del Atlántico. Tendrán que anticipar este proceso, y adaptarse a sus evoluciones (i) en transporte, incluyendo los buques, los vehículos terrestres y los ferrocarriles, y (ii) en sistemas de transporte de mercancías (contenedores, vehículos integrales etc.).

Debe de señalarse que los puertos británicos fueron privatizados en los años 80. Hay tres modelos de propiedad, 1) algunos son completamente comerciales, pertenecientes a grandes grupos tales como ABP y Hutchison, 2) algunos son puertos fiduciarios y, 3) Algunos son propiedad del consejo (autoridad regional) pero son operados sobre una base comercial. El personal es empleado directamente o a través de subcontratas. En general sus contratos requieren trabajar tiempo adicional para cubrir picos de carga de trabajo. Cuando es necesario, el personal es a veces transferido entre los puertos sobre una base diaria.

2.8. Los puertos, nodos entre espacios y redes marítimas y terrestres

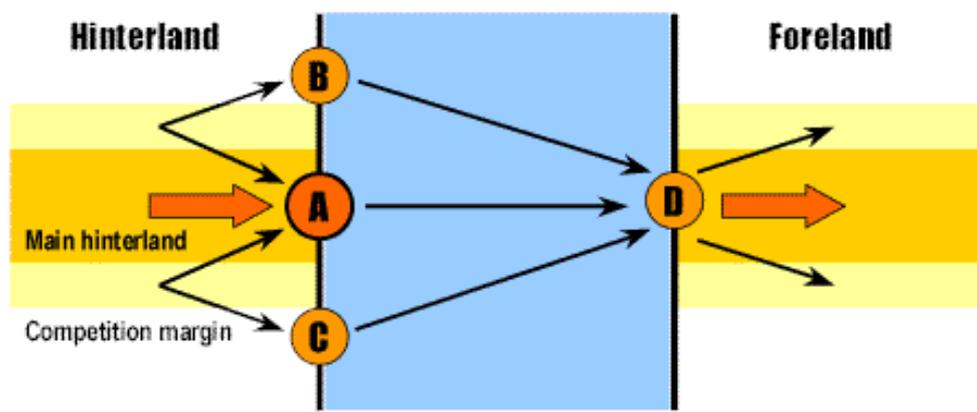
El desarrollo de un puerto está íntimamente ligado al del territorio con el que está relacionado. Tanto del lado del mar como de la tierra, este territorio se transforma, evoluciona, plantea nuevas preguntas y ofrece nuevas oportunidades, impone cambios de escala.

Los puertos se incluyen **en los espacios y redes marítimas y terrestres** y por ello conviene entenderlos como **nodos** más que como interfaces.

La dinámica de un puerto puede entenderse desde la óptica de la **situación portuaria**, que significa que el puerto forma parte de su entorno. La situación portuaria queda determinada por la integración de varias escalas en un proceso que articula las actividades marítimas, portuarias y terrestres. Se piensa cada vez más en los puertos en términos de espacios y de redes. Se habla

entonces de una lógica de **polaridad** y de **nodalidad**: en la lógica de polaridad, se ve el puerto como un polo que organiza el uso del espacio, el foreland y el hinterland ; en la lógica de la nodalidad, se ve al puerto como un nudo de articulación entre diferentes redes.

Figura 1. Foreland y hinterland del puerto A en un paisaje portuario constituido por los puertos B, C, D.



Fuente: Jean-Paul RODRIGUE, 1998.

2.8.1. El foreland marítimo

El foreland del puerto (o su zona de influencia marítima) puede definirse como el espacio marítimo de proyección en el que el puerto mantiene vínculos comerciales, o incluso como el conjunto de mercados a los que se llega mediante los puntos conectados.

Esta definición se adapta a todas las actividades de transporte marítimo que impliquen intercambios con otros puertos a escala regional, nacional e internacional.

La zona de influencia externa de un puerto está formada por el resto de puertos con los que se realizan intercambios regularmente, ya sea transporte de pasajeros o de mercancías.

A lo largo de la historia, el transporte marítimo se ha asociado con frecuencia al desarrollo económico de una región marítima, como las regiones del arco atlántico europeo. Este transporte configura la zona de influencia externa de los puertos, constituida por el conjunto de puertos con los que se relaciona.

El transporte marítimo de puerto a puerto depende de dos grandes categorías: el transporte de grandes navegaciones (*deep sea*) y el transporte marítimo de corta distancia (TMCD o *Short Sea Shipping*) que abarca el *feeding* (transporte de enlace), el cabotaje y el microcabotaje, el transporte fluvio-marítimo, y, desde hace poco, el nuevo concepto de autopistas del mar (véase capítulo 3.3).

El cabotaje, de puerto en puerto

El **cabotaje** se refiere a un modo de navegación a lo largo de la costa, sin travesía oceánica. Es un término que abarca diversos modos de transporte, tanto por la distancia recorrida como por la regularidad.

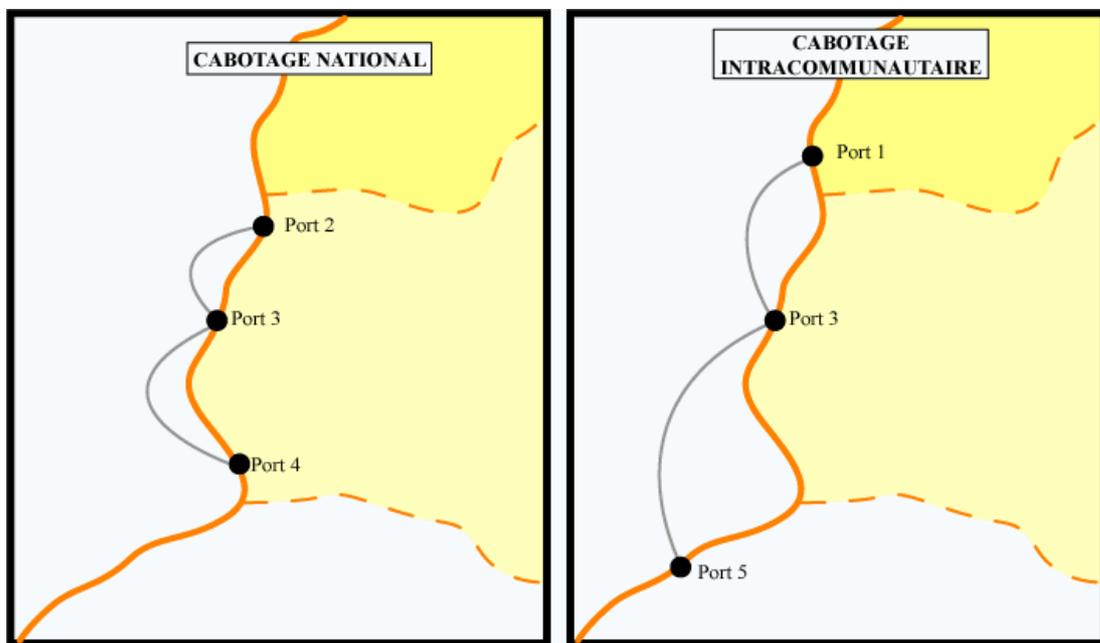
El cabotaje se basa en tres técnicas: transporte de mercancías a granel, transporte en contenedores y carga rodada (Ro-Ro).

En cuanto a la regularidad, conviene distinguir dentro del cabotaje:

- el tráfico ligado a una línea regular;
- el tráfico asimilable a un «autobús» marítimo que pasa regularmente de puerto en puerto;
- el tráfico no regular («tramping»);
- el tráfico ligado a la explotación de oportunidades puntuales («spot»);
- el tráfico dedicado a la explotación de un proyecto industrial preciso, por ejemplo el ensamblaje del Airbus A380.

El cabotaje puede ser nacional cuando se realiza entre dos puertos de un mismo país, o internacional cuando une dos países (se habla de cabotaje intracomunitario cuando se realiza entre dos puertos europeos).

Figura 2. El cabotaje nacional y el cabotaje intracomunitario.



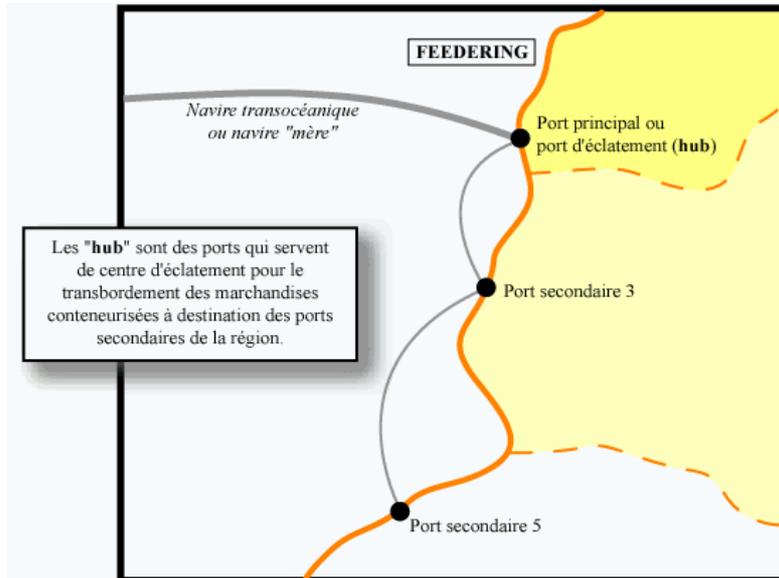
Fuente: Atlas Transmanche, Université de Caen, 2002.

El feederling, o la complementariedad entre puertos

El **feederling** consiste en combinar un tráfico de contenedores transoceánico y un tráfico de corta distancia. Los buques transoceánicos transportan los contenedores a puertos principales, denominados puertos centrales (o *hubs*), a partir de los cuales se redistribuyen en buques más pequeños con destino a puertos secundarios. Este funcionamiento está ligado a la masificación de los flujos y al aumento de tamaño de los buques, lo que conduce a la concentración del tráfico en los grandes puertos con capacidad para acogerlos (especialmente en cuanto al calado) y que posean instalaciones adecuadas para carga y descarga, especialmente grúas y grúas pórtico que tengan una capacidad de carga suficiente. Pero el número de este tipo de buques es restringido debido al elevado coste de las escalas en puerto, propiciando por consiguiente una organización portuaria alrededor de un puerto central. El feederling se estructura por tanto en un conjunto de puertos complementarios alrededor del puerto principal.

Este **funcionamiento** «obedece a una lógica nodal y, por tanto, a una articulación, establecida dentro de la plataforma portuaria, de redes marítimas mundiales y regionales ajenas al hinterland»

Figura 3. El feederling: una redistribución de mercancías a partir de un puerto central.



Fuente: Atlas Transmanche, Université de Caen, 2002.

2.8.2 Definición de un hinterland

El hinterland o zona de influencia interna de un puerto es la zona de impacto económico en tierra y se define por consideraciones comerciales más que simplemente geográficas. El hinterland es el área que abarca el origen y el destino de la mercancía que utiliza el puerto. Depende del nivel de actividad económica y de competencia entre los diferentes modos de transporte así como de la intermodalidad. El hinterland de un puerto es diferente para cada uno de los productos que se transportan. Cada tipo de producto tiene una cadena logística diferente. Los productos de entrada se dirigen a un hinterland basado en los consumidores y en el acceso mediante el transporte a los mismos, mientras que los productos de salida proceden de un hinterland basado en zonas de producción.

1. Para los productos a granel, como el material de construcción, la madera, la materia prima o los productos químicos, la distancia es fundamental: la prioridad es limitar la distancia del transporte por tierra. Por esta razón, normalmente el puerto utilizado para el tráfico estará cerca y el hinterland será pequeño. Esto se puede ver por ejemplo en el puerto de Nantes St Nazaire, Francia, que se usa para transportar cereales producidos en la región vecina, o Port Talbot, en Gales, para abastecer las plantas siderúrgicas.
2. Para los productos manufacturados que se transportan en contenedores o tráileres, el tiempo es un factor fundamental: por ello, el tráfico acompañado se centra en una ruta marítima de distancia corta, mientras que el tráfico no acompañado probablemente tenga un trayecto de larga distancia. Para estos productos, el hinterland de los puntos de origen y destino probablemente sea amplio.

Los barcos cada vez son más grandes, por lo que efectúan menos escalas, y tienden a centrarse sobre las zonas con mayor concentración de consumidores. Ello ha facilitado el crecimiento de los mayores puertos europeos, como el de Róterdam, a costa de algunos de los puertos pequeños. Desde solamente uno o dos puertos de escala en Europa, los productos son transportados a través de un sistema de distribución "hub and spoke" (radial). Este viaje puede hacerse por mar, con una red *feeder* (que posiblemente requiera un último trayecto por carretera), o por carretera hasta el destino final. Ello tiene su impacto sobre el hinterland, porque, en efecto, un puerto como el de Róterdam cuenta con una zona de influencia interna para los contenedores que abarca la mayor parte de Europa. En cambio, los puertos más pequeños tienen un hinterland regional mucho menor en relación con los contenedores.

Se considera que un puerto puede tener un hinterland inmediato que abarca las áreas de producción y consumo de su región. Existe además una zona interior que constituye un hinterland no exclusivo en el que competirá con otros puertos, y cuyo tamaño dependerá de las conexiones a la red de transportes desde el puerto.

En el apartado 6 de este informe se ofrece más información y ejemplos de hinterlands.

2.9. Tendencias de la industria ferroviaria

La industria del ferrocarril en Europa en los últimos 10 años ha experimentado los efectos generados por la actuación de la UE dirigida a promover la liberalización y la comercialización. En particular, la directiva europea 91/440 fue aprobada con el objetivo de fomentar la competitividad y el libre acceso, especialmente para los servicios internacionales y exige la separación contable de la infraestructura y los servicios.

Gales y el Reino Unido están a la cabeza de los 'índices de la liberalización', ya que el conjunto de la industria del ferrocarril fue privatizada a principios de los 90, aunque desde 2002 la infraestructura ferroviaria ha sido de hecho devuelta a la propiedad pública, con la Red de Ferrocarril (Network Rail) una 'compañía limitada por garantía'. En otros países europeos, como por ejemplo Francia y España, los cambios han sido inicialmente más en los procedimientos administrativos y contables, si bien en Francia la necesidad de reducir la carga de la deuda asociada a RFF, parece conducir a la SNCF hacia una reducción de los servicios de mercancías. En España, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) ha pasado a ser propietario de la infraestructura, aunque en 2003 se vio la necesidad de legislación adicional para avanzar un paso más en los cambios de la regulación. Está ahora previsto que las estructuras necesarias para la liberalización del mercado del transporte ferroviario de mercancías estén listas para marzo de 2006.

Sin embargo la entrada de nuevos competidores en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido extremadamente limitada. De hecho, en el Reino Unido, hay solamente un nuevo operador de transporte de mercancías por ferrocarril, GB Railfreight. Los demás operadores de trenes de carga existían ya previamente como parte de British Railways (EWS y Freightliner), o de las compañías privadas existentes que poseían vagones y locomotoras (Direct Rail Services, que se ocupa sobre todo del tráfico de material nuclear).

En febrero de 2004 se concedió a Eurotúnel una licencia de operación para la Trans European Rail Freight Network. Esta es la primera y hasta ahora la única licencia concedida en Europa tras el inicio formal del libre acceso en marzo de 2003, si bien el Eurotúnel tiene todavía que poner en marcha los servicios (a fecha de octubre de 2004).

Los volúmenes del tráfico de mercancías por ferrocarril dentro de los países de la región del Arco Atlántico han sido generalmente constantes, o en ligero descenso. Sin embargo, puesto en relación con el creciente volumen de mercancía transportada, ello representa una significativa baja en la cuota de mercado para el ferrocarril.

Existe en el espacio atlántico una manifiesta falta de infraestructura ferroviaria que pueda canalizar, de forma alternativa a la carretera, los intercambios comerciales entre la Península Ibérica y sur de Francia con el Norte de Europa, habida cuenta del postergamiento del que ha sido objeto en las planificaciones estatales la construcción del corredor ferroviario atlántico recogido en la lista de proyectos prioritarios de Redes Transeuropeas del Transporte de Essen.

En algunos casos la construcción de nuevas líneas de pasajeros ha producido más capacidad de servicios de carga en las líneas convencionales existentes. Sin embargo, en otros casos, se han agravado los embotellamientos. Por ejemplo, en las inmediaciones de Burdeos, Le Mans, e Ile de France, los conductos de mercancía por ferrocarril son extremadamente limitados debido a la congestión.

Aunque la red de ferrocarril tiene cierta capacidad disponible, cerca de 20% de las líneas principales de Europa (o 16.000 kilómetros de vía) están catalogadas como cuellos de botella.

Puede también haber una problemática de infraestructura con “el último kilómetro”. En Gales, habitualmente no es posible completar el trayecto completo del viaje por ferrocarril debido a la carencia de vías de servicio en el destino final, tal como a una fábrica de automóviles. En otros países, como Francia, las vías de servicio que conectan con los almacenes y las fábricas puede todavía que existan, dado que existen limitaciones legales a su supresión. Sin embargo, en muchos casos puede no mantenerse el tramo final de la vía, y puede no haber servicios ferroviarios que lo sigan utilizando.

Dentro de la industria del ferrocarril, existe un choque potencial entre los intereses del transporte ferroviario de mercancías y los intereses de los pasajeros. Los trenes de mercancías son normalmente más pesados (1 - 2.000 toneladas y más, el equivalente a 50 - 100 HGVs), más largos (700 metros y más), con velocidades máximas más bajas (100kph es lo usual). Se piensa en algunos cuarteles que la mercancía debe de hacer un recorrido en ferrocarril de por lo menos 500km para ser competitivo, aunque el ferrocarril puede también ser comercialmente competitivo para movimientos de granel sobre distancias relativamente cortas, (por ejemplo el carbón de una mina a una central eléctrica o desechos desde un área urbana a un vertedero). Los servicios de pasajeros son más cortos, más rápidos, y requieren de paradas intermedias. Mientras que es usual en Europa que las autoridades regionales subvencionen servicios ferroviarios de pasajeros, los subsidios regionales equivalentes para servicios ferroviarios de mercancías son extremadamente limitados.

Este conflicto y otras ineficacias operativas dan lugar a que la velocidad media para un tren de mercancías internacional en Europa sea de solamente 18 Km/hora y a la desastrosa estadística de que solamente la mitad de los trenes combinados de mercancías circulen con puntualidad. En algunos casos el nivel de servicio disponible para la mercancía por ferrocarril no es lo suficientemente bueno, o no es percibido como suficientemente bueno para las exigencias del cliente.

2.10. Tendencias de la industria del transporte por carretera

La industria del transporte por carretera en Europa (UE15) está aún dominada por empresas pequeñas, que poseen 5 o menos camiones, que representan el 60 - 86% de este sector. El número de pequeñas empresas es mucho más bajo en países como Alemania y los Países Bajos para los que el comercio internacional es más importante. Ha habido un significativo crecimiento en la última década de empresas 'logísticas' de mayor tamaño que cubren el movimiento completo de las mercancías y una tendencia hacia empresas mayores, con porciones crecientes del mercado.

Pero resulta difícil persuadir a las pequeñas empresas a que adquieran una mayor talla debido a sus reticencias a adquirir estructura fija, lo que les impide disponer de la envergadura necesaria para afrontar un transporte de carácter intermodal. Esta es la situación detectada por el Gobierno Vasco en la ejecución de un programa de apoyo a las pequeñas empresas del sector.

La congestión se está convirtiendo en una cuestión cada vez más importante para los transportistas, tanto por su propia velocidad como por la predecibilidad del desplazamiento, y porque el impacto en el medio ambiente derivado del incremento del tráfico de mercancías por carretera es padecido por otros usuarios de la carretera y las comunidades locales. Un décimo de la red viaria transeuropea está congestionada. En el seno de la RTA /ATN esta congestión es padecida particularmente en Aquitania, el País Vasco/Euskadi y en los alrededores de Lisboa. Cada día 7 500 kilómetros de las autopistas europeas están bloqueadas por atascos de tráfico. Las cuestiones ambientales y el cambio climático están adquiriendo una preponderancia creciente en la escena política local e internacional. La congestión y los retrasos aumentan el consumo de combustible y la contaminación. El sector del transporte es responsable del 28 % de las emisiones europeas de dióxido de carbono (CO₂), el principal gas productor del efecto invernadero. El grueso de esta cantidad, el 84 %, proviene de los vehículos de la carretera.

La industria del transporte por carretera se ha visto afectada recientemente por medidas tales como la directiva sobre el tiempo de trabajo y limitaciones sobre las horas de conducción, aunque parece haber temores respecto de su no total cumplimiento. El Libro Blanco de la UE en 2001 identificó que 'la competitividad de la carretera se explica en parte por la carencia de una regulación social mínima en Europa.' El reciente límite de una media de 48 horas por semana para el conductor de camión contrasta con la media existente de 22 a 30 horas por semana, usual para los conductores de tren. En términos puramente económicos, el coste de los accidentes de carretera significa para la UE el 2 % de su PIB cada año.

Es extremadamente importante que la industria del transporte viario se adapte a las evoluciones de los otros modos de transporte. Es esencial que las pequeñas empresas reciban información que permita apoyar su negocio a medida que se adaptan al futuro.

2.11. Costes y subsidios de la infraestructura

Los niveles relativos de inversión y de gravámenes de uso para la carretera y las redes ferroviarias es un tema de encendido debate, en el que los usuarios de cada servicio alegan su sobregravamen y/o infrainversión. Debe de señalarse que el desarrollar del tráfico intermodal requiere un mayor esfuerzo de promoción del transporte marítimo y por ferrocarril frente al transporte por carretera. El Libro Blanco del Transporte de la UE proporciona una buena cantidad de información.

Los Ministerios de Transportes y de Ecología y de Desarrollo Sostenible del Gobierno francés, han iniciado un estudio en el marco del Grupo de Trabajo sobre el "desacoplamiento".

Este estudio hace una estimación del conjunto de los costes externos generados por el transporte por carretera y los compara con los costes asumidos por los transportistas (impuestos sobre los combustibles y peajes). Resulta de este estudio que solamente los costes sociales marginales (CMS) son tomados en consideración. Ahora bien, lógicamente, los usuarios deberían de pagar el coste completo (incluyendo la amortización y el mantenimiento de las infraestructuras), bien por medio de los peajes, o por medio de los impuestos sobre los combustibles.

Según las cifras del estudio, los gastos pagados por los vehículos pesados sólo cubren un 50% del coste completo y un 90% de los Costes Marginales Sociales (CMS).

Sobre las autopistas, por 100 km recorridos un camión de 38 t sólo paga dos veces más que un coche. Sin embargo, las dimensiones de las carreteras y su estructura han sido concebidas para permitir la circulación de los camiones.

Según el Observatorio Interministerial de Seguridad Vial (ONIRS, organismo del gobierno francés responsable de la seguridad viaria) el coste de la inseguridad para el año 2000 asciende a 28.000 millones de euros. (Véase cuadro a continuación)

Transporte por carretera

Tarificación de las infraestructuras y de los costes sociales

Base de datos (Francia 2000)		Camiones	Autos	VUL	VL	TOTAL
Tráfico (autopistas)	mM. veh-km	9,798	0,928	9,963	44,932	65,6
Tráfico (todas las redes)	mM. veh-km	30,8	3,9	87,7	402,2	524,6
Consumo de combustible	l/100km	37,7	37,7	9,7	7,4	
	Mt	11,6	1,5	8,5	29,8	51,4
Costes pagados	Miles millones					
TIPP (impuestos del combustible)		3,79	0,48	3,49	15,35	23,1
Peajes		1,30	0,12	0,76	3,1	5,3
Otros impuestos		0,27	0,04	0,21	1,08	1,6
Total Ganancias		5,36	0,64	4,46	19,53	30,0
Costes anuales	Miles millones					
Polución	a	2,05	0,29	0,83	3,83	7,0
Efecto Invernadero	b	0,81	0,09	0,60	2,9	3,6
Ruido	c	0,12	0,01	0,12	0,16	0,4
Inseguridad	d	1,64	0,23	0,41	7,52	9,8
<i>Congestión</i>	e	1,35	0,09	1,18	3,64	6,3
Infraestructuras Fijas	f	2,83	0,25	1,35	4,22	8,7
Variables	g	3,37	0,42	1,06	5,26	10,1
Total CMS	= a+b+c+d+e	5,97	0,71	3,14	17,24	27,1
Total coste completo	= a+b+c+d+f+g	10,82	1,29	4,37	23,08	39,6
<i>Tasa de cobertura del CMS</i>		90%	90%	142%	113%	111%
Tasa de cobertura del coste completo		50%	50%	102%	85%	76%

Los costes de la infraestructura son asumidos en su mayor parte por los gobiernos regionales y nacionales, aunque la congestión en ambos, la carretera y el ferrocarril, indica que la inversión no ha seguido el ritmo de los niveles de tráfico. Generalmente la inversión de la infraestructura se considera aisladamente aunque el Libro Blanco de la UE sobre el transporte de 2001 recomendó que para la inversión en infraestructura las normas deberían permitir un 'fondo de financiación'. Esto permitiría que el rédito de la infraestructura existente financiara la "otra pieza", como puede ser otro modo de transporte. Esto sería posible realizarlo en el corredor Lyon - Turín utilizando los ingresos del peaje de la carretera en la financiación de la infraestructura ferroviaria.

Francia, España y Portugal tienen desde hace tiempo autopistas de peaje de inversión privada con garantías estatales a largo plazo en cuanto a riesgos e ingresos. En Portugal hay tanto autopistas de peaje como autopistas gratuitas. En 2002 la Asamblea Nacional para Gales presentó un Libro Blanco Marco para el Transporte, y en julio de 2004 el gobierno británico publicó una estrategia de transporte para 10 años, que incluye esquemas de peajes de carreteras locales y regionales a añadirse a iniciativas recientes de cobro de autopistas. Parece probable que se expanda alguna forma de cargo por congestión como elemento de cálculo del precio de la carretera, a medida que las mejoras tecnológicas hacen más fácil el seguimiento y la recaudación de las tarifas.

Los impuestos sobre el combustible varían considerablemente a través de Europa y hay diferentes puntos de vista sobre el grado en el que estos impuestos deben reflejar los costes ambientales. Las organizaciones del transporte de mercancías por carretera de Europa reclaman con frecuencia que están siendo penalizados por un régimen de tasación en el que contribuyen por encima del coste de la red de carreteras.

Sin embargo, hay una conciencia creciente respecto de los otros costes que resultan de los movimientos de mercancías por carretera, sea el daño a la infraestructura, el coste total de la congestión, o el perjuicio ambiental. Se estima que un camión de 5 ejes y 40 toneladas, causa cien veces más deterioro que un automóvil medio (web Friends of the Earth). La investigación muestra que los vehículos pesados de mercancías solamente pagan entre el 59 y el 69 por ciento de los costes que causan a la sociedad. En contraste, el coste externo del transporte de mercancías por ferrocarril para el medioambiente y la comunidad (excluida la congestión) se piensa que es ocho veces inferior por tonelada/kilómetro, que el transporte aéreo de mercancías y cuatro veces inferior que la carretera. El transporte de una tonelada de mercancías por ferrocarril produce un 80 por ciento menos de dióxido de carbono que transportándolo por carretera.

El debate carretera versus ferrocarril se centra también a menudo en la seguridad y en cuestiones normativas relacionadas. Es difícil separar las cifras asociadas con accidentes específicamente de transporte de mercancías, sin embargo la relativa seguridad de los principales modos de transporte viene dada por las siguientes cifras de la UE para 1998. En la Unión Europea en ese año, 42.687 usuarios de la carretera perdieron la vida en accidentes, en comparación con 186 pasajeros de ferrocarril y 25 pasajeros de líneas aéreas. El ferrocarril es cerca de 10 veces más seguro por kilómetro viajado que la carretera (estadísticas de la Unión Europea). Se espera que cambios recientes como la limitación de las horas de conducción, contribuyan a mejorar la seguridad de la carretera, aunque los controles puntuales evidencian que un significativo número de camiones no cumplen totalmente con las exigencias de seguridad actuales. Este uso desigual tiende a hacer el ferrocarril menos competitivo y es de notar que la UE está examinando actualmente los diferentes requisitos de seguridad entre los túneles de carretera y de ferrocarril con vistas a una armonización.

2.12. Tendencias intermodales, instalaciones portuarias y extraportuarias

Hay una voluntad política general para la transferencia intermodal, y para transportar la mercancía por modos diferentes a la carretera. Sin embargo, el transporte de mercancías y la industria de la logística operan en un mercado competitivo en el cual los costes globales del transporte son el factor determinante para la opción modal. En líneas generales, los puertos del Arco Atlántico no están operando a su totalidad de capacidad. (Esto contrasta con los grandes puertos europeos de contenedores, como Róterdam, donde empieza a haber problemas de capacidad.) Muchos puertos del Arco Atlántico tienen conexiones de ferrocarril, pero generalmente éstas no se utilizan extensivamente. El equipamiento en el puerto es, por lo general, más que adecuado para el tráfico que tienen. El equipamiento y las instalaciones son un pre-requisito, pero no determinan la opción modal. Los problemas de equipamiento serán examinados con mayor profundidad más adelante en el informe.

Algunas tendencias de la industria naviera hacen el tráfico intermodal más difícil. Por ejemplo, los nuevos contenedores de mayores dimensiones pueden plantear problemas de manejo en su destino final y requerir la autorización de una trocha adicional para el transporte por ferrocarril. La alternativa de 'swap bodies', los cuales son buenos para el transporte por carretera o por ferrocarril, es también adecuada para la palletización. Sin embargo los swap bodies no pueden ser apilados y son más frágiles que los contenedores.

La estandarización del transporte marítimo dictará las condiciones para la intermodalidad, las instalaciones y las capacidades de los puertos, para el transporte por carretera y para las empresas del sector, así como las condiciones de seguridad y de trabajo.

Los avances tecnológicos en el suministro de información pueden ser un factor crítico para una mayor utilización de servicios intermodales. El sistema de monitoreo a través de información por satélite, debería permitir en su momento a los usuarios y a las compañías de logística seguir las mercancías así como manejar la flota y otros recursos que son esenciales para una eficiente gestión logística.

2.13. Calidad del servicio y logística 'just-in-time'

Una gran parte de la industria del transporte de mercancías y de la logística ha cambiado en la última década para reflejar prácticas de negocio con existencias muy bajas, y que dependen de un sistema de entrega al cliente 'just-in-time'. Esto mantiene a nivel bajo los costes totales y el capital, pero el elemento transporte se hace vital para grandes organizaciones de distribución, sea para producto terminado, abastecimiento a supermercados o componentes y materiales para, por ejemplo, la producción de automóviles. Con una cadena logística 'just-in-time', la fiabilidad y la calidad del servicio llega a ser de una importancia tal, que cualquier fallo puede significar dejar vacías las estanterías de un supermercado, o detener una línea de producción de automóviles.

Dada la criticidad del elemento transporte, puede ser difícil persuadir a los clientes o a los proveedores de logística, modificar sus actuales esquemas de transporte, a menos que haya un fuerte incentivo económico, y una cierta garantía que asegure los estándares de servicio.

A lo largo de la cadena de transporte, el número de actores involucrados y su fiabilidad se convierten en un asunto importante. El transbordo marítimo, la frecuencia de los servicios, los

servicios relacionados tales como almacenamiento, control de stock, e información de seguimiento y la seguridad son los factores determinantes en la opción modal.

2.14. Accesibilidad e Intermodalidad en regiones insulares

Zonas del Espacio Atlántico Europeo, como las Islas Canarias, desde la óptica de la accesibilidad no se benefician de las opciones ferroviarias y viarias en sus relaciones con el resto de las regiones europeas, lo que implica un cierto nivel de vulnerabilidad y limitación para su desarrollo económico y su propia cohesión social interna. La insularidad es un fenómeno permanente de discontinuidad física.

Las regiones marítimas insulares como las Islas Canarias, dependientes en grado máximo de los transportes marítimos, tienen una enorme dificultad para extraer valor del desarrollo de las grandes Redes Transnacionales Europeas de Transportes si no se aborda y se avanza en la integración de modo marítimo, que constituye un sistema escasamente definido en cuanto a su integración en las redes europeas. El análisis del potencial del transporte marítimo está necesitado de desarrollo y es importante suscitar escenarios que propicien una reflexión sobre sus tendencias y perspectivas de futuro.

Es indispensable insistir en el establecimiento y desarrollo de las infraestructuras y los servicios que permitan poner en comunicación las regiones insulares atlánticas europeas, enclavadas, periféricas y ultraperiféricas, con las regiones centrales europeas, para facilitar e impulsar un desarrollo equilibrado y policéntrico del territorio europeo.

El déficit de accesibilidad como consecuencia de la lejanía y fragmentación de las regiones insulares del espacio Atlántico, exigen reducir los peores efectos de estos condicionantes, mejorar la capacidad de acceso de estas regiones al mercado comunitario para lo que habrá de prestarse atención especial al transporte de mercancías, el abastecimiento energético y el acceso a las redes y a los servicios de las TIC.

Para las regiones insulares ultraperiféricas del espacio atlántico, los conceptos de hinterland portuarios, intermodalidad o multimodalidad habrán de ser contemplados desde otros puntos de vista. En los puertos insulares, la zona de influencia o hinterland portuarios, excepto en el tráfico hub, es toda la isla o el archipiélago, en su conjunto, de manera exclusiva. Circunstancia que tiene una gran influencia sobre la autonomía, la dependencia, legal y económica, y sobre la gestión de los puertos y sus infraestructuras.

Las ideas de intermodalidad o multimodalidad se ven "mutiladas" ante la práctica inexistencia de vías continentales de tráfico rodado, carreteras y autopistas, y de líneas férreas. Las alternativas están constituidas por microplataformas, frente a grandes plataformas continentales. Se produce, además, una "intermitencia" en la multimodalidad barco-camión-barco en un recorrido muy corto, con un máximo de 200 Km., aproximadamente. La intermodalidad marítima es muy activa y fundamental en las islas: Long sea shipping + Short Sea Shipping o cabotaje interinsular muy alto.

La multimodalidad aparece, en las regiones insulares del espacio atlántico, entre modos semejantes pero de diferente escala. Por ejemplo el tráfico de larga distancia marítimo hasta Canarias, o con paso por Canarias, en el caso de operaciones de transbordo (Puerto Hub) que se convierten en tráfico corto, interior o cabotaje.

La integración del sistema del modo marítimo en las redes europeas no está definida de una forma precisa. Es necesario efectuar un estudio del potencial del transporte marítimo, y

especialmente crear un contexto que promueva la reflexión sobre las tendencias y las perspectivas futuras del transporte marítimo.

2.15. Aspectos tributarios

La carencia de uniformidad de las tarifas del IVA y de las sincronizaciones del pago entre los diversos Estados miembros de la UE pueden introducir distorsiones en el mercado de transporte.

En algunos puertos de la UE, como por ejemplo Róterdam, o en puertos españoles, las mercancías están sólo sujetas al pago del IVA en el momento de la venta. Sin embargo, en los puertos portugueses, el importador tiene que pagar el impuesto al Estado portugués en el momento de la declaración en la aduana. Por esta razón, algunos transportistas portugueses están eligiendo utilizar puertos extranjeros para el almacenaje de mercancías hasta el momento efectivo de la venta. Esta decisión económica hace necesario un trayecto más largo de transporte.

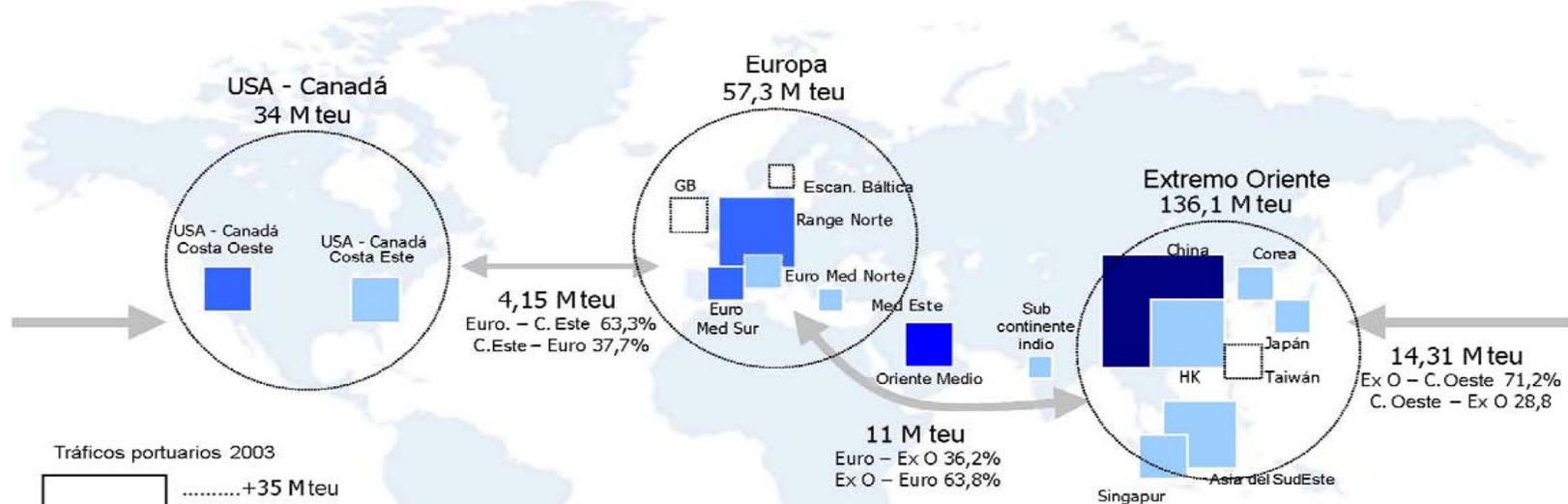
La igualación, a un nivel europeo, de la cantidad y la sincronización del pago del IVA es una medida que podría promover la competitividad entre los importadores y exportadores de mercancías.

Sin embargo, debe observarse que una parte de comercio intra-europeo se debe a estas diferencias de impuestos, con productos comprados en un país vecino donde tipos impositivos diferentes pueden significar mercancías más baratas.

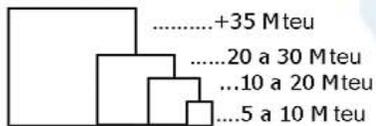
Mapa 1: Tendencias globales en tráfico de contenedores



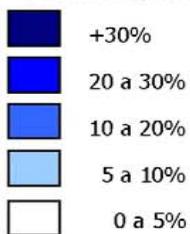
Tráfico de contenedores / Este - Oeste 2003 / tendencia global



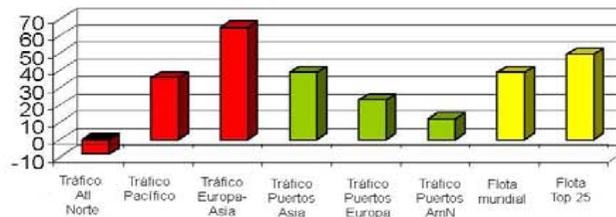
Tráficos portuarios 2003



Crecimiento portuario 2002 - 2003



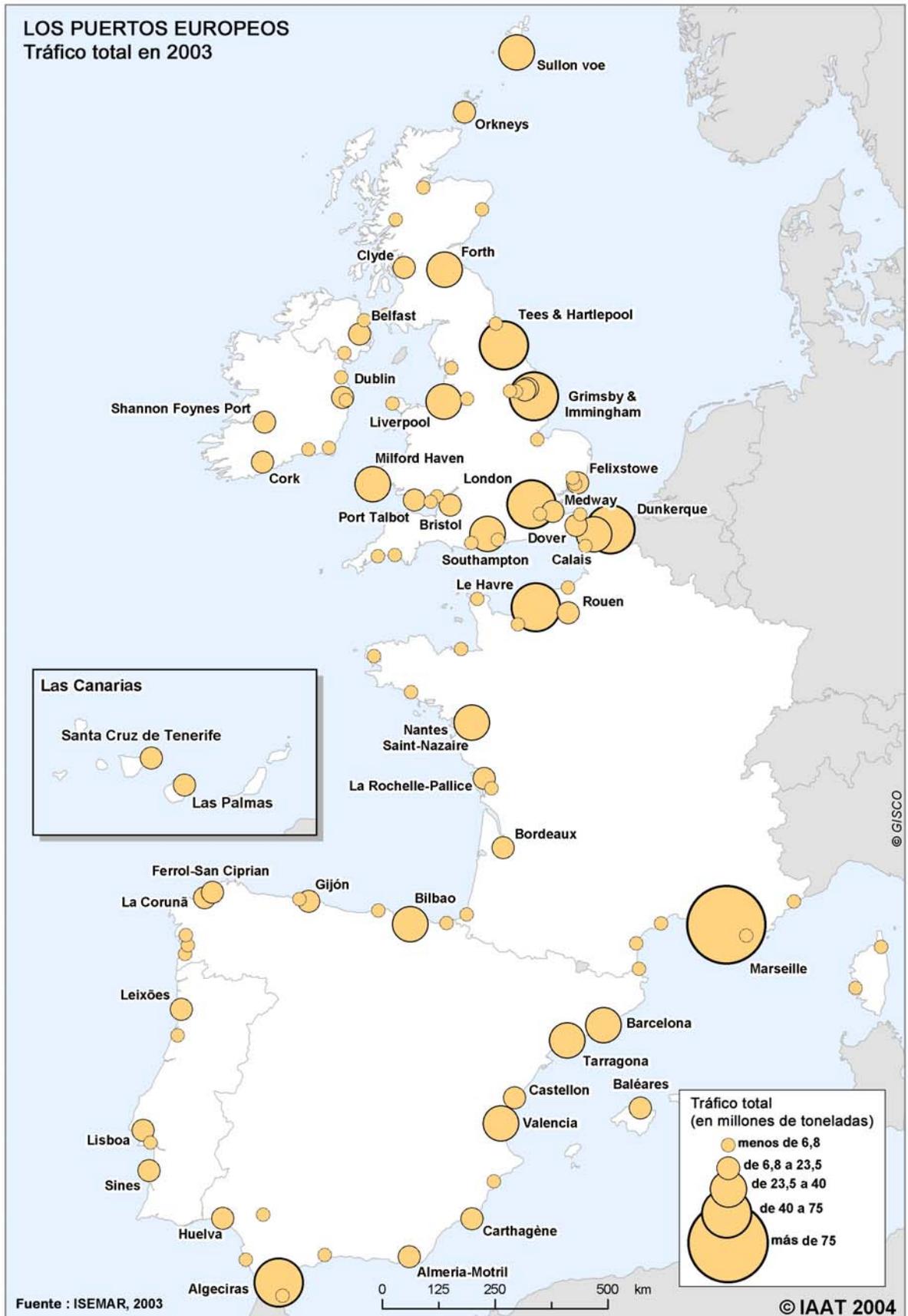
Crecimiento comparado 2000-2003



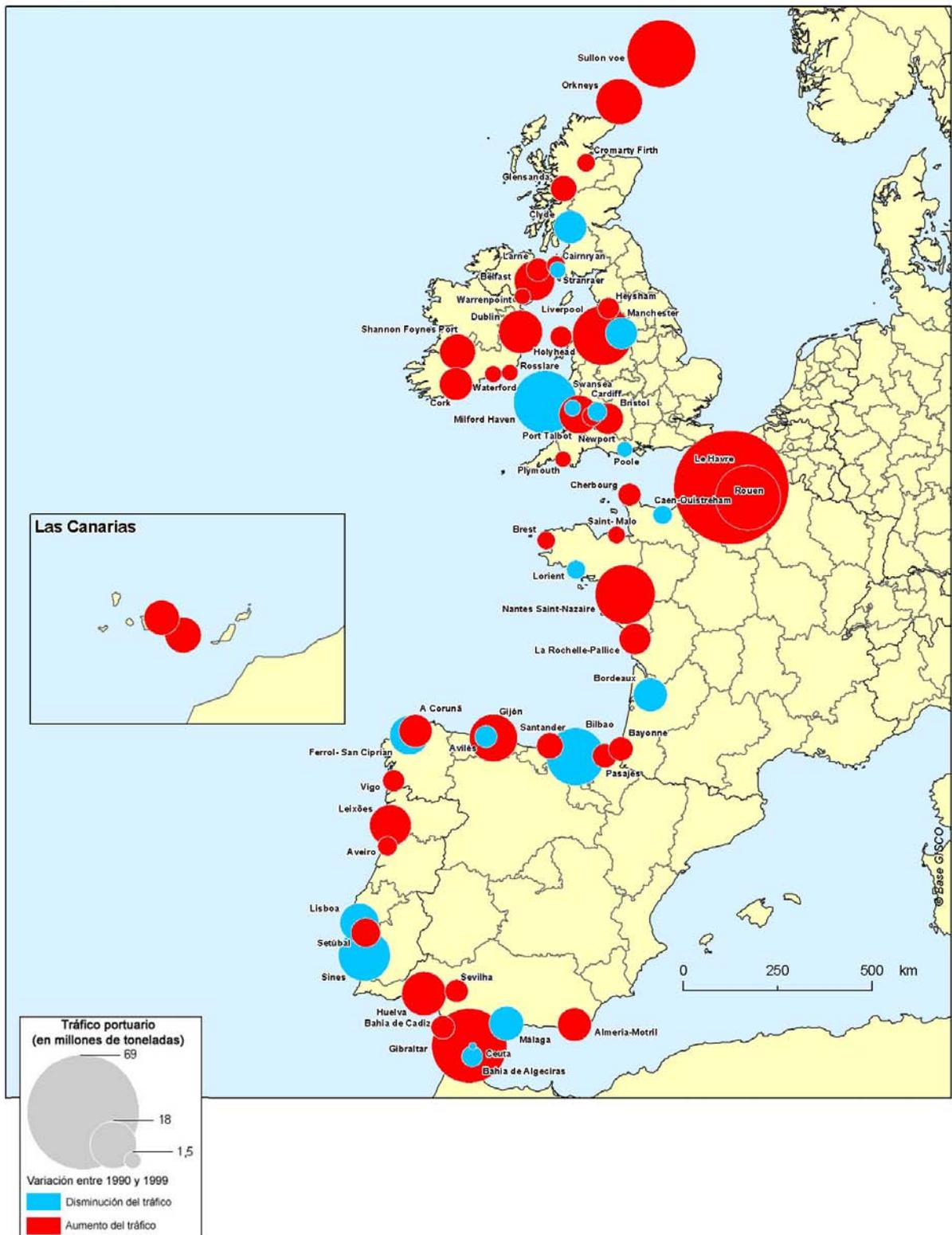
Realización : P. Tourret ISEMAR

Fuentes : Conteneurisation International, ISL
Autorités portuaires, BRS

Mapa 2: Tráfico de contenedores de los puertos europeos



Mapa 3: Los puertos del Arco Atlántico y los cambios en el tráfico 1990 – 1999

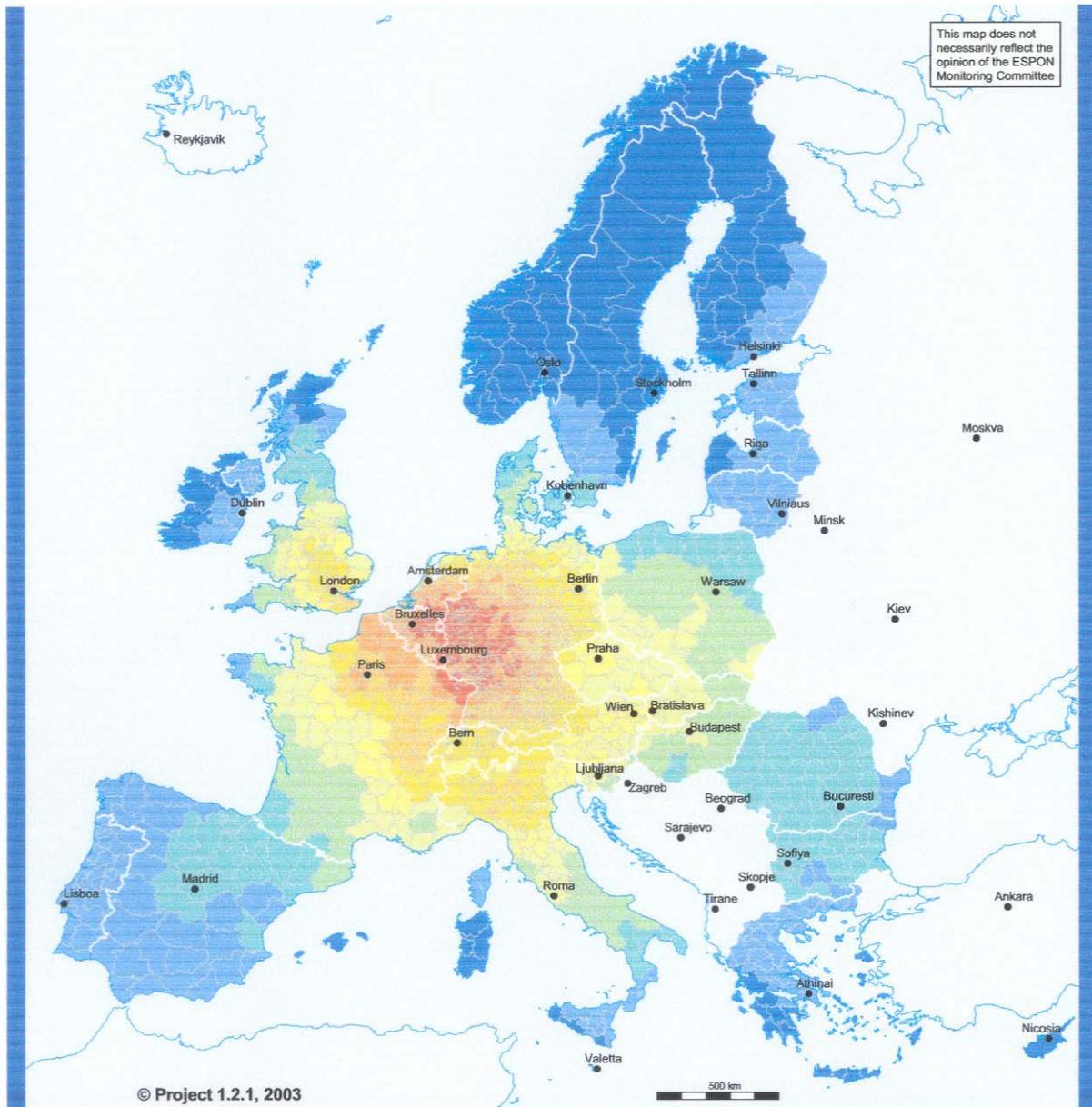


Fuente: EUROSTAT

© IAAT 2005

Mapa 4: Accesibilidad potencial por carretera, 2001

Accesibilidad por la carretera, 2001



© Project 1.2.1, 2003

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

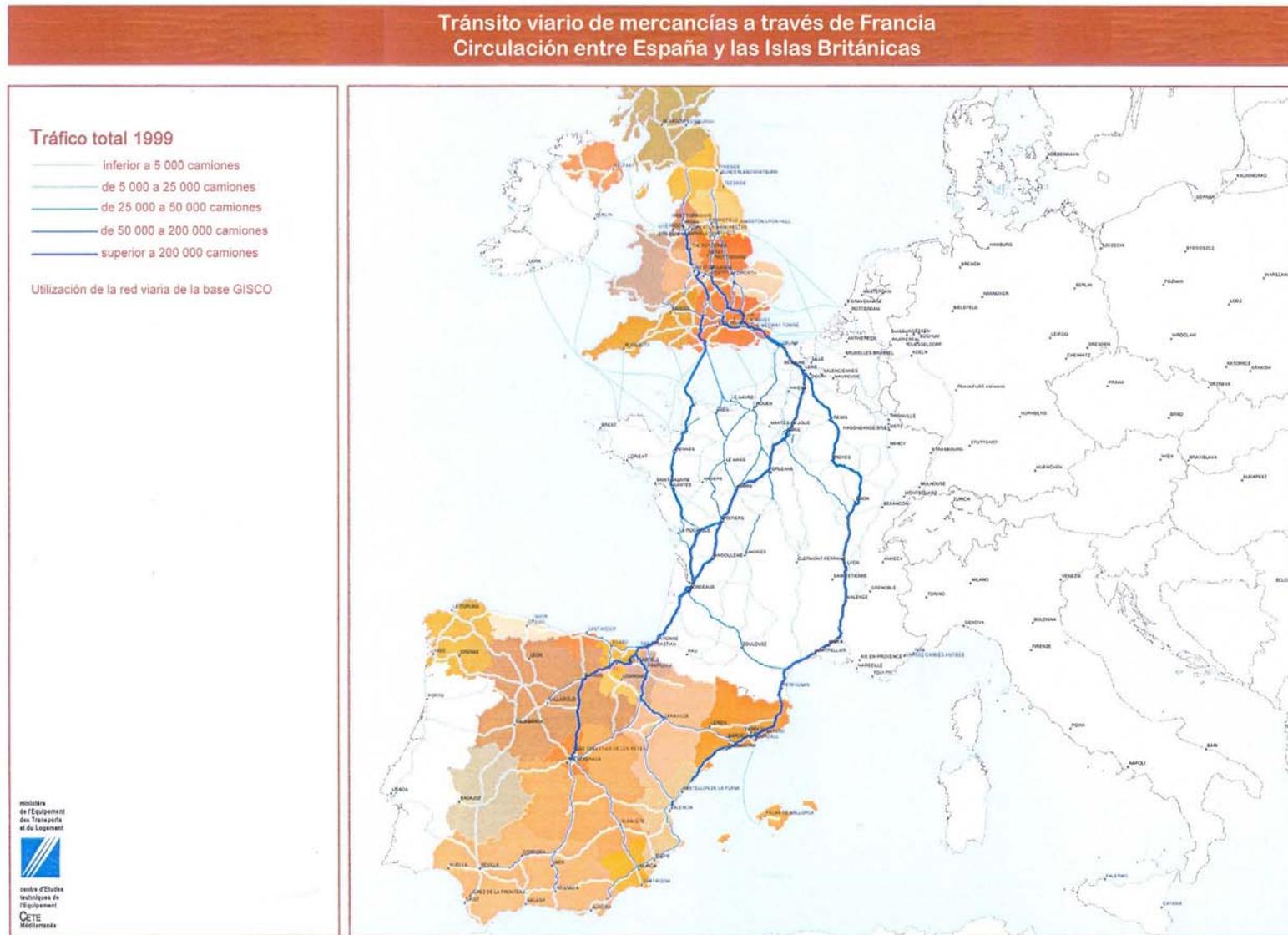
Origin of data: Spiekermann & Wegener (S&W)

Source: ESPON Database

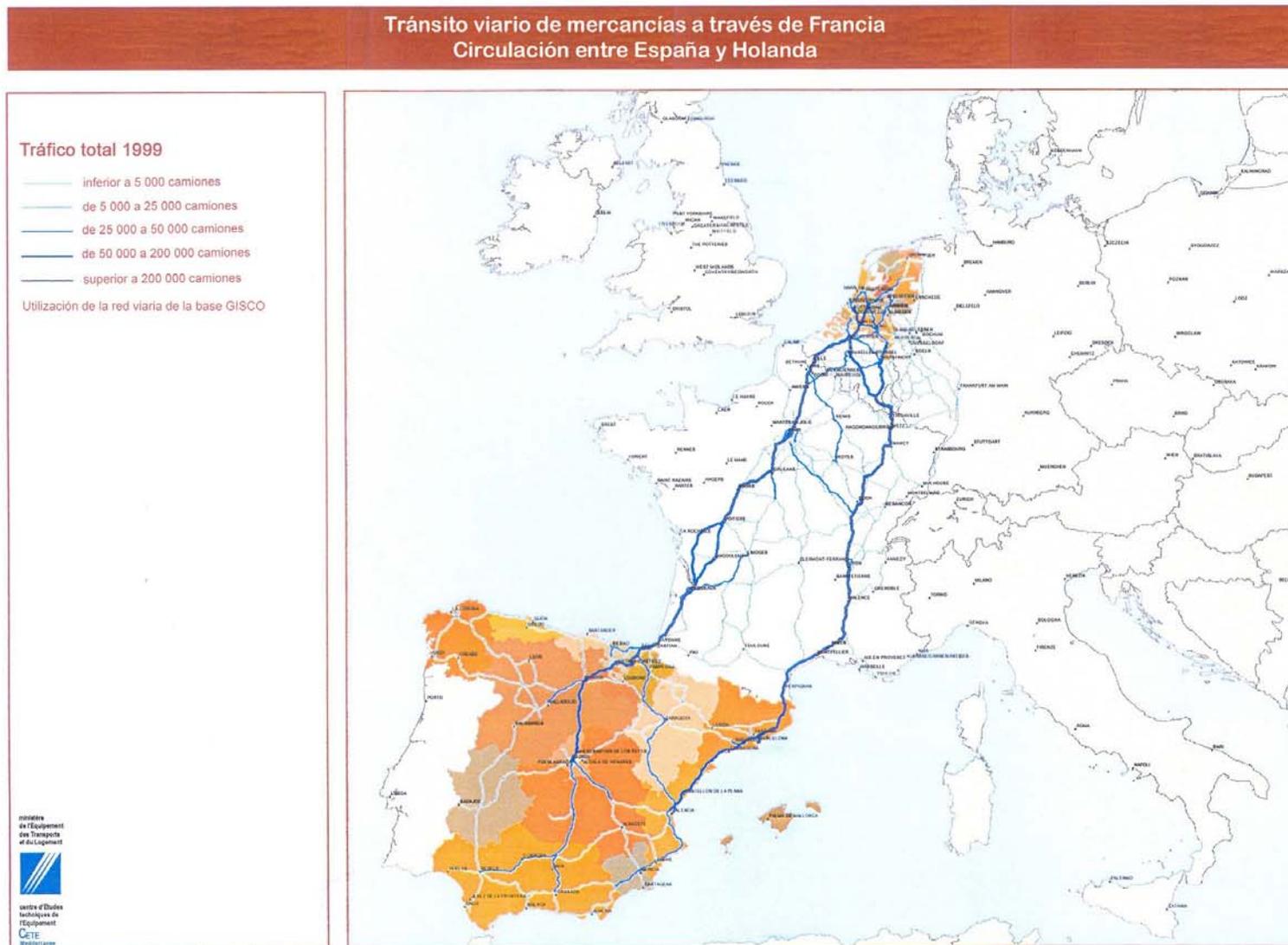
Index de accesibilidad (UE 27 = 100)



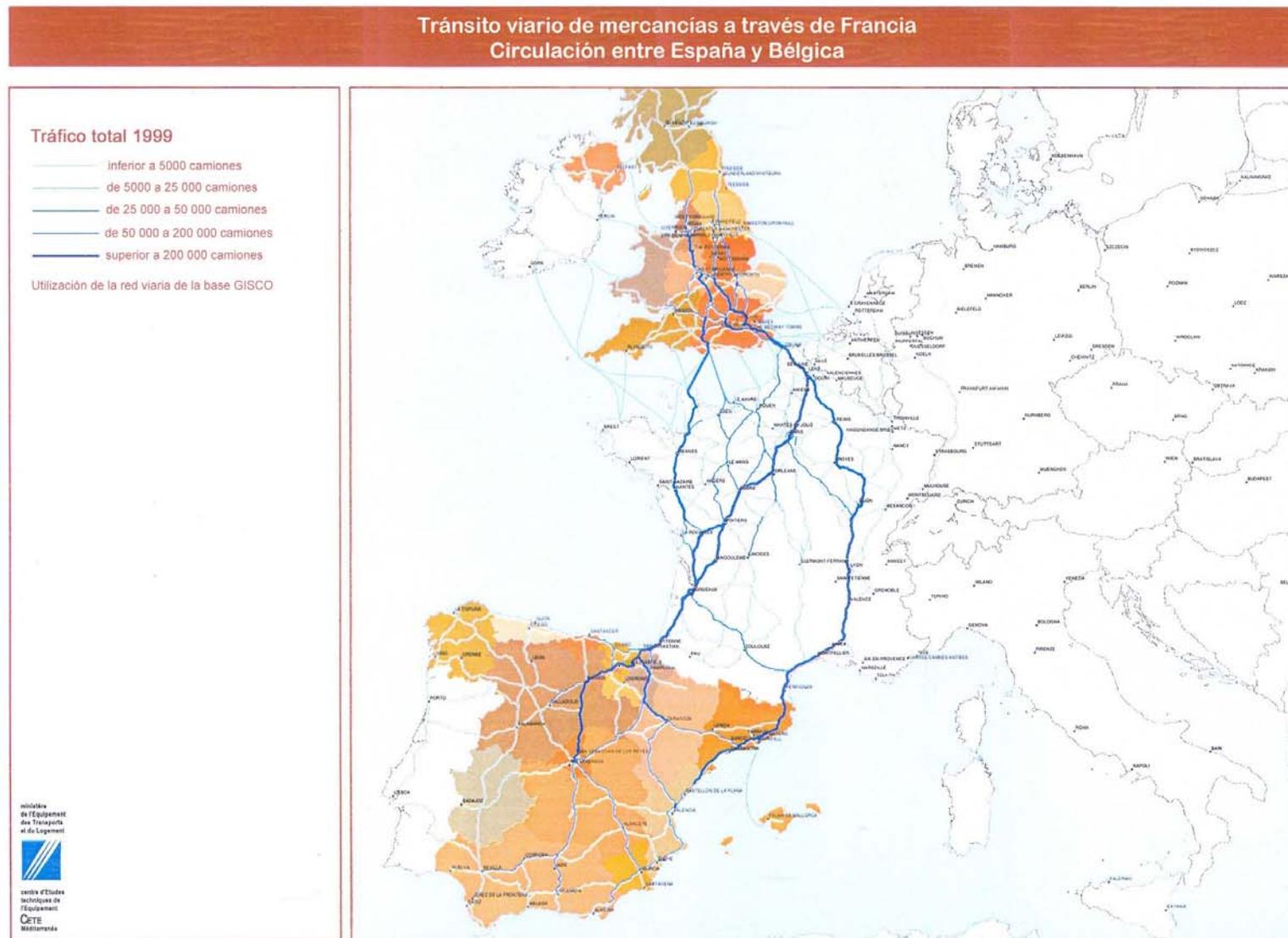
Mapa 5: Tránsito viario de mercancías a través de Francia. Circulación entre España y las Islas Británicas



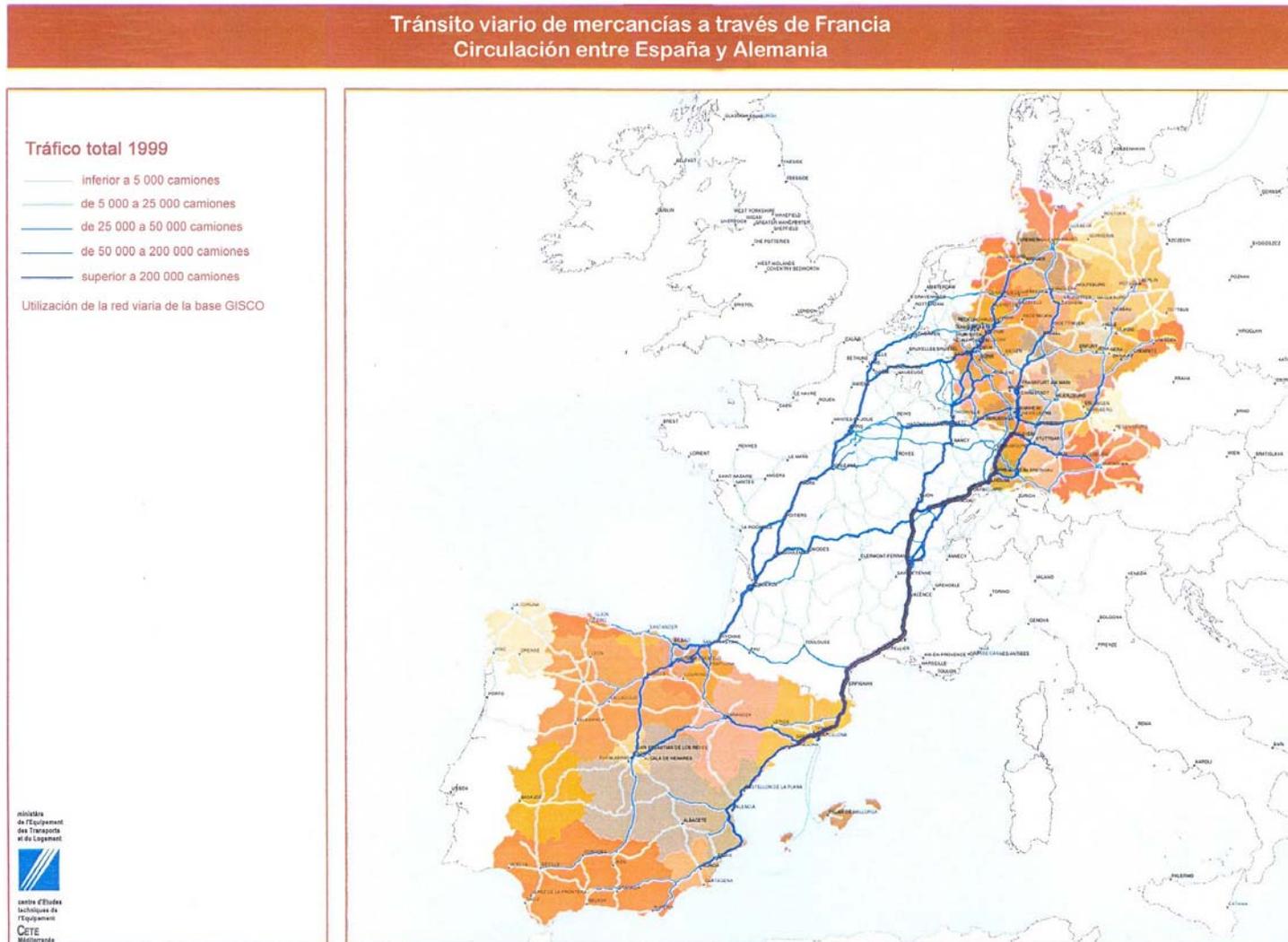
Mapa 6: Tránsito viario de mercancías a través de Francia. Circulación entre España y Holanda



Mapa 7: Tránsito viario de mercancías a través de Francia. Circulación entre España y Bélgica

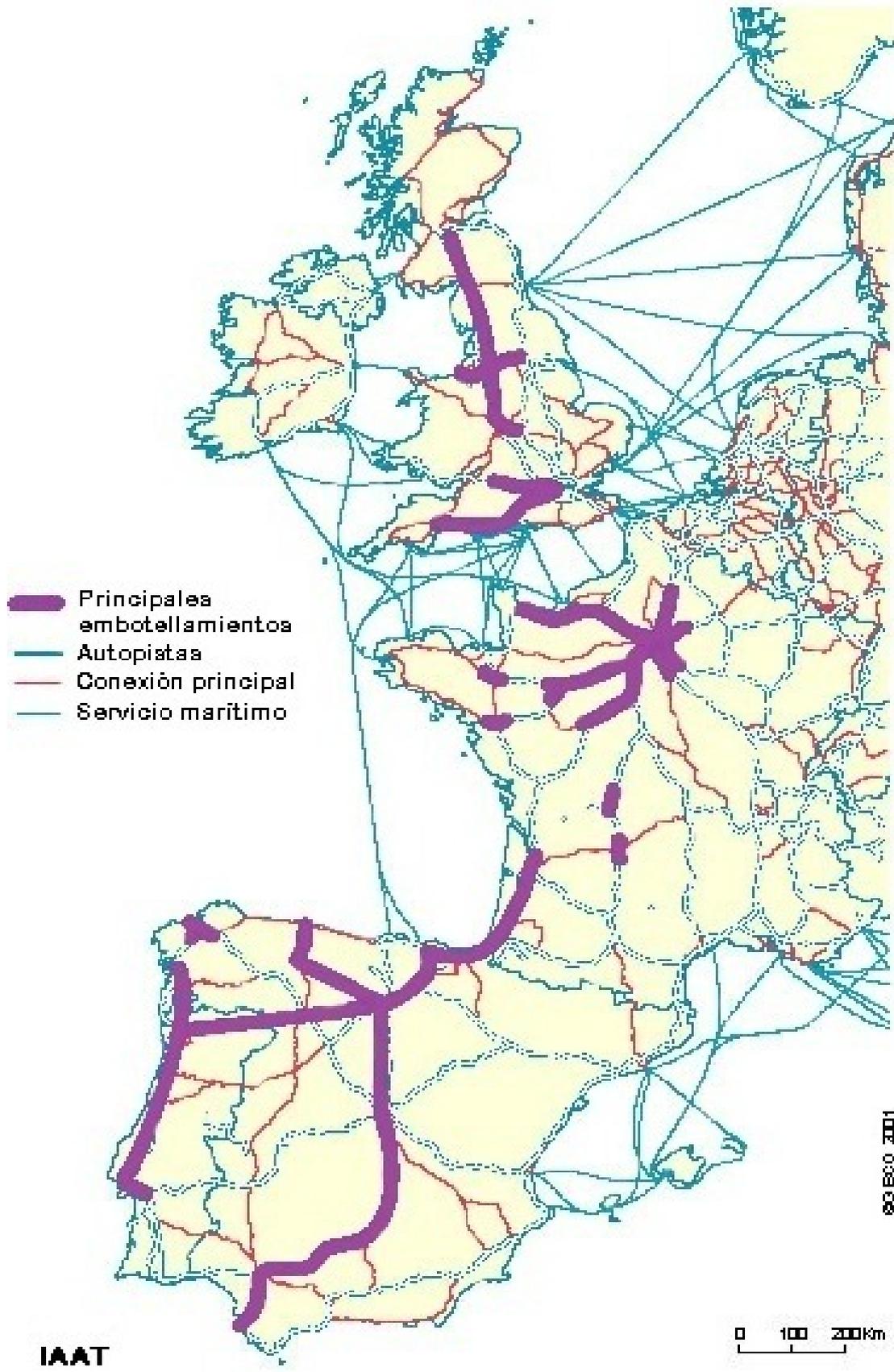


Mapa 8: Tránsito viario de mercancías a través de Francia. Circulación entre España y Alemania



Mapa 9: Embotellamientos

Los principales embotellamientos en las regiones del Arco Atlántico



PARTE II. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

SECCIÓN 3. POLÍTICA DE LA UNIÓN EUROPEA Y ACTUACIONES QUE AFECTAN EL ARCO ATLÁNTICO

3.1. Política de la UE

El principal documento sobre las políticas de transporte más reciente es el Libro Blanco 'Política Europea del Transporte para 2010: la hora de la verdad' publicado en septiembre de 2001. Su finalidad es la de reequilibrar los modos de transporte para 2010, por medio de la revitalización de los ferrocarriles, la promoción de los transportes fluvial y marítimo y, la mejora de las conexiones entre los diversos modos. Además de mejorar la calidad y la eficacia del transporte de Europa, la estrategia se dirige a romper la relación entre el crecimiento constante del transporte y el crecimiento económico, con el objeto de reducir la presión sobre el medio ambiente y prevenir la congestión, al mismo tiempo que mantener la competitividad económica de la UE.

El sector de transporte es de una importancia económica vital, con un gasto de 1 billón de euros, cerca del 10% de PIB y dando empleo a más de 10 millones de personas.

En lo que a la congestión respecta, el Libro Blanco observa que si nada se hace, se producirá una "apoplejía en el centro y parálisis en las extremidades". El programa Marco Polo se ha creado para promover la intermodalidad. En materia de medio ambiente, el Libro Blanco observó que el transporte tiene que ser compatible con la protección del medio ambiente y propuso medidas sobre tarificación de infraestructuras que tengan en cuenta los costes externos y los modos de transporte menos contaminantes. Reconoció que áreas sensibles, tales como los Alpes y los Pirineos están necesitadas de una financiación suplementaria para el transporte alternativo. El Libro Blanco recomendó medidas para armonizar las condiciones de trabajo, particularmente las del transporte por carretera. En cuanto a grandes infraestructuras de transporte, la Comisión Europea propuso concentrarse en los 'enlaces perdidos' y en infraestructura con potencial de transferir mercancía a otros medios de transporte como al marítimo de corta distancia y al ferroviario. Como consecuencia de ello, las conexiones marítimas han adquirido el estatus de Red Trans-europea a igual título que las viarias y ferroviarias, y se ha creado el concepto de autopistas del mar.

3.2. Acción de la UE - El programa Marco Polo para desarrollar servicios de transporte de mercancías intermodales

El programa, lanzado en 2003 con una primera convocatoria de proyectos de organizaciones de transporte de mercancías de carácter comercial para servicios exclusivamente internacionales (no de estudios o de infraestructura) pretende contribuir a lo siguiente:

- Apoyar la puesta en marcha de nuevos servicios de transporte de mercancías basados en modos diferentes a la carretera, que deben de ser viables en el medio plazo ("acciones de transferencia entre modos");
- Apoyar el lanzamiento de servicios de transporte de mercancías o instalaciones de interés europeo estratégico ("acciones de efecto catalizador");
- Estimular el comportamiento cooperativo en el mercado de la logística del transporte de mercancías ("acciones de aprendizaje en común").

El objetivo es sacar de las carreteras 12.000 millones de toneladas/kilómetro anuales de tráfico internacional de mercancías.

El programa Marco Polo se estructura sobre el trabajo anterior del esquema PACT, que, por ejemplo, disponiendo también de financiación de la RENFE y de la SNCF mejoró la coordinación en la frontera Irún-Hendaya. Otro proyecto PACT de líneas feeder europeas estableció un servicio marítimo intermodal desde La Rochelle a Le Havre y Róterdam.

Se han aprobado 13 proyectos para la primera fase de este programa, estimándose una desviación de 136.000 millones de toneladas/kilómetro fuera de las carreteras. Se dispusieron de 15 millones de euros de financiación comunitaria para la primera convocatoria y se recibieron 92 propuestas, habiéndose solicitado ayudas por importe de 184,5 millones de euros. Las 13 acciones seleccionadas inducirán inversiones privadas de alrededor de 360 millones de euros (sin infraestructura) La eficiencia medioambiental media se calcula bajo este programa en 15, es decir, por cada euro de subsidio abonado, hay 15 euros de costes externos rescatados para la sociedad.

Uno de los proyectos es un proyecto de aprendizaje para el establecimiento de una formación en materia de transporte y logística fluvial intermodal por medio de internet. (Podrían probablemente extraerse lecciones transferibles al transporte marítimo de corta distancia). Los otros proyectos son todos para transporte intermodal: algunos para transporte marítimo de corta distancia, algunos otros para transporte fluvial y otros para proyectos ferroviarios. Dos de los proyectos aprobados implican puertos del Arco Atlántico. Sin embargo, conectan un puerto del Arco Atlántico (Dublín en un caso y Figuera da Foz en el otro) al puerto de Róterdam. No conectan puertos del Arco Atlántico entre sí. Un potencial servicio Ro-Ro entre Santander y Dunquerque se consideró como uno de los mejores proyectos presentados. Sin embargo las negociaciones contractuales no han cuajado, de manera que los 2 millones de euros presupuestados para este proyecto no han sido concedidos. Está prevista una nueva convocatoria de proyectos en 2005.

En julio de 2004, la Comisión Europea presentó una propuesta para establecer un segundo, significativamente ampliado programa “Marco Polo” para 2007 en adelante. El Marco Polo II incluye nuevas acciones tales como las autopistas del mar y medidas para la evitación del tráfico. El programa, que tiene un presupuesto de 740 millones de euros para el período 2007-2013, se ha extendido a los países fronterizos de la UE. La Comisión estima que cada euro en concedido por Marco Polo generará, por lo menos, 6 euros en beneficios sociales y ambientales. La forma final del Marco Polo II dependerá del resultado de las negociaciones que tienen todavía que tener lugar en la UE.

3.3. Acción de la UE – Autopistas del Mar

El Libro Blanco sobre el Transporte de la Comisión Europea, de septiembre del 2001, proponía el desarrollo de las “Autopistas del Mar” como “una verdadera alternativa competitiva al transporte terrestre”.

El concepto de “autopistas del mar” trata de introducir nuevas cadenas de logística intermodal en el transporte marítimo de Europa. Se prevé que estas cadenas de logística sean más sostenibles, y comercialmente más eficientes, que el transporte exclusivamente por carretera. Se espera que las autopistas del mar mejoren el acceso a los mercados en toda Europa y reduzcan la congestión en el sistema vial de Europa, que ya no da más de sí. También pueden utilizar el potencial ferroviario y de las vías navegables de interior, como parte de una cadena de transporte integrado basada en el transporte marítimo de corta distancia. Ello va en apoyo de la requerida reducción del deterioro medioambiental y permite un desarrollo sostenible.

A la hora de desarrollar rutas marítimas entre diferentes puertos y con la finalidad de que tales servicios sean viables a largo plazo es necesario que la frecuencia y tipo de buques tengan en cuenta las especificidades del Arco Atlántico.

En efecto, el Atlántico Norte no es directamente comparable con el Mar Mediterráneo porque las condiciones meteorológicas, las distancias y los volúmenes transportados son diferentes, así como la organización y las capacidades portuarias. Así mismo, los modelos de negocio comerciales aplicables en el Mediterráneo no son directamente transferibles al Arco Atlántico, y viceversa".

Las respuestas emitidas en las consultas sobre las autopistas del mar efectuadas, se desprende claramente que el concepto cuenta con un amplio respaldo entre los estados miembros, las asociaciones del sector del transporte y los operadores. No obstante, es igualmente claro que no existe una visión común sobre la definición del concepto. Los elementos que resultan relevantes en el Arco Atlántico pueden ser diferentes a aquéllos que los son en otras áreas, como por ejemplo, el Mediterráneo, donde las condiciones geográficas y socioeconómicas son distintas.

El artículo 12a de la normativa de la RTE-T establece tres objetivos principales para los proyectos de las autopistas del mar:

- (1) concentración del flujo de mercancías en rutas logísticas marítimas;
- (2) cohesión creciente;
- (3) reducción de la congestión vial a través de un cambio en el reparto modal.

Mapa 10: Las Autopistas del Mar



Se han diseñado cuatro corredores:

- *Autopista del mar Báltico* (conecta los estados miembros del mar Báltico con los de Europa Central y Oriental, incluida la ruta a través del mar del Norte/Canal del mar Báltico)
- *Autopista del mar de Europa Occidental* (de Portugal y España a través del Arco Atlántico al mar del Norte y el mar de Irlanda)
- *Autopista del mar de Europa Sudoriental* (une el mar Adriático con el mar Jónico y el Mediterráneo Oriental incluido Chipre)
- *Autopista del mar de Europa Sudoccidental* (Mediterráneo Occidental, que conecta España, Francia e Italia, incluida Malta, así como la autopista del mar de Europa Sudoriental, incluidos los enlaces con el mar Negro);

En septiembre de 2005 la UE publicó un estudio sobre el potencial de las Autopistas del mar. La Plataforma de Coordinación del Transporte Marítimo (PCTM), financiada bajo el 6º Programa Comunitario Marco de Investigación, ha analizado el potencial de las Autopistas del mar a los efectos de establecer las mismas en los corredores del mar Báltico, Atlántico y Mediterráneo. El estudio da una primera indicación *grosso modo* de los posibles servicios e infraestructuras y el cambio modal desde el transporte por carretera. En la siguiente dirección están publicados los detalles: http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/potential.htm

Este informe utilizó datos comerciales del 2003 para hacer una simulación del tráfico que podría utilizar las autopistas del mar. En el caso de la ruta atlántica, el informe concluía que entre el norte de España y Portugal, e Irlanda había potencial para el tráfico Ro-Ro pero no de contenedores, y que había un gran potencial entre la costa norte española y la costa atlántica media francesa para Ro-Ro y contenedores, con un tráfico balanceado en ambos sentidos; así mismo, revelaba la existencia de potencial entre España y el norte de Francia para contenedores. Probablemente ciertos productos como los perecederos no sean adecuados para las Autopistas del mar.

Aunque existen fondos disponibles para desarrollar estos corredores, la UE ha señalado que corresponde al sector, los Estados Miembros y la Comunidad la puesta en marcha de proyectos sólidos desde un punto de vista financiero y operativo. Para que las autopistas del mar tengan éxito, la UE considera que deben darse tres condiciones en relación con cada uno de los proyectos.

- En primer lugar, para obtener la concentración necesaria de flujos de mercancía, hay que optar por determinados puertos, servicios y corredores intermodales.
- En segundo lugar, todos los actores de la cadena de la oferta deben comprometerse con estos proyectos.
- En tercer lugar, las autopistas del mar deben presentar la máxima calidad a lo largo de toda la cadena a fin de que resulten atractivas a los usuarios.

El concepto se basa en corredores, que no definen puertos específicos. La UE ha dejado que sean los diferentes actores implicados los que desarrollen sus propias propuestas de detalle del concepto. Aunque la idea cuenta con un amplio respaldo, en algunos casos esto significará que existirá competencia entre puertos que utilizarían el mismo corredor. Por ejemplo, podría existir competencia entre los puertos de Irlanda y los de Gales. También podría darse entre los puertos del norte de España. El concepto de las autopistas del mar es algo más que una mera unión entre puertos. Se espera que constituya una fase completamente integrada en la cadena de logística y que apoye el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa.

Debe observarse que algunas de las características específicas del Arco Atlántico, como las largas distancias entre puertos, pueden dificultar el funcionamiento de una autopista del mar. En algunos puertos mediterráneos la cercanía y los flujos de tráfico balanceados hacen posible el funcionamiento de un servicio muy frecuente entre puertos. Ello contrasta con el Arco

Atlántico, donde en algunos casos se considera que 400 millas es la distancia mínima entre puertos para que pueda operarse un servicio Ro-Ro. Es posible que un tipo de servicios diferente al Ro-Ro resulte más adecuado para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en el Arco Atlántico. Así, por ejemplo, los servicios Lo-Lo evitan los problemas con las cabezas tractoras y pueden resultar más adecuados para una continuidad del transporte mediante ferrocarril, evitando la posible saturación de la red de carreteras en los entornos portuarios. Por tanto, es importante que el concepto de Autopistas del Mar sea lo suficientemente flexible como para adaptarse a las circunstancias del Arco Atlántico y desarrollarse de manera que sea sostenible. El concepto resulta más apropiado para nuevo tráfico marítimo que para transferir tráfico ya existente.

En primavera del 2005 la UE lanzó una convocatoria de solicitudes de financiación de proyectos. Se requería que las solicitudes fueran presentadas de forma conjunta por al menos dos estados miembros y que se centraran en las instalaciones y la infraestructura de las autopistas del mar. No tenían necesariamente que estar relacionadas específicamente con los puertos, sino que podían referirse a sistemas de información, por ejemplo. Algunos de los criterios de evaluación hacían referencia a la contribución al cambio del reparto modal o a la cohesión, cuestiones de calidad, viabilidad y credibilidad, y efectos sobre la competencia. La financiación RTE-T debe ser solicitada por Estados Miembros. El resultado de la evaluación de los proyectos presentados aún no ha sido hecho público.

Francia y España han firmado un convenio (octubre de 2005) relativo al desarrollo de las autopistas del mar y se prevé que en 2006 se publique una convocatoria de proyectos. Entre los proyectos en preparación se encuentra un proyecto que plantea unir Bilbao (con conexiones directas desde Portugal) y Nantes (una terminal en Montoir-de-Bretagne) para tráfico Ro-Ro no acompañado, con tres salidas al día y seis buques en servicio.

Según el proyecto ATMOS "Autopistas del Mar de la Zona Atlántica" el puerto de La Rochelle está trabajando en el desarrollo de enlaces con los puertos españoles de Gijón y Algeciras, y los puertos portugueses de Douro, Leixões y Sines, así como con el puerto de Cork (Irlanda). Este partenariado debería conducir en el 2006 al planteamiento de un servicio marítimo sostenible como alternativa al transporte por carretera.

El concepto de autopistas del mar deberá adaptarse a las circunstancias del Arco Atlántico con integración de lo siguiente:

- importante capacidad intermodal y portuaria disponible entre las Islas Canarias, la península ibérica y el oeste de Francia y oeste del Reino Unido
- mejora de las conexiones intermodales entre el mar y el ferrocarril para proporcionar conexiones oeste-este y captar así los flujos de mercancías desde el Atlántico a Italia y Europa Central.
- Confirmación de una voluntad de promover el valor de ciertos modos de transporte mediante una determinación voluntaria de precios que permita la competitividad de los modos de transporte distintos de la carretera.

3.4. Acción de la UE – Integradores de transporte de mercancías

La UE ha desarrollado una cierta información sobre este concepto, siguiendo las ideas aportadas por el Libro Blanco de 2001 dirigidas a un reequilibrio modal y al incremento de la cuota de del respeto por el medio ambiente en las alternativas al transporte por carretera.

Los integradores de transporte de mercancías son considerados como los organizadores del transporte de carga completa intermodal. Se definen como "proveedores de servicio de transporte que organizan transporte puerta a puerta de carga completa, seleccionando y combinando sin prejuicios el/los más conveniente(s) y eficiente(s) modo(s) de transporte".

El concepto consiste en integrar en un único esquema, información completamente transparente sobre todos los modos del transporte que interactúan en los intereses de la sociedad, de los expedidores y de los operadores. La idea es que con una mejor información, la elección modal sería diferente. Es actualmente muy difícil para un cliente o un proveedor tener la información completa sobre la gama de opciones modales disponibles. Es probable que las propuestas iniciales de la UE cubran el intercambio de información, cuestiones relativas a la calidad y a la formación, así como temas de responsabilidad.

El transporte de la carga completa se estima en cerca de 477000 millones de toneladas/kilómetro en Europa, cerca del 20% del transporte de Europa. Se estima actualmente que de este total, aproximadamente la mitad transita por la carretera, un tercio utiliza el transporte marítimo de corta distancia y el resto utiliza el ferrocarril. Esta evolución es, por lo tanto, de interés potencial para los puertos a medida que el papel del transporte marítimo de corta distancia y del ferrocarril vayan siendo más importantes.

El informe, 'Estudio sobre los integradores de transporte de mercancías', fue presentado a la Comisión Europea en septiembre de 2003. Ese informe se basó en entrevistas a través de Europa a proveedores de servicios y clientes potenciales. Señaló que del empeoramiento de las condiciones del transporte por carretera se derivará una mayor integración del transporte de mercancías, y que las mayores distancias harán el transporte intermodal más competitivo. Señaló también que, en general, quienes envían mercancías no se preocupan de cómo éstas son transportadas. La tendencia de hacer mayor uso de las compañías de logística, y la concentración de la producción y de las existencias se consideró como un factor que tiende a favorecer el transporte intermodal. Las barreras principales para la integración del transporte de mercancías que se identifican son la carencia de incentivos, la carencia de información, problemas de infraestructura, la mala imagen del transporte intermodal, así como las dificultades relativas a la documentación y a la responsabilidad.

El informe recomendó el establecimiento de centros regionales de promoción intermodal, la creación de una página web para proporcionar la información requerida por el transporte intermodal, el establecimiento de un programa de formación y de certificación, y el desarrollo ulterior de infraestructura que facilite el transporte intermodal. Otra recomendación sugirió un sistema de peaje a escala europea para el transporte por carretera, al tiempo que se plantea el mantenimiento de ventajas para el transporte intermodal.

El estudio identificó una serie de problemas e hizo sugerencias sobre su tratamiento. Se están realizando otros estudios adicionales sobre alguno de estos aspectos

3.5. Normalización y armonización de las Unidades de Carga Intermodales

La UE ha identificado la falta de normalización y armonización de las unidades de carga como un campo que impide que el desarrollo de la intermodalidad pueda alcanzar todo su potencial.

En el 2003 y 2004 se presentaron algunas propuestas con los siguientes objetivos:

- Hacer que la Unidad de Carga Intermodal sea compatible con todos los modos de transporte;

- Garantizar el mejor mantenimiento de manipulación de todas las Unidades de Carga Intermodales;
- Simplificar los transbordos en las terminales de todas las Unidades de Carga Intermodales nuevas;
- Proponer una nueva unidad, la Unidad europea de Carga Intermodal (EILU), que será normalizada. Estas unidades deben ser *pallet wide*, apilables, compatibles con el transporte marítimo de corta distancia (SSS), IWW, el transporte ferroviario y el transporte por carretera, alzables por la parte superior y cumplir las condiciones de la Directiva 96/53. (Lo anterior requerirá el adecuado desarrollo de una infraestructura ferroviaria apropiada).

La Comisión encargó dos estudios sobre los aspectos económicos y técnicos de la normalización de las unidades de carga.

1) Análisis económico de las condiciones de normalización y armonización propuestas (ICF)

Este estudio analiza los costes y las ventajas de la Directiva propuesta, y concluye que esta Directiva supondría importantes ventajas para la eficiencia del sistema de transporte intermodal. Los costes de transporte se podrían reducir hasta un 10%, en función de los productos y de los corredores de transporte. El ahorro total de los costes de logística alcanzaría una media de un 2% aproximadamente en el caso de la carga seca que se desplaza una distancia de al menos 400 kilómetros.

Otra de las consecuencias importantes será la mejora del mantenimiento y una manipulación más eficiente de las cajas en las terminales intermodales. El precio final de muchos productos de consumo podría reducirse hasta un 0,2%. [...] La unidad europea de carga intermodal propuesta —y voluntaria— aumentará también la eficiencia mejorando la capacidad y la manipulación. Se pueden obtener beneficios de rendimiento de hasta un 1,5%, con la condición de que en el mercado haya un gran número de unidades.

2) Estudio técnico de la armonización y la normalización de las unidades de carga intermodales

Este estudio concluyó que la unidad europea de carga intermodal propuesta puede transportarse sin problemas en los vehículos de carretera actuales y en la inmensa mayoría de vías de la red ferroviaria europea, empleando material móvil ferroviario, en el transporte marítimo de corta distancia con los actuales transbordadores Ro-Ro y de forma paralela en los barcos de las vías navegables interiores y buques celulares. La unidad europea de carga intermodal puede competir perfectamente con el transporte por carretera, el punto de referencia de la calidad.

Sin embargo, la propuesta se encuentra en la actualidad paralizada debido a la falta de consenso entre los operadores y los estados miembros. Algunos estados miembros han señalado la ausencia de necesidad de una legislación comunitaria en este campo y lo adecuado de los avances en el ámbito ISO y la Convención sobre Seguridad de los Contenedores, de aplicación global. Algunos operadores se mostraron preocupados por los costes, y por la posibilidad de que éstos no justificaran los beneficios.

3.6. Proyectos Interreg que implican el Arco Atlántico

El Espacio atlántico está considerado en varios proyectos prioritarios de la red transeuropea de transporte (RTE-T) para 2010 (proyectos de ESSEN) Estos fueron redefinidos por las propuestas del grupo VAN MIERT que precisan los proyectos a realizar prioritariamente (lista 0: antes de 2010; lista 1: en 2010 para una puesta en servicio a más tardar en 2020; lista 2: a más largo plazo; lista 3: sin especificar plazo).

La lista 1 incluye el proyecto de Autopistas del Mar (proyecto 3 desarrollado en el apartado 3.3 de este informe). Incluye también el corredor ferroviario Suroeste de alta velocidad (proyecto 7), la interoperatividad de la red ferroviaria de alta velocidad y la Península Ibérica (proyecto 11) y la conexión multimodal Portugal/España con el resto de Europa (proyecto 16)

Estos proyectos tendrán potencialmente un impacto positivo tanto en el transporte marítimo como ferroviario de mercancías en las regiones del Espacio Atlántico, liberándose para el transporte de mercancías la capacidad ferroviaria existente, incluida la línea de alta velocidad LGV Sur de Europa Atlántica.

Además el Libro Blanco "Política europea de transporte para 2010: la hora de la verdad" publicado en septiembre de 2001 subraya la necesaria instauración de los corredores multimodales con prioridad para el transporte de mercancías. Estos corredores requieren infraestructura ferroviaria de alta calidad, o en algunos casos infraestructura dedicada al transporte de mercancías.

Se ha proporcionado ayuda a la ruta SUARDIZ/ GEFECO - PSA entre Montoir, parte del puerto de Nantes St Nazaire (Francia) y Vigo (España) con 5 rotaciones semanales de buques, transportando cada uno 1200 coches durante 10 años de actividad. Puede encontrarse información detallada en ARESE – Arc Atlantique 2001 (2001) Identificación de los factores que penalizan el cabotaje europeo y recomendaciones - informe final de Catram consultores SARL París.

Hay actualmente un proyecto sobre la 'Promoción del transporte marítimo de corta distancia en el arco atlántico' con financiación de Interreg IIIB. Este proyecto implica algunos, pero no todos, los socios de la RTA/ATN. El estudio tiene el objetivo final de lanzar nuevas líneas en el arco atlántico, para lo que analiza e identifica las condiciones en que el transporte marítimo de corta distancia podría absorber flujos terrestres de mercancías en situación de competitividad con la carretera, trasladando tráfico de la carretera al mar.

3.7. Posible Actuación de la UE – Autopistas Ferroviarias

El concepto de las autopistas ferroviarias no ha sido aún totalmente desarrollado. En relación con las mercancías, el término se utiliza para definir una red de rutas ferroviarias por Europa que permite transportar en tren la mercancía, de un modo rápido y fiable. En algunos lugares este concepto se aplica a las lanzaderas ferroviarias que pueden transportar camiones. Los Estados Miembros están tomando diferentes medidas para promover el uso del transporte ferroviario de mercancías. Las autopistas ferroviarias por Europa podrían ser beneficiosas para los flujos norte-sur y para los flujos este-oeste. Tienen una importancia potencial a la hora de facilitar el crecimiento del tráfico intermodal y multimodal.

La UE ha dirigido una liberalización cada vez mayor del acceso a la prestación de los servicios de mercancías. Reino Unido y Alemania en particular cuentan con diferentes operadores.

Algunos analistas del sector y los nuevos operadores de mercancías ferroviarias creen que conseguirán utilizar de forma más eficiente el personal y las locomotoras para reducir los gastos, mejorar la fiabilidad y apoyar el crecimiento del tráfico ferroviario de mercancías. La organización de operaciones de transporte de mercancías por ferrocarril deberá tener en cuenta la disponibilidad y utilización de material móvil y otros recursos, así como la gestión de los turnos y la organización del trabajo, incluida la seguridad. Esto se aplica sobre todo a los servicios internacionales que deben hacer uso de recursos de los distintos países por los que discurre la mercancía. A medida que avance la armonización de la legislación laboral y la regulación de la seguridad normalizada, la organización de las operaciones dentro de Europa será más fácil. De este modo se favorecerá el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías mediante la cooperación entre operadores con base en diferentes países.

El concepto consiste en transportar camiones en vagones especialmente diseñados (con o sin cabezas tractoras, acompañados o no acompañados) a lo largo de distancias que se espera actualmente superen los 650 kms e infraestructuras existentes (en el caso de la línea Hendaya-Lille, después de adaptar determinados túneles entre Burdeos y Poitiers y luego Tours - Lille después de la prolongación de la circunvalación de París), de forma acompasada y en bandas reservadas. Este sistema requiere plataformas especiales de carga que permitan la carga y descarga de remolques o de camiones sobre y desde los trenes.

Francia

En Francia se considera que las autopistas ferroviarias están relacionadas con servicios ferroviarios de mercancías fiables que requieren la construcción de infraestructuras o modificaciones en las existentes, como la ampliación de los túneles o las operaciones de servicios de mercancías en horario nocturno fuera de horas punta. Las autopistas ferroviarias utilizarán generalmente infraestructura ya existente, modificada cuando sea necesario para un mayor ancho de vía. La construcción de nuevas líneas de pasajeros puede liberar capacidad en las líneas ya existentes para la prestación de servicios de autopista ferroviaria. Ello es especialmente importante en zonas de alta sensibilidad medioambiental o paralelas a los principales corredores viales para aliviar la congestión de las carreteras.

En noviembre de 2003 se puso en marcha un servicio experimental de autopista ferroviaria entre Bourgneuf-Aiton y Orbassano. Las cargas se aproximaban al 50% antes del cierre del túnel de Frejus, lo que ha hecho que las cargas del servicio lanzadera se acerquen al 100%. Más de 2.000 camiones al mes usan ahora esta autopista ferroviaria para cruzar los Alpes, y la capacidad utilizada se está acercando al 70%.

En Francia existen dos iniciativas respaldadas por el gobierno:

- el proyecto «**route roulante 2006**», del que se prevé hacer un primer experimento para la línea Perpiñán-Bettencourt a partir de marzo del 2007
- el proyecto «**écofret atlantique**», en el eje Vitoria-Hendaya-Lille, liderado por RFF (la empresas de infraestructura ferroviaria francesa), las regiones de Poitou-Charentes, Aquitania y la Comunidad Autónoma del País Vasco, con el objetivo de prestar un primer servicio experimental entre Irún y la región Centro (al sur de Ile de France) para 2007-2008 que transporte 300 vehículos pesados o 480 remolques diariamente.

Estas autopistas ferroviarias están pensadas para impulsar un cambio modal del 15% del tráfico para el período 2020-2025

La sección de negocio de transporte de mercancías de la SNCF está tomando medidas para mejorar su viabilidad financiera. Sus operaciones se centran ahora en una red principal al servicio de los principales flujos de tráfico, lo cual en algunos casos ha significado que algunas

zonas dejen de disponer de servicios ferroviarios de mercancías y cuenten con conexiones operativas únicamente por carretera. Se están reorganizando las operaciones de terminal para mejorar la fiabilidad y la eficiencia. RFF, la compañía nacional de infraestructuras, ha estado estudiando la posibilidad de trabajar con operadores del sector privado, incluso en transporte combinado. Es posible que la futura diversidad de operadores ferroviarios (líneas y terminales) pueda reducir la fiabilidad y aumentar los riesgos para la seguridad.

RFF financia los estudios de viabilidad de las autopistas ferroviarias. Se espera que, después de la inversión inicial en infraestructuras y material móvil específico, el servicio cubra gastos. Es de esperar que un sistema de autopistas ferroviarias tenga un solo operador, incluso en el caso de que cruce una frontera.

Reino Unido

En Reino Unido no se utiliza el concepto de autopista ferroviaria, pero la atención se centra en una red principal de rutas por la que puedan circular trenes de mercancías con contenedores de 2,9 m. La red es muy pequeña, y actualmente va desde el puerto de Felixstowe a los Midlands (Región Central) y al noroeste de Inglaterra. En Escocia se prevé continuar la obra en el 2007, con fondos del gobierno escocés. No hay sin embargo planes para llevar la ruta desde el puerto de Southampton hacia Londres o los Midlands, o entre el Eurotúnel y Londres.

El propio Eurotúnel tiene una entrevía muy grande para albergar trenes lanzadera que transporten camiones. El túnel transportó más de 700.000 camiones en la primera mitad de 2005, una media de casi 4.000 camiones por día.

La mayor parte de la red ferroviaria de Reino Unido está congestionada, y en concreto se considera que la falta de capacidad para transportar mercancías en la zona de Londres y en West Midlands obstaculiza el crecimiento del transporte ferroviario de mercancías. No obstante, no existen planes en la actualidad para construir nuevas rutas de mercancías, aunque el Network Rail y el Ministerio de Transporte y, para Gales, el Gobierno de la Asamblea Galesa, están estudiando los problemas de capacidad para evaluar los futuros niveles de gasto.

SECCIÓN 4. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA POR PAÍS

Esta sección comprende:

1. Las autoridades responsables de transporte intermodal, incluyendo sus entes reguladores
2. Propiedad portuaria y estructuras de gestión
3. Los operadores de las instalaciones intermodales, y de los servicios de transporte marítimo, ferroviario y por carretera
4. Coordinación regional e interregional, conexiones entre autoridades y propietarios

Para cada uno de los países siguientes:
Gales, Francia, España y Portugal

4.1. Reino Unido – País de Gales

El País de Gales es la región específica que se comenta.

4.1.1. Autoridades responsables del transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.

No existe una organización gubernamental en el Reino Unido que ostente la responsabilidad total y específica del transporte intermodal. El Departamento de Transportes a nivel nacional se ocupa de los asuntos relativos al transporte. En Gales, el Gobierno de la Asamblea Galesa asume la responsabilidad desde abril de 2006. Sin embargo, diversas autoridades se ocupan también de los diferentes aspectos de las actividades de transporte. Por ejemplo, el Ejecutivo para la Salud y la Seguridad (Health and Safety Executive) regula y garantiza el cumplimiento en materia de salud y seguridad. Las cuestiones relacionadas con la planificación son tratadas a nivel regional/local en primera instancia (normalmente a nivel del Consejo de Condado para los principales desarrollos). La Agencia Marítima y Guardia Costera del Reino Unido (Maritime and Coastguard Agency) desempeña un papel clave dentro de la seguridad marítima, para los servicios portuarios y para los asuntos de seguridad y normativos en las aguas del Reino Unido. Las regulaciones OMI (Organización Marítima Internacional) son de obligado cumplimiento.

La Asamblea Nacional para el País de Gales tiene facultades en materia de funcionamiento y financiación de las autopistas y carreteras principales en el país. Los ferrocarriles se han privatizado y las compañías de servicios de pasajeros ofrecen niveles de servicio fijados originalmente por una Autoridad Ferroviaria Estratégica nacional, aunque la legislación actual transferirá estos poderes a la Asamblea Galesa para los servicios en País de Gales desde abril de 2006. La infraestructura de vías ferroviarias pertenece a Network Rail y es operada por esta entidad sin ánimo de lucro. Existe acceso libre para los operadores certificados de servicio de transporte de mercancías por ferrocarril; EWS es el servicio principal, y Freightliner opera sobre todo servicios de contenedores.

4.1.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructuras

La propiedad portuaria en el Reino Unido y en el País de Gales es de tres tipos principales. Algunos puertos son propiedad privada y operan para satisfacer necesidades comerciales y de los accionistas, por ejemplo los puertos de Cardiff y de Swansea, que pertenecen y son operados por ABP. Otros son de propiedad municipal, i.e. pertenecen a la autoridad local, como por ejemplo Portsmouth. Un tercer grupo de alrededor 100 puertos operan bajo acuerdos de

fideicomiso, designados formalmente por una Ley del Parlamento. Milford Haven es un puerto fiduciario y como tal tiene que cumplir sus obligaciones fiduciarias, que incluyen no sólo objetivos de operativa eficiente mediante el empleo de la inversión disponible y generación de suficientes ingresos para cubrir las necesidades futuras del negocio, sino también tiene como objetivo el de beneficiar el área local.

Más allá de la propiedad portuaria, algunas instalaciones pertenecen y son operadas por otras compañías, normalmente por los usuarios del puerto y otros transportistas. Por ejemplo en Milford Haven, algunas instalaciones portuarias son operadas por compañías petroleras. Las conexiones de la infraestructura ferroviaria pueden pertenecer al puerto, a otro operador privado (tal como una compañía petrolera podría poseer un apartadero de mercancía adyacente a una refinería de petróleo) o a la Network Rail (la compañía nacional de infraestructura ferroviaria).

4.1.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera

Tomando Milford Haven como ejemplo, la autoridad portuaria de Milford Haven opera el puerto. El movimiento es mayoritariamente de transporte de petróleo, operando en representación de las principales compañías petroleras. Irish Ferries opera un servicio Ro-Ro. Una gran cantidad de diversas compañías de transporte por carretera operan sus camiones individuales, los cuales utilizan el servicio RoRo. Los servicios ferroviarios pueden ser proporcionados por EWS, la organización del Reino Unido de transporte de mercancías por ferrocarril, o por un número de operadores de 'libre acceso', como la compañía de carga GB.

El puerto de Cardiff pertenece y es operado por ABP, una conocida compañía que también posee otros puertos en País de Gales del sur (incluyendo Swansea) y en el Reino Unido, desde el momento de la privatización de los puertos británicos, en los inicios de los años 80. Algunas áreas del puerto son propiedad privada, otras son operadas por el sector privado, por ejemplo las instalaciones de embalaje de gravilla para gato Bob Martin. Aunque Cardiff es de propiedad privada de ABP, no proporciona los servicios portuarios. Hay otras compañías privadas que pueden proporcionar servicios tales como la estiba y desestiba.

Algunas instalaciones intermodales pertenecen y son operadas por compañías de transporte por carretera o especialistas de la logística, por ejemplo, Exel opera instalaciones internacionales carretera/ ferrocarril en Daventry y Doncaster en Inglaterra.

Una nueva instalación intermodal de transporte de mercancías por ferrocarril se creó en Wentloog, al este de Cardiff, en 2001. La terminal es operada por Freightliner y fue financiada por la Oficina Galesa/ La Agencia de Desarrollo de Gales, el Fondo de Desarrollo Regional Europeo, la Ciudad y el Consejo del Condado y Railtrack (ahora Network Rail) con una modesta inversión de Freightliner. Esta instalación intermodal se concentra en transferencia carretera/ferrocarril y no está situada en el área portuaria de Cardiff.

4.1.4. Estructuras de coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios

En el Reino Unido no hay una estructura de coordinación general a nivel nacional o regional. Todos los puertos británicos y galeses operan en un contexto de mercado. Aunque la industria portuaria del Reino Unido tiene que ser competitiva, no se dirige sin más. Recientes borradores de proyectos del gobierno nacional (Departamento para el Transporte) han considerado si debería existir una estrategia portuaria a nivel nacional. La conclusión alcanzada, apoyada por la industria, fue que NO debería existir una estrategia única para los puertos británicos o para los puertos galeses.

Se tiende a focalizar la coordinación sobre los servicios de pasajeros en lugar de sobre los servicios de mercancías. Por ejemplo, hay objetivos del gobierno nacional sobre una mayor integración del transporte de pasajeros, pero no existe tal política de coordinación entre el mar y el ferrocarril destinada al transporte de mercancías, que queda reservada al propio mercado.

A nivel operativo, el diálogo entre los operadores portuarios y del transporte y sus clientes parece ser más sustantivo y productivo que el diálogo con las autoridades, que es más limitado.

4.2. Francia

4.2.1. Autoridades responsables del transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.

No hay una autoridad específica con la responsabilidad del transporte intermodal. El transporte depende del *Ministere de l'Equipement et des Transports*.

El estado desempeña un papel dominante en la planificación de la infraestructura y en la disposición de la financiación a través de contratos entre el estado y la autoridad regional respectiva.

Las regiones y los departamentos desempeñan un papel en la financiación de la red de carreteras para las vías nacionales y departamentales, algún equipamiento e infraestructura portuaria, incluyendo acuerdos de acceso y estudios para los proyectos del desarrollo del ferrocarril. Tras la reciente descentralización, los departamentos llegarán a ser los propietarios y operadores de la red secundaria de carreteras. Los mayores centros urbanos (aglomeraciones de población) tienen un rol de planificación del tráfico urbano, incluyendo el tráfico de mercancías.

4.2.2. Propiedad portuaria y gestión de la estructura

En Francia la participación pública en los puertos varía según el status del puerto: Las autoridades públicas del estado para los puertos autónomos o 'ports autonomes' (Burdeos, Nantes-St-Nazaire), servicios marítimos del estado o gerencia departamental del equipo 'Direction Départementale de l'équipement' para los puertos señalados de interés nacional o 'ports d'Intérêt National' (Bayona, la Rochelle y Brest). Desde la ley de descentralización de 1983, los consejos regionales (les Conseils généraux) han tenido también la facultad sobre la pesca y los puertos comerciales. Para los puertos de interés nacional, la gerencia es responsabilidad de la autoridad pública que toma decisiones sobre inversión en infraestructura y valida la operación por el concesionario, que es, generalmente una cámara de comercio (Chambre de Commerce et d'Industrie) y trabajan en sociedad para promover el puerto. Para los puertos autónomos la autoridad portuaria es un cuerpo público con responsabilidades combinadas de gerencia administrativa y desarrollo comercial, un establecimiento público con carácter administrativo (EPA) y un establecimiento con carácter industrial y comercial (ÉPIC).

Cambios legislativos están actualmente en marcha para transferir algunos puertos nacionales a las autoridades regionales. Muchos son operados por la Cámara del Comercio e Industria (CCI) por ejemplo Bayona y Brest.

Algunos de los mayores puertos principales tienen el estatus de 'puertos autónomos' y son de propiedad estatal pero están gestionados directamente a través de la autoridad portuaria, por ejemplo Burdeos y Nantes St Nazaire y pronto el de la Rochelle – La Pallice (el gobierno francés ha decidido hacer de este puerto un puerto autónomo a partir del 1º de enero de 2006).

Algunas áreas portuarias están dedicadas a un único operador privado, por ejemplo una terminal de petróleo dedicada al Grupo Total que opera la refinería en Donges o un depósito del carbón para mantener la central eléctrica en Cordemais operado por Electricite De France (Pays de la Loire).

4.2.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera

Los servicios de ferrocarril son operados por SNCF Fret, el servicio de ferrocarril pertenece al estado. Muchas instalaciones intermodales con una conexión de ferrocarril son operadas por SNCF, por ejemplo la plataforma de Hourcade (Aquitania). Otras son privadas o son operadas por la autoridad portuaria correspondiente.

Los servicios son operados también en representación de CNC (Compagnie Nouvelle des Conteneurs) una compañía intermodal de transporte de mercancías con 30 terminales en Francia y una flota de swap bodies y contenedores disponibles para el uso de la clientela. Usando el ferrocarril y la carretera, la compañía tiene como objetivo a la entrega de puerta a puerta en tiempos de 12 a 24 horas y se describe a sí misma como oferente de una combinación de la confiabilidad del transporte por ferrocarril y la flexibilidad del transporte por carretera. Novatrans es otra compañía francesa que se especializa en transporte combinado por ferrocarril y por carretera a través de 16 terminales en Francia, usando la red de SNCF Fret para operar servicios de ferrocarril entre ellos y algunos servicios en Italia, Bélgica y Alemania. Los objetivos de la compañía para hacer la parte 'media' del viaje de transporte, no proporciona un servicio de puerta a puerta y es propiedad combinada de transportistas y de SNCF.

Eurotúnel ha concedido recientemente una licencia de operación para Francia, pero no se espera que el servicio opere en menos de un año. Réseau Ferre de France es la infraestructura propietaria y gerente, con la responsabilidad de gestionar el acceso de camiones bajo el régimen de carga.

Algunas instalaciones intermodales pueden ser operadas por la Cámara del Comercio e Industria (CCI) por ejemplo la plataforma portuaria de carga de Merignac, la que es operada la CCI de Burdeos y la instalación intermodal en La Crèche, la que es operada por la Cámara del Comercio e Industria de Niort.

Las compañías transportistas y de logística están en el sector privado. Muchas compañías operan sus propias instalaciones privadas, que pueden encontrarse lejos o cerca de un puerto. Estas instalaciones se desarrollan para satisfacer el respectivo negocio, más bien que para favorecer necesariamente la intermodalidad.

4.2.4. Coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios

No hay grupos específicos con el solo propósito de reunir los operadores intermodales.

Por cada región un Observatoire Regional des Transports (ORT) que es conducido por los representantes regionales del Ministerio de Equipamiento e incluye las autoridades locales y los profesionales del transporte. Estos grupos fueron creados en 1994 para apoyar la colaboración entre los principales representantes regionales del campo del transporte. Estos grupos pueden dirigir comisiones de investigación, compilar los datos estadísticos y desarrollar las herramientas del comercio y del planeamiento para los profesionales del transporte (por ejemplo, un estatuto de los estándares de calidad convenidos entre los operadores de transporte de mercancías y los usuarios). Para Aquitania CERTA (Cellule Regionale des Transports,

d'Aquitaine) reúne a las autoridades estatales y regionales con los operadores del transporte y de los servicios.

Hay algunas organizaciones nacionales que representan algunos de los papeles dominantes, por ejemplo AUTF, la asociación de los usuarios del transporte de mercancías, y FNTR la federación nacional de transportistas, OTRE, la organización de los transportistas viarios europeos, UNOSTRA.

Para la cooperación portuaria, hay agrupaciones tales como PNOA (Puertos del Nor-Oeste del Atlántico), cuyo rol es establecer y promover la cooperación entre los puertos de la costa Atlántica Francesa (Brest, Lorient, Nantes-St-Nazaire, La Rochelle, Burdeos y Bayona). Esta asociación trabaja para construir negocios, sea promoviendo los servicios actuales de transporte marítimo de cortas distancias y actividades de logística, así como, trabajando para desarrollar las conexiones terrestres al corazón de Europa.

Para País del Loira, ACEL (asociación comunitaria del estuario del Loira) reúne las autoridades locales alrededor del puerto y revisa futuras opciones de desarrollo, tales como propuestas para una plataforma intermodal en Nantes.

BP2S, un grupo de marketing para promover el transporte marítimo de corta distancia, es parte de una red europea con filiales en muchos países de la UE con grandes intereses en el transporte marítimo. Varios puertos como La Rochelle y Rochefort/Tonnay-Charente y el puerto autónomo de Burdeos, son miembros del BP2S, como también autoridades regionales como el Consejo Regional de Aquitania. El objetivo de esta asociación es contribuir al desarrollo del transporte marítimo de cortas distancias en Europa y más aún, a través de la integración de la red de transporte marítimo en las cadenas del transporte intermodal, particularmente a:

- promover el transporte marítimo de cortas distancias en Francia a través de información sobre el potencial de este medio de transporte
- participar en la integración del transporte marítimo de cortas distancias en la red Trans-Europea
- monitorear la evolución del flujo de tráfico y logística que interesa el transporte marítimo de cortas distancias hacia y desde Francia.
- Promover las soluciones de asociatividad entre usuarios y proveedores, enfocadas a la excelencia de funcionamiento del transporte marítimo de cortas distancias y a la logística.

Hay también agrupaciones tales como ISEMAR, que es un grupo de investigación para el transporte marítimo en el Arco Atlántico o L'association Ouest Atlantique que es un grupo de compañías de logística y de transporte de Bretaña y Pays de la Loire. El último fue creado en 1999 por sugerencia de los principales entes económicos de ambas regiones. El objetivo del grupo es promover el desarrollo de una infraestructura que se adapte a las necesidades del tráfico y promover transportes intermodales en las dos regiones. Por consiguiente ha habido un diálogo regular entre las entidades locales principales que toman las decisiones y los operadores de transporte.

Otro grupo profesional, la Fédération Maritime en Aquitaine reúne a todos los principales actores en desarrollo portuario y marítimo. La oficina de investigación y difusión, 'Bureau de Recherche et d'Accueil' (BRA) dirige un grupo de trabajo que tiene como objetivo el ayudar a las nuevas compañías que están iniciando, en forma conjunta a las actividades portuarias y logísticas.

4.3. España

4.3.1. Autoridades responsables para el transporte intermodal, incluyendo los entes reguladores.

Al abordar este tema, en España es necesario diferenciar entre las Comunidades Autónomas, aquéllas, como el País Vasco/Euskadi, donde en virtud del Derecho Foral, los gobiernos locales (Diputaciones Forales) tienen autoridad exclusiva directa sobre algunas áreas de responsabilidad relacionadas con el transporte, como la programación y ejecución de la red viaria.

La política de transporte se dicta a nivel nacional a través del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de Transportes y de los gobiernos regionales que especifican la política y los detalles operacionales para su propia región.

RENFE, la organización nacional del ferrocarril opera la principal red nacional en España. Hay un segundo operador estatal, FEVE, que opera los servicios de vía estrecha en las regiones del norte. Tanto RENFE como FEVE operan servicios de mercancías, en sus propias vías. En el País Vasco/Euskadi el gobierno autónomo opera también sus propios servicios, Red Vasca de Ferrocarriles, –EUSKOTREN, tanto para pasajeros como para mercancías, a la que se está imprimiendo un fuerte impulso en los últimos años.

4.3.2. Propiedad portuaria y gestión de las estructura

Son competencia del gobierno central los puertos comerciales, clasificados como ‘puertos de interés general’ tales como Vigo, A Coruña, Santander, Pasajes y Bilbao. Por ejemplo, en Galicia, el nuevo puerto exterior para A Coruña será una decisión del gobierno central, con financiación del Estado y de la UE. Lo mismo es de aplicación para el nuevo puerto exterior de Pasajes en el País Vasco /Euskadi. Por el contrario, los puertos más pequeños están bajo el control de las autoridades regionales.

Corresponde también al gobierno central adoptar las decisiones sobre enlaces viarios y ferroviarios de los puertos y la inversión correspondiente. En el País Vasco, sin embargo, todos los enlaces viarios e inversión asociada corresponden a las autoridades locales (Diputaciones Forales). Los enlaces ferroviarios dentro de su territorio corresponden al Gobierno Vasco.

Cada puerto es operado por su propia autoridad portuaria, la que toma las decisiones de gerencia, fija precios, y define el uso de la capacidad portuaria. Las autoridades portuarias son responsables del planeamiento, construcción, mantenimiento, gerencia y operación de todas las instalaciones, los servicios y las actividades del puerto. Esto incluye el desarrollo y la inversión para la mejora de las instalaciones y servicios. En algunos casos las Autoridades Portuarias asumen la gestión de varios puertos, por ejemplo en Canarias, donde la Autoridad Portuaria de Las Palmas lo hace respecto de los de las islas de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, y la Autoridad Portuaria de Tenerife se responsabiliza de los puertos de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro.

Aunque los puertos son operados por el sector público, tienen a menudo una gama de instalaciones privadas, cada una utilizada por una compañía específica. Mucha inversión portuaria es una combinación del dinero del sector público y privado.

Los servicios portuarios son en efecto un monopolio de estado, aunque muchas actividades como por ejemplo la carga y descarga de automóviles desde los barcos en Santander, se realiza por compañías privadas de logística.

4.3.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera

Las instalaciones portuarias Intermodales son controladas por la autoridad portuaria y son de propiedad pública del gobierno nacional.

Sin embargo, muchas instalaciones intermodales son de propiedad privada, como por ejemplo en las refinerías, y otras instalaciones de petróleo. Estas instalaciones privadas son especificadas, construidas y mantenidas por la compañía privada para satisfacer sus propias necesidades comerciales.

Otro tipo de instalaciones intermodales, como las diferentes terminales portuarias, también son explotadas por manos privadas. Adjudicadas en régimen de concesión, tras el oportuno concurso público, corresponde a las empresas privadas adjudicatarias efectuar las inversiones en equipamiento e instalaciones y gestionar el servicio.

Para el ferrocarril conectado a las instalaciones intermodales, los servicios e instalaciones son operados por RENFE y/o FEVE. Incluso donde alguna autoridad regional opera servicios de ferrocarril, no opera todavía los servicios de mercancías en los puertos, aunque está previsto hacerse en el País Vasco/Euskadi.

El plan estratégico Euskotren XXI prevé una conexión ferroviaria de alta velocidad, de ancho estándar europeo, entre las tres capitales vascas, conocida como "Y vasca", junto con el aumento de la red ferroviaria FEVE con el objeto de adaptarla al transporte de mercancías.

En España las limitaciones de la infraestructura del ferrocarril, con un ancho no estándar, y una red de vía estrecha diferenciada, pueden ser consideradas como un obstáculo al progresivo desarrollo intermodal.

Donde hay compañías de transporte que operan dentro y fuera de un puerto hay generalmente muchos operadores privados independientes.

Los servicios marítimos son principalmente de dos tipos, servicio charter, donde la entrada y la salida a este mercado es razonablemente abierta y flexible, para servicios regulares hay generalmente un solo proveedor o un cartel operante, lo que puede hacer más difícil la entrada de nuevos oferentes al mercado. El mercado para el transporte marítimo en España está siendo liberalizado por el gobierno español dentro de la línea de las directivas europeas.

4.3.4. Coordinación regional e interregional, relaciones entre las autoridades/los propietarios

En algunos casos hay convenciones para la colaboración, por ejemplo entre RENFE y la autoridad portuaria de Santander, o entre RENFE y FEVE. En Bilbao hay acuerdos entre RENFE, que proporciona la infraestructura y operadores privados que operan los servicios utilizando el equipo de RENFE.

No hay cuerpos específicos que coordinen el transporte intermodal.

En algunos casos, ha sido identificada la necesidad de una mejor coordinación. Canarias por ejemplo, es tremendamente dependiente de sus puertos, no sólo para las conexiones al continente español y a Europa, sino también para el transporte de mercancías entre las islas.

Otro ejemplo de cooperación entre los gobiernos centrales y regionales (Xunta de Galicia) que podría ser destacado en este punto, es la Plataforma de Logística (PLISAN) para el puerto de Vigo con una inversión de 90 millones de euros para un área de 300 hectáreas.

4.4. Portugal

4.4.1. Autoridades responsables para el transporte intermodal, incluyendo los cuerpos reguladores.

El Ministerio de Obras Públicas, de Transporte y Vivienda es responsable de definir ambas estrategias nacionales y la coordinación y la puesta en práctica de proyectos relativos a la construcción, a la vivienda, al transporte aéreo, terrestre, insular, fluvial y marino y a las telecomunicaciones. Hay un Departamento de Estado para el Transporte.

El cuerpo regulador para el transporte de mar es el IPTM Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos.

[HTTP://www.imarpor.pt/main/missatr.htm](http://www.imarpor.pt/main/missatr.htm)

Su misión es supervisar para regular y para examinar el sector marítimo y portuario, promueve la navegación del Duero y gestiona los puertos que están bajo su jurisdicción.

El ferrocarril es regulado por el Instituto Nacional do Transporte Ferroviario (INTF). Hay una separación de los servicios y la infraestructura, la que es operada por REFER Rede Ferroviaria Nacional, que permanece bajo el control del gobierno. Los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril son operados por una unidad comercial de Caminhos de Ferro Portugueses (CP), organización que operó previamente todo la infraestructura ferroviaria y de servicios. Ambas, CP y REFER son compañías que dependen del Ministerio de Obras Públicas. Hay un operador privado de los servicios de tren para el viajero regular, Fertagus, pero ningún operador privado del servicio de transporte de mercancías.

Para las plataformas intermodales en Portugal están implicadas una gama de entidades públicas de los varios ministerios:

- 1) DGTT – Dirección General de Transporte Terrestre (*Direcção Geral dos Transportes Terrestres*)
- 2) IPTM – Instituto Portuario y de Transporte Marítimo (*Instituto Portuário e do Transporte Marítimo*)
- 3) INTF – Instituto Nacional del Transporte Ferroviario (Instituto Nacional do Transporte Ferroviário)
- 4) INAC – Instituto Nacional de Aviación Civil (*Instituto Nacional da Aviação Civil*)

La legislación aplicable no se ha consolidado en un solo estatuto.

Este modelo legislativo altamente disperso complica la regulación y la organización de las plataformas intermodales, que no entran en una clasificación específica de actividad económica (CAE - *Classificação de Actividade Económica*). La Resolución del Consejo de Ministros 26/2001, del 7 de febrero, puso en marcha GABLOGIS (*Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico*), la Oficina para el Desarrollo del Sistema Logístico, que se ocupa de abastecer las estructuras logísticas y cuya instauración podría permitir la creación de una Agencia Portuguesa de Logística. La logística no era considerada desde un punto de vista de la

demanda (participantes privados en el mercado), ni eran considerados tipos especiales de logística (por ejemplo, productos químicos y peligrosos).

4.4.2. Propiedad portuaria y gestión de la estructura

Los puertos son manejados por el Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos. Se agrupan en tres regiones, norte, centro y sur separados por el Duero.

Lista de enlaces para acceder a las páginas webs de las autoridades

<http://www.imarpor.pt/main/links.htm>

Los puertos del Algarve (Faro y Potimao) son pequeños y se encuentran constreñidos por su tamaño limitado y la existencia de puertos mayores en las regiones vecinas, l'Alentejo y Huelva. Algarve es una región con una población relativamente modesta (400.000 habitantes) y las limitaciones naturales de los puertos y la competencia de los vecinos significa que no deben ser vistos como parte de la infraestructura europea mayor y un punto de acceso a nivel nacional, ibérico y europeo. Se ven más precisamente como una ventaja competitiva para la economía regional y en particular, la producción regional (importaciones y exportaciones). La existencia de los puertos comerciales en Algarve es un elemento clave para el desarrollo de nuevas iniciativas e importantes inversiones alternativas, particularmente en la industria y la agricultura.

Las Comunidades Portuarias (*Comunidades Portuárias*), abarcando asociaciones comerciales sin fines de lucro y entidades económicas (autoridades portuarias, propietarios de buques, promotores y estibadores), se constituyen como grupo informal de lobby, similar a una sociedad comercial, para la negociación con entidades del sector público y el gobierno, normalmente, para el ajuste de tarifas, política del empleo sectorial y de formación profesional, inversiones y orientación estratégica.

4.4.3. Los operadores de instalaciones intermodales y marítimas, servicios de transporte por ferrocarril y por carretera

Las instalaciones para el transporte por carretera son operadas normalmente por las principales compañías de exportación y de importación.

La existencia de puertos comerciales en Algarve, dedicados sobre todo a comerciar en el Mediterráneo, puede también ayudar a reducir los efectos negativos del transporte de mercancías por carretera. La transferencia de carga de la carretera al mar puede reducir la congestión de las vías, los accidentes viarios y la contaminación acústica y atmosférica, que son originadas por el transporte de mercancías por carretera.

4.4.4. Coordinación regional y interregional, enlace entre las autoridades/los propietarios

La agencia portuguesa de transporte marítimo de corta distancia (PSSSA) fue creada para promover el transporte de corta distancia dentro de Portugal y con el resto de Europa. Se ha estado ocupando particularmente de superar los obstáculos burocráticos para el desarrollo del transporte marítimo de cortas distancias y promover las asociaciones entre los sectores públicos y privados.

SECCIÓN 5. SUMARIO DE PUERTOS CLAVES E INSTALACIONES INTERMODALES DE LAS REGIONES DE LA RTA

5.1 Tabla de Puertos, características principales, tráfico, tonelaje anual.

5.2 Tabla de instalaciones y conexiones intermodales

5.3 Comentario acerca de los planes de desarrollo portuario, riesgos y oportunidades, competidores y socios.

5.1. Lista de puertos de las regiones de la RTA / ATN proporcionando sus características y tráfico principal

Nombre del puerto	Características principales	Tráfico principal	Tráfico anual Volúmenes
Milford Haven	Puerto de gran calado, para cerrar las principales rutas marítimas. El quinto puerto de mayor tamaño de la unión europea, especializado en productos derivados del petróleo (el 98% del tráfico) a la vez de entrada y salida, siguiendo el proceso de refinado. Situada en un área de baja densidad poblacional. Operado por una compañía fiduciaria.	Los derivados del petróleo son importaciones (10.5 millones de toneladas) y exportaciones (8.5 millones de toneladas) además de menores cantidades de tráfico doméstico (8.7 millones de toneladas de llegada y 5.9 millones de toneladas de partida. RoRo servicios con Irlanda equivale a 0.75 millones de toneladas y hay una pequeña cantidad de carga general, principalmente productos forestales.	34.5 millones de toneladas (2002)
Cardiff	Situado en la parte norte del estuario del Severn, en el corazón de la capital galesa. Con excelentes enlaces carreteros, a través de la autopista M4 al oeste y centro del territorio. Es propiedad privada de ABP.	Una variedad diversa de cargas que incluyen hierro, productos forestales y mercancías sólidas y líquidas. Preferentemente servicios dentro de Europa en lugar de rutas ultramarinas.	2.5 millones de toneladas
Brest	El mayor puerto bretón (el segundo después de Lorient) comercia el 27% del tráfico. Operado por la Cámara de Comercio e Industria (CCI). Puerto de gran calado a la 'cabeza' de Europa.	El 81% del tráfico es tráfico de importaciones o tráfico interno. El mayor tonelaje es de alimentos y productos agrícolas (alrededor del 51%) proveniente de EE.UU. y Brasil. Los productos derivados del petróleo significan el 32% del tráfico, de los puertos de Francia, el Reino Unido y Holanda, así como el Báltico. El tercer tráfico principal es agregado y material de construcción. Existe un servicio secundario para el tráfico con contenedores entre Brest y Algeciras desde 1997, el cual ha sido extendido recientemente a Róterdam, haciendo de Brest el puerto número 1 de contenedores en Francia entre los puertos definidos como de 'importancia nacional'.	2.4 millones de toneladas (2002)

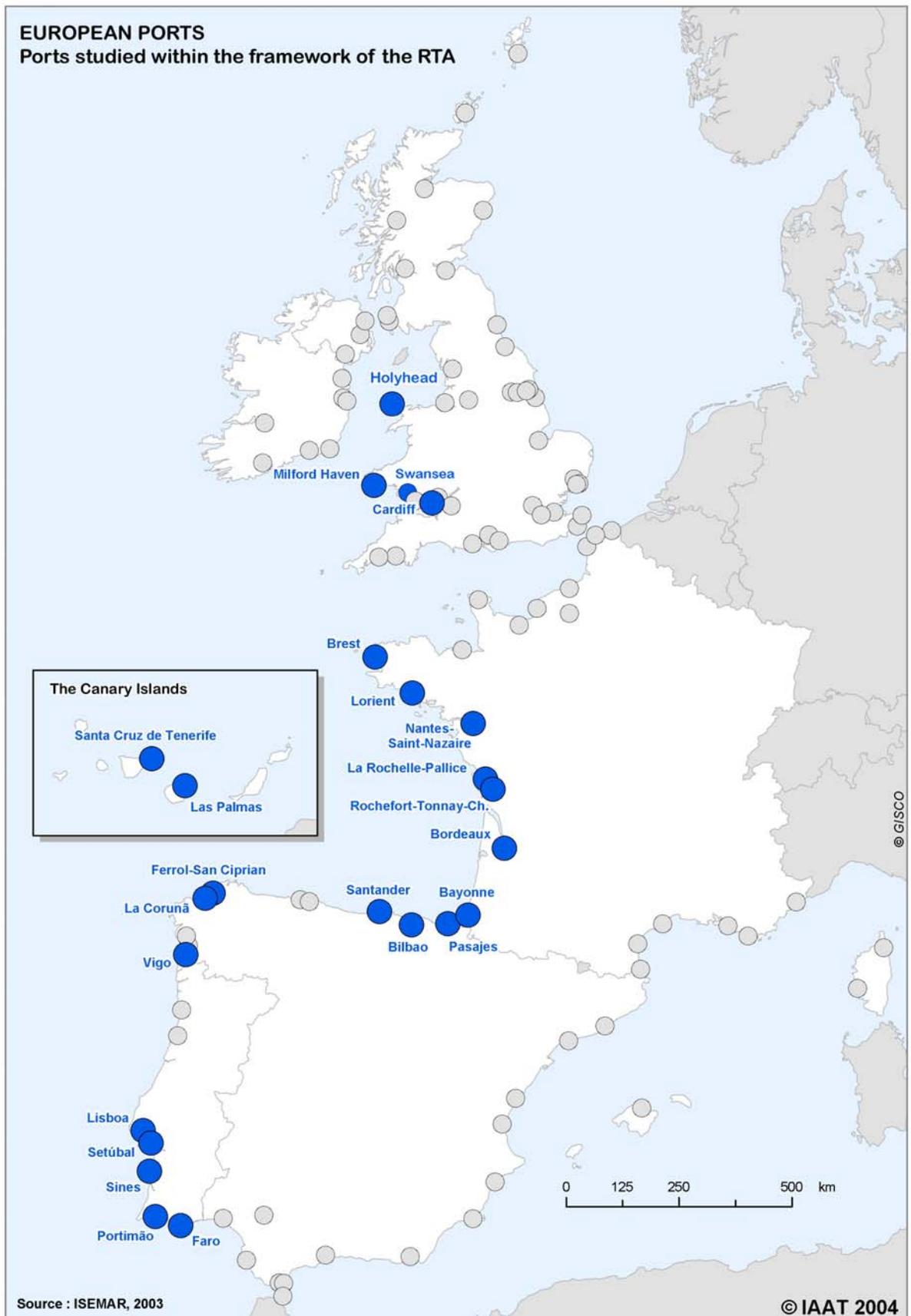
Lorient	Principal puerto de la Bretaña, supone el 30 % del total del tráfico. Especializado en derivados del petróleo, alimentos y productos agrícolas. Su ubicación permite el acceso a la mayoría de los mercados franceses. Es operado por CCI	Los productos del petróleo suponen el 42% del tráfico total del puerto. La mayor parte del comercio es con Gran Bretaña. Los productos agrícolas y los alimentos son también importantes (el 36% del tráfico) provenientes de 20 países diferentes, principalmente de Brasil. El agregado constituye también un tráfico muy importante (17%).	2.7 millones toneladas
Nantes St-Nazaire	Este es un puerto muy importante, un "puerto autónomo" con terminales separadas a lo largo de St. Nazaire y Nantes. Hay una instalación multimodal en la principal terminal de Montoir.	El tráfico principal es de productos petrolíferos, incluyendo gas natural licuado y carbón (el 78% del tráfico total). Otros tráficos importantes son los piensos para animales, otros productos alimentarios, tráfico Ro-Ro y de contenedores y madera. También tráfico de automóviles y componentes de automóviles desde PSA, España.	31 – 32 millones de toneladas
La Rochelle/ La Pallice	La Rochelle es el único puerto costero de gran calado en la costa atlántica de Francia (los otros puertos son puertos estuario). El puerto está protegido por islas y tiene 20 metros de profundidad sin importar el estado de las mareas. Puede acoger barcos de 130.000 toneladas.	Cereales, exportador líder en el Arco Atlántico con 2.9 millones de toneladas, los productos forestales son 1 millón, La Rochelle tiene el liderazgo francés en este sector para las maderas tropicales, productos del petróleo 2,5 millones de toneladas y cargas generales, 1.5 millones de toneladas (fertilizantes, arena y gravilla, productos de metal, contenedores, granos).	7.9 millones de toneladas (2003)
Rocheftort / Tonny Charente	Estos dos puertos son puertos departamentales operados por el CCI de Rocheftort y de Saintonge, los que comercian específicamente tráfico europeo marítimo de cortas distancias. La modernización de los astilleros significa que pueden ser acogidas naves de más de 6.000 toneladas.	El tráfico principal es de grano (32%), fertilizantes (23%) y cargas generales, de las cuales casi la mitad es de productos forestales importados de Escandinavia, Rusia y los países bálticos. El tráfico de maderas está aumentando en la actualidad, haciendo de este uno de los dos puertos líderes en Francia.	1 millón de toneladas (2003)
Burdeos	Burdeos es un puerto estuario; se extiende a lo largo de 100 km del mayor estuario de Europa. Tiene un puerto de contenedores de gran calado en Verdon, en la entrada con 12 metros de profundidad. Es un 'puerto autónomo'.	Los principales productos son petróleo (49%) y productos químicos, alimentos y 1 productos agrícolas (Burdeos es el mayor exportador de maíz en Europa). Los productos forestales y los contenedores son también importantes. Hay servicios regulares a 300 destinos en todo el mundo.	8.5 millones de toneladas
Bayona	Bayona es un puerto estuario cercano a España, y sobre el eje Atlántico Norte-Sur y potencialmente bien localizado para desviar tráfico por carretera desde España hacia cortas rutas marítimas a Reino Unido y otras partes. Es operado por CCI y está	El tráfico se centra en productos industriales (hierro, etc. aproximadamente 1 millón de toneladas) productos del petróleo y graneles (sulfuro, maíz y productos químicos).	4.2 millones de toneladas

	integrado dentro de la ciudad.		
Pasajes/Pasaia	Pasajes/Pasaia, puerto autónomo, situado en pleno eje Norte-Sur muy próximo a Hendaya- Irún. Es un instrumento fundamental para el desarrollo de la industria y comercio de su región. Es un puerto especializado en productos siderúrgicos (máquina-herramienta), chatarra, automóviles. Tiene un avanzado proyecto para la construcción de un nuevo puerto exterior que duplicará su capacidad actual.	Presenta en los últimos años un incremento del tráfico portuario superior al 10% anual. La chatarra representa el 33% del tráfico del puerto. Los productos siderúrgicos (máquina- herramienta) representan el 20%. Los demás productos son cemento, abonos, madera, pasta de papel, etc. El 70% del tráfico comercial se dirige a Norte-Europa Tráfico Ro-Ro de automóviles 2003: embarcaron 244.397 unidades desembarcaron 35.112 unidades.	5,96 millones de toneladas (2003)
Bilbao	El más importante puerto internacional (el 89% es de comercio ultramarino). El puerto está terminando una muy importante expansión de instalaciones, particularmente para contenedores, RoRo y graneles líquidos. El desarrollo ha incrementado la capacidad del puerto y sus instalaciones de operación. El puerto está fuera de la ciudad principal en la desembocadura del río Nervión y en las afueras de Abra, paralelo a la costa.	Graneles líquidos (16 millones de toneladas), graneles sólidos (4 millones de toneladas) y cargas generales (8.2 millones de toneladas). De las cargas generales, el 58% es tráfico de contenedores. Los productos principales son productos del petróleo, acero y hierro, chatarra, productos químicos, papel y pulpa de madera.	29 millones de toneladas (2003)
Santander	Puerto multifuncional. Ubicado dentro del área urbana.	Graneles sólidos, graneles líquidos, cargas generales, servicio RoRo al Reino Unido (Plymouth). Tráfico de automóviles, incluyendo servicios a y desde Japón, así como servicios de importación y exportación dentro de Europa. El tráfico de contenedores es limitado.	5.4 millones de toneladas (2003)
Ferrol	El puerto de Ferrol es un motor económico para su área (alrededor de 200.000 habitantes). El puerto tiene un calado máximo de 14 metros, de una superficie acuática de 2.783 hectáreas, y de 2.968.596 metros cuadrados de terrenos. Un puerto exterior está bajo construcción (véase tabla 5.3) para ampliar el área de la plataforma, dispondrá de un gran calado y un muelle de abrigo. Hay una significativa industria de	El tráfico principal lo constituye el carbón, debido a la importancia de Endesa dentro de la región. Endesa toma el 65.4% de toda la carga que se carga y se descarga en el puerto.	4.8 millones de toneladas (2003). Para la autoridad portuaria del Ferrol-San Cibrao, el tráfico anual es de 9.1 millones de toneladas (la bauxita se

	constructores navales en el estuario.		comercia en San Cibrao, donde se concentra más del 80% del volumen anual).
A Coruña	El área metropolitana de A Coruña, está situada al norte de la euro-región Galicia-Norte de Portugal, con una población de aproximadamente 400.000 habitantes. El puerto tiene una superficie acuática de 2.021.5 hectáreas, 1.081.030 metros cuadrados de terreno y dos muelles de abrigo que miden 1.336 y 1.000 m. La profundidad máxima de calado es de 16.5 metros. Hay conexiones de autopista a Galicia y a Portugal meridionales así como al resto de España. Se planea la construcción de un puerto exterior (véase la tabla 5.3)	El mayor tráfico es de graneles líquidos (principalmente productos del petróleo, alrededor del 60% del tráfico total). Los graneles sólidos son también importantes (el 31% del total del tráfico) con mercancías generales y pescado, completando el resto.	12.7 millones de toneladas (2003)
Vigo	Localizado en la zona fronteriza metropolitana entre España y Portugal (población 3 millones de habitantes), en la intersección del eje de A Coruña/Vigo/Oporto/Lisboa, está operativo 365 días al año, debido a su localización en el estuario. Los muelles suman 13.139 metros en longitud, 6.116 metros son dársenas de la pesca y 3.981 m. son dársenas comerciales. Tiene un calado de 17 metros, 800 m. de frente de atraque para los contenedores y 50.000 m ² . Un área de logística se está construyendo a 15 kilómetros de distancia, con 300 hectáreas de espacio. Hay una industria de construcción naval civil y astillero significativa dentro del estuario. Las autopistas conectan la euro-región del norte con el sur y conecta Galicia con el resto de España y está planificada una Vía de Alta Velocidad para pasajeros.	Vigo es el número uno en España, en términos de la pesca fresca y congelada (el primer mercado de pescados europeo), en segundo lugar en términos de transporte de automóviles (después de Barcelona), primero en piedra decorativa (granito y pizarra) y primero en Galicia en contenedores (160.000 TEUs en 2002)	4.5 millones de toneladas (2003)
Santa Cruz de Tenerife	El segundo mayor puerto de carga de las Islas Canarias y el mayor en términos de tráfico del pasajeros. (1.5 millones pasajeros en 2003)	El 54% del tráfico es de graneles líquidos y el 30% es de cargas generales, las provisiones para las islas constituyen parte importante del tráfico, incluyendo agua y hielo. El puerto opera también un número muy significativo de contenedores. La mayor parte de la carga proviene del tráfico desde España y África Occidental. Los servicios en el exterior van hacia otras islas. Para el tráfico de	16.2 millones de toneladas (2003)

		pasajeros ha habido un incremento significativo en turismo de cruceros en los años recientes.	
Las Palmas, Gran Canaria	El mayor puerto de carga de las Islas Canarias.	Importante puerto de trasbordo debido a su localización como centro para la distribución de la carga. El 75% del tráfico es de carga general. Punto de distribución a otras islas del Archipiélago de Las Canarias. Tráfico internacional de contenedores para compañías de transporte importantes, incluyendo Maersk Sealand y Mediterranean Shipping Company. Para el tráfico de pasajeros ha habido un incremento significativo en turismo de cruceros en los años recientes.	17.3 millones de toneladas (2003)
Lisboa	Bahía natural de gran calado natural en el borde de Europa, siendo la ubicación para la navegación en alta mar conveniente para la transferencia a la de corta distancia y otros modos de transporte.	Amplia variedad en el tráfico, incluyendo break bulk, contenedores, automóviles, cargas generales, graneles líquidos y sólidos, grano, mineral de hierro, fruta y Ro-Ro	13 millones de toneladas (esto incluye 1.1 millones de toneladas de tráfico fluvial)
Setúbal	Puerto a 40km al sur de Lisboa. Próximo a un área industrial y logística.	Puerto Ro-Ro muy importante. También de contenedores y break bulk. El tráfico de automóviles es importante. Importaciones y exportaciones.	6.5 millones de toneladas
Sines	Puerto a 80km al sur de Lisboa, puerto de gran importancia para navegación de alta mar. El mayor puerto portugués en volumen de mercancías.	Tráfico de contenedores en la nueva Terminal XXI. Tráfico de petróleo hacia y desde las refinerías.	22 millones de toneladas
Faro	Pequeño puerto regional. Clave para el desarrollo económico y la producción de la región.	Mayormente graneles líquidos. El tráfico de contenedores y las cargas generales han decaído.	0.3 millones de toneladas (2000)
Portimao	Pequeño puerto regional. Clave para el desarrollo económico de la región.	Tráfico regional.	0.2 millones de toneladas

Mapa 11: Puertos principales del Espacio Atlántico



5.2. Instalaciones portuarias y accesos intermodales en las regiones de la RTA / ATN

Nombre del puerto	Instalaciones	Acceso intermodal
Milford Haven	El puerto consta de varias terminales privadas líneas de atraque para la terminal de petróleo, con oleoductos que conectan con las refinerías adyacentes. Hay un pequeño puerto pesquero y un puerto deportivo de recreo así como también la terminal del ferry y las instalaciones para las cargas generales en Pembroke Dock. El área incluye también instalaciones para la reparación de barcos y la base DV Howells, una compañía especializada la limpieza de la suciedad causada por el petróleo y otros vertidos.	Conexión ferroviaria. Oleoductos para gas natural licuado en etapa de planificación. Conexiones por carreteras, principalmente a través de autopista (autopista de carril simple).
Cardiff	Grandes áreas de almacenaje abiertos y cubiertos. Posibilidad de un mayor desarrollo. Instalaciones de almacenaje refrigerado y una terminal de distribución. Área de seguridad para la manipulación de contenedores. Otros usos comerciales relacionados de distribución, como la reparación de contenedores.	Conexión ferroviaria y existencia de un servicio para el acero, contenedores y graneles sólidos y líquidos para la distribución directa. Buenas conexiones con la red viaria.
Brest	El puerto tiene una plataforma intermodal, construida en 1997 para desarrollar el tráfico. La plataforma multimodal tiene una disponibilidad de 24/7 y una conexión RoRo, grúas móviles para la manipulación de contenedores y un área de almacenamiento equipada para refrigerar contenedores. El puerto también está especializado en la refrigeración de productos y en la construcción y reparación de barcos, incluyendo diques secos. Hay instalaciones para productos agrícolas a granel, incluyendo atracaderos, depósitos y silos.	Hay una línea férrea directa y accesos por carretera. Los silos verticales para los productos agrícolas a granel están conectados con los depósitos y a las líneas de servicio para la carga. Pueden ser cargados o descargados al día dos trenes a capacidad completa (9.000 toneladas).
Lorient	El puerto tiene 6 terminales especializadas incluyendo: una terminal para el petróleo, una gran terminal para productos agroalimentarios con áreas de almacenamiento para períodos breves y prolongados, un área para los graneles, una zona de frío con almacenamiento, y una terminal RoRo así como un área para agregado.	El puerto está conectado a la red SNCF, que es usada para el reparto de alimentos locales manufacturados. [] Las conexiones viarias se hacen a través de una autovía que se une a la Autoroute des Estuaires y a Rennes, Brest y St Nazaire. El acceso al puerto en sí es una autovía de un solo carril, la cual puede tener dificultades en períodos críticos.
Nantes St Nazaire	La terminal de St Nazaire manipula frutas y productos agrícolas, así como también realiza actividades de construcción y reparación de naves. La terminal en Montoir, que tiene instalaciones multimodales, incluyendo RoRo y manipula cerca de un tercio del tráfico total.	Hay conexiones ferroviarias, aunque la actual área de carga por tren en Nantes está mal ubicada y hay problemas de capacidad entre Nantes y Angers. La plataforma intermodal en Montoir tiene una trocha de carga del tipo GB1 para tomar contenedores de 2.9 m, la máxima medida. Desde Nantes hay conexiones viales a Paris, Rennes, Lyon, Burdeos y la costa británica.

La Rochelle/ La Pallice	La terminal Mole d'Escale está construida a lo largo de la costa y es usada para derivados del petróleo, cereales y madera. Está unida al puerto principal mediante viaductos. Hay instalaciones especiales para el grano y los productos alimentarios, incluyendo almacenes privados e instalaciones para la distribución. Hay instalaciones de almacenaje, incluyendo los derivados del petróleo. Las instalaciones del puerto son accesibles 24/7.	El puerto tiene su propia terminal de transporte ferroviario de mercancías con un circuito cerrado que conecta los diques y las bases de operaciones. Un tren de carga completa por semana transporta pulpa de papel a través de la región de Rhone Alps, un tonelaje total de 100 000 al año. El puerto dispone de buenas conexiones viarias y de autopistas hacia el Norte y el Sur. Los accesos por carretera más allá del área portuaria son buenos y un nuevo tramo de 60 km. de 2x2 vías la conecta a la autopista A10.
Rochefort / Tonny Charente	El puerto de Rochefort tiene una dársena simple, protegida por una compuerta y 7 muelles de atraque. Tonny Charente es un puerto de mareas a orillas del río Charente. Ambos tienen un calado máximo de 6.5 metros de profundidad.	Rochefort tiene vías de servicio a lo largo de la zona del dique. Sin embargo, la pista no puede acoger trenes de carga de capacidad completa (25 vagones). Sólo el 1.5% del tráfico desde los dos puertos va por tren. Los servicios de conexión están afectados por la congestión en la línea de transporte de mercancías Tours Burdeos.
Burdeos	El puerto tiene 6 terminales, repartidas a lo largo del estuario. Le Verdon, en la boca del estuario, es un puerto para contenedores y también servicios de RoRo. Pauillac opera derivados del petróleo y componentes para el Airbus 380. Blaye opera cereales, productos químicos. Ambes manipula petróleo y productos químicos. Bassens manipula cereales, mercancías a granel, contenedores, madera y RoRo. Burdeos comercia con barcos de crucero.	El acceso ferroviario a Burdeos ha estado históricamente limitado con dos pistas de acceso sobre el río. Esto provoca congestión y limita el número de vías de carga disponibles. Hay una única pista de acceso a Le Verdon. El acceso por carretera al puerto de contenedores en le Verdon está limitado a la RN215, que no está acondicionada para camiones pesados, y a una línea férrea en la cual la trocha de carga, los pesos axiales y la velocidad de la línea fueron mejorados a principios de 2004.
Bayona	El puerto está en el eje Atlántico Norte Sur y en el corazón de las rutas de autopistas al Mediterráneo. Existe un programa en curso de mejora a ambas instalaciones terrestres y para drenar y profundizar el canal.	El puerto está integrado dentro de la ciudad, lo cual limita el acceso. Hay propuestas con vistas a mejorar el acceso por carretera. Recientemente ha habido mejoras en la vía férrea de acceso para modernizar las líneas.
Pasajes/ Pasaia	El puerto está dotado con todo tipo de medios de carga/descarga y manipulación de mercancías de la más moderna tecnología. Tiene 3 rampas Ro-Ro.; 28 grúas. de diversa potencia. Tiene 5.052 m de muelles; 270.000 m2 de depósito descubierto (83.000 para vehículos), y 96.000 m2 cubiertos para almacenamiento de mercancías.	Dispone de buenas vías de comunicación con el ferrocarril y autopistas. Tiene 4 accesos de conexión directa con la red ferroviaria española de RENFE. Se sitúa también a 0 Km. de la no utilizada red de FEVE, y a 10 km. de la red ferroviaria francesa). Está conectado directamente con la red de carreteras y autopistas, eje Norte/Sur.
Bilbao	Puerto con terminales y almacenes para todo tipo de mercancía y con capacidad para acoger todo tipo de buques sin restricción por marea, calado, medios de carga y descarga o superficie de almacenamiento, dando un servicio especializado a todos los tráficos. Dispone de 2,3 km2 de superficie terrestre, 17 km2 de superficie de flotación, calados de hasta 32 m. y 18 km de muelles a los que se añadirán los correspondientes a dos nuevos muelles en	Dispone de buenos accesos terrestres que se efectúan por carretera, ferrocarril y tubería. El puerto dispone de una nueva estación ferroviaria de mercancías de 153.485 m2, que consta de una estación de clasificación para la recepción y expedición de trenes, una terminal de cargas y una terminal de contenedores de gestión automatizada. Se contempla la realización de accesos ferroviarios exclusivamente para mercancías y sin atravesar cascos urbanos. En el recinto portuario, la autoridad

	construcción para tráficos Ro-Ro y SSS y para graneles sólidos.	portuaria ha hecho un esfuerzo de mejora de enlaces internos por carretera y ferrocarril.
Santander	El puerto tiene un RoRo separado y una terminal de ferry con rampas, un área para graneles sólidos con grúas y transportadoras y un área separada para graneles líquidos con ductos especiales de descarga. El puerto tiene una gran área logística, así como también accesos a los 'diques secos' en Santander - Ebro y Azuqueca de Henares (Madrid).	Buenos accesos ferroviarios a través de RENFE (Madrid, Castilla León y el Valle del Ebro) y los servicios de FEVE (Cantabria), además de servicios de pasajeros. Conexión por carretera a Cantabria y a la Meseta (Madrid).
Ferrol	El puerto tiene siete muelles secos (cinco en Ferrol y dos en Perlío-Fene), con una longitud total de 1.531 metros y una capacidad de 426,5 mil toneladas. El puerto también tiene tres muelles secos (la Graña y dos en La Cabana) tres astilleros (IZAR-Ferrol, IZAR-Fene y Astafersa). Hay 996 metros cuadrados de instalaciones de pesca. El puerto tiene instalaciones para los tipos de tráfico específicos tales como carbón termal destinado a la planta eléctrica de Endesa en As Pontes, el cemento, o un área para graneles líquidos donde se cargan y descargan los productos químicos y los hidrocarburos.	Conexión directa a la carretera tarifada AP-9 hacia A Coruña, a Galicia meridional (Vigo y Santiago) y a Portugal. La AP-9 se conecta a la autopista del noreste (A-6), que alternadamente conecta con la red de carreteras de alta capacidad de Europa y de España. El puerto tiene una red interna de ferrocarril compuesta de dos líneas principales que termina en una circunvalación, sirviendo las dos rampas Ro-Ro. El puerto tiene una conexión directa de ferrocarril a la estación de tren de la ciudad.
A Coruña	El puerto tiene una capacidad de almacenaje refrigerado de 67.600m ³ , y máquinas para fabricar hielo, capaces de producir 310 toneladas por día. Cuenta con terminales para fruta especializadas (con un área de 975m ² , refrigerada a 10°, para el proceso de las mercancías y dos áreas de 470 m ² refrigeradas bajo 0°, que permite un almacenaje de hasta 1.500 pallets de fruta), pescados, y contenedores (actualmente siendo extendido a un área superficial de aproximadamente 14.500m ² y a una capacidad de almacenaje de 1.120 TEUs), así como instalaciones anticontaminantes para la descarga de productos de aluminio.	El puerto tiene una red interna del ferrocarril que conecta directamente con la estación de transporte de mercancías de RENFE, desde donde hay conexiones a Madrid, Vigo, Portugal... Conexión viaria con la autopista A-6 a Madrid y A-9, que atraviesa Galicia de norte al sur y de conexiones con Portugal. Plan en curso para el Ferrocarril de Alta Velocidad.
Vigo	El puerto tiene cuatro grandes terminales: una terminal de la fruta (con 5 cámaras frigoríficas, 1 para almacenaje/congelación en frío y un área de proceso de 3.600 m ²), una terminal de pesca (un mercado de pescado para la pesca de alta mar y un mercado para los grandes pescados y pesca costera), una terminal Ro-Ro (con 4 rampas y, después de la conclusión de la terminal de ferry, 3 nuevas rampas Ro-Ro y un espacio gran espacio para el almacenaje al aire libre) y una terminal de contenedores (con un calado de 17m de profundidad y un frente de atraque de 750 m y un depósito de contenedores de más de 130.000 m ²).	SUARDIAZ/GEFCO línea PSA de transporte de automóviles entre Montoir (Francia) - Vigo (España), con 5 rotaciones semanales de buques que transportan 1200 automóviles, con 10 años de operación. Conexiones terrestres por autopista y ferrocarril. Plan para el Ferrocarril de Alta Velocidad para transporte de mercancías (Vigo-Coruña, Vigo-Madrid y Vigo-Porto)

	Hay también terminales de almacenes (458.779 m2 al aire libre y 25.432 para el almacenaje cerrado con 3 almacenes consolidados), construcción naval y astilleros, terminales multipropósito y de pasajeros. El primer mercado del pescado de la UE, con una terminal de mercancías congeladas con un área de más de 600.000 m3 del espacio de congelación. Segunda mayor superficie para los transportes de automóviles de España (200.000 m2) con 100.000 m2 de espacio de almacenaje. Proyecto para la extensión inmediata de almacenes para TEUs hasta 300.000 m2 en la terminal de Bouzas con 15-17 m. Se está construyendo una Zona de Logística Internacional de 300-hectáreas	
Las Palmas	2 terminales Ro-Ro y 3 terminales para tráfico Lo-Lo (una de ellas para contenedores internacionales)	El mayor centro de distribución para el tráfico marítimo al resto de las Islas Canarias y África. Se planea aumentar la superficie para terminales de contenedores.
Lisboa	43 Km. De extensión en total. 3 terminales separadas para contenedores, de gestión privada. Terminales de carga de graneles, incluyendo algunas operadoras privadas, así como también terminales de uso general. El tráfico peligroso y delicado es manipulado en la parte sur del Targus, lejos del centro urbano. La terminal RoRo se utiliza mayormente para el tráfico de automóviles.	Acceso ferroviario vía Alcântara, al área de clasificación de carga Campolide, y de ahí hacia la red ferroviaria principal. Convoys ferroviarios en dirección al norte de Portugal y Vigo, en España, así como al puerto seco de Madrid. Acceso directo por carretera hacia la red viaria.
Setúbal	Extensas instalaciones RoRo. Nueva terminal de contenedores. 12km de terminales.	Acceso directo por tren (eléctrico). Acceso directo por carretera y sólo 5 Km. hasta las principales rutas norte-sur y hasta la autopista en dirección a España.
Sines	Puede atender grandes cantidades de barcos panamax. Nueva terminal abierta recientemente para el tráfico de contenedores. El transbordo es aquí una importante actividad. Vista como una operación de bajo costo.	
Faro	Terminal de 400 m, incluyendo 200 m de terminal petrolera.	Conexiones viarias limitadas (mejoras planificadas), una conexión ferroviaria en desuso y ninguna zona logística
Portimao	Terminal con 300 m, incluyendo una rampa RoRo	Conexiones viarias limitadas (mejoras planificadas), ninguna conexión ferroviaria y ninguna zona logística.

5.3. Comentario sobre los planes de desarrollo portuarios, riesgos y oportunidades, competidores y socios.

Milford Haven

El puerto es muy dependiente de la industria petrolífera, aunque está en fase de desarrollo de un plan para la instalación de un gaseoducto para gas natural licuado. Su ubicación se presta al tráfico de productos petrolíferos y a las operaciones de refinado adyacentes a la terminal. Pierde en lo que a la competitividad se refiere ante puertos más cercanos al mercado de las mercancías generales. Se podría hacer una mayor utilización de la conexión ferroviaria, pero ésta se ve limitada por tramos que tienen una línea única. El puerto busca oportunidades de desarrollo en relación con el Ministerio de Defensa. Existe interés por establecer un servicio Ro-Ro a España o Portugal. El puerto cuenta con un agente comercial en Francia, dedicado a búsqueda de nuevas oportunidades de negocio. Aunque los accesos por carretera no son buenos, existe capacidad para un incremento significativo del número de camiones sin que se generen problemas de congestión. Es improbable que los planes de desarrollo alrededor del área portuaria puedan incrementar el tráfico marítimo, pero constituyen una fuente de ingresos para el puerto.

Cardiff

El puerto ha conseguido captar el tráfico necesario para reemplazar el tráfico de acero que una vez dominó el área. No existe ningún flujo particular que domine especialmente. El puerto tiene capacidad para duplicar el tráfico con las instalaciones existentes. Su principal competidor es el cercano puerto de Bristol que ha tenido éxito en consolidar un tráfico de contenedores y de vehículos. La instalación intermodal de Wentloog está cercana, si bien existe entre los gestores portuarios una situación de frustración por su no instalación en el mismo puerto. (El acceso por carretera no fue considerado el adecuado, debido a la proximidad del puerto al centro de la ciudad)

Brest

Brest dispone de buenas instalaciones intermodales pero ha visto dificultades en el largo tiempo empleado por los operadores en el cambio de sus cadenas logísticas, y en el aseguramiento de la viabilidad de nuevos servicios (se sugieren de 3 a 5 años). A través del trabajo en el Groupe des Ports de L'Arc Atlantique (APAA) Brest ha sido uno del número de puertos que ha participado en un programa PACT financiado por la UE para trabajar sobre nuevas líneas marítimas, principalmente servicios de contenedores o RoRo. Los servicios que se están estudiando son los siguientes:

- *RoRo Bilbao-Brest-Southampton*
- *RoRo Liverpool-Rosslare-Brest*
- *RoRo Lisboa-Brest-Southampton-Zeebrugge*
- *RoRo Liverpool-Irlanda-Brest-Róterdam*

El servicio *feeder* de contenedores creado a finales de 1997 entre Brest y Algeciras se ha visto ampliado recientemente con un servicio entre Brest y Róterdam, operado por Maersk. Es posible que existan las oportunidades de desarrollar aún más este tráfico. La CCI de Brest continúa considerando posibilidades de establecimiento de servicios a Irlanda, Reino Unido y la Península Ibérica.

Lorient

Para el período 2002-6 están programados 45 millones de euros de inversión para el desarrollo del puerto de Lorient (ampliación de los muelles norte y sur, compra de una grúa multipropósito, construcción de un sistema de transferencia de arena, modernización del silo...). Este programa se inscribe en el contrato entre el estado y la región y se están actualmente elaborando los planes detallados del mismo. Con el fin de establecer conexiones

con el hinterland, existe un programa regional para la mejora y construcción de carreteras y líneas ferroviarias: S Brieuç -Loudeac - Vannes, y Pontivy – Baud – Lorient (eje norte – sur). Esto es particularmente importante para el tráfico de suministro agrícola, el cual es importado a través de Lorient.

Un estudio está analizando actualmente la reapertura de la conexión ferroviaria entre St-Brieuc-Auray, en la que falta una sección de 8km. En la actualidad es necesario dirigir los servicios a través de Rennes, dada la no existencia de rutas de mercancías directas al norte de Bretaña. Esto limita la competitividad del puerto. El puerto de Lorient está también examinando el crecimiento del tráfico de contenedores y espera captar algún nicho de tráfico. Se ha contratado un especialista para analizar los flujos de tráfico potenciales. Las áreas que están siendo consideradas incluyen el norte de África y el norte de España.

Nantes St Nazaire

Existen planes para una nueva plataforma ferroviaria en Nantes – Blottereau. Se trataría de una parte del complejo portuario con 750m de líneas de servicio para la longitud completa del tren y unas mejores conexiones a la red ferroviaria.

Además, con el fin de desarrollar y alcanzar una capacidad de tráfico de 40 millones de toneladas en 2010, el puerto prevé el equipamiento de la zona portuaria de Donges-Est, dada la saturación de la terminal agroalimentaria de Montoir de Bretagne, así como la conexión a la vía férrea de Nantes - St Nazaire. Por último, en vista de la masificación del tráfico portuario, el Puerto Autónomo estudia la realización de un puerto seco en Vierzon, en asociación con una empresa de transporte por carretera, el gobierno, y la Región Centro. Esta plataforma logística tendría por objeto agrupar los contenedores y mercancías en tránsito desde o hacia el puerto.

La Rochelle/ El Pallice

Se trata de un puerto comprometido con el transporte intermodal, y con la finalización de la terminal forestal de Chef de Baie, el conjunto de los almacenes están conectados con el ferrocarril.

En el marco del 12^{avo} contrato de plan Estado/Región 2000-2006, se contempla una línea ferroviaria adicional que circunvala La Rochelle por su zona norte con la finalidad de desarrollar la utilización del ferrocarril y de responder al desarrollo del tráfico del puerto.

La progresión regular de los tráfico justifica actualmente la tercera fase de ampliación para equipar la Ensenada Saint-Marc, situada al norte del puerto y que se prolongará durante varios años.

El puerto dispone de una línea de contenedores a los principales puertos de Europa (operada por CMA-CGM), haciendo posible transferir parte del tráfico de la carretera hacia el mar.

Rochefort / Tonnay Charente

Existen dos proyectos importantes para el desarrollo de los puertos de Rochefort/ Tonnay-Charente.

El primero está relacionado con la fábrica Rol Tech y el correspondiente acceso al sureste del puerto (véase plano, Anexo 5).

Esta zona de 36.000 m² (10.000 m² cubiertos y 26.000 de servicios auxiliares) proporcionará espacio adicional y favorecerá el desarrollo de empresas vinculadas al sector de la madera.

El segundo proyecto se refiere a la construcción de una carretera portuaria que conecte los puertos a las dos principales zonas industriales sin atravesar el centro de la ciudad (véase mapa, Anexo 6).

Burdeos

Burdeos está limitado por su infraestructura de acceso por carretera y ferrocarril, particularmente para el acceso a Bassens. Es necesario desarrollar la infraestructura ferroviaria para poder eliminar un punto de estrangulamiento que limita los servicios desde Burdeos hacia

el norte. Las conexiones con la plataforma multimodal de Hourcade también parecen sumamente importantes para poder extraer el máximo partido de estas instalaciones.

Bayona

El puerto de Bayona tiene un programa de acondicionamientos y nueva construcción para mejorar las instalaciones y la capacidad portuaria. Se están también realizando mejoras de las carreteras. Hay una plataforma en Mouguerre, usada por los operadores de transporte combinado Novatrans y Ambrogio, pero que, a falta de un servicio de transporte ferroviario de mercancías de la SNCF al puerto, se mantiene como un centro de transporte por carretera. El puerto ha realizado una serie de tentativas para establecer un tráfico marítimo con el Reino Unido. En 1999/2000 se inició un servicio a Southampton, pero fue cancelado. Actualmente, con el apoyo del Estado francés y del Consejo Regional de Aquitania, se están poniendo en marcha propuestas para una línea Bayona – Liverpool.

Pasajes/Pasaia

Dado que el Puerto actual se encuentra en el estuario de un río, el desarrollo del puerto de Pasajes/Pasaia está orientado a la construcción de un nuevo puerto, exterior, que permita proseguir con el servicio que presta al desarrollo de su región, como también para aliviar el tráfico por carretera, ya que su localización se sitúa en el punto fronterizo de Irún, en el eje Norte/Sur congestionado por el tráfico de camiones y otros vehículos entre la Península y Europa.

Está previsto que al menos duplicará la capacidad actual del puerto y servirá a las necesidades de su región, permitiendo, por un lado, atender las demandas de la regeneración y del desarrollo urbanístico de la bahía en la que se ubica actualmente, atender las necesidades portuarias de ampliar espacios, y absorción de nuevos tráficos, sin las actuales limitaciones, y contribuir al reequilibrio modal.

El proyecto de la nueva construcción portuaria, en estado muy avanzado y próximo a iniciar los trabajos, tiene previsto construir un muelle de 2.650 m. de longitud de atraque con un calado superior a 20 m., una superficie de explanadas de 223 hectáreas y una superficie de agua abrigada de 151 hectáreas. El costo previsto será en torno a los 800 millones de euros.

Bilbao

El puerto está a punto de completar un proceso de expansión muy importante. La ampliación multiplica la superficie portuaria en el Abra exterior y, consecuentemente, la superficie dotada de aguas al abrigo, longitud de muelles de atraque con calados adecuados, y amplitud para llevar a cabo operaciones de manipulación con altos rendimientos.

Esta nueva fase de expansión permite, también, el traslado de terminales e instalaciones todavía existentes en el Canal de Deusto a emplazamientos más propicios en las nuevas áreas del puerto, liberando terrenos de valor urbanístico estratégico.

Las nuevas instalaciones comprenden nuevos muelles para modernas terminales de contenedores, así como servicios adicionales de graneles sólidos y short sea shipping Ro-Ro.

El actual reto de Bilbao es situar el tráfico portuario a la altura de las nuevas instalaciones. La autoridad portuaria bilbaína vislumbra un trasvase de flujos de la carretera al mar y un fuerte impulso del transporte marítimo en el contexto de las orientaciones europeas en materia de política de transportes y la insostenibilidad del transporte por carretera en las condiciones actuales.

El departamento comercial analiza las distintas posibilidades con diferentes puertos atlánticos para desarrollar nuevos servicios, particularmente los encuadrados en el concepto de autopistas del mar.

Además de mejorar la infraestructura y las instalaciones, el puerto de Bilbao ha hecho un importante esfuerzo de simplificación y agilización de procedimientos. Desde 1995, el puerto dispone de un sistema EDI de intercambio electrónico de información, por el que canalizar electrónicamente la información relativa a las solicitudes de escala, notificaciones de

mercancías peligrosas, y manifiestos de importación y exportación, y se ha desarrollado un proyecto EDI sobre Internet. Más recientemente, se ha lanzado la iniciativa e-puertobilbao dirigida al desarrollo de una plataforma telemática y de comercio electrónico para el entorno marítimo-portuario de Bilbao.

Santander

Santander está próximo a Bilbao y no ha realizado una inversión de tanta envergadura. El puerto desearía desarrollar el tráfico de contenedores, pero como en el caso de Cardiff, en la actualidad está de alguna manera a la sombra de su vecino. Se espera incrementar el tráfico de vehículos y desarrollar, también, servicios Ro-Ro además del servicio actualmente existente a Plymouth. El puerto ha llevado a cabo un trabajo muy importante para desarrollar sistemas de calidad e incrementar la confianza del cliente.

Ferrol

La construcción del puerto exterior está programada para la entrega en 2005. Sus instalaciones serán capaces de resolver las necesidades de sus clientes y satisfacer sus expectativas. El puerto tendrá 858 metros lineales de nuevos muelles, y profundidades de calado de 20 metros, en su fase inicial. Alcanzará 1.515 metros en su segunda fase, con 900.000 metros cuadrados de espacio para servir todo tipos de mercancías; e instalaciones que operan 24 horas al día, 365 días al año. Tendrá conexiones directas a las autopistas que tienen acceso a Ferrol. También dispondrá de servicios complementarios para los buques y las mercancías en términos de eficiencia y efectividad, seguridad y la confiabilidad para las operaciones de buques petroleros de 350.000 TPMs, bulkcarriers de 200.000 TPMs o contenedores de 6000 TEUs o mayores.

A Coruña

Para mantener la primera posición de puerto de exportación de pescado fresco dentro de Europa, un nuevo mercado de pescados y almacenes están en construcción. Los planes para la construcción del puerto exterior de A Coruña deben ser considerados como una forma de expansión del puerto. Entre otras características generales de los trabajos proyectados, se cuentan, un molo de abrigo de 3.412 metros, un contramuelle de 1.315 metros, 4 sitios de atraque para buques petroleros de hasta 300.000 TPM (con una profundidad de calado de 24,5 metros), un muelle de 1.555 metros para los graneles sólidos (profundidad de calado de 12 a 22 metros) y 234 hectáreas de terraplenes.

Vigo

Está siendo construida una plataforma logística (PLISAN) para el puerto de Vigo, con una inversión de 90 millones de euros para un área de 300 hectáreas. Tiene una conexión a la autopista tarifada y una disposición para una nueva línea Ferrocarril Atlántico de alta velocidad Oporto-Vigo-A Coruña. Está confirmada la expansión para las TEUs de los actuales 50.000 m² a 300.000 m². El acceso directo del ferrocarril a los muelles de descarga de automóviles y contenedores se planea para la línea ferroviaria de alta velocidad.

Santa Cruz de Tenerife

El puerto es una serie de diferentes terminales, con congestiones permanentes y accesos dificultosos, particularmente con la combinación del tráfico internacional e interinsular. El tráfico de contenedores está aumentando y hay planes para incrementar el área de la terminal al Dique de Este. En el puerto de Granadilla está planificada una nueva infraestructura para graneles líquidos y sólidos, y para el tráfico internacional con transbordos (separar las cargas para su transporte en unidades de menor tamaño). Las normativas de seguridad y los sistemas de prevención de la polución también están siendo mejorados. Los puertos de las Islas Canarias tienen una posición única para el servicio de las islas, el que no puede ser costado efectivamente de otra manera (el transporte aéreo de mercancías es demasiado costoso).

Las Palmas

El Puerto de Las Palmas afronta el futuro apostando decididamente por la actividad comercial, especialmente en el transbordo de carga. Este se demuestra por el incremento del tráfico de contenedores que fue de 1.214.240 TEUs en 2004. Cifra que supuso un incremento de 12,5% respecto al año 2003. Este incremento se debe, en parte, al establecimiento de nuevos acuerdos con compañías de transporte marítimo internacional. Más espacio se está agregando regularmente a las terminales de contenedores existentes con el fin de potenciar el tráfico marítimo internacional de contenedores.

Se está construyendo una nueva dársena (La Esfinge) y realizando una ampliación de 600.000 m² de superficie extra como Zona de Actividades Logísticas. Lo que tiene como objetivo el potenciar el tráfico marítimo interinsular (como una nueva ubicación), y promover la presencia de más operadores. Se dispondrá también de más espacio, instalaciones más modernas y nueva infraestructura para el tráfico de cruceros. El puerto de Arinaga es también operable para determinado tipo de tráfico (gas natural, graneles sólidos, vehículos, productos hortofrutícolas, bobinas de papel, graneles líquidos).

Lisboa

Hay un importante plan en marcha para trasladar una de las terminales de contenedores desde un área congestionada en Alcântara a una nueva área más amplia en Santa Apolónia, situada río arriba, y requerirá la construcción de dársenas para conseguir un mayor calado en el centro del río y llegar a una profundidad de 14 m. El proyecto se está llevando a cabo en conjunción con Liscont, el actual operador de la terminal. La autoridad portuaria ha transformado también directamente una antigua área de Belém y Junqueira en una importante zona de ocio con tiendas y restaurantes. Se están dando pasos para dar un mayor impulso al negocio de cruceros, utilizando la terminal de Alcântara, particularmente para los mercados del Reino Unido y los países bálticos.

Se está también estudiando las posibilidades de un tercer paso sobre el Tajo. El tráfico de graneles sólidos que llegan actualmente a los puertos en la parte sur lo hace actualmente en su totalidad por carretera porque la mercancía transportada por ferrocarril no puede hacer uso de los puentes. El tráfico actual es, en un 75%, por carretera, y en un 25%, aproximadamente, por ferrocarril, con una pequeña cantidad de tráfico fluvial.

Setúbal

Las autoridades portuarias están considerando formas de incrementar la flexibilidad de los servicios portuarios. El servicio Ro-Ro (que incluye el transporte de automóviles nuevos) va a ser operado a través de una concesión privada, en lugar de, directamente, por la autoridad portuaria, como hasta ahora.

Sines

Sines es un puerto relativamente nuevo, construido en la década de los 70. Sus amplios rompeolas le permiten acoger los buques de mayor tamaño. Recientemente se ha abierto una terminal completamente nueva para contenedores, financiada y operada por la autoridad portuaria de Singapur. Cuando esté completada, la terminal tendrá capacidad para manipular 1.4 millones TEUs. Este puerto compite directamente con el de Lisboa, que es, en la actualidad el principal puerto de contenedores de Portugal. Maersk ha transferido recientemente sus servicios desde Lisboa a Sines. Hay indicaciones sobre problemas laborales con los trabajadores en la terminal de contenedores, que estarían siendo empleados en unas condiciones no apropiadas para un país de la UE.

Faro y Portimao

Los puertos del Algarve (Faro y Potimao) son pequeños (150.000 toneladas y 200.000 toneladas por año), pero han tenido anteriormente niveles superiores de tráfico (500.000

toneladas de por año). Estos puertos se ven constreñidos por su tamaño limitado y la existencia de puertos mayores en las regiones vecinas de Alentejo y Huelva.

Algarve es una región con una población relativamente modesta (400.000 habitantes) y las limitaciones naturales de sus puertos y la competencia de los puertos vecinos conducen a que no sean considerados como parte de la más amplia infraestructura europea ni como punto de entrada nacional, ibérico o europeo.

Son más propiamente contemplados como una ventaja competitiva para la economía regional y, en particular, para la producción regional (importaciones y exportaciones). La existencia de los puertos comerciales en el Algarve es un elemento clave para el desarrollo de nuevas iniciativas e importantes inversiones alternativas, particularmente en la industria y la agricultura.

La existencia de los puertos comerciales en el Algarve, puede también ayudar a reducir los efectos negativos del transporte de mercancías por carretera. La transferencia de mercancías por carretera al mar puede reducir la congestión de las carreteras, la siniestralidad de la carretera y la contaminación acústica y atmosférica que originan el transporte de mercancías por carretera.

5.4. Tabla de plataformas intermodales en las regiones de la RTA/ATN, sus características e instalaciones claves, tráfico y tonelaje anual

Nombre de la plataforma Intermodal	Características e instalaciones claves	Tipo de tráfico y % por carretera y % ferrocarril	Tonelaje anual	Accesos a carretera, ferrocarril y mar
Wentloog. Cardiff	De propiedad privada y operado por el operador ferroviario Freightliner. Acceso ferroviario para vagones 3 x 25 vagones. Grúas de 38 toneladas. Capacidad de almacenaje de 2600 TEU. Sirve el sur del País de Gales y el suroeste de Inglaterra. Abierta en 2001. El área de almacenaje está bien utilizada.	El tráfico es predominantemente de mercancías de importación de Asia, que entran al Reino Unido a través de los puertos de Southampton o de Felixstowe. 100% del tráfico de importación llega por ferrocarril para su distribución local por carretera. El tráfico de salida es en un 40% de contenedores vacíos.	40.000TEU	Aproximadamente 5km del puerto de Cardiff. Buenas conexiones a la autopista M4 a través de carreteras de simple y doble carril. El acceso al ferrocarril está solamente en uno de los extremos de la terminal
Puerto de Brest	10 hectáreas de almacenaje, 2 grúas móviles para contenedores, 1 puente móvil, 600m de frente de muelle, centro de aduana, inspección homologada y punto de entrada para los controles	Productos alimentarios y pienso (51%) productos del refinado del petróleo (32%) graneles y mineral manufacturado	2.442 Mt en 2002	Conectado a la red nacional de carreteras por 2 carreteras rápidas, (RN165 hacia Nantes vía Lorient, RN12 hacia Rennes vía St Brieuc), sin grandes problemas. Área cerrada de mercancías

	sanitarios y veterinarios, conectado al ferrocarril, cerca de aeropuerto de categoría internacional con un área de operaciones para mercancías de 1.200 m2	(10%)		situada cerca de la plataforma multimodal. Cercano a aeropuerto internacional.
Puerto de Lorient	5 hectáreas de almacenaje de aduanas, 1 puente móvil, 700 m de frente de muelle, 1 grúa para contenedores y mercancías pesadas, 1 depósito en cámara frigorífica adyacente al área de embarque de 22.400 m3 y 2000m2. Puesto de inspección de frontera (PIF) 1 plataforma ferroviaria con electrificación	Sirve a la Bretaña central y sur. Tráfico europeo de corta distancia de 1,7 Tm Tráfico de <i>deep sea</i> 1 Tm Productos del refinado del petróleo (41%) Productos agrícolas alimentarios a granel (36%) Mineral a granel (13%)	2.689 Mt en 2002	El puerto de Lorient está conectado a las áreas principales de consumo europeo: Carretera - conexión por carretera rápida a la red nacional de autopistas - cerca de la autopista del estuario que conecta el norte de Europa al sur de España Aire - aeropuerto con 4 conexiones diarias al nodo de París 3 conexiones diarias al nodo de Lyon Conexión semanal a Irlanda. Capacidad de operación de mercancías.
Saint Pierre des Corps	237 hectáreas 7 zonas de actividad de 15 a 60 hectáreas	Tráfico por carretera y ferroviario: 5to en clasificación de Francia	400.000 vagones /año	Acceso a carretera y ferrocarril según las zonas
Niort/La Creche	Plataforma que forma parte de una red de plataformas de la región de Niort. - 173 hectáreas, de las cuales 90 están dedicadas a la logística y a la intermodalidad. - Comprende: • una zona industrial que cuenta con cerca de 60 empresas (producción industrial, ingeniería civil, servicios vinculados al transporte); • un centro regional de transporte por carretera dedicado a los flujos industriales y logísticos norte-sur (tales como Laroche Pelletier,		75.000-87.000 toneladas por año en 2003/2004	Niort/La Creche está situado en un punto central dentro de la región y con acceso a las rutas norte-sur y este-oeste a través de Europa. Conectado a los principales ejes de autopistas: Nantes-Niort (A83), París-Burdeos (A10), Poitiers-Niort - La Rochelle (N11). Conectado a la línea ferroviaria con alcance para desarrollar tráfico de transferencia carretera/ferrocarril.

	<p>Joyau, Exel Logistics, Dusolier) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • un centro para la distribución de paquetes, tráfico expreso, tráfico de productos refrigerados y una plataforma conectada a las vías ferroviarias para la distribución industrial. <p>Conexiones claves a las redes ferroviarias y de carreteras.</p>			
Port de La Rochelle-La Pallice	<ul style="list-style-type: none"> - Instalaciones accesibles día y noche con una estación de ferrocarril de mercancías, un malecón de escala y una dársena flotante, permitiendo el acceso 24 horas al día a los buques con movimiento superior a 30 000 toneladas. - Varias terminales especializadas de las cuales una forestal (certificado ISO 9 001) y una de productos petrolíferos. - El puerto dispone de varios silos de almacenaje (cereales, agroalimentarios, productos petrolíferos). - 137 515 m² de hangares ; - 40 ha de terraplenes ; - 26 grúas de las cuales 4 grúas móviles ; - 1 terminal Ro-Ro. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cereales: 2,9 Mt - Productos petroleros: 2,4 Mt - Mercancías diversas: 2,5 Mt De las cuales son productos forestales: 945 000 t - Equipamiento ferroviario del puerto absorbe el 10 % del tráfico portuario. 	- 7,87 Mt en 2003	<ul style="list-style-type: none"> - El polo portuario dispone de una circunvalación ferroviaria alrededor de la ciudad. - Todos los terraplenes están empalmados. - Conexiones ferroviarias, por carretera y autopistas con los principales ejes de tráfico Norte-Sur (La Rochelle/Niort/ Poitiers N11 – Paris/ Burdeos A10 – Nantes/Niort A83). - Proyecto de una autopista del mar que conecte La Rochelle y Bilbao.
Bayona	<p>Puerto accesible a buques de hasta 20.000 toneladas. Numerosas terminales privadas (80% del tráfico) y 100 hectáreas de terrenos industriales adyacentes a los muelles</p>	<p>Tráfico de graneles y mercancías generales, 30% va por ferrocarril.</p>	4.2 millones de toneladas	<p>5km desde la autopista A63 (Eje atlántico norte-sur) y la A64 (hacia Toulouse y Marsella).</p> <p>Una ruta ferroviaria entre Francia y España discurre a lo largo del puerto.</p>
Bruges	<p>62 ha equipadas, con un centro de contenerización sobre 12 hectáreas y 78 000 m² de almacenes</p>			<p>Puerto seco del puerto autónomo de Burdeos para plantas tanto en el estuario como en Le Verdon</p>

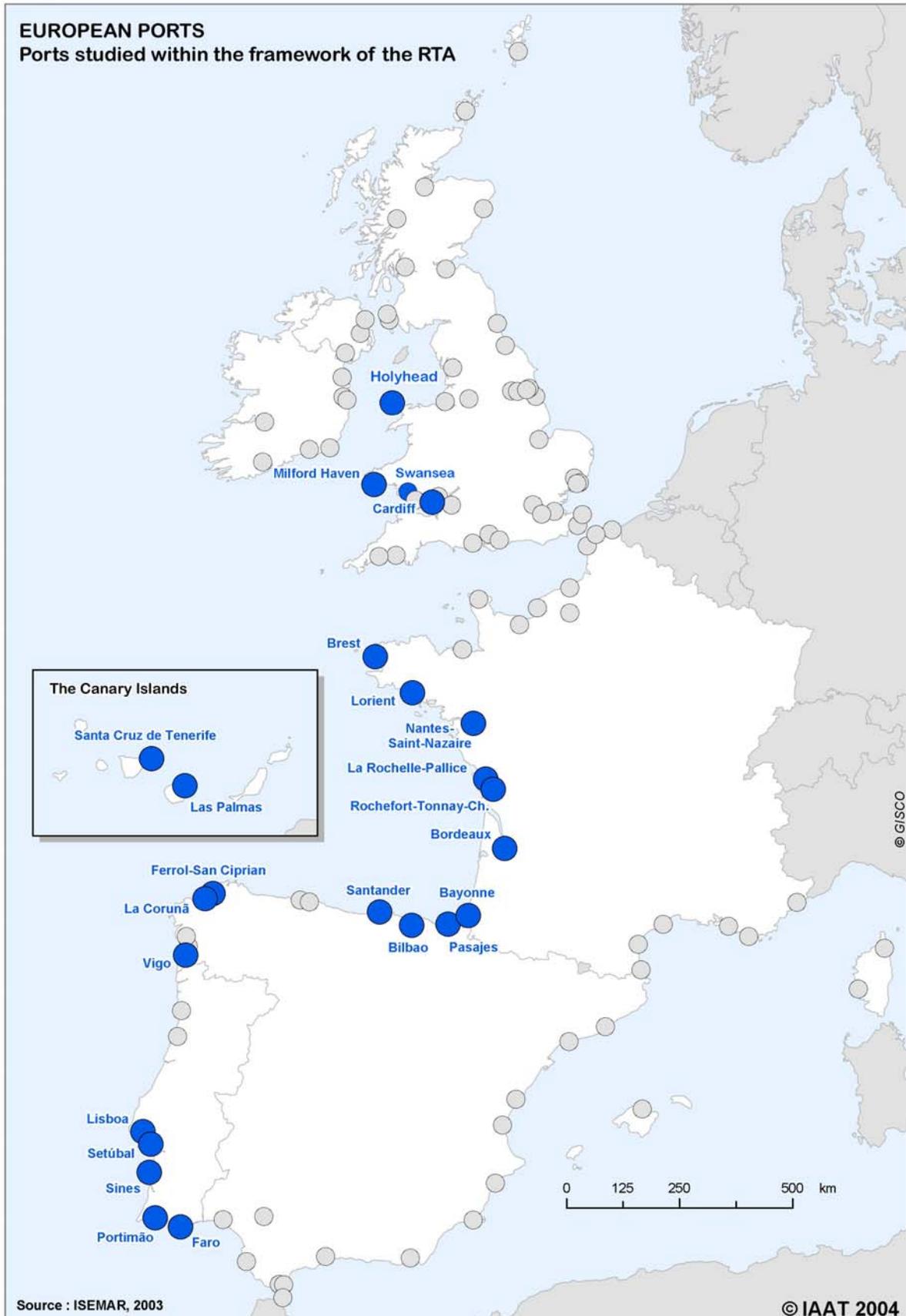
Ferrol	La construcción del puerto exterior se completará en 2005. Actualmente el puerto tiene un calado máximo de 14 metros y una superficie acuática de 2.783 ha. y 2.968.596 m ² de terreno. Se está construyendo un puerto exterior que incrementará su superficie, profundidad de calado en sus muelles y un dique seco. Una importante industria de construcción naval en el mismo estuario.	4.760.734 de toneladas. 65,4% es carbón. Contando San Cibrao (donde el 80% es bauxita) el tráfico total alcanza las 9.065.283 toneladas	Carretera (99,9%)	Conexión directa a la autopista AP-9 hacia A Coruña, sur de Galicia (Vigo y Santiago) y a Portugal. La vía de peaje AP-9 se conecta con la autopista del noreste (A-6), que se conecta con la red de carreteras de Europa y de España. El puerto tiene una red interna de ferrocarril compuesta de dos líneas principales que terminan en un circuito, sirviendo las dos rampas Ro-Ro. El puerto tiene una conexión directa por ferrocarril a la estación de tren de la ciudad.
A Coruña	El puerto tiene una superficie acuática de 2.021.5 hectáreas, 1.081.030 metros cuadrados de terreno y dos muelles de abrigo que miden 1.336 y 1.000 m de longitud. La profundidad máxima de calado es de 16,5 metros. Se ha previsto la construcción de un puerto exterior.	12.704.235 toneladas. 59,9% es de graneles líquidos (productos del petróleo) y 28,7% es de graneles sólidos.	El principal transporte desde el puerto es el oleoducto (63,4%), carretera (32,3%) y ferrocarril (4,3%)	La conexión terrestre es por medio de autopista de peaje y de ferrocarril. Está prevista una Línea Ferroviaria de Alta Velocidad para transporte de mercancías.
Vigo	Localizado en la intersección del eje A Coruña/Vigo/Oporto /Lisboa, opera 365 días al año, debido a su ubicación en el estuario. Tiene cuatro grandes terminales para: frutas, pescado, Ro-Ro y contenedores. Es el mayor mercado de pescado en la UE con una terminal para mercancías congeladas con más de 600.000m ³ de espacio de congelación. Segunda mayor superficie en España para transporte de automóviles (200.000m ²) con 100.000m ² de espacio de almacenaje. Proyecto para una inmediata expansión de	4.485.046 de toneladas 70,7% es de mercancía general y 17,2% es de graneles sólidos. SUARDIAZ/GEF CO línea PSA de transporte de automóviles entre Montoir (Francia) - Vigo (España), con 5 rotaciones semanales de buques que transportan 1200 automóviles, con 10 años de operatividad.	El principal medio de transporte desde y hacia las áreas portuarias es por carretera (92,5%), seguida por el ferrocarril (2,1%)	Conexiones por autopista (AP-9 y A-6) y conexiones por ferrocarril. Proyecto para el Ferrocarril de Alta Velocidad para transporte de mercancías (Vigo-Coruña, Vigo-Madrid y Vigo-Porto).

	almacenes para TEUs hasta 300.000 m ² en la terminal Bouzas con 15-17 m de calado. Se está construyendo una Zona Logística Internacional de 300 ha. Se está construyendo una Plataforma Logística (PLISAN).			
Bobadela (CP Mercancías)	Sirve toda la zona de la Gran Lisboa y maneja también el transporte de mercancías contenerizadas al Norte del país y los puertos de Setubal, Lisboa y Sines. Tiene una extensión de 35 hectáreas, y 5 vías ferroviarias, de aproximadamente 300 metros cada una.	El tráfico es efectuado por modo ferroviario, siendo asegurada la distribución para la zona de Lisboa por carretera. Casi toda la mercancía está contenerizada (superior al 90%) habiendo sido en 2004 expedidas y recibidas alrededor de 200 mil toneladas.	200.000 toneladas; o 29.000 TEUs expedidos y 15.000 recibidos.	Está conectada a una carretera nacional y dista 5 kms de la carretera intercity express IC2. Posee conexión directa a la red ferroviaria (línea del Norte).
Leixões (CP Mercancías)	Situada junto al puerto de Leixões, donde se mueven anualmente alrededor de 13 millones de toneladas de mercancías, pretende constituirse como puerta de entrada/salida por medio ferroviario del tráfico desde y hacia el país. Con esta finalidad se ha instalado en ella un puesto aduanero y diversos equipamientos (grúas pórticos, porta contenedores, etc.)	El transporte de mercancías se lleva a cabo para su distribución en el norte del país y también, a través de la terminal de Bobadela, en la zona de la Gran Lisboa y los puertos marítimos localizados en sus alrededores.	En 2004 fueron recibidas y expedidas cerca de 270 mil toneladas, en su mayor parte mercancía contenerizada. Representa 30.000 TEUs expedidos y 20.000 recibidos.	Localizada a 5 Kms del aeropuerto, esta terminal conecta directamente con las principales rutas viarias IP1 e IP4 y carreteras intercity express IC1, IC23 e IC24. A nivel de las conexiones ferroviarias está conectada directamente en la estación de Contumil a la red ferroviaria nacional, a través de la ruta de circunvalación de Oporto.
Sines (CP Mercancías)	Es un puerto de <i>deep sea</i> de grandes dimensiones, con varias terminales especializadas para diferentes tipos de productos: contenedores (inicio de actividades en mayo 2004), productos petrolíferos, gas, multipropósito, etc.	Recibidos por, vía ferroviaria, 9.000 TEUs (110.000 toneladas) y 1, 7 millones de toneladas de carbón; Expedidos por vía ferroviaria 9.000 TEUs (110.000 toneladas)	22, 5 millones de toneladas	Cuenta con conexión a la red varia nacional y a la ferroviaria, aunque existen proyectos para asegurar una mejor conexión directa con, Badajoz (ferrocarril) y Elvas (carretera).

Puerto de Setubal	Puerto con diversas terminales especializadas: en el movimiento de carga Roll-on Roll-off, contenerizada, fraccionada y graneles, cada una en proporciones muy diferentes.	Por el modo ferroviario fueron expedidos 1.500 TEUs y cerca de 16.000 automóviles, habiendo entrado 1.700 contenedores y 126.000 automóviles	16 millones de toneladas	Tiene conexión directa a la red viaria y ferroviaria nacional.
TML – Terminal Multiusos de Lisboa – SPC-SAPEC (Póvoa de Santa Iria)	Plataforma logística con una superficie total de 143.000 metros cuadrados de los cuales 60.000 están dedicados al depósito de contenedores y 6.000 de almacenes para el consolidado y desconsolidado de mercancías. Esta área está proyectada para una futura expansión de hasta 203.000 metros cuadrados que permitirá un incremento de 4 veces su actual capacidad.	Preparada para importación y exportación de mercancía general y contenerizada destinada a la industria localizada en el cinturón industrial de Lisboa y Setubal, conectándose con el mercado español, principalmente Madrid.	900.000 toneladas	Situada entre Lisboa y Alverca, muy cerca del Puerto de Lisboa con un acceso por carretera a través de la ruta express IC2. Un acceso ferroviario a través de la terminal de Bobadela en partenariatio con CP.
TMN – Terminal Multiusos del Norte – SPC-SAPEC (Valongo)	Plataforma logística con una superficie total de 100.000 metros cuadrados de los cuales 50.000 están dedicados al depósito de contenedores y 7.500 de almacenes para el consolidado y desconsolidado de mercancías. Se proyecta una futura expansión de hasta 150.000 metros cuadrados en esta área. A partir de 2006, contará con sus propios y especializados ramales de ferrocarril preparados para la recepción y despacho de trenes internacionales de 500 metros de largo.	Preparada para importación y exportación de mercancía general y contenedores desde Europa a la industria del norte de la península Ibérica y en interconexión con el Puerto de Leixões y las otras plataformas logísticas del grupo.	800.000 toneladas	Situada aprox. a 15 km de Oporto y a 19 km del puerto de Leixões, con buenas conexiones por carretera a través de la autopista A4. El acceso y los ramales ferroviarios están en construcción.
TMR – Terminal Multiusos Rodofer – SPC-SAPEC (Setubal – Parque Industrial Solvay)	Plataforma logística con una superficie total de 100.000 metros cuadrados de los cuales 60.000 están dedicados al depósito de contenedores y 12.000 de almacenes para el consolidado y desconsolidado de mercancías. Se proyecta una futura expansión de hasta 300.000 metros	Especialmente orientada a mercancías industriales que sirven a las industrias instaladas en el Parque Industrial de la Bahía Sapec, donde está ubicada y a toda la península	400.000 toneladas	Situada aproximadamente a 2 km de Setubal y de su puerto, con excelentes accesos por carretera. También, excelentes conexiones de ferrocarril desde su propia plataforma ferroviaria la que cuenta con 7 ramales con 600 metros de largo.

	cuadrados en esta área, que permitirá un incremento de 6 veces su actual capacidad.	industrial del hinterland de Lisboa y Setubal. En conexión con toda Europa. 50 % de tráfico de carretera. 50% de tráfico por ferrocarril		
TVT, Terminal Intermodal del Valle del Tajo (Riachos)	Zona de transferencia modal con 2250 m de líneas férreas para interface con los principales corredores viarios, con equipamiento adecuado para el movimiento de las cargas, Rampa Ro-Ro para carga y descarga de vehículos, 3 reach-stacker's equipados con spreader y combihandler con capacidad hasta 45 toneladas, una grúa pórtico tipo transtrainer equipado con spreader y combihandler.	Datos no disponibles debido a problemas derivados del cambio de los accionistas, habiendo asumido la empresa constructora la mayoría de las acciones	Datos no disponibles	Se ubica a 50 kilómetros de Santarém, en la pequeña localidad de la ribera del Tajo de Riachos, próximo a Golegã y a 600 metros del nodo ferroviario del Entroncamento (a 100 km de Lisboa y a 500 km de Madrid) formando parte de una zona de actividades logísticas con 220 ha - A ZALVT (Zona de Actividades Logísticas del Valle del Tajo).

Mapa 12: Plataformas intermodales principales en las regiones estudiadas



5.5. Comentario de los planes de desarrollo de las plataformas intermodales, riesgos y oportunidades, competidores y socios

En las últimas décadas la contenerización de mercancía manufacturada de alto valor ha conducido a mejoras en la eficiencia de las operaciones portuarias, requisito esencial del transporte intermodal y de la logística.

Este tráfico está generando actualmente una demanda de servicios logísticos especializados, lo cual requiere la creación de una infraestructura específica, la plataforma logística o el centro de distribución, que puede definirse como una gran superficie de terreno dotada de conexiones para el transporte intermodal, de instalaciones de almacenamiento, carga, concentración y distribución de carga, y de actividades terciarias tales como centros de negocios internacionales. Estos servicios aumenten el valor de las mercancías, a través de procesos tales como el envasado, el etiquetado y el control de calidad.

Las plataformas logísticas son unos valiosos activos para el desarrollo de la economía regional, y funcionan en red con otras plataformas logísticas.

Efectivamente, en el estadio actual de la globalización de la economía, las áreas metropolitanas precisan, cada vez más, de una introducción altamente eficiente y competitiva de sus fábricas y empresas en las redes de distribución internacional. Las Plataformas Logísticas, en este sentido, superan la concepción meramente regional de su actividad para concebirse como auténticos nodos fundamentales en la cadena del transporte de mercancías, con una función estratégica vital en la economía regional.

Wentloog, Cardiff

Esta instalación intermodal de transporte de mercancías por ferrocarril en Wentloog, al este de Cardiff, se inauguró en 2001 y es una versión más moderna de una terminal previamente existente. La terminal es operada por Freightliner y la inversión de 15 millones de libras (21,5 millones de euros) fue financiada por la Welsh Office / Welsh Development Agency, (ahora el Gobierno de la Asamblea Galesa) el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, la ciudad de Cardiff y el County Council, y Railtrack (ahora Network Rail) con una modesta inversión de Freightliner. Las propuestas para la construcción de esta instalación se basaron en ‘ayudar a las empresas a desplazar sus productos a los principales mercados europeos por medio del ferrocarril’ [de la página web de la National Assembly for Wales], esto es, por tierra y a través del Túnel del Canal antes que por mar. En la actualidad no existe ningún plan para profundizar su desarrollo puesto que los niveles de tráfico se están todavía conformando. Algunos otros operadores ferroviarios han expresado preocupación de que se de prioridad a los servicios de Freightliner.

Plataforma Intermodal de Chateaubourg, Bretaña

La competitividad de los puertos es igualmente dependiente del área del hinterland, y requiere de la existencia de buenos recursos logísticos. El potencial logístico de Bretaña sigue estando infrautilizado. Es por ello que el 22 de septiembre 2003, se decidiera que Chateaubourg (Ille y Vilaine) se convirtiera en una futura plataforma logística interregional. Ocupará una localización estratégica entre los dos puertos importantes (Nantes y Le Havre) y cercana a la región de Ille de France. Ha surgido a través del reconocimiento que la demanda de logística no estaba siendo cubierta. Por ejemplo, en el año 2000, se requirieron 80.000 m² de almacenaje, sin que pudieran ser provistos. Esta plataforma debería proporcionar una guía sólida para el desarrollo económico y permitir la seguridad de los empleos existentes, así como la creación de nuevos empleos, particularmente para trabajadores cualificados. Eventualmente, se deberían crear un mínimo de 1.000 empleos.

La plataforma estará servida por una red de carreteras de buena calidad, este - oeste así como norte - sur, y por una conexión de ferrocarril que será duplicada dentro de diez años. La plataforma logística regional (250 has) será operacional en 2008. Se prevén tres tipos principales de actividad:

- un futuro centro de transporte por carretera (5 has) con estacionamientos para 200 camiones
- una zona logística, para almacenaje, actividades de agrupamiento y otros servicios de valor añadido (180 has)
- una terminal intermodal carretera-ferrocarril para trasladar contenedores al modo ferroviario.

Plataformas en la región Centro

El triángulo intermodal Saint-Pierre des Corps-Vierzon-Orléans

Este concepto permite responder a las necesidades de transferencia al modo ferroviario de los flujos de carretera, tanto en relación con la logística de Puerto Seco como de estructuras funcionales de las futuras autopistas ferroviarias (áreas a cubrir para el área del norte de Orléans, en conexión con el cuenca Sur parisina, así como Saint-Pierre des Corps respecto de Nantes / Saint-Nazaire y de la gran circunvalación de la Cuenca parisina.

Plataformas intermodales de Poitou-Charentes

El Centro intermodal de Niort/La Crèche

El proyecto construido alrededor de la plataforma logística de **La Crèche** en su conexión con el puerto de La Rochelle/La Pallice tiene vocación de desarrollarse como "base regional" y polo de concentración de mercancía ferroviaria convencional.

Su objetivo es permitir la consolidación e incremento del tráfico desde una zona ampliada de captación de clientela hacia plataformas con vocación de servicio nacional y a Europa (en particular, Tours-Saint-Pierre des Corps). Se está estudiando un corredor de mercancías oeste/este entre Nantes y Lyon, a través de Tours.

Una vez finalizado, constituirá:

- un centro de transporte por carretera interregional, principalmente para logística (flujos norte-sur y oeste/este);
- una plataforma de transporte de mercancías intermodal regional;
- un polo de transporte de mercancías por ferrocarril convencional centralizado;
- una base de almacenaje de apoyo para el puerto de La Rochelle.

Los proyectos de desarrollo están relacionados con:

- la recuperación y optimización de la línea de ramal electrificado en un "tren completo" EF (*'Embranchement Ferré'* Ramal Férreo) de 350 metros;
- la realización de viales adicionales y renovación de los viales del centro;
- la interconexión por carretera entre las zonas septentrionales y meridionales del centro;
- la integración paisajista y medioambiental de la plataforma.

La plataforma logística intermodal de Angoulême

La plataforma situada al sur de Angoulême incluiría un proyecto carretera/ferrocarril con una conexión de servicio a la RN 10 y una línea de servicio ferroviario con un empalme a las líneas París-Burdeos y Saintes-Cognac-Angoulême.

El proyecto está siendo llevado a cabo bajo la responsabilidad de la Cámara de Comercio y de Industria (CCI) de Angoulême, quién garantizaría la gestión.

La plataforma logística intermodal de Cognac:

La Plataforma de Cognac se ubicaría en el anterior recinto de transporte combinado, el cual dispondría de 12.000 m² (incluida una superficie de almacenaje de 6.000 m²) y de dos vías férreas de 260 m. Funcionaría bajo una nueva fórmula de explotación, cuya gestión se confiaría a una institución pública u organismo (por ejemplo, la Cámara de Comercio e Industria).

La plataforma logística de Limoges

La Cámara de Comercio y de Industria de Limoges y Haute Vienne, el Consejo Regional de Lemosín y la Comunidad de la Aglomeración de Limoges, trabajan actualmente sobre el proyecto de creación de una plataforma logística al norte de Limoges. Esta plataforma permitiría la cobertura para mercancías refrigeradas y no refrigeradas en una extensa zona. Su ubicación en la intersección entre la Autopista A20 y la Ruta Centro Europa Atlántica (RCEA), permitirá un servicio de comunicación a todo el oeste europeo, de Róterdam a Barcelona vía París - Limoges - Toulouse, por una parte, y por otra parte vía Mâcon - Guéret - Limoges - La Rochelle.

El desarrollo de este proyecto se hará en estrecha colaboración con el puerto de Barcelona. Las limitaciones y normativas en cuanto a tiempo de conducción de camiones, hacen de Limoges, con su céntrica posición en Francia, un punto de paso inevitable para los camioneros con un itinerario de Londres o Róterdam al sur de Europa.

La ZI de Guéret «Les Garguettes»

Se trata de ampliar una antigua zona de actividades (fábrica de muebles y depósito de hidrocarburos) para abarcar 100 ha adicionales. Dos empresas [AMIS : empresa de tamaño industrial, que provee hoy en día 500 empleos, 700 empleos estimados a largo plazo, y FBI : fabricante de muros antirruído de cemento-madera] y un almacén de archivo operan actualmente en el recinto. Entre los principales proyectos figura también el de una unidad agroalimentaria. El interés de esta plataforma multimodal reside en su servicio ferroviario y en su buena accesibilidad por carretera, mediante la N145.

El proyecto de la Plataforma de Gignac-Cressensac

Situada en las proximidades del proyecto del aeropuerto de Brive-Souillac, pero independiente, la ZAC (zona de actividades comerciales) comportaría actividades generales. Sus promotores desean desarrollar relaciones fuertes con el puerto de Barcelona y crear una plataforma intermodal que devolvería la actividad de transporte de mercancías a la estación de Gignac-Cressensac.

La realización de la Travesía Central de los Pirineos (paso a través de las montañas centrales de los Pirineos) constituiría un elemento adicional en favor de la optimización de la intermodalidad.

Plataforma de Aquitania- Euskadi

Esta plataforma interregional está destinada a convertirse en un nodo intermodal Europeo, conectando todos los enclaves de Aquitania y Euskadi. Está gestionada a través de una estructura AEIE y fue creada en 2004.

La plataforma se ubica en una zona de frontera, en el punto más denso para las conexiones norte-sur y demuestra el apoyo regional al transporte intermodal. Tiene conexiones a las

autopistas del mar desde los cuatro puertos de la zona. También tiene conexiones al corredor ferroviario atlántico y ha sido el objeto de los proyectos de investigación comunes entre las dos regiones, los operadores y los gestores de las infraestructuras ferroviarias.

Plataforma Logística Multimodal ARASUR, Araba Logística S.A.

La Plataforma Logística Multimodal ARASUR acaba de dar sus primeros pasos y se convertirá en un plazo de 9 años en la mayor plataforma logística intermodal del Norte Peninsular. Ubicada en Rivabellosa, Álava, cuenta con una excelente situación estratégica, en la confluencia de una completa red de conexiones intermodales, y en el eje bisagra entre el Arco atlántico y el mediterráneo, sobre las rutas de comunicación hacia Europa desde el centro y sur Peninsular, así como desde Africa y Portugal, en conexión al eje del Ebro, y cerca de grandes centros industriales y de consumo.

Supondrá una inversión total de 360 millones de euros, aportados en colaboración interinstitucional y público-privada por la Caja Vital de Alava, una empresa de logística, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Ribera Baja.

En febrero de 2006 se ha inaugurado la zona Norte de la fase I, y que una vez completada dispondrá de 2.000.000 m² de superficie, la mitad de la cual será dedicada a naves y dará trabajo a 8.000 personas. La zona de intermodalidad comprende una terminal intermodal y parcelas con posibilidad de conexión ferroviaria directa y una playa para contenedores y cajas de carga. La zona de actividades logísticas proporciona instalaciones para la gestión de mercancías, grupaje, almacenaje, servicios especializados y actividades complementarias al transporte y que suponen un valor añadido.

La plataforma es accesible por carretera, ferrocarril y aire. Tiene conexiones con las autopistas N-1, A-1 y A-68, a los corredores ferroviarios Madrid-Irún-París y Bilbao-Castellón, tiene enlaces ferroviarios directos con los puertos de Bilbao y Pasajes, e incluso Santander y Gijón. Está a 20 km del aeropuerto de Foronda, el tercer aeropuerto de carga del Estado.

Plataforma logística Puerto de Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo, junto con la Xunta de Galicia, está desarrollando una Plataforma Logística dentro de la zona franca del puerto con la pretensión de prestar servicios al noroeste peninsular y que se ubicará en los municipios de Salvaterra y As Neves, cerca de la frontera con Portugal.

Para elegir el emplazamiento de una Plataforma Logística/Polígono Industrial en el Noroeste de la Península Ibérica, se han tenido en cuenta las exigencias de los operadores y empresas que habrán de instalarse en ella:

- Alta conectividad marítima, con gran variedad de puertos de destino y con líneas marítimas de elevada frecuencia.
- Alta conectividad terrestre, por medio de las redes generales de autopistas, autovías y ferrocarril.
- Alta conectividad con el modo de transporte aéreo.
- Bajos costes de primera implantación.
- Costes acotados de explotación.
- Favorables factores de entorno como imagen, calidad ambiental, entorno empresarial de alto nivel, proyección internacional, y sinergias informáticas y telemáticas que conviertan la Plataforma Logística/Polígono Industrial en un área inteligente hipermedia.

Ocupará una superficie bruta de 4.300.000 m², siendo la superficie neta de 2.580.000m² y dispondrá de dos secciones, una de ellas la Plataforma logística en sí, que desarrollará actividades logísticas, y otra que conformará un nuevo polígono industrial.El conjunto de la inversión se estima en más de 120 millones de euros.

Con esta actuación se lograrán, además, las siguientes finalidades:

1. Aumento de la capacidad de las actuales terminales portuarias de contenedores, al poder actuar exclusivamente como plataforma de carga y descarga con un alto grado de rotación de la mercancía, debido a la gran disminución del tiempo de permanencia de la mercancía en puerto.
2. Mejora de la Ordenación del Territorio, al vertebrarse la actividad económica a lo largo de nuevos ejes de transporte.
3. Mejora en la distribución de la renta y la riqueza, al ubicarse en la Plataforma una gran cantidad de empresas. De este modo, con una actividad fundamentalmente terciaria, se logrará la creación de empleo estable de gran calidad.
4. Regeneración y recuperación ecológica y medioambiental de un entorno actualmente muy degradado.

Plataformas en Portugal

Las plataformas existentes y las actividades de intermodalidad en Portugal permiten extraer las siguientes conclusiones:

- Necesidad de establecer una estrategia empresarial privada para la captación de ayudas financieras de las autoridades portuguesas y comunitarias, estableciendo partenariados público-privados, para el aprovechamiento de las oportunidades existentes en el Plan Nacional de las Plataformas Logísticas, el cual fue modificado y posibilita la financiación en situaciones de mayoría de capital público.
- Mejora de los accesos ferroviarios a la mayoría de las plataformas existentes, en especial de Valongo, donde la CP y la REFER, la sociedad estatal de gestión de infraestructuras cuentan con financiación disponible bajo las disposiciones de PIDAC, Plan de Inversiones y Desarrollo de la Administración Central.
- Urgencia para dotar a la CP y a la REFER con capacidad financiera específica que permita practicar una política empresarial más competitiva.
- Superación de la inercia de las empresas privadas en lo referente al aprovechamiento de la posibilidad de constituirse como transportistas ferroviarios, con medios propios, utilizando la infraestructura de la REFER.
- Necesidad de una formación a todos los niveles, para formación profesional, especialización y graduación universitaria, con el fin de dotar este sector con una dirección más profesional e imparcial.

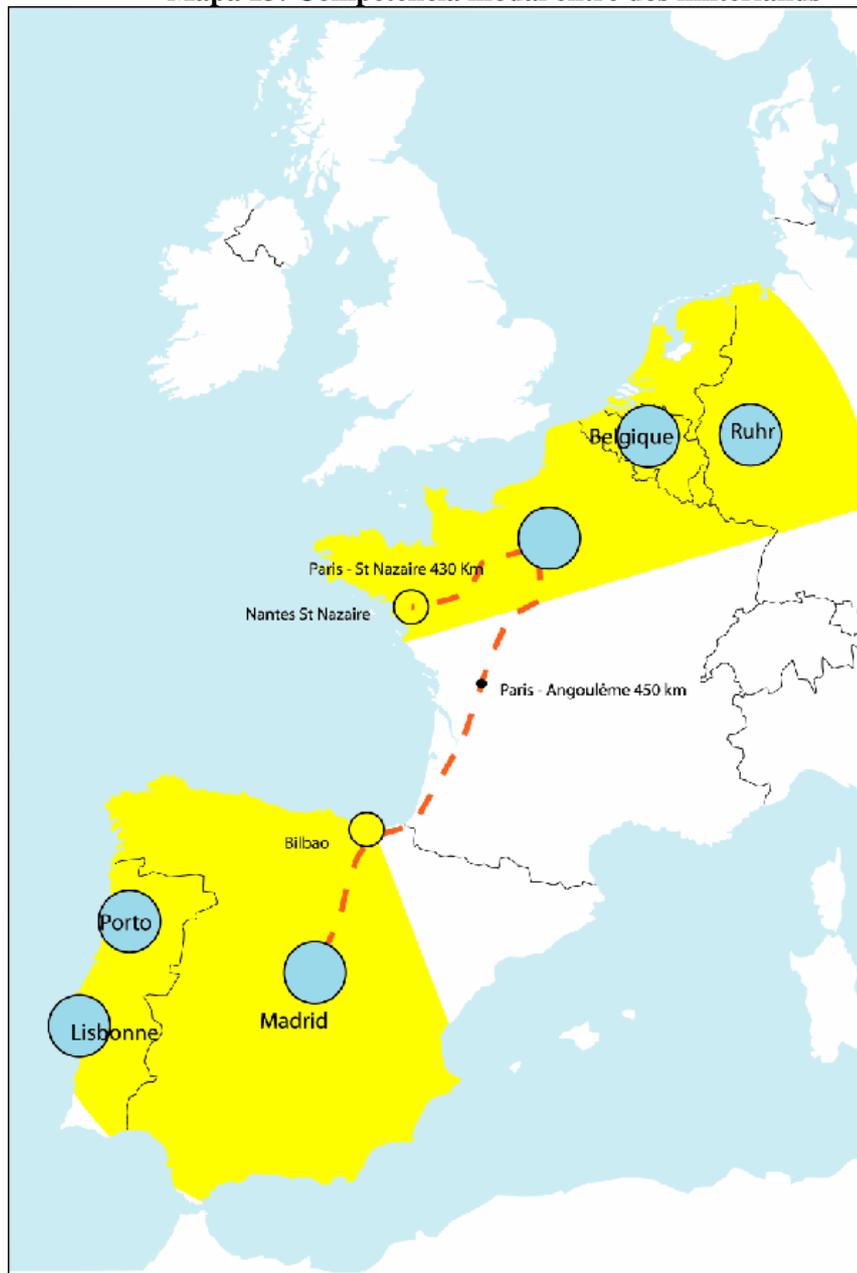
PARTE III. ANÁLISIS

SECCIÓN 6. HINTERLANDS Y PUERTOS

Los hinterland o zonas de influencia interna de un puerto varían en función del producto y de si se trata de una mercancía de carga o de descarga. Al analizar el hinterland, es necesario tener en cuenta los aspectos marítimos, portuarios y terrestres dado que el propio puerto constituye una conexión dentro de la cadena de logística.

El transporte marítimo de corta distancia es una manera de conectar dos hinterlands (que aparecen en amarillo en el siguiente mapa) en competencia con otros modos de transporte en cuanto al precio, la fiabilidad y el tiempo de viaje.

Mapa 13: Competencia modal entre dos hinterlands

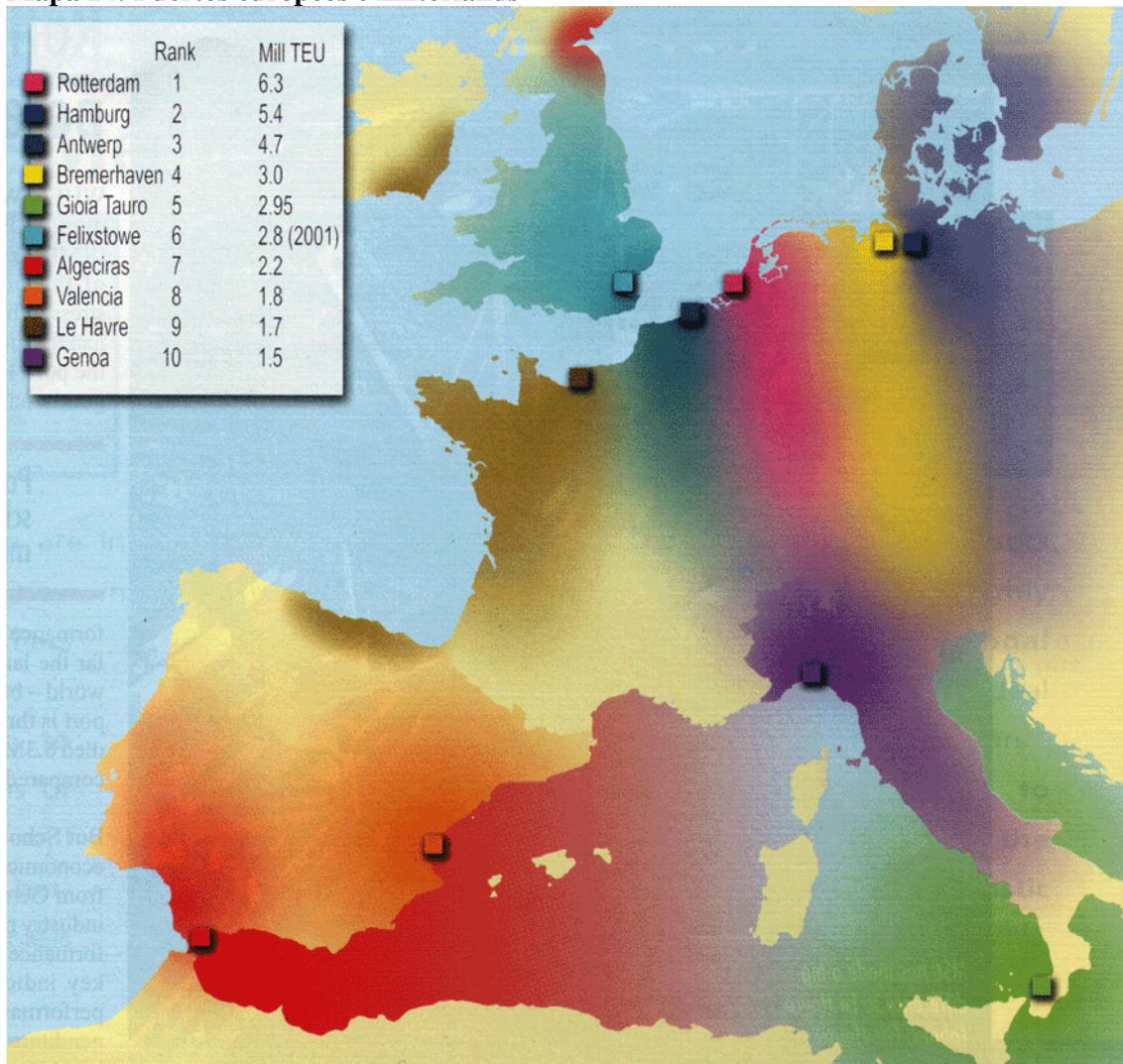


Fuente : ISEMAR

6.1. Hinterland del puerto en función del producto

A la hora de elegir un puerto para graneles, es importante tener en cuenta la proximidad entre el puerto y el lugar de procesamiento industrial. En el caso de los productos manufacturados, la situación varía dependiendo de la unidad, tanto de contenedores como de unidades de tráiler. La unidad de tráiler puede ser acompañada (normalmente en distancias más cortas) o no acompañada durante el trayecto por mar. Como ha ido teniendo lugar una mayor concentración sobre los principales puertos y el transporte marítimo de tipo *deep sea* solamente realiza una o dos escalas, se ha producido un cambio en la estructura del hinterland de muchos puertos. El hinterland de los mayores puertos de contenedores ha ido creciendo debido a que los principales puertos europeos de contenedores prestan servicio a un área más amplia.

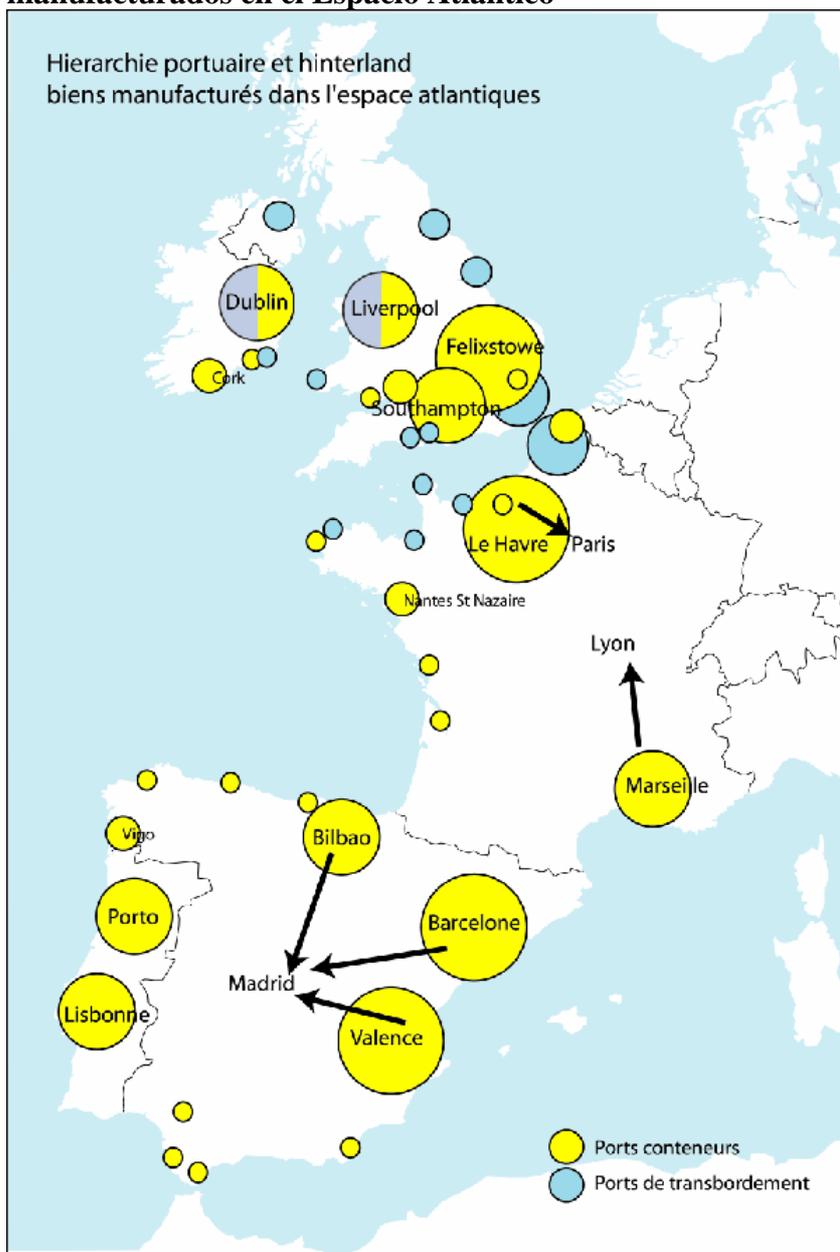
Mapa 14: Puertos europeos e hinterlands



Fuente : *Reproduction document Fearnley's*

No obstante, esta sencilla visión oculta el hecho de que, para el tráfico de contenedores, los puertos regionales más pequeños tendrán un hinterland regional y muchos contenedores serán transbordados para continuar su trayecto por mar. Los puertos del Arco Atlántico son todos puertos con un hinterland local, regional o suprarregional, a diferencia del de Róterdam, por ejemplo, que tiene un hinterland que abarca toda Europa.

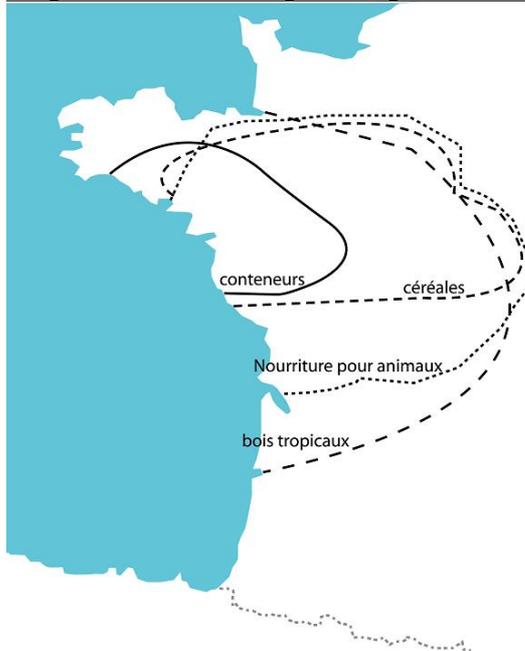
Mapa 15: Jerarquía de puertos y hinterlands respecto a los productos manufacturados en el Espacio Atlántico



Fuente : “Etude d’impact socio-économiques des ports du nord-ouest atlantique”, Frédéric AGAM, Dominique BERTHET, Sébastien BODIGUEL, 2003

Como se aprecia en el mapa de arriba, los puertos regionales deben tener volúmenes adecuados de tráfico para poder contar con servicios de *feeding*. El hinterland de los puertos regionales es limitado y se ve muy influenciado por los puertos más grandes.

Mapa 16: Hinterland por Grupo de Producto para el puerto de Nantes St Nazaire



Información de Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire (PANSN)

Como se puede apreciar en el gráfico de hinterland por producto del puerto de Nantes St Nazaire:

El hinterland de St Nazaire es diferente en función de los distintos productos: contenedores, cereales, pienso animal y madera tropical. El hinterland de los contenedores se basa en la geografía regional y abastece el área geográfica más próxima.

Para los puertos más pequeños es importante desarrollar servicios de *feederling* de tipo radial para productos acabados, como los contenerizados. A fin de que las principales líneas de transporte utilicen el puerto, es importante que haya zonas de producción y consumo en su área regional y una red de transporte terrestre adecuada para prestar servicio a la región y posiblemente también a las zonas del interior.

Como se puede ver en el mapa precedente referido al puerto de Nantes St Nazaire, en el caso de algunos productos la red de distribución es tal que su hinterland es mucho más grande que para otros productos. Esto puede tener también relación con la existencia de instalaciones especializadas en los puertos, como centros de carga, zonas de almacenamiento o de embalaje. En el caso del puerto de Cardiff, hay una planta de envasado en el astillero que puede empaquetar la arena higiénica para gatos. De este modo, la arena se distribuye por casi la mitad de Gran Bretaña. La especialización de un puerto puede situar a éste en una posición de ventaja competitiva.

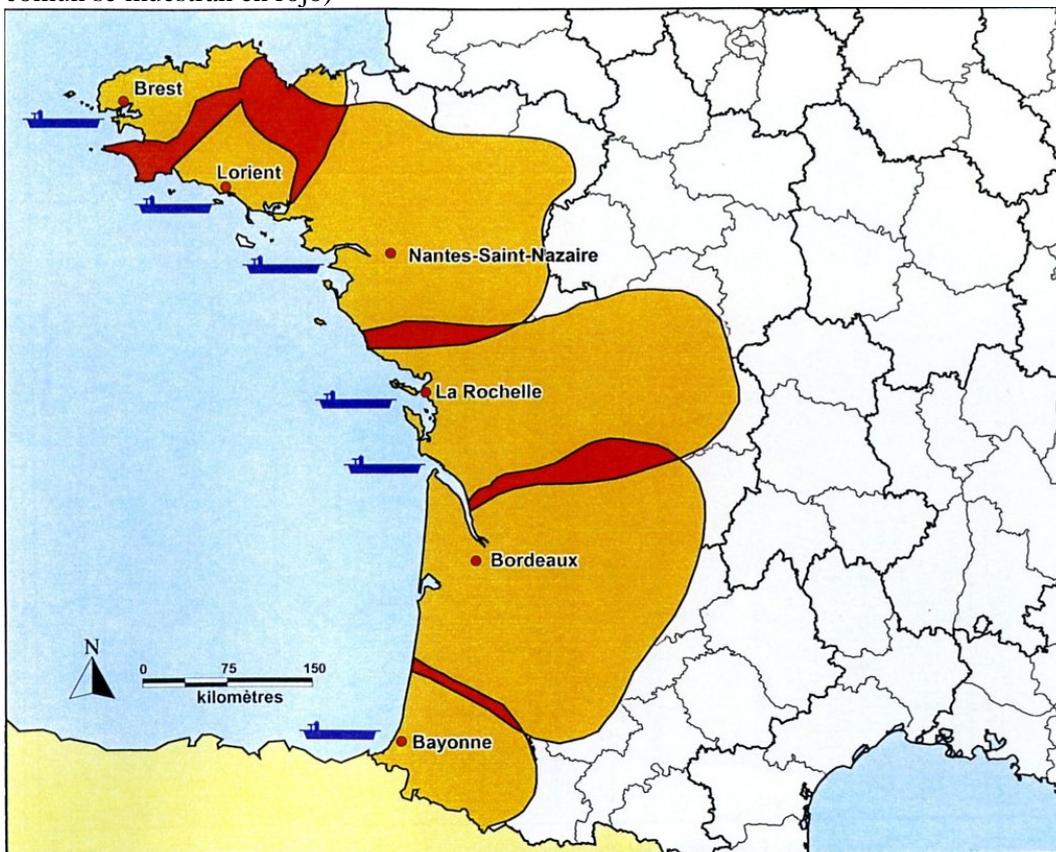
El puerto de Milford Haven es conocido en Europa como un puerto petrolero, y es el puerto más grande de Gales por tonelaje. La mayor parte de su tráfico es de petróleo, tanto crudo entrante como sus derivados tras su paso por las plantas de refino y que salen por mar, como tráfico de exportación. El tráfico de importación del extranjero relacionado con el petróleo en 2003 fue de 12,1 millones de toneladas, y el tráfico de exportación a otros países relacionado con este producto fue de 8,2 millones de toneladas. Los productos derivados del petróleo constituyen también la mayor parte del tráfico portuario doméstico, tanto de entrada como de salida, con 5,9 y 5,6 millones de toneladas respectivamente.

En cuanto al hinterland del puerto, puede decirse que es muy limitado para la mayor parte del tráfico de Milford Haven. La mayor parte del tráfico de petróleo es procesado en las refinerías situadas en un radio de un kilómetro del puerto y vuelve a salir por mar tras el proceso de refinado (obsérvese la escasa diferencia entre el tráfico de salida y el de entrada). Algunos de los productos de consumo doméstico, sobre todo el gas, salen de la refinería por tubería y existen servicios ferroviarios regulares desde el puerto (actualmente dos trenes al día) con combustible para aviación.

En el puerto de Burdeos, en cambio, el petróleo es principalmente un producto de importación. El 80% del tráfico destinado a la zona contigua llega a través del puerto. Existe además una zona más amplia, para cuyo abastecimiento el puerto de Burdeos compite con otros puertos, alcanzando el 50% del tráfico aproximadamente. Así mismo, hay otra zona interior, más alejada, a la que el puerto suministra menos del 10% de su tráfico.

El mercado del petróleo está sujeto a variaciones en la demanda de consumo (como temperaturas más frías) y variaciones en la demanda y la producción de las plantas de refinado. Además de existir competencia entre los puertos, también existe competencia entre las propias refinerías por la producción y el posterior suministro a los mercados de consumo. Así, por ejemplo, el puerto de Nantes St Nazaire compite con Dunkerque y sus refinerías para suministrar producto refinado al mercado de la región de París. Los costes portuarios son relativamente pequeños y es difícil que los puertos puedan influir sobre el mercado. Los problemas geográficos y de utilización del suelo, incluido el coste y la duración del trayecto para llegar al puerto, son los factores más importantes que afectan a la elección de puerto, junto con los hábitos establecidos.

Mapa 17: Hinterland de los puertos nacionales del Atlántico Occidental en la distribución de los productos derivados del petróleo que entran en Francia (las zonas de suministro común se muestran en rojo)



Fuente : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire (PANSN)

La idea de competir con otros puertos por el hinterland es muy importante. El mapa de arriba muestra las zonas de superposición de hinterland entre los puertos principales de Francia occidental a la hora de suministrar productos petrolíferos. Estas zonas están basadas en las importaciones al área regional más próxima. Consiste en un simple modelo regional, con una cierta superposición.

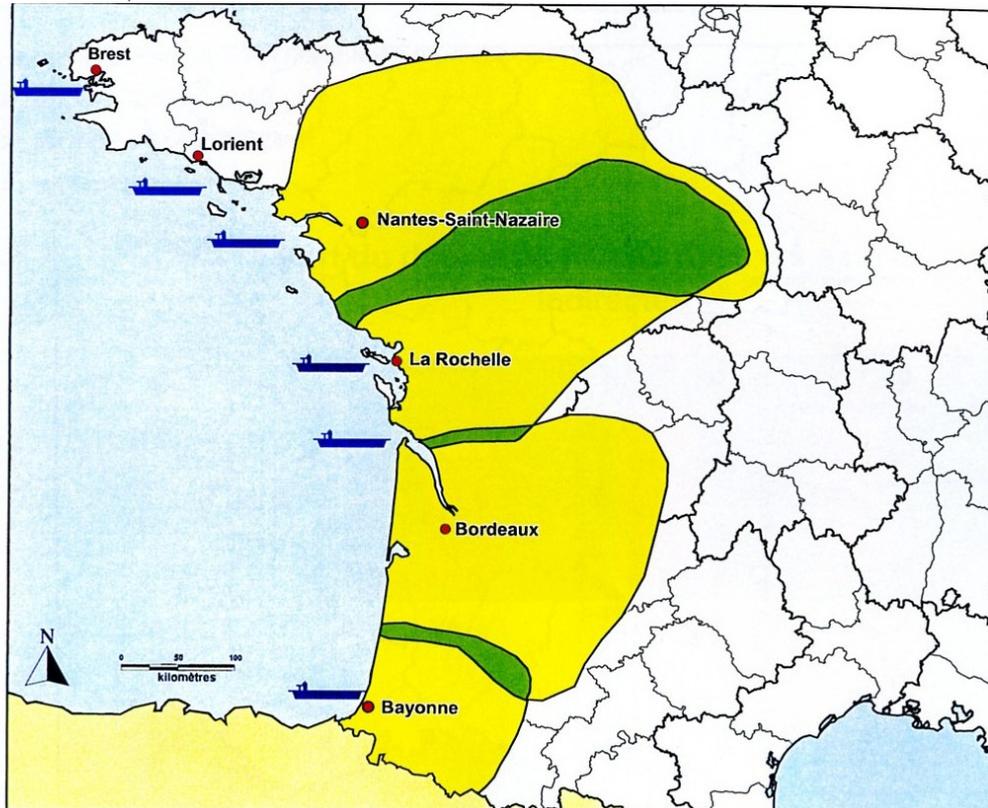
Lo anterior contrasta con la situación de los cereales que se muestra más abajo, en la que los productos de las zonas interiores llegan con frecuencia en tren al puerto para ser exportados. Se considera que los puertos pueden producir un impacto “suprarregional”, pero para este tipo de graneles, la atención se centra todavía sobre el puerto más cercano.

El puerto de Nantes St Nazaire ha observado que éste es un importante mercado de exportación, pero que varía de un año a otro en función de la cosecha. El mercado de cereales está sujeto además a la competencia internacional por la producción, y a la variación en los países de destino en cuanto a las exportaciones. Es un mercado muy competitivo y se suelen usar puertos diferentes para los distintos cereales. El de Nantes St Nazaire, por ejemplo, es el cuarto puerto francés para el trigo (por detrás de Rouen, La Rochelle-La Pallice y Dunkerque), pero el sexto para el maíz. Las instalaciones de almacenamiento que existen en el puerto son importantes, y las empresas de almacenamiento se convierten en agentes fundamentales, junto con los productores y los comerciantes, a la hora de determinar qué puerto se va a utilizar.

Respecto al puerto de Burdeos, el cereal es una exportación importante que procede de tres áreas: Aquitania, Midi-Pyrenées y Poitou-Charentes. Este puerto es el puerto líder europeo para el maíz. Las regiones más lejanas no disponen de suministros de cereal para la exportación. Existe una fuerte competencia entre Burdeos y los puertos próximos, así como con los puertos del mediterráneo. Además, también compite con el transporte por carretera, sobre todo para abastecer de piensos animales al mercado español en toda la región fronteriza.

De modo parecido, el puerto de Bayona es un punto de salida clave para el maíz del sur de las Landas, Pirineos Atlánticos, la parte occidental de Gers y los Altos Pirineos.

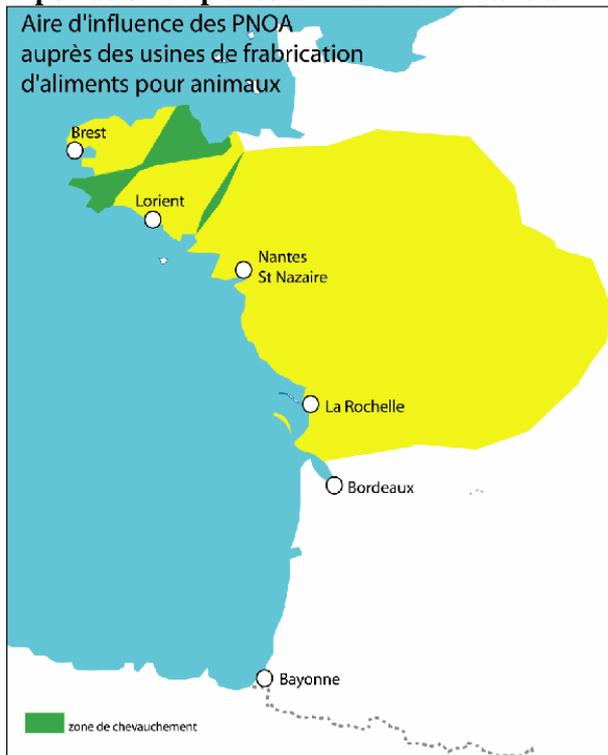
Mapa 18: Hinterland de los puertos nacionales del Atlántico occidental para la exportación de cereales desde Francia (las zonas de superposición abastecidas por dos puertos se muestran en verde)



Fuente : Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire (PANSN)

Para otro tipo de productos, el hinterland del puerto está estrechamente relacionado con el uso del suelo y la producción industrial en el área portuaria y la región. Los puertos a través de los que se producen los movimientos de estos productos de exportación son geográficamente cercanos y están especializados en su transporte. Por ejemplo, la producción de piensos animales se concentra en el noroeste de Francia. Los puertos que transportan estos productos para la exportación son los que están cerca geográficamente y especializados en los mismos.

Mapa : 19: Hinterland de los puertos nacionales del Atlántico occidental francés para la exportación de pienso animal desde Francia



Fuente : *Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire (PANSN)*

Esta variación de hinterland por producto puede observarse también en los ejemplos de Portugal, en los que también se puede apreciar la naturaleza internacional de los hinterlands.

El puerto de Leixões, cuya principal mercancía son los graneles líquidos, seguida de contenedores y graneles sólidos, tiene como hinterland la región de Portugal Norte. Existen planes para extender el hinterland a las regiones españolas de Galicia y Castilla-León (mediante el transbordo de contenedores y graneles sólidos, a través del desarrollo de la red de transporte terrestre en partenariat con Salamanca (Castilla León).

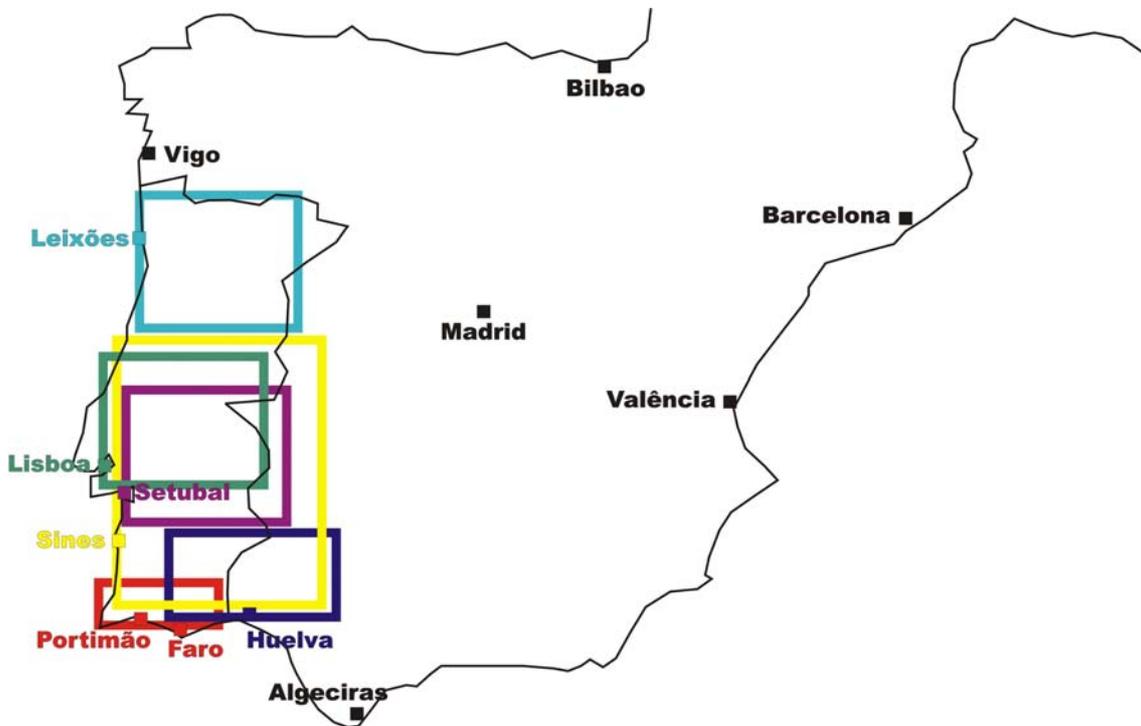
El puerto de Lisboa, cuya principal mercancía está constituida por graneles sólidos y contenedores, seguido de graneles líquidos, tiene como hinterland la región de Lisboa y Valle del Tajo.

El puerto de Setúbal, cuya mercancía principal está constituido por graneles sólidos y carga general, seguida de graneles líquidos, tiene como hinterland la región de Lisboa y el Valle del Tajo.

El puerto de Sines, cuya mercancía principal son los graneles sólidos y los graneles líquidos, tiene como hinterland la región de Lisboa y el Valle del Tajo, Alentejo y el Algarve. El puerto de Sines es un puerto de aguas profundas que cuenta con planes para extender su hinterland a todo Portugal y a las regiones de Extremadura y Madrid (especialmente para el transbordo de contenedores y graneles sólidos). Ello se pretende realizar mediante el desarrollo de una red de transporte terrestre, y la construcción de una nueva plataforma intermodal en Elvas, en la frontera entre Portugal y España.

En cuanto a los puertos del Algarve (Portimão y Faro), cuyas mercancías son la carga general, los graneles líquidos y los graneles sólidos, su hinterland se limita a la región del mismo Algarve. La región del Algarve también es parte del hinterland del vecino puerto español de Huelva.

Mapa 20: Los hinterland portuarios que se superponen en la costa atlántica de Portugal



En cuanto a ejemplos de puertos españoles, el puerto de Bilbao tiene un hinterland amplio, que se extiende prácticamente a todo el norte peninsular, abarcando la Comunidad Autónoma del País Vasco, Navarra, Castilla y León, La Rioja, Aragón, Madrid, Cantabria y Asturias. Se trata de una zona de influencia no exclusiva, en la que compite con otros puertos del Arco Atlántico y este de la Península. Para determinados productos y destinos, el hinterland del puerto es aún más amplio, extendiéndose a regiones que disponen de puertos de la importancia de Barcelona o Valencia.

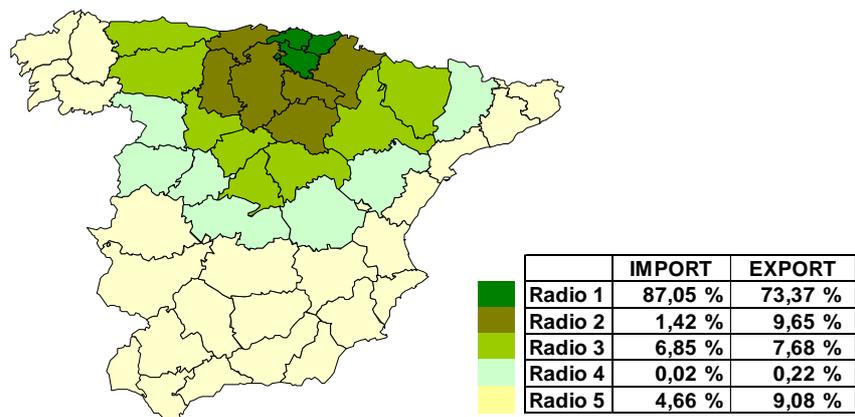
El núcleo fundamental del hinterland del puerto de Bilbao es la Comunidad Autónoma del País Vasco que representa el 87% de las importaciones y el 73% de la mercancía de exportación que transita por sus instalaciones y obedece a la elevada actividad económica y naturaleza eminentemente industrial de la región. Los productos principales son el petróleo y el gas que pivotan sobre las refinerías y planta de regasificación contiguas al puerto, y los productos siderúrgicos (la CAPV produce el 40% de la producción total de acero).

El hinterland ampliado a un radio de 400 kms de distancia añade al tráfico procedente del País Vasco unos 2 millones de toneladas de tráfico de mercancías en cada sentido. Entre los puntos de expedición y recepción de este tráfico se cuentan Madrid y los entornos industriales de Zaragoza y Valladolid. En esta zona el puerto de Bilbao compite con el puerto de Santander en la zona de Valladolid y con los puertos de Cataluña (Barcelona y Tarragona) para la zona de Aragón. Hay además 1 millón de toneladas de importaciones y 3 millones de toneladas de exportaciones generadas en el resto de España y que se expiden o reciben a través del puerto de Bilbao con la referencia fundamentalmente del Norte de Europa. Los productos industriales que

salen o entran del País Vasco utilizan también el puerto de Pasajes, especialmente productos siderúrgicos y máquina herramienta de o para Gipuzkoa. Los productos de exportación del puerto también proceden de Navarra, Madrid, Zaragoza y Valencia. Las importaciones se dirigen fundamentalmente al área más inmediata.

Mapa 21: Hinterland del Puerto de Bilbao

HINTERLAND DEL PUERTO DE BILBAO



Fuente: Agencia Tributaria 2003 – Elaboración UniportBilbao

Debe señalarse que el hinterland de un puerto puede variar con el tiempo. Ello puede ocurrir porque se transporten nuevos productos o porque para el mismo producto, se produzcan cambios en el mercado. Pueden producirse cambios a muy corto plazo. Los datos de La Rochelle, Burdeos y Bayona sobre exportaciones de cereales desde los puertos franceses indican que éstas pueden cambiar mucho de un año a otro como consecuencia de los cambios en la cosecha y las condiciones del mercado. También pueden darse cambios a medio o largo plazo en un hinterland. Los puertos del sur de Gales dependieron durante décadas del tráfico de carbón para su exportación al extranjero y a otras partes del Reino Unido. En la actualidad reciben cada vez más carbón importado desde Sudáfrica, Australia y Rusia para abastecer las centrales eléctricas de Gales e Inglaterra.

6.2. Conexiones de transporte entre puertos y hinterland y puertos secos de interior.

Para algunos productos, y en concreto los contenedores y los productos acabados, el hinterland del puerto puede quedar determinado por las conexiones de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, y el acceso a los “puertos secos” o terminales intermodales de interior. El acceso por carretera es especialmente importante dado el crecimiento de las operaciones de tipo radial con grandes centros de distribución regional que suministran varios productos a zonas muy amplias. Esto resulta especialmente importante en el sector de la venta al por menor, con centros de distribución regional y nacional muy grandes a los que la mercancía es transportada para su posterior traslado a los distintos establecimientos comerciales minoristas.

A los puertos del Arco Atlántico situados en el interior se accede generalmente por carretera (85% del tráfico en Francia), con un servicio ferroviario más limitado. Esta situación contrasta con la de algunos de los grandes puertos, como el de Róterdam, que hace uso de los ríos y vías navegables interiores para llegar a su hinterland.

En cuanto a los puertos de Burdeos y La Rochelle, la infraestructura vial y ferroviaria se considera fundamental para garantizar un cambio en el desarrollo económico de los puertos y el desarrollo de proyectos intermodales. Las mejoras en la RN 10 son esenciales para el desarrollo de la red de carreteras y la conexión a los puertos. En cuanto al ferrocarril, son necesarias vías adicionales para mercancías entre Burdeos y Tours. Quedarán liberadas sobre la línea convencional en el área de Bassens como consecuencia de la construcción de la línea de alta velocidad. La nueva línea también resolverá los problemas de cuellos de botellas en Burdeos y Poitiers.

Los accesos terrestres a los puertos de la costa francesa atlántica son especialmente importantes para permitir el desarrollo y extensión de sus hinterland. En cuanto a carreteras, la vía principal es la RCEA (Carretera Centro de Europa Atlántica) con 2 rutas: Saintes-Angoulême-Limoges y Nantes-Poitiers-Limoges, y desde la A89 Burdeos, Lyon y Ginebra. En cuanto al ferrocarril, las líneas principales convergen en la explanada de clasificación de Tours-Saint Pierre des Corps, que constituye un nudo estratégico para el flujo de mercancías Norte-Sur y Oeste-Este y su convergencia en los puertos. Esta plataforma está directamente conectada a otros nodos, y es el punto de convergencia de las líneas entre Burdeos-París, Nantes-Angers-Orléans y un ramal hacia Le Mans. Con este enfoque transversal del desarrollo ferroviario, es importante tener en cuenta los enlaces desde Burdeos y La Rochelle a Limoges, que pueden proporcionar rutas alternativas y complementarias.

Se prevé construir un puerto seco en Vierzon, en la francesa región Centro. Se considera que tiene potencial como centro de operaciones para abastecer diferentes hinterland interiores. Vierzon está situado en las líneas a Toulouse, uno de los ejes nacionales del transporte de mercancías identificado en el plan nacional de mercancías de la SNCF. Se han realizado mejoras en la infraestructura, como por ejemplo electrificar las vías férreas que dan servicio a la zona. Un centro de mercancías multimodal en el interior brindaría la oportunidad de dar servicio a un mercado interregional, no únicamente al mercado local de la región Centro. Existen opciones intermodales para establecer conexiones con la red de autopistas y con el transporte aéreo a través del aeropuerto de carga de Deols.

El puerto de Santander importa bobinas de papel desde Finlandia para la región de Madrid. Desde Santander existe un buen acceso por carretera y ferrocarril al puerto seco de la provincia de Madrid. En el puerto seco las bobinas de papel se combinan para su distribución a los distintos clientes en el área madrileña. Esto se facilitará con la apertura en 2007 de la autopista que unirá Santander y Madrid. Otras autopistas en proyecto podrían enlazar directamente Santander con Valencia, Zaragoza y Barcelona en el futuro. Este desarrollo de infraestructuras se considera clave para el futuro desarrollo del puerto.

Los puertos gallegos están bien conectados por autopista o autovía con el centro de España y el Norte de Portugal. Se encuentra en fase de construcción la autovía que conectará toda la cornisa cantábrica de la Península Ibérica y que proporcionará una ruta alternativa al resto de Europa.

Los puertos actuales cuentan con enlaces a las vías férreas que los unen con el centro peninsular y el norte de Portugal. Los nuevos puertos exteriores de Ferrol y A Coruña tienen previstos los correspondientes enlaces. Se encuentra en fase de mejora la línea férrea que recorre la fachada atlántica del litoral gallego y que permitirá la interconexión entre los puertos y una mayor interoperatividad. También están en fase de mejora los accesos ferroviarios al resto de España. La conexión con el norte de Portugal es bastante deficiente, y sería conveniente modernizar rápidamente toda esta infraestructura de redes de comunicación para proporcionar conexiones a la red y mejorar la competitividad de los puertos gallegos.

El puerto de Holyhead en el norte de Gales presta servicio al tráfico marítimo a y desde Irlanda. Se considera que este tráfico tiene un hinterland amplio, ya que los productos se distribuyen por toda Irlanda (cuando se importan) o por toda Gran Bretaña y partes de Europa (cuando se

exportan). La autopista A55 que atraviesa el norte de Gales une el puerto con la red de autopistas británica y recientemente ha sido reacondicionada para poder acoger el tráfico. Las líneas ferroviarias existen, pero únicamente se utilizan para los servicios de pasajeros. El transporte de mercancías es mayoritariamente Ro-Ro, y ya no quedan servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. A pesar de que existen conexiones por carretera entre Holyhead y la red de autopistas británica y los destinos en los Midlands y el noroeste, no alcanzan la categoría de autopista. Sin embargo, el tráfico entre Reino Unido e Irlanda a través de Holyhead es mucho mayor que a través de los puertos del suroeste de Gales Fishguard y Pembrok, que no disponen de enlaces por carretera de buen nivel hasta los mercados principales en el sureste y los Midlands de Inglaterra. Los tiempos de viaje desde el oeste de Gales a los mercados ingleses son largos, por lo que la infraestructura vial sitúa al puerto de Holyhead, en el norte de Gales, en una posición de ventaja competitiva sobre otros puertos galeses para este tráfico Ro-Ro.

A medida que un puerto se desarrolla, es importante que también se desarrolle la infraestructura de transportes que une el puerto con sus mercados. El puerto de Bilbao se ha ampliado de forma significativa durante los últimos diez años. Aunque la red de carreteras experimenta mejoras, es sobre todo necesario impulsar el ferrocarril y sus conexiones para asegurar un traslado más ágil y competitivo entre los centros de producción y el puerto, y entre el puerto y los centros de masificación y de distribución de mercancías.

Debe destacarse que la utilización del tren para el tráfico portuario está aumentando y en el 2004 se estimó que el 20% del tráfico de contenedores se transportaba por tren, la proporción más alta de todos los puertos españoles. Bilbao cuenta con enlaces ferroviarios directos a los principales centros de generación y masificación de mercancías, a los puertos secos de Azuqueca de Henares y el Centro Logístico Puerto Seco de Madrid. El puerto de Bilbao también participa en las sociedades promotoras del puerto seco de Villafría (Burgos) y de la Plataforma Logística de Zaragoza. El puerto está trabajando en el aumento de movimientos y frecuencias del tráfico ferroviario y la actual construcción de un nuevo acceso ferroviario al puerto a través del Túnel de Serantes constituirá un gran paso adelante. Ello permitirá disponer de una conexión ferroviaria exclusiva para el transporte de mercancías del puerto, evitando que los servicios de pasajeros y mercancías cohabiten en el tramo entre Barakaldo y Santurtzi. También hay un proyecto de "Variante sur ferroviaria" que permitirá enlazar con Burgos y la Meseta sin atravesar zonas urbanas. La construcción de un corredor transeuropeo para trenes a lo largo del Atlántico constituiría también un gran paso adelante en la expansión del tráfico y el hinterland del puerto de Bilbao.

No todos los puertos de la fachada atlántica estarán conectados a una autopista del mar, o a una autopista ferroviaria. Los puertos que sí dispongan de tales conexiones necesitarán ser adaptados para poder hacer frente al aumento de los flujos de camiones, remolques o contenedores. Se convertirán en nudos de comunicaciones cuyo potencial dependerá no sólo de las instalaciones portuarias sino también de la calidad y de la capacidad de sus servicios de transporte.

Por ejemplo, Nantes-Saint-Nazaire habrá de desarrollar su nodo ferroviario, especialmente para los tráficos transversales hacia Tours, Vierzon, Lyon/Dijon y destinos más alejados hacia el centro de Europa. Si estas iniciativas propuestas con visión de futuro hacia los países de Europa central y oriental no se materializan, el Arco Atlántico permanecerá alejado de esta importante área. Los puntos situados entre las autopistas del mar y ferroviarias pueden resultar penalizados si quedan marginados.

El desarrollo pasa por una captación de tráfico perteneciente a un hinterland más grande y continental, gracias al fortalecimiento de las conexiones laterales, que son principalmente ferroviarias. Estas conexiones tienen la ventaja, al menos en territorio francés, de ofrecer recorridos ferroviarios disponibles aun cuando sea necesario un cierto ensanchamiento de vías.

Dado el poder de las conexiones norte-sur en la región atlántica y de Rhone-Alpes, será necesario crear una red de recorridos transversales hacia los puertos atlánticos como elemento de descongestión de los puertos y de la red viaria de la región del Mar del Norte, de reducción de la contaminación y de desarrollo económico a lo largo de estas rutas transversales.

De los ejemplos mencionados cabe deducir que la infraestructura de transporte terrestre de buena calidad puede favorecer la posición competitiva de un puerto y ampliar eficazmente su hinterland. La tendencia hacia operaciones de tipo radial hace que resulte especialmente importante que un puerto goce de buen acceso por carretera a los mercados de consumo, bien directamente o bien a través de los centros de distribución.

6.3. El hinterland en una región ultraperiférica

Los puertos de las Islas Canarias tienen un hinterland que coincidiría con todo el territorio insular. Si aplicamos la noción más amplia de *foreland*, se debería incluir la costa noroccidental del continente africano e incluso algunos puertos de destinos europeos. Las Islas Canarias, por su localización geográfica, son un punto de tránsito entre Europa y África occidental. Las Islas Canarias se ven especialmente afectadas por una de las características de las regiones insulares lejanas: la doble insularidad. Su grado de dependencia del transporte marítimo, para su desarrollo económico y social, es mucho mayor que el de las regiones situadas en espacios con continuidad territorial, para las que el transporte por carretera constituye un modo fundamental.

Los puertos canarios tienen influencia sobre los siguientes mercados geográficos que constituyen diferentes partes de su hinterland :

- a) *El mercado insular.* en una región insular, los puertos deben utilizarse para traer las materias primas y/o los productos acabados con el fin de satisfacer la demanda de cada una de las islas.
- b) *El mercado de las islas alejadas.* Las islas más distantes pocas veces se benefician de servicios directos debido al tamaño pequeño del mercado y a la capacidad del puerto. Por este motivo las islas más lejanas deben hacer frente a los altos costes que se derivan de la “doble insularidad”, ya que todos los proveedores pasan por uno de los dos puertos principales: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.
- c) *El mercado de África Occidental.* además de abastecer el mercado nacional, los puertos actúan como enlace o base para exportar productos a varios países europeos y africanos. Estos puertos de destino se pueden considerar parte de su hinterland. Hay 27 líneas de transporte marítimo que salen de las Islas Canarias cada mes en dirección a África; 11 desde Gran Canaria y 6 desde Tenerife, y el resto desde puertos internacionales como Lisboa o Róterdam, que pasan por los puertos de las Islas Canarias.

Los productos salen del perímetro canario con destino a 45 ciudades en 25 países africanos, entre ellos Angola, Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chad, Congo, Costa de Marfil y Gabón. La lista se completa con Gambia, Ghana, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Guinea Ecuatorial, Liberia, Malí, Mauritania, Marruecos, Níger, Nigeria, República Central Africana, República Democrática de Congo, Senegal, Sierra Leona y Togo.

- d) *Los demás mercados.* las Islas Canarias dependen en gran medida de la importación de mercancías desde Europa, concretamente de alimentos y productos agrícolas.

Cargamentos en las Islas Canarias, por origen y destino.

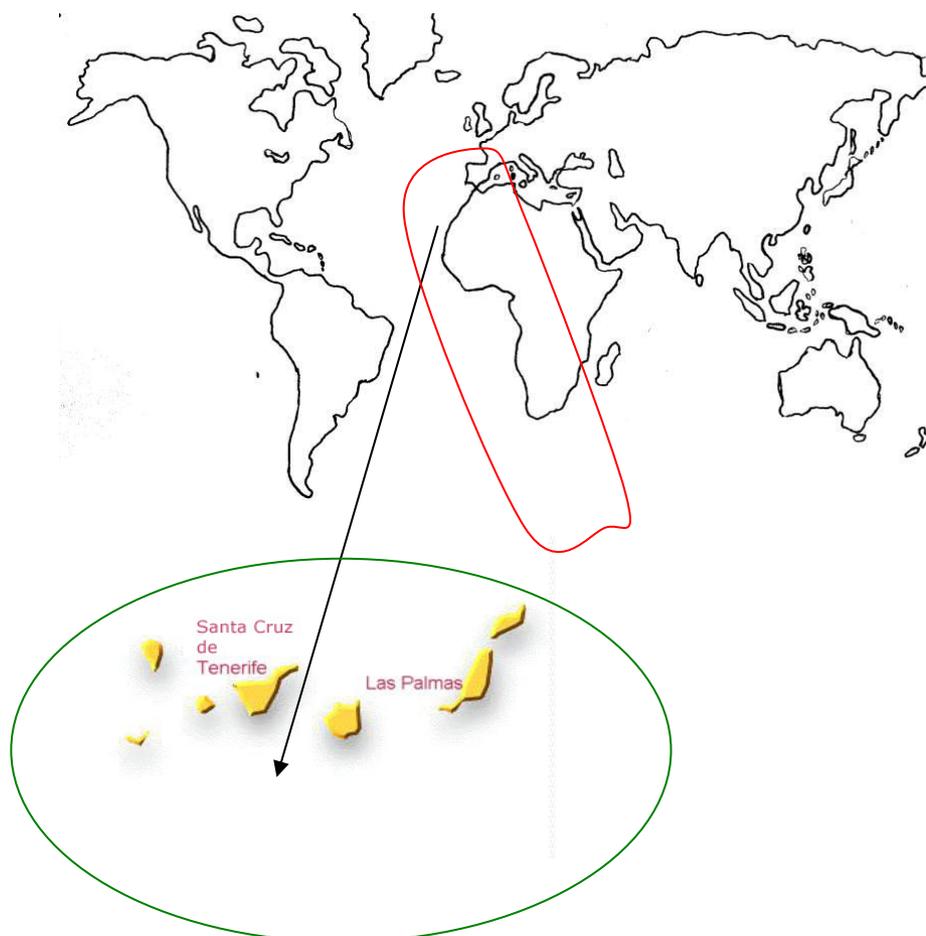
Porcentaje del cargamento total en el 2003

Origen/destino	España peninsular	África	América	Resto de Europa	Asia	Otros
Puerto de La Luz y Las Palmas	41,4	16,3	11,6	21,0	4,0	5,7
Puerto de Santa Cruz de Tenerife	56,2	22,4	7,5	8,9	1,5	3,5
Puerto de Puerto del Rosario	87,9	5,03	0,003	3,97	0,003	3,094
Puerto de Arrecife	94,3	0,002	0	5,6	0,001	0,007
Puerto de Salinetas	91,2	0	0	8,8	0	0
Total en los puertos de las Islas Canarias	54,3	17,4	8,3	13,6	2,4	4,0

Fuente: Autoridades Portuarias de Las Palmas y Tenerife.

La tabla de arriba muestra el papel fundamental de España peninsular y África en el hinterland de las Canarias, junto con el resto de Europa. Por tanto, los puertos canarios que tienen un hinterland pequeño en su área más próxima, cuentan en realidad con un gran hinterland global para los productos procedentes de los mismos.

El hinterland de las Islas Canarias



6.4. Efectos económicos y de empleo en el área portuaria y su hinterland.

La actividad comercial del área portuaria y directamente relacionada con el puerto puede tener un impacto sobre el número de puestos de trabajo existentes en un ámbito local. La naturaleza exacta de esta relación depende del tipo de puerto y de la normativa laboral local. Por ejemplo, en el Reino Unido, donde los puertos están privatizados, el aumento del tráfico a menudo se enfrenta con las plantillas existentes sin necesariamente crear nuevos puestos de trabajo.

Históricamente, los puertos han experimentado una expansión o retroceso en función de la actividad económica, y especialmente de la actividad industrial de su hinterland. En el caso de algunos puertos de Gales, concretamente Cardiff, Port Talbot y Swansea, las décadas de mayor tráfico portuario reflejan la actividad industrial asociada a las minas y las plantas siderúrgicas. Los grandes cambios estructurales en la industria pesada han provocado un descenso del tráfico en los puertos. No es el caso de Bilbao, donde la capacidad del puerto ha sido ampliada y registra actualmente cifras históricas de tráfico.

El número de personas que trabajan en los puertos se ha reducido considerablemente en los últimos 50 años. La contenedorización ha disminuido la necesidad de contar con estibadores y otros trabajadores para la manipulación de la carga. La inversión en equipos tales como grandes grúas de carga y descarga también ha afectado al número de trabajadores. Cada vez parece más probable que el impacto de los puertos sobre las oportunidades de empleo se produzca a través de las actividades de “valor añadido” llevadas a cabo en el área portuaria o relacionadas con el puerto. Por ejemplo, las instalaciones de almacenamiento y distribución requerirán cierta dotación de personal. En el puerto de Santander, España, se ha desarrollado en los últimos años un importante tráfico de coches. Además de la manipulación inmediata para la carga y descarga de los vehículos, se han creado otros puestos de trabajo por parte de las empresas dedicadas a la personalización de coches mediante la incorporación de radios, individualización de interiores o instalación de otros accesorios a los vehículos de importación.

En Reino Unido, desde la privatización portuaria a principios de los años ochenta, se han producido cambios importantes en los contratos de trabajo. Los contratos de trabajo flexibles permiten a los trabajadores desempeñar diferentes funciones, y en algunos casos trabajar en más de un puerto. Esa flexibilidad también significa que los nuevos tráficos pueden no tener un gran impacto sobre el número de empleados de un puerto. Es más probable que los nuevos tráficos sean atendidos en primera instancia mediante horas extra del personal existente, que mediante nuevas contrataciones. También existe la posibilidad de trasladar personal procedente de otras plazas. Los estibadores de Cardiff, por ejemplo, trabajan en otros puertos además de Cardiff. Las plantillas de los puertos del Reino Unido se mantienen generalmente a niveles lo más bajos posible para minimizar gastos. Es por ello que un incremento de personal puede no ser proporcional al aumento del tráfico.

La Unidad Galesa para la Investigación Económica (WERU) ha estudiado en 2004 el impacto económico de la actividad portuaria por encargo de ABP South Wales (un operador portuario del sector privado). ABP emplea directamente a 212 personas en el sur de Gales. Además de los empleos directos en los puertos de ABP en el sur de Gales, el estudio revela que los 335 arrendatarios comerciales de las propiedades de ABP proporcionan otros 7.550 puestos de trabajo a tiempo completo. Los empleos están relacionados en muchos casos con la actividad portuaria, como el embalaje y el almacenamiento, o la reparación de contenedores. El estudio asocia estos empleos a una producción bruta de 1.110 millones de libras esterlinas aproximadamente.

El informe señala que “por cada millón de libras generado por ABP se generan en la región otros 0,4 millones de output. . Además, cada millón de libras generado por ABP supone, directa

o indirectamente, casi 12 puestos de trabajo en la economía regional.” Teniendo en cuenta los efectos multiplicadores tanto de la actividad de ABP como de la de sus arrendatarios, el informe concluye que en Gales proporcionan soporte a la generación de un output bruto de más de 1.700 millones de libras y a más de 16.000 puestos de trabajo equivalentes a jornada completa. El informe afirma que “es imprescindible no pasar por alto el papel que juegan los puertos en el apoyo al desarrollo económico regional”. A diferencia de este estudio, las conversaciones mantenidas con los equipos de gestión portuaria en Gales han indicado que el nuevo tráfico portuario probablemente tenga escaso o ningún impacto sobre el empleo en el puerto. En muchos casos, los nuevos tráficos contribuirán a una mayor seguridad del empleo en lugar de a un aumento de los puestos de trabajo. Esto es particularmente cierto en los casos en que un nuevo servicio solamente puede entrara en puerto unas pocas horas a la semana.

Los trabajos de Pablo Coto Millán, Director del Departamento de Economía en la Universidad de Cantabria, España, sobre el puerto de Santander realizados en 1993, señalan que el 18-19% del PIB de la economía regional y el 11% del empleo se debe al puerto y a la actividad portuaria. El estudio de Coto Millán tiene en cuenta los empleos directos, los empleos indirectos (como trabajadores de la construcción), los proveedores y otros, a partir de los cuales calcula lo que denomina el empleo “inducido”, basado en el poder adquisitivo de los dos primeros grupos. Un nuevo estudio realizado en 1998 señalaba la reducción del 13% en el número de puestos de trabajo, pero la existencia de un “mayor valor añadido” dado la mayor productividad de los empleados. El estudio de Coto Millán de 1998 revelaba que el 24% del PIB regional y el 14-16% de su empleo dependían del puerto. Esto supone una contribución muy importante, no solamente en la zona más próxima al puerto, sino también en el hinterland y en la región económica más amplia.

La Autoridad Portuaria de Bilbao evaluó en 2002 el impacto económico del transporte de mercancías a través del puerto de Bilbao, cifrándolo en 419 millones de euros de PIB y el mantenimiento de 9.300 empleos directos en la Comunidad Autónoma Vasca y en 94 millones de euros de PIB y 3.150 puestos de trabajo en el resto de España.

SECCIÓN 7. MERCADOS POTENCIALES Y PROBLEMAS DE COMPETITIVIDAD

7.1. ¿Quién hace la elección modal?

En la mayoría de los casos, el usuario final no especifica el modo de transporte que se debe utilizar. Las decisiones acerca del transporte se toman atendiendo primeramente al precio y en segundo lugar a los tiempos de viaje necesarios (de un estudio de la UE sobre el papel de los integradores de transporte de mercancías). Para una organización que necesita que sus mercancías sean transportadas, el transportista por carretera puede representar con frecuencia una solución integrada. Dentro de Europa, el tráiler puede completar la totalidad del trayecto sin necesidad de transferir la carga. Las compañías logísticas pueden tener una visión más amplia, que puede implicar más de un modo, pero es interesante destacar que la mayoría de estas compañías han tenido su origen en empresas de transporte por carretera, o transporte marítimo de larga distancia, y no en el transporte de corta distancia o en el transporte ferroviario.

La Comisión Arco Atlántico, a través de su Grupo de Transportes, ha impulsado la realización en el marco de INTERREG IIB de un proyecto para la “Promoción del transporte marítimo de corta distancia en el Arco Atlántico” en el que participan varias regiones y puertos atlánticos. El estudio, que constituye el núcleo del proyecto, fue presentado en el mes de marzo de 2005, e incluye datos útiles recopilados en entrevistas realizadas con cargadores, transportistas por carretera, navieras y empresas logísticas. Las entrevistas con los cargadores muestran que consideran básica la calidad en el servicio, entendiendo por ésta la regularidad, frecuencia, fiabilidad, flexibilidad y disponibilidad...

En términos del precio, se observa que el transporte por carretera constituye la 'base' y los entrevistados no esperarían que los costes fueran más altos en el caso de que utilizaran una ruta marítima. También se observa su 'rechazo a los cambios y a adquirir nuevas experiencias'. Más adelante en el informe se indica (p39) que tendría que haber 'por lo menos una diferencia del 10% entre el transporte marítimo de corta distancia y el transporte por carretera [con el transporte marítimo más barato] para tomar en consideración el cambio.'

Entre los puntos débiles del transporte marítimo de corta distancia, el informe señala una serie de cuestiones relacionadas con el precio y las regulaciones, que comprenden las tasas portuarias, las aduanas, exigencias relacionadas con el ISPS y el IVA, y que no tienen, sin embargo, incidencia sobre el transporte por carretera. Entre los puntos débiles funcionales se mencionan la lentitud del trayecto marítimo, menor fiabilidad a causa de las circunstancias climatológicas, rigidez en la oferta y las dificultades de coordinación con el resto de servicios portuarios y el transporte por carretera.

En esta situación, puede resultar difícil animar a los cargadores y transportistas a utilizar el transporte marítimo de corta distancia. Su experiencia es que el transporte marítimo de corta distancia es menos cómodo y más caro. La resistencia de cargadores y transportistas podrá vencerse combinando servicios de buena calidad a un precio menor, por un lado, y por los efectos desincentivadores del transporte por carretera derivados del aumento de los niveles de congestión, la contaminación y los peajes, por otro lado.

La UE ha identificado la necesidad de desarrollar la idea de los integradores de transporte de mercancías como una solución integrada con conocimiento de todos los modos de transporte. A la hora de plantear este nuevo concepto, se ha constatado que para un flujo existente de tráfico se puede necesitar de 6 a 12 meses para hacer un cambio en el modo del transporte utilizado.

De ahí la idea de que cualquier nuevo servicio necesite por lo menos 3 años de operación para alcanzar un nivel estable de tráfico.

A la vista de la inercia y escepticismo existente entre quienes hacen la elección modal, resulta vital entrar en contacto directo con quienes tienen el poder de decisión y con sus asociaciones profesionales, a fin de cerciorarse de que la problemática es comprendida en toda su extensión.

7.2. Posibilidades del transporte marítimo para promover nuevo tráfico portuario

De la información compilada se desprende que, aunque algunos puertos están actualmente en fase de ampliación o de desarrollo de sus instalaciones, todos los puertos tienen actualmente capacidad para incrementar el tráfico.

A la hora de considerar cómo pueden desarrollar los puertos nuevas actividades, lo nuevo con frecuencia está relacionado con lo viejo. Un usuario actual del puerto necesita un nuevo destino, o un mayor volumen, o transporte para un nuevo producto. O una compañía cuya materia prima recibe por vía marítima puede considerar esa vía de distribución para su producto acabado (como el tráfico de acero de entrada y de salida de Cardiff, por ejemplo). El primer campo de desarrollo de nuevo negocio debería fundamentarse sobre los flujos existentes, para la clientela existente.

Muchos de los puertos del Arco Atlántico están considerando la posibilidad de ofrecer servicios RoRo, tanto para tráfico acompañado como no acompañado. Esto sucede con frecuencia sobre la base de un tráfico RoRo ya existente, pero quizás con un abanico diferente de destinos. Generalmente, el conocimiento de las instalaciones y de los flujos de tráfico de los otros puertos del Atlántico es limitado. Por ejemplo, el personal del puerto de Brest considera Milford Haven como un puerto petrolero más que un puerto Ro-Ro. Esta visión refleja de manera comprensible el tráfico actual más que el potencial de desarrollo. Dado que los nuevos flujos de tráfico dentro del Arco Atlántico unirán posiblemente puertos que no cuentan en la actualidad con ningún enlace, parece emerger la necesidad de una mejor comprensión del potencial de cada puerto.

El desarrollar nuevos servicios marítimos requiere identificar el tráfico potencial y los puertos, como también arrendar un buque o identificar un operador. Es un proceso complejo. En particular, pueden presentarse problemas para la obtención de buques como actualmente sucede en Europa; las embarcaciones apropiadas para los servicios Ro-Ro son escasas y si están disponibles, el alquiler es probablemente costoso. En estas circunstancias, se debería estudiar la posibilidad de construir nuevos buques diseñados para estos nuevos servicios.

Sin embargo, algunos de los puertos tienen ya experiencia en este tipo de evolución, bien a nivel de servicio comercial, o por medio del programa PACT, o del actual programa Marco Polo de financiación comunitaria que tiene por objeto apoyar la transferencia modal. Por ejemplo, Bayona inició un nuevo servicio para Southampton que se inició en 1999 / 2000 pero que se canceló. En la actualidad está trabajando sobre propuestas para un servicio Bayona– Liverpool. Como integrante del *Groupe des Ports de L'Arc Atlantique* (APAA), Brest ha sido uno de los puertos participantes en un programa PACT financiado por la UE para trabajar en nuevas líneas marítimas, principalmente contenedores o servicios RoRo. La experiencia de estos puertos puede ayudar a otros puertos en sus planes de desarrollo.

También existen posibilidades de desarrollo en el marco de la evolución del transporte ferroviario y del incremento de la capacidad de infraestructura. La construcción de la LGV SEA (Línea de Gran Velocidad del Sudeste Atlántico) en Francia liberará capacidad de las líneas tradicionales y aliviará cuellos de botella en la red ferroviaria. Ello permitirá desarrollar tráfico intermodal en la línea ferroviaria Nantes-La Rochelle – Burdeos en partenariat con los puertos.

El nuevo tráfico marítimo de corta distancia puede provenir de flujos que no tengan origen o término en la región del puerto. Los flujos de tráfico que actualmente atraviesan los Pirineos, o la Francia central, o el congestionado sureste del Reino Unido podrían utilizar una ruta marítima para evitar el área. Por ejemplo, el tráfico entre la España central y los Midlands del Reino Unido, podría tomar una ruta marítima. Ello supondría que la elección de la vía marítima estaría basada en una ‘elección negativa’ al fundamentarse en la voluntad de evitar una región y / o un modo de transporte, más que en una preferencia positiva por el transporte marítimo. Así, fueron realizados estudios basados en los puertos de Bilbao y de Bayona con la finalidad de transferir tráfico del eje de carretera sur-norte del Atlántico y conectar el noroeste de España al norte de Europa y a las Islas Británicas.

De hecho, ésta es una de las motivaciones principales para promover el transporte marítimo de corta distancia en el Espacio Atlántico.

El corredor atlántico de los Pirineos y las áreas vecinas de Aquitania y del País Vasco constituyen uno de los puntos de estrangulamiento más serios del tráfico intracomunitario de mercancías por carretera. Diariamente más de 7.500 camiones entran en la Península Ibérica después de cruzar los Pirineos vía el paso de Irún-Hendaya. Esto provoca el colapso de la red viaria del País Vasco, Aquitania y Poitou-Charentes, así como problemas muy graves de contaminación y de siniestralidad en la carretera. Este tráfico no cesará de aumentar; se estima una tasa de incremento anual cercana al 10%, que para el año 2010 habrá duplicado los niveles de tráfico actuales. Ante esta perspectiva resulta aún más imperioso que este tráfico se transfiera a otros modos de transporte. En este contexto, el propio Libro Blanco del transporte de la UE reconoce el potencial del transporte marítimo de corta distancia para reducir la congestión en los Pirineos, y la inclusión de los servicios marítimos dentro de la Redes Transeuropeas de transporte, como la futura autopista del mar del Atlántico.

Las posibilidades ofrecidas por el transporte marítimo son importantes debido a los retrasos que han tenido lugar en el desarrollo del corredor ferroviario atlántico. Esta alternativa ferroviaria es indispensable si se quieren unir los puertos del arco atlántico con Europa. A este fin, la construcción de la LGV SEA (Línea de Gran Velocidad del Sudeste Atlántico) aumentará la capacidad y evitará los cuellos de botella. En la situación actual, se puede admitir nuevo tráfico en este eje. Por ejemplo, la capacidad disponible en la ruta de Nantes-La Rochelle – Burdeos podría complementar el desarrollo de estos puertos con el desarrollo de tráfico intermodal.

Aunque no implique tráfico de mercancías, es interesante señalar que muchos puertos están procurando su expansión dentro del mercado de cruceros, que pueda generar ingresos al puerto, y es particularmente interesante por el gasto de los pasajeros en el área local.

El desarrollo de los servicios marítimos *feeder* dentro de Europa progresa lentamente, mientras que resulta difícil establecer transporte marítimo de corta distancia sin un elemento intercontinental. El tráfico marítimo está ganando terreno mientras que el tráfico que utiliza un único modo de transporte, bien la carretera, bien el ferrocarril, se enfrenta a dificultades.

7.3. Análisis resumido de las nuevas oportunidades del transporte marítimo de corta distancia

Tipos de nuevo tráfico potencial de corta distancia
Clientela existente
Destinos existentes
Nuevos clientes del hinterland
Nuevos clientes para nuevos destinos
A partir de tráfico no originado/destinado en/al hinterland
Otro tráfico no originado/destinado en/al hinterland

7.4. Oportunidades de transporte no marítimo

Las diferentes estructuras de propiedad y de misión de los puertos implican diferencias de enfoque a la hora de abordar oportunidades de naturaleza no marítima. Muchos puertos han apoyado el desarrollo de actividades ‘relacionadas con lo marítimo’ en el área del puerto y sus inmediaciones, aunque otros se han abierto incluso a la provisión de oficinas y viviendas, lo que no tiene relación con el puerto.

El desarrollo de centros logísticos y centros intermodales puede ser visto como una ayuda para atraer negocios marítimos al puerto. Por ejemplo, La Rochelle tiene un centro logístico y buenas conexiones ferroviarias y esto parece haber jugado un papel importante en la conformación del tráfico de los derivados del papel que prosigue hasta la región de Rhone-Alps. En el caso de Brest, ha habido una inversión muy importante en las instalaciones logísticas, pero esto en sí mismo no ha significado un aumento de tráfico.

Los centros de logística y de distribución dependen de los clientes que los utilizan. Algunos funcionan con distintos usuarios, pero otros, sobre todo los utilizados por los principales supermercados y cadenas minoristas, son específicos de un operador. Esto puede dar lugar a que las decisiones que toma un minorista en el plano nacional o europeo pueden tener un importante impacto en la viabilidad de un puerto.

Las actividades marítimas relacionadas pueden ayudar a conservar el tráfico, así como también a proveer de ingresos adicionales para el puerto y el empleo local. Las actividades típicas pueden incluir la construcción y reparación de buques, la reparación de contenedores, las instalaciones de mantenimiento para camiones, almacenaje y depósito, empaquetado y centros de distribución. Está poco claro el grado en que cada puerto promueve el desarrollo de sus terrenos para actividades económicas relacionadas.

Muchos puertos consideran muy importantes estas actividades "de valor añadido" para la salud económica del puerto. Las actividades de valor añadido, como una planta de envasado, pueden ampliar el número de puestos de trabajo y el impacto económico del puerto. Entre los ejemplos cabe citar una planta para envasar arena higiénica para gatos en Cardiff y para añadir accesorios y personalizar coches nuevos de importación en Santander.

Algunos puertos han dado pasos para expandir sus instalaciones de recreo con la creación de puertos deportivos, aunque en función de la geografía, ello puede ser incompatible con otros proyectos empresariales. El desarrollo de los puertos deportivos puede reforzar el valor turístico de un puerto y, de este modo, ayudar a desarrollar otros negocios turísticos tales como comercios, hoteles y restaurantes. Ello puede ser una opción cuando el desarrollo de nuevas instalaciones para mercancías conlleva el desplazamiento de parte de la actividad portuaria fuera

de una ubicación en el centro urbano de una ciudad, como se ha podido ver por ejemplo en Swansea. A medida que las ciudades y centros urbanos experimentan la presión para desarrollar las llamadas ‘áreas verdes’, pueden generarse oportunidades para que los puertos desarrollen, o vendan sus terrenos ‘no operacionales’ para usos no relacionados con la actividad marítima.

7.5. Competencia con la carretera

El transporte por carretera tiene la gran ventaja de poder completar la integridad del trayecto con el mismo camión y, posiblemente, con el mismo conductor. No hay necesidad de realizar transbordos. Los cambios para permitir camiones mayores, y las opciones para unidades más largas con trailers, significa que se pueden transportar cargas mayores con un solo conductor. Existen, sin embargo tendencias en contra del transporte por carretera.

La congestión está comenzando a tener un impacto sobre el tiempo del viaje y su fiabilidad. Esto se produce en un momento en que el negocio de la logística y la atención sobre el “justo a tiempo” hacen de la fiabilidad un elemento aun más importante si cabe. El aumento de la regulación en materia de seguridad y las horas de conducción pueden hacer más costoso el transporte por carretera que lo que ha sido, aunque existen preocupaciones importantes acerca del cumplimiento de estas regulaciones. Es significativo observar que el incumplimiento de las regulaciones puede beneficiar tanto al conductor, quien permanece fuera de su entorno por menos tiempo, y a la compañía de transporte, que puede tener el camión disponible más rápidamente.

El tránsito de camiones está prohibido en algunos caminos o áreas en ciertos momentos del día o de la semana. Francia ha tenido durante mucho tiempo prohibiciones de fin de semana para los camiones. Muchas áreas del centro de las ciudades están ahora limitando las horas en las que se permite a los camiones de cierto tamaño hacer entregas. Como parte de la filosofía de sus empresas, hay clientes finales que buscan fórmulas más respetuosas con el medio ambiente para transportar sus mercancías. Por ejemplo, IKEA ha desarrollado su propio negocio de logística y está intentando trasladar flujos regulares por ferrocarril para adecuarse a su posicionamiento de respeto con el medio ambiente en el mercado.

La simplicidad del transporte por carretera es, sin embargo, difícil de combatir, pues la mayoría de los viajes de mercancías comenzarán y finalizarán con un segmento por carretera. Esto ha incitado a la UE a desarrollar el concepto de integrador de transporte de mercancías, pero la idea parece estar aún en sus inicios.

La tarificación puede a su debido tiempo jugar un papel mucho mayor en la elección modal. El transporte por carretera es actualmente a menudo la opción más barata para un viaje dentro de Europa. Este estado de cosas puede dejar de serlo en la medida que la recientemente planteada tarificación de la carretera comienza a tener eco. Se debe destacar sin embargo que muchos esquemas de tarificación han sido planteados para combatir la congestión, pero no para estimular el cambio modal. El cambio modal puede requerir alguna fórmula de pago positivo o bonificación añadida a la no sujeción al pago de las exacciones viarias. El informe final de la UE acerca de los integradores de transporte de mercancía planteó a nivel de orientación política la propuesta de que se debiera de ofrecer al tráfico intermodal algún tipo de exención sobre las exacciones viarias en la parte final o inicial del trayecto, quizás con un cierto número de “kilómetros gratis” en el marco de un sistema de “eco puntos”.

Al considerar la competencia con la carretera, debe señalarse que, aunque existe la aspiración de llevar tráfico al transporte marítimo de corta distancia, el elemento de la carretera es a menudo una parte clave de un trayecto intermodal. Incluso si los transportistas por carretera no aceptan una carga para la totalidad del recorrido, es necesario que exista una cooperación efectiva y

colaboración entre los puertos y los transportistas locales por carretera para poder ofrecer servicios puerta a puerta.

La intermodalidad en el transporte de mercancías debería también considerarse como una manera de ensamblar los diferentes medios de transportar mercancías con la meta de reducir el problema al que ahora nos enfrentamos; es decir, la insostenibilidad del transporte por carretera en Europa y la transferencia de mercancía a otras formas de transporte; por mar, fluvial, por ferrocarril o por aire, y no simplemente como una solución a la competitividad que existe entre los diferentes medios de transporte comercial.

La regulación y los impuestos pueden limitar las ventajas del transporte por carretera sobre largas distancias. Para el tráfico local, donde el flujo no puede ser transferido, es a menudo necesario mejorar la red de carreteras, pero ello debe de hacerse en adición a las conexiones ferroviarias a las plataformas multimodales.

7.6. Calidad y fiabilidad

La imagen de los servicios intermodales no es siempre una imagen de excelente calidad y fiabilidad. La falta de sistemas de información comunes entre los distintos modos puede hacer que resulte difícil el rastreo de la carga. El intercambio entre los modos puede añadir no sólo tiempo, sino también una fuente de desconfianza dentro del proceso.

Ha habido severas críticas a la fiabilidad del transporte ferroviario, con una serie de usuarios intermodales empleándose a fondo por lograr los niveles de calidad necesarios. Los problemas de fiabilidad del servicio ferroviario se agravan a causa de las fronteras internacionales, porque con frecuencia conllevan un cambio del personal del servicio. Los servicios ferroviarios para transportar automóviles BMW entre Alemania y España registraron retrasos el 48 % de las veces. Esto contrasta con la alta fiabilidad del tráfico de vehículos por mar entre St Nazaire y Vigo.

El transporte marítimo de corta distancia no parece tener la misma pobre imagen respecto de la fiabilidad, pero las cuestiones relacionadas con la frecuencia del servicio, y la manipulación en el puerto pueden tener un impacto sobre la fiabilidad. La UE está dando pasos para liberalizar los servicios portuarios, lo que se espera que conduzca a una mayor flexibilidad y fiabilidad del servicio. Es significativo que puertos como Cardiff y La Rochelle se anuncien a sí mismos como puertos que ofrecen servicios en punto.

Las instalaciones intermodales necesitan estar bien diseñadas y tener el equipo y la capacidad adecuada si se quiere realizar de manera eficiente el cambio modal.

7.7. Marketing y desarrollo comercial

Se ha visto anteriormente que el mercado para el tráfico marítimo intermodal de corta distancia es difuso y difícil de analizar.

Se puede contemplar a las agrupaciones profesionales de puertos tales como el Grupo de Puertos del Arco Atlántico (APAA) como iniciativas que reportan beneficios. La UE ha contribuido a finales de la década de los 90 al establecimiento de una serie de oficinas nacionales para promover el transporte marítimo de corta distancia, incluida una en Francia.

Sobre una base de actuación unilateral por país, puede que las opciones sean muy limitadas. Es interesante observar que Milford Haven emplea a un especialista en marketing en Francia para promover y para desarrollar su negocio. Puede resultar necesario mirar a través del conjunto del Arco Atlántico para encontrar las oportunidades de negocio que permitirán generar beneficios. Puede que esto sea difícil dada la competencia potencial entre algunos puertos del grupo y las diversas estructuras de propiedad y temores por compartir los conocimientos del mercado.

Sin embargo, a un nivel de compartir la información fáctica sobre las instalaciones y flujos de tráfico, e informaciones de contacto, puede ser posible facilitar nuevos negocios. Es interesante observar que pocas de las páginas Web de los puertos del Arco Atlántico ofrecen información sobre, o enlaces de, otros puertos del Arco Atlántico. Al describir sus propias instalaciones, cada uno de los puertos adopta un enfoque diferente. (A menos que ya exista) podría ser una ventaja disponer de un documento común (en soporte papel y electrónico) que ofrezca una cierta información estándar sobre cada uno de los puertos del Arco Atlántico, para su utilización por cualquiera de los mismos que pretenda desarrollar nuevo tráfico entre ellos. Por ejemplo, Bayona está buscando desarrollar un servicio con Liverpool, dependiendo del potencial del mercado. Una opción diferente a la de Liverpool podría muy bien resultar ser el mejor destino en el Reino Unido. La Agencia de Desarrollo de Gales, (ahora parte del Gobierno de la Asamblea Galesa) por ejemplo, parece haber limitado la entrega de material informativo sobre los puertos galeses puesto que así anima a las empresas a invertir o ampliar en el País de Gales.

También puede haber algunas diferencias lingüísticas y culturales que limiten el potencial de un esfuerzo conjunto de marketing. Es interesante observar que los puertos españoles, normalmente, ofrecen su información en, por lo menos, otra lengua. Los puertos franceses y galeses parecen menos inclinados a hacerlo.

SECCIÓN 8. FUERZAS Y DEBILIDADES

Análisis DAFO de los puertos del Arco Atlántico.

8.1 Puertos y servicios de transporte marítimo de corta distancia

8.2 Instalaciones Intermodales e infraestructura de conexión

Téngase en cuenta que se trata de un análisis general para el Arco Atlántico en su conjunto. Las cuestiones identificadas no son aplicables a todas las regiones.

8.1. Análisis DAFO para los puertos y los servicios marítimos de corta distancia

Fortalezas	Debilidades
<p>Capacidad de atraque actualmente disponible</p> <p>Instalaciones portuarias generalmente buenas</p> <p>Algunos puertos han realizado inversiones importantes para mejorar las instalaciones.</p> <p>Algunos puertos operan 24/7</p> <p>Mejoras en la provisión de la información</p> <p>Los puertos desarrollan sistemas de calidad (por ejemplo Santander).</p> <p>Puertos cercanos a la actual clientela.</p> <p>Valor añadido de las actividades relacionadas: reparaciones de buques, almacenaje y distribución.</p> <p>Algunos grupos de coordinación para investigar nuevos servicios.</p> <p>Algunas buenas práctica en materia de comercialización – Bilbao / Milford Haven?</p>	<p>Complejidad del lanzamiento de nuevos servicios</p> <p>Los costes de los servicios portuarios pueden ser altos.</p> <p>La tasación portuaria puede no animar nuevo tráfico.</p> <p>Necesidad de equilibrar el tráfico para los trayectos de entrada y de salida.</p> <p>Algunos puertos están alejados del mercado</p> <p>Bajo nivel de conocimiento sobre el tráfico de los otros puertos y de sus instalaciones.</p> <p>Algunos puertos están situados en los centros de la ciudad, lo que limita el desarrollo.</p> <p>Baja frecuencia de servicios entre los puertos del Arco Atlántico.</p> <p>Mercado difuso.</p> <p>Carencia de coordinación de la comercialización.</p> <p>Mezcla de socios privados y públicos</p> <p>Algunos sistemas de información son todavía débiles.</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>Subvenciones disponibles del programa Marco Polo.</p> <p>Concepto de las autopistas del mar.</p> <p>Liberalización de los servicios portuarios.</p> <p>Conformación de alianzas con empresas de logística (por ejemplo Bilbao)</p> <p>Mejora de la coordinación de la comercialización.</p> <p>A nivel general, el mercado está creciendo.</p> <p>Congestión futura en los mayores puertos de contenedores.</p> <p>Mayor uso de servicios de <i>feeder</i> en los puertos <i>hub</i>.</p> <p>Transbordo de contenedores y otras mercancías a buques de menor tamaño para la prosecución del transporte por mar.</p>	<p>Competencia entre puertos.</p> <p>Los nuevos servicios necesitan de 3 a 5 años para llegar a ser viables.</p> <p>Impacto de la liberalización de los servicios portuarios en el personal y en la seguridad</p> <p>Disponibilidad de buques</p> <p>Enfoque local y nacional en lugar de enfoque a nivel del Arco Atlántico respecto de la inversión y desarrollo de negocio.</p> <p>La focalización sobre el arco Mediterráneo puede excluir la consideración del arco Atlántico.</p>

8.2. Análisis DAFO de las instalaciones intermodales y de las infraestructuras de conexión

Fortalezas	Debilidades
<p>Conexión de ferrocarril a la mayoría de los puertos</p> <p>Desarrollo de terminales multimodales</p> <p>Las terminales Intermodales en los puertos funcionan satisfactoriamente, por ejemplo La Rochelle.</p> <p>El marítimo y el ferroviario son vistos como modos de transporte seguros.</p> <p>Algunas buenas prácticas en materia de logística con servicios intermodales, por ejemplo la distribución de componentes/de nuevos automóviles dentro de Europa</p>	<p>El precio domina la elección modal</p> <p>Las terminales intermodales pueden no estar cerca de los puertos (por ejemplo Burdeos, Cardiff).</p> <p>Instalaciones de ferrocarril no adecuadas – longitud de las vías, electrificación.</p> <p>Baja fiabilidad (internacional) del ferrocarril.</p> <p>Problemas de trocha de carga para contenedores de 2,9 m</p> <p>Puntos de estrangulamiento en la red ferroviaria</p> <p>Los servicios de pasajeros disponen de preferencia en los servicios ferroviarios(pocas vías dedicadas a mercancías)</p> <p>Ferrocarriles de mercancías limitados en los fines de semana</p> <p>El ferrocarril no puede hacer el 'último kilómetro'</p> <p>Complejidad de la tarificación del transporte ferroviario</p> <p>Bajo nivel de la interoperabilidad del ferrocarril</p> <p>El trayecto por carretera accede a cualquier destino.</p> <p>Carretera eficiente para carga simple.</p> <p>Problema de ancho de vía en España.</p> <p>Mezcla de socios privados y públicos</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>Voluntad política para reducir el transporte de mercancías por carretera</p> <p>Congestión de las carreteras</p> <p>Iniciativas de tarificación de la carretera</p> <p>Concepto de integrador de transporte de mercancías</p> <p>Los consumidores son cada vez más conscientes de las cuestiones ambientales.</p> <p>Las empresas desean parecer respetuosas con el medio ambiente</p> <p>Mejoras en el rastreo de la información</p> <p>Nuevos operadores ferroviarios de mercancías</p> <p>Tráfico de mercancías peligrosas fuera de la carretera</p> <p>El mercado desea evitar la congestión de la carretera / tramos montañosos.</p> <p>Más subcontratación de transporte/logística</p>	<p>Las principales compañías de logística dirigen la elección modal.</p> <p>Las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril están bajo la presión comercial del mercado.</p> <p>Incumplimiento por parte de la industria del transporte por carretera de las existentes y nuevas regulaciones.</p> <p>El transporte combinado de corta distancia anima al tráfico a permanecer en las carreteras, por ejemplo los servicios de enlace regulares de mercancías de Eurotúnel.</p> <p>Contenerización en crecimiento.</p>

PARTE IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Introducción

Los puertos del Arco Atlántico cuentan en la actualidad con un gran potencial de desarrollo. Por varios motivos. En primer lugar, el tráfico internacional de mercancías se encuentra en una fase de rápido incremento como consecuencia de la constante globalización de las actividades de producción y consumo, y el transporte marítimo es de vital importancia. En segundo lugar, hay que referirse a la congestión que comienzan a mostrar los puertos de otras zonas europeas. En tercer lugar, existe la opinión, ampliamente compartida, de que es necesario potenciar los medios de transporte marítimo y ferroviario, más sostenibles que el recurso al transporte por carretera. Los costes medioambientales del transporte por carretera en Europa, de creciente utilización, ponen en entredicho los compromisos del protocolo de Kyoto, genera congestión y puede poner en peligro la seguridad. De ahí la necesidad de contar con un apoyo público, privado, económico y social mucho más decidido al transporte marítimo combinado con el ferroviario.

La estrategia de potenciación del transporte marítimo de corta y larga distancia (transcontinental) es una gran oportunidad para los puertos del Arco Atlántico y sus *hinterlands*. Maximizar las ventajas de esta estrategia exige llevar a cabo esfuerzos adicionales en los distintos niveles –regional, estatal y comunitario– encaminados no solamente a mejorar y a aprovechar la capacidad y los servicios de los puertos, sino también a promover los *hinterlands*. La conexión de los puertos a redes terrestres intermodales aptas (ferroviarias y de carreteras) constituye también una de las claves de la competitividad del transporte marítimo, cuya realización debe ser evaluada mediante un análisis coste/beneficio. El progresivo aumento en el tamaño de los buques, los contenedores y el volumen de las cargas transportadas, la relevancia creciente de los servicios y plataformas logísticas, la exigencia de una mayor agilidad en los intercambiadores entre modos de transporte, y la necesidad de una mejor integración en las redes nacionales e internacionales de transporte ferroviario y viario plantean serios desafíos a los puertos del Arco Atlántico y sus *hinterlands*.

En todo caso, la RTA entiende que en esta estrategia es muy importante la cooperación horizontal entre los puertos y regiones del Arco Atlántico. Porque el éxito de cada región está vinculado, en mayor o menor grado, al éxito del conjunto del Arco Atlántico como espacio económico. Además, en un contexto en que el tamaño de los puertos en general es cada vez más importante, hay que garantizar las sinergias entre puertos como los nuestros, medianos y pequeños según los estándares internacionales. Para que nuestras regiones participen en un desarrollo policéntrico de Europa y compensar el carácter geográficamente periférico y ultraperiférico de nuestras regiones, acentuado por la ampliación de la UE hacia el este, es fundamental potenciar nuestros puertos y sus conexiones.

Las cifras actuales de volumen de transporte en los puertos del Arco Atlántico se sitúan claramente por debajo del nivel que les correspondería como puerta natural de entrada a Europa del tráfico de larga distancia y nodos básicos de las redes de transporte intracomunitario. El Arco Atlántico cubre una amplísima franja costera. Sin duda, la pertenencia al mismo de las Islas Canarias es muy importante, sobre todo si somos capaces de consolidar una fuerte red cooperativa entre los puertos del Arco Atlántico, porque la ubicación de las Islas Canarias extendería potencialmente la red europea hacia África y América Central y del Sur.

A continuación, concretamos estas conclusiones en un conjunto de recomendaciones que, a juicio de la RTA, deben ser tenidas en cuenta por todos los agentes económicos, sociales, públicos y privados con competencias al respecto.

Las recomendaciones se dividen en cuatro áreas principales:

Medidas para reequilibrar el uso de los modos de transporte,
Infraestructura portuaria y centros de logística,
Financiación, y
Mercados, Cooperación y Promoción

SECCIÓN 9. MEDIDAS PARA REEQUILIBRAR EL USO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

El transporte marítimo y ferroviario mantiene relaciones tanto de competencia como de cooperación con el transporte viario de mercancías. Competencia cuando el transporte viario se convierte en un servicio de “puerta a puerta”, a larga distancia y sin intercambio modal. Cooperación cuando el propio transporte viario se integra en la cadena intermodal con el resto de los medios de transporte. El precio del transporte es un factor clave en la determinación de la elección modal.

9.1. Medidas para controlar el crecimiento del transporte por carretera

La RTA considera que en la actualidad el transporte viario es claramente preferido por los operadores de transporte. Esto hace que, con frecuencia, los gobiernos respalden este modo de transporte, que continúa creciendo aun cuando la Unión Europea ha declarado su voluntad de apostar por un reequilibrio entre los diferentes modos de transporte. Actualmente, el transporte marítimo y el ferroviario no compiten en igualdad de condiciones con el transporte viario. La RTA considera que la tasa de crecimiento del transporte de mercancías por carretera debe reducirse mediante el despliegue de estrategias complementarias por parte de los gobiernos nacionales y de la UE:

- **Cuando existan alternativas, repercutir una mayor proporción de los costes reales del transporte por carretera a sus usuarios.** Estos costes reales incluyen los costes medioambientales y el desgaste de la red viaria. Los recursos así generados podrían contribuir a financiar modos alternativos mediante diferentes instrumentos: los peajes ya existentes y/o los gravámenes por el uso de las infraestructuras (“euroviñeta”), que se aplicarían únicamente a los transportes de largas distancias.

Las nuevas directrices sobre tarificación de infraestructuras adoptadas por el Parlamento Europeo el 15 de diciembre de 2005 hacen que la puesta en práctica de la Euroviñeta sea posible si los Estados miembros deciden así hacerlo. Este nuevo marco supone un paso importante hacia un sistema de tarificación más equitativo y permitirá a los estados miembros invertir en modos de transporte alternativos.

La introducción de los sistemas de tarificación en carretera debe ser evaluada en cada caso, sobre todo en las regiones periféricas en las que las alternativas al transporte por carretera, si acaso existen, pueden ser limitadas. En caso de que existan, puede que sea posible introducir restricciones en el transporte viario sin cambio modal en función de la distancia, siendo la distancia apropiada determinada según las condiciones regionales. Cualquier propuesta habrá de ser coherente con los requisitos reglamentarios de aplicación local.

- **Desarrollo profesional de directivos y personal.** La organización y gestión de puertos es cada vez más exigente, especialmente en cuanto a cualificaciones y competencias. Por consiguiente, es deseable que el personal tenga fácil acceso a la formación a lo largo de su

vida laboral. Es necesario desarrollar la formación inicial y continuada del personal de forma que esté preparado para afrontar las crecientes necesidades y la nueva eficiencia del transporte marítimo, los servicios portuarios y la logística. Este desarrollo profesional podría ligarse a la red de investigación e innovación para garantizar el intercambio de la experiencia.

- **Fomentar la armonización europea de las condiciones de trabajo del sector del transporte**, controlando de forma más eficaz el cumplimiento de las horas de trabajo en el caso del tráfico viario de mercancías para evitar la competencia desleal con otros medios de transporte y desarrollar prácticas correctas. El transporte por carretera es por sí mismo difuso, desequilibrado y "atomizado", y ello puede dificultar la ejecución de la normativa. El incumplimiento de las normas sobre condiciones laborales puede suponer la reducción de la base de los costes.

El transporte por carretera no es un simple competidor, sino parte de la cadena del transporte. Por consiguiente, debe tenerse muy presente la complementariedad entre el transporte por carretera, y los demás modos de transporte, ferroviario y marítimo. Las administraciones públicas deben proporcionar a las empresas de transporte de mercancías por carretera la información apropiada sobre las nuevas tendencias del transporte así como arbitrar las ayudas adecuadas en el caso de su obligada reestructuración.

9.2. Medidas para desarrollar el transporte marítimo

- **Desarrollo de una primera Autopista del Mar de Europa Occidental de carácter experimental**

Para la RTA y los puertos del Arco Atlántico, es fundamental que se cree rápidamente una primera Autopista del Mar **de Europa Occidental de carácter experimental**. Es necesario establecer un marco regulador propicio y adaptado a las especificidades de la zona marítima atlántica. Además, también es necesario desarrollar una infraestructura portuaria y de conexión entre los puertos y el interior, prestando especial atención a la característica intermodal básica del tráfico.

Los niveles de tráfico y los estudios llevados a cabo apuntan a una potencial rentabilidad de esta iniciativa de la Unión Europea.

El lanzamiento de una Autopista del Mar en el Arco Atlántico exigirá una acción coordinada de las administraciones y de los operadores marítimo-portuarios. La RTA considera vital que la Comisión Europea y las administraciones nacionales tomen en consideración a la industria marítimo-portuaria, su conocimiento del sector y experiencia, y la colaboración con la misma en la puesta en marcha del concepto de Autopista del Mar sea más estrecha en el futuro de lo que ha sido hasta el presente.

Es importante que el concepto de las autopistas del mar no se centre exclusivamente en los servicios ro-ro ya que otras opciones, como los servicios lo-lo, pueden también, al mismo tiempo que contribuir a desarrollar el tráfico marítimo, descongestionar el tráfico por carretera. Podrían plantearse algunos problemas con las cabezas tractoras y las plataformas. No obstante, se han desarrollado sistemas de localización de contenedores y se podrían aplicar algunas de las lecciones aprendidas. Previamente a la proliferación de las autopistas del mar será necesario desarrollar las infraestructuras portuarias y las infraestructuras de transporte de su entorno.

- **Continuar promoviendo el transporte marítimo de corta distancia**

La RTA considera que el transporte marítimo de corta distancia continuará siendo importante incluso con la existencia de las autopistas del mar. Tanto las autopistas del mar como la promoción del transporte marítimo de corta distancia pueden ofrecer una solución a medio plazo a la congestión del tráfico por carretera en vías como el paso atlántico de los Pirineos entre Francia y España. Las soluciones alternativas a través de otros modos de transporte, como nuevas conexiones ferroviarias, requieren, en la mayoría de los casos tiempos más prolongados para su establecimiento.

Para que las autopistas del mar y el tráfico marítimo de corta de distancia tengan éxito es necesario:

- Estandarizar el tamaño de las unidades de carga intermodal, incluidos los contenedores, en los distintos puertos de Europa.
- La simplificación del tránsito portuario de mercancías comunitarias y extracomunitarias (cajero único, estandarización de tarifas...).
- La gestión y seguimiento en tiempo real de los cargamentos gracias a un sistema de etiquetado controlado por el sistema Galileo, y haciendo uso de las actuales posibilidades en materia de telecomunicaciones.

La RTA considera que la Comisión Europea debe continuar respaldando las mejoras en estos tres aspectos .

- **El transporte marítimo de corta distancia debe ser una prioridad en la agenda política.** Es fundamental que los responsables políticos en los ámbitos regional, estatal y comunitario, transmitan a los operadores de transporte y a los cargadores un mensaje muy claro de que: (i) el crecimiento constante del transporte de mercancías por carretera es insostenible; y (ii) existe una fuerte voluntad política de reequilibrar el uso de los diferentes modos de transporte y, en particular, de aumentar significativamente la cuota de mercado del transporte marítimo de corta distancia.

- **Promoción de las ventajas medioambientales**

Las ventajas del transporte marítimo a corta distancia no son suficientemente bien conocidas, sobre todo en el ámbito medioambiental, cuando se respetan las condiciones de seguridad marítima a las que la RTA ha hecho referencia en otro de sus informes. La RTA considera que la UE debería promover la creación de un distintivo europeo (“Eurolabel”) que identifique a las empresas usuarias en una parte considerable del trayecto de este modo sostenible de transporte, menos contaminante que el transporte viario.

9.3. Medidas para desarrollar el transporte ferroviario

- **Creación de autopistas ferroviarias e infraestructura adaptada al transporte ferroviario de mercancías**

La RTA considera que la promoción del transporte marítimo debe ir apoyada por la puesta en servicio de una autopista ferroviaria, o de otro sistema de transporte ferroviario adaptado a las mercancías que discurra de norte a sur entre Portugal, España, Francia y el norte de Europa, incluido el Reino Unido. Así mismo, se podrían desarrollar redes ferroviarias que operaran de oeste a este a través de Europa.

Esto podría:

- descongestionar los ejes viarios ya saturados o que lo estarán a corto plazo
- reequilibrar el uso de los modos de transporte
- favorecer la conexión entre los puertos del Arco Atlántico y las regiones más interiores, como Europa Central.

El desarrollo de la infraestructura ferroviaria para el transporte de mercancías debe reflejar la necesidad de una vía de carga más ancha tanto para los trenes de enlace que transportan camiones como para contenedores de mayor tamaño. En algunos casos, la creación de una red ferroviaria de alta velocidad para el transporte de pasajeros puede liberar capacidad para el transporte ferroviario de mercancías en la red “convencional”.

- **Desarrollos técnicos e interoperabilidad en el ámbito europeo**

La singularidad técnica del ferrocarril obstaculiza el desarrollo de este modo de transporte. Uno de los pasos dados por la Unión Europea para desarrollar una política común de transportes ha sido la introducción de legislación para desarrollar una red ferroviaria integrada, tanto a nivel técnico como legal. Esto presupone el desarrollo y la aplicación de una interoperabilidad técnica y un enfoque común sobre la regulación en materia de seguridad.

Tras la serie de especificaciones técnicas para las líneas de alta velocidad formuladas en 2002, ahora se hace necesario establecer especificaciones para el ferrocarril convencional, dando prioridad al transporte de mercancías. A este respecto, la RTA/ATN insiste en el importante papel que desempeña la Agencia Ferroviaria Europea, creada para prestar asistencia técnica en estas materias a la CE y a los estados miembros.

Es importante entender que las autopistas del mar continúan necesitando del respaldo del transporte terrestre. Los puertos están conectados a la infraestructura terrestre y se corre el riesgo de que provoquen su desbordamiento en algunas partes de la misma. El desarrollo del ferrocarril es un modo de respaldar el desarrollo marítimo, con una red ferroviaria capaz de satisfacer una mayor parte de la demanda del transporte de mercancías en Europa.

Mediante la cooperación interregional deberíamos poder conseguir una continuidad de los servicios ferroviarios entre países (Portugal – España – Francia – Gran Bretaña), aumentando la velocidad media del tránsito ferroviario de mercancías para así mejorar la competitividad del ferrocarril. Ello debe reflejar las diferentes circunstancias de cada país, así como la disponibilidad de financiación. Como cuestión prioritaria, debe darse solución urgentemente a las diferencias de ancho de vía entre Francia y la Península Ibérica por parte de las redes ferroviarias y los Estados miembros afectados.

La RTA solicita que se de inicio a la autopista atlántica experimental "ECOFRET en un futuro próximo".

- **Promoción de las ventajas medioambientales de un “Eurolabel”**

Podría estudiarse la oportunidad de que la promoción de un distintivo europeo (“Eurolabel”), que identificara a las empresas que utilizan medios de transporte sostenibles mencionado en un apartado precedente, también pudiera aplicarse al transporte ferroviario.

9.4. Medidas específicas para promover las regiones ultraperiféricas

Las regiones ultraperiféricas tienen necesidades específicas en materia de acceso e intermodalidad. Su distancia con respecto al centro de Europa puede agravar los problemas de acceso. El propio Arco Atlántico está situado en un extremo de Europa e incluye las Islas Canarias, cuya ubicación es aún más periférica. La conexión entre regiones periféricas, por ejemplo estrechando los vínculos entre Canarias y el Arco Atlántico, puede generar ventajas para todos. El 3^{er} informe sobre la cohesión (18 de febrero de 2004) contempla impulsar la cooperación con los países vecinos de la Unión Europea. A través de las Islas Canarias, existe una buena oportunidad para que el Arco Atlántico colabore con Sudamérica y África en beneficio de todos.

SECCIÓN 10. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y PLATAFORMAS INTERMODALES

Este apartado se refiere a las infraestructuras portuarias, que conectan cada puerto con su *hinterland* e integran a los *hinterland* en las principales redes nacionales e internacionales de transporte.

10.1. Desarrollo de la infraestructura portuaria

Es necesario potenciar las inversiones en los puertos del Arco Atlántico para hacer frente a las necesidades del tráfico marítimo a corta y larga distancia. La utilización de barcos y contenedores cada vez más grandes puede tener sus efectos sobre los puertos que no dispongan de instalaciones apropiadas para proporcionar el servicio que requieren o no cuenten con los calados necesarios para albergarlos. Del mismo modo, el éxito del tráfico marítimo de corta distancia exige una gran flexibilidad en la gestión de las mercancías que se transportan. Ello puede requerir instalaciones especialmente construidas para su manipulación, embalaje y almacenamiento. La flexibilidad exigida por el servicio al tráfico deberá de ser garantizada mediante las inversiones adecuadas en instalaciones portuarias.

Cuando se produce un aumento en el tráfico de un puerto, debe producirse un desarrollo paralelo de las instalaciones portuarias que permiten el manejo del mismo.

10.2. Desarrollo de la intermodalidad y los nodos logísticos

Papel del transporte intermodal

Tanto el transporte marítimo como el transporte ferroviario y el transporte por carretera forman parte de la cadena de transporte. Requieren la planificación y equipamiento de nodos que permitan la transferencia intermodal. El crecimiento en toda Europa y el resto del mundo del transporte en contenedores crea oportunidades para el desarrollo del transporte intermodal. La infraestructura portuaria es una de las cuestiones clave de la política de transportes para los años venideros. Los poderes públicos deben desempeñar un importante papel apoyando el desarrollo de soluciones intermodales para el arco atlántico.

Instalaciones intermodales en los puertos. El desarrollo del tráfico a través de un puerto exige también el desarrollo de instalaciones intermodales portuarias. También se pueden desarrollar “hubs” o nodos logísticos, que pueden situarse en zonas interiores. Los centros de distribución juegan un papel esencial en el ámbito internacional, nacional, interregional o regional, en función de la escala de la operación y las conexiones de sus respectivas redes.

Centros de distribución y logística bien planificados y equipados. Las plataformas logísticas deben contar con equipamientos intermodales capaces y modernos, y deben estar bien conectadas con las redes de transporte nacionales e internacionales. Al planificar las plataformas logísticas resulta esencial comprender su papel como nodo en el seno de la cadena de transporte, siendo la distancia de su ubicación con respecto al puerto de menor importancia que la calidad de su conexión con el puerto y las grandes redes ferroviarias y viarias. El manejo de graneles en las plataformas terrestres, tanto si son susceptibles de reclasificación o división en cargas más pequeñas, resulta imprescindible para que el tráfico marítimo pueda seguir creciendo.

El crecimiento constante del tráfico de contenedores hace que estos centros de distribución jueguen un papel más importante, si cabe. En los próximos años, el desarrollo de estos nexos intermodales será fundamental para el desarrollo eficiente del transporte de mercancías en Europa. La mejor solución es una acción coordinada, que maximice las ventajas de cada modo. Todos, el transporte marítimo, el ferroviario y el viario son eslabones de una misma cadena y necesitan que los nodos estén diseñados y equipados para responder a las exigencias del cambio de un modo a otro.

Conexiones del transporte terrestre entre el puerto y las plataformas logísticas

Hay que mejorar las conexiones del transporte terrestre desde los puertos a los centros de distribución para preservar y fortalecer el papel económico del Arco Atlántico a pesar de la ampliación de la UE hacia el este y del protagonismo de la denominada “banana azul”. La RTA considera imprescindible mejorar las conexiones terrestres del transporte de mercancías en ambos ejes: Oeste-Este, hacia el centro geográfico y económico de Europa, y Sur-Norte, desde Portugal a Gran Bretaña de conexión a lo largo del Arco Atlántico. Existen ya algunos proyectos y deben respaldarse todas estas medidas que impulsan la mejora de los movimientos de mercancías.

SECCIÓN 11. FINANCIACIÓN

La financiación es un factor esencial para desarrollar los proyectos relativos al tráfico marítimo y ferroviario que proponemos con la finalidad de estimular un cambio modal. Debe haber congruencia entre las prioridades de transporte de la UE y la asignación de sus fondos. La financiación también debe contemplar las necesidades específicas del arco atlántico. En el contexto europeo, es fundamental que todos los niveles de gobierno en los estados miembros trabajen por una financiación congruente de los diversos modos de transporte, respetando a la vez la promoción de los aspectos ambientales y socioeconómicos de forma adecuada a las necesidades regionales.

11.1. Financiación para el desarrollo de los puertos y del transporte marítimo

La RTA considera que la reglamentación europea es en ocasiones excesivamente estricta en lo que concierne al concepto de ayudas de Estado. El Arco Atlántico ha conocido el fracaso de algunas líneas de transporte marítimo de corta distancia (por ejemplo, Lorient-Gijón) a causa de los problemas financieros experimentados por los armadores. No obstante, existe consenso entre los expertos sobre la necesidad de mantener una línea durante dos o más años para que sea rentable. Ello conlleva la necesidad de diseñar detenidamente las subvenciones de puesta en marcha de la línea— en cuanto a duración, cuantía y condiciones— de forma que se subvencionen únicamente los proyectos con futuro. Las subvenciones deben circunscribirse a los nuevos tráficos marítimos y la gestión de iniciativas tales como las autopistas del mar debe llevarse a cabo de forma que no produzcan la desestabilización del tráfico marítimo existente. Debe propiciarse una mayor transparencia entre los distintos programas de subvenciones a la puesta en marcha de proyectos para que otras regiones puedan aprender del proceso de apoyo.

La RTA considera que la articulación financiera entre las ayudas comunitarias y las estatales debe ser clarificada en detalle. A nuestro juicio, debe optarse por fórmulas lo más flexibles posible a fin de que los diversos instrumentos financieros de la UE (RTE-T, Marco Polo, tasas de cofinanciación elevadas conforme a la nueva propuesta de reglamento financiero para la RTE-T) puedan utilizarse conjuntamente para financiar tanto la construcción de la infraestructura como el sostenimiento de los nuevos servicios. Así mismo, la RTA considera la necesidad de contemplar a escala europea la creación de un fondo de garantía para el lanzamiento de líneas de transporte marítimo de corta distancia y la construcción de buques apropiados a este tipo de transporte.

Tratándose de las autopistas del mar, no pueden coexistir más que un número limitado de ellas. Paralelamente, debe desarrollarse el transporte marítimo de corta distancia y el feedering en un mayor número de puertos, particularmente en los puertos clasificados como “pequeños”.

11.2. Financiación del transporte terrestre

Aunque los proyectos RTE-T se consideran fundamentales en Europa, se ha demorado mucho su puesta en marcha. La RTA considera que es necesaria una mejor integración de las particularidades de las regiones atlánticas en los criterios de selección de proyectos integrados en los RTE-T. Pueden estudiarse nuevas fuentes de financiación como los partenariados público-privados (PPP) . Es poco probable que los proyectos ferroviarios sean rentables, por lo que la financiación pública parece que seguirá siendo importante. La cuestión relativa al aseguramiento de financiación para estos proyectos resulta fundamental. La concesión de ayuda

financiera debería de ser el corolario a la declaración de apoyo al reequilibrio modal en el transporte de mercancías junto con la internalización de los costes medioambientales externos.

Además, el carácter insular o peninsular de algunas regiones puede traducirse en su exclusión de ciertos criterios de elegibilidad. En este sentido, deberían reconsiderarse las propuestas de la Comisión para el período 2007-2013 acerca de la dimensión transfronteriza del objetivo “cooperación territorial”, que se correspondería con la iniciativa comunitaria INTERREG actual. Éfectivamente, el programa actual es todavía demasiado restrictivo en cuanto a las fronteras marítimas de las regiones.

En los últimos años se ha producido en algunas regiones el cierre de líneas ferroviarias de mercancías a causa de su falta de rentabilidad. Las causas de esta falta de rentabilidad han de ser examinadas en mayor detalle y ha de aplicarse una mayor prudencia antes de proceder al cierre de servicios ferroviarios. De hecho, es posible que en algunos casos la falta de rentabilidad no sea intrínseca al servicio, sino a la carencia de infraestructuras complementarias (como por ejemplo, plataformas intermodales) o a la necesidad de un mejoramiento de la infraestructura. Así mismo, la falta de rentabilidad se puede deber a una débil posición competitiva en relación con el transporte por carretera. Esto resulta especialmente cierto en las regiones periféricas (como Brest, Bretaña o Milford Haven en Gales) en las que puede ocurrir que el puerto esté en el extremo de la línea y no en el centro de una red.

Para poder avanzar hacia un transporte sostenible hace falta un verdadero cambio modal. El futuro del transporte ferroviario de mercancías depende en parte de la red RTE-T y de la voluntad de los gobiernos nacionales y europeo de asumir un compromiso. Resulta lógico desarrollar la complementariedad entre el transporte marítimo y el viario, particularmente para el transporte ferroviario de larga distancia, con la utilización de la carretera para el transporte dentro la red local. Esto dependerá naturalmente de la infraestructura que permita lograr una transferencia intermodal eficiente.

11.3. Criterios de inversión

Investigar antes de realizar una inversión y efectuar un análisis del coste y del beneficio a largo plazo. El impulso a nuevas infraestructuras debe ir precedido de estudios cualitativos y cuantitativos que evalúen su beneficio y oportunidad. Sin duda, estos estudios deben incluir un análisis coste y beneficio de cada proyecto, teniendo en cuenta el potencial de mercado. No obstante, en la valoración de beneficios hay que tener muy presentes también los beneficios potenciales a largo plazo y la influencia positiva de las infraestructuras sobre el desarrollo socio-económico del territorio así como su impacto medioambiental. En efecto, se trate de iniciativas privadas o públicas, las consecuencias de sus intervenciones deberían de ser también consideradas en su conjunto, sin pasar por alto, tampoco, su impacto económico y social.

SECCIÓN 12. MARKETING, COOPERACIÓN Y PROMOCIÓN

Este objetivo es fundamental para los miembros de la RTA. Es necesaria la cooperación en materia de investigación, marketing, promoción y servicios. Los operadores portuarios del Arco Atlántico deben trabajar codo con codo para desarrollar y promover los servicios de transporte presentes y futuros.

12.1. Desarrollo de Puertos y Hinterland y de sus conexiones de transporte

La RTA considera que la promoción del transporte marítimo debe insistir en el carácter complementario del transporte marítimo respecto al viario. Las administraciones públicas, los operadores de transporte y las empresas de logística deben informar sobre las oportunidades que ofrece la intermodalidad, y que comprenda las medidas de apoyo que puedan ponerse a disposición de las pequeñas empresas de cualquier parte de la cadena logística o de los nuevos usuarios del transporte intermodal.

Políticas interregionales para desarrollar la intermodalidad. La RTA opina que un mayor desarrollo de la intermodalidad pasa por la puesta en marcha de políticas regionales conjuntas que le proporcionen un nuevo impulso. La primera etapa de estas políticas debería ser la determinación de “esquemas interregionales de transporte modal de mercancías” y de “planes de transporte” que impliquen más directamente a los operadores ferroviarios, especialmente en los servicios vinculados a los puertos.

12.2. Actividad de promoción y marketing

Desarrollar contactos directos entre los puertos, compartir inteligencia de mercado y estudiar el mercado de forma conjunta.

Es necesario reforzar el contacto entre los puertos situados en el Arco Atlántico. Las diferentes asociaciones (“Puertos del noroeste atlántico”; “Puertos de la fachada atlántica francesa” y “Puertos del Arco Atlántico”) deberían ampliarse para incorporar nuevos miembros. Deberían optimizarse las estructuras y contemplarse la posibilidad de una federación. Es fundamental que las organizaciones colaboren más estrechamente.

Las regiones deberían elaborar una publicación conjunta (publicada en Internet y accesible para todos) que señale las instalaciones existentes, los servicios intermodales disponibles, la complementariedad de horarios y las ubicaciones de los diversos servicios de transporte. En una fase más avanzada, deberían adoptarse medidas para establecer un sistema informático conjunto que proporcione la interconexión entre los diferentes servicios.

La RTA considera que nuestros puertos deberían estudiar el mercado de forma conjunta. Hay muchos puertos que no compiten entre sí, para los que acometer conjuntamente la investigación del mercado y el compartir inteligencia de mercado podría ayudar a desarrollar nuevos servicios.

Campaña común a favor del transporte marítimo

Es fundamental que las regiones del Arco Atlántico impulsen de forma cooperativa una campaña intensiva de información y de imagen sobre el transporte marítimo, a fin de romper con la imagen anticuada que persiste entre los operadores y cargadores. La campaña debería dirigirse a los prescriptores de opinión fuera de la industria del transporte, así como, en menor medida, al público en general. Debería emplearse Internet para compartir información y garantizar que sea accesible para todos. Frente a la imagen distorsionada de medio lento, complejo e incapaz de responder a las exigencias actuales en materia de tiempos, agilidad, frecuencia y precio, debe ofrecerse una imagen renovada y dinámica del transporte marítimo, fundamentada en estudios que demuestran que existen rutas y tráficos para los cuales el transporte marítimo resulta igual de rápido y posiblemente más barato que el transporte por carretera.

También deberían seguir impulsándose foros de intercambio de opiniones y experiencias y evoluciones futuras entre todos los agentes implicados en el sector (Comisión Europea, autoridades portuarias, cargadores, armadores, consignatarios, empresas de logística, etcétera), que permitirán difundir información y explorar las posibilidades de desarrollo y promoción del transporte marítimo a corta distancia. Brindarán también la oportunidad de identificar problemas y discutir soluciones de forma cooperativa. Sobre esta cuestión debería también participar la red de investigación mencionada en 11.3.

12.3. Investigación e innovación

Creación de una red de investigación e innovación del transporte del Arco Atlántico

Aparte de estas medidas, las regiones del Arco Atlántico deberían apoyar el desarrollo de una red de investigación e innovación que se centre en el transporte intermodal. Esta debería abarcar la adquisición de nuevos equipos y el desarrollo tecnológico, así como la gestión de cadenas logísticas. Se podría establecer una red que conectara a los operadores, puertos e instituciones académicas ubicados en el Arco Atlántico, combinando el sector público y privado con la investigación académica y la consultoría. El informe de la RTA sobre la “Innovación” ha identificado ya el transporte como un tema de interés común.

Conclusión y próximos pasos

En nuestro análisis de los puertos, los hinterlands, las autopistas del mar y las autopistas ferroviarias han surgido una serie de cuestiones importantes relacionadas con aquéllas ya estudiadas por el grupo de trabajo.

Se han identificado dos cuestiones fundamentales que no han sido todavía abordadas:

1) Cuestiones relacionadas con el empleo

Es decir, las cuestiones relativas a la armonización de las condiciones laborales en el sector del transporte, la evolución de las profesiones actuales y de los nuevos perfiles profesionales relacionados con los nuevos servicios y las nuevas tecnologías y equipos. Deben abordarse las cuestiones relativas a la formación, las cualificaciones y la organización del trabajo.

2) El desarrollo de las conexiones ferroviarias con el centro de Europa

El centro económico de Europa se está desplazando hacia el este, por lo que es importante mejorar las conexiones del transporte de mercancías desde el oeste, del Arco Atlántico, hacia el este, el resto de Europa, sobre todo Europa central y los países de la ampliación. Estas conexiones deben contar con la infraestructura apropiada y el equipo necesario para afrontar la demanda.

Estas dos cuestiones están relacionadas con el trabajo llevado a cabo hasta el momento, y constituirían temas apropiados para nuevos estudios del grupo de trabajo.

APÉNDICES

APÉNDICE A – ESTUDIOS DE CASO INTERMODALES

A1 Cardiff

A2 Bretaña

A3 Potencial Multimodal en la Región Centro

A4 La Rochelle / La Pallice

A5. Lemosín

A6 Burdeos

A7 Bilbao

A8 Santander

A9 TVT – Terminal Multimodal Valle del Tajo

A10 Canarias

A1. ESTUDIO DE CASO CARDIFF

Descripción

El puerto es propiedad privada de ABP (Associated British Ports).. Se localiza cerca de la ciudad de Cardiff y tiene muy buenas conexiones de carretera y ferroviarias. El puerto opera una gama diversa de cargas, incluyendo los contenedores, muchos graneles sólidos, minerales, productos del petróleo, productos de la madera y acero. El puerto tiene grandes áreas de almacenaje abierto y cubierto. También tiene una nueva terminal de distribución, con una rampa de engranaje y más de 8.000 espacios de pallets, y tiene instalaciones de almacenes de refrigerado y congelado. El puerto también ha utilizado los terrenos para un número de operaciones portuarias relacionadas, tales como la reparación de contenedores. Hay terrenos disponibles para el desarrollo comercial futuro.

El desarrollo comercial es considerado como una actividad de base para el equipo gerencial del puerto. No cuentan con efectivo alguno dedicado al desarrollo de negocio. Como parte de ABP es posible trabajar con colegas de otros puertos de ABP, tanto en el sur del País de Gales, o por ejemplo con colegas en Southampton con experiencia en la creación de negocio en materia de cruceros. ABP Connect es una compañía de logística que puede desarrollar nuevos negocios trabajando con los puertos de ABP. Algunas oportunidades de desarrollo se ven limitadas por el requisito corporativo de ABP de crear un beneficio del 15% sobre la inversión.

Fuerzas y ventajas

Cardiff tiene buenos accesos por carretera al sur del País de Gales y al área de Midlands. El puerto también tiene buen acceso ferroviario con un servicio regular de trenes que transporta las mercancías fuera del puerto. El puerto ha sido flexible en el trabajo con los clientes para asegurar la disposición de los servicios completos que ellos necesitan. Por ejemplo, Cardiff ha dispuesto instalaciones de almacenaje y de embalaje para evitar la doble manipulación de la carga. Hay espacio para ampliar en el futuro las instalaciones para tráfico específico.

Como parte de ABP, el puerto tiene acceso a una amplia gama de experiencia, y puede ofrecer paquetes de servicios comunes a los clientes, por ejemplo con el tráfico para la distribución en el Reino Unido, siendo dividida entre un puerto de ABP en la costa este, como Hull, y Cardiff. ABP como compañía pone gran valor en la responsabilidad corporativa social. Se da por descontado que este enfoque ayudará a dar a la compañía una ventaja competitiva.

El puerto tiene una cantidad de diversos proveedores de servicios, por ejemplo estibadores, de esta forma es posible la oferta competitiva. El puerto puede también operar 24 horas al día.

Debilidades, desventajas

Cardiff está cerca del puerto de contenedores de Bristol, un puerto que también opera cantidades significativas de tráfico de automóviles. Es difícil que Cardiff gane este tráfico en competición directa con su vecino. No dispone de un muelle de las dimensiones necesarias para una panamax. El puerto ha sufrido con el declive de la industria pesada en el sur del país de Gales en las décadas recientes.

El estuario del Severn, donde se sitúa el puerto, tiene una gran cantidad de designaciones como sitio de especial interés científico que limitan las oportunidades de desarrollo del puerto. En línea con la estrategia de ABP, no harán inversiones especulativas en las instalaciones portuarias, sino obras con un cliente específico. Esto puede significar que se pierdan algunas oportunidades potenciales.

Propuestas y conclusiones

Hay capacidad en Cardiff para duplicar el tráfico del actual nivel de 2,5 - 3 millones de toneladas al año a cerca de 5 millones de toneladas por año sin la necesidad de una inversión importante. El puerto está siguiendo activamente nuevos negocios orientados a todas las etapas a lo largo de la cadena logística. Hay capacidad, tanto en el área de embarque, como en el interior para el desarrollo del soporte logístico. En particular, el puerto se enfoca en las actividades donde puede obtener un valor

añadido, por ejemplo el almacenaje o el empaquetado, más que en aquellas donde sólo proporciona una instalación de transporte.

A2. ESTUDIO DE CASO DE BRETAÑA

1. Un potencial marítimo sin explotar

Aunque Bretaña tiene un rol marítimo de primera línea por muchas razones, geográficas, históricas y económicas, su potencial se mantiene infraexplorado. Bretaña tiene 20 puertos, pero solamente cuatro de ellos tienen más de 500.000 toneladas de carga cada año (Lorient, Brest, St Malo y Roscoff). Sólo el 5% de la carga total que pasa por la región va por el mar, comparado con el 93% de la carretera y cerca del 3% del ferrocarril. (Del tráfico interregional, muy poco va por el mar.) La actividad del transporte marítimo está relativamente especializada, utilizada para proveer a la región de los productos del petróleo y servir al comercio de la agricultura y al abastecimiento de los piensos. Esta dependencia de los puertos del suministro de ciertos productos causa dudas sobre el desarrollo a largo plazo del tráfico, particularmente en las cuestiones que están siendo indicadas en la región sobre el futuro de la agricultura y en particular de los sectores agroalimentarios.

Los puertos de Bretaña cuentan con un hinterland restringido, una consecuencia de la geografía y a veces de los servicios limitados. Solamente los puertos de Brest y Lorient tienen plataformas multimodales que conectan el transporte marítimo, terrestre y aéreo, incluso si éstos son a veces infrautilizados, o con factores limitantes.

El puerto de Lorient se conecta a la red nacional de carreteras por la carretera de doble carril hacia Rennes (N24) y la Autopista del Estuario. También tiene conexiones de carretera de doble carril hacia Brest y St Nazaire. El programa "Triskell" para construir los caminos departamentales St Brieuc - Loudeac - Pontivy - Vannes y Pontivy - Baud - Lorient está en marcha para mejorar las conexiones a St Brieuc - Lamballe, la principal área agrícola y del sector alimentario de Francia. No obstante, el acceso al puerto es vía una carretera de carril simple, que se ve congestionada en las horas punta.

El puerto de Lorient también se conecta a la red de carga de la SNCF que permite servir a las industrias vecinas de manufactura de alimentos. Sin embargo, la ausencia de líneas de carga directas hacia el norte de Bretaña limita el alcance para despachar a las fábricas en el área de Cotes d'Armor. La necesidad de tránsito de Rennes limita considerablemente la competitividad de Rennes en relación a los puertos vecinos. Parece necesario reponer la línea del ferrocarril entre Auray y St Brieuc. Sin embargo debe ser observado que las conexiones del ferrocarril a los puertos pueden ser problemáticas. Las líneas de carga pueden ser cerradas debido a su falta de rendimiento económico. Al mismo tiempo, los operadores de carga critican la carencia de fiabilidad y flexibilidad del ferrocarril.

Para **el puerto de Brest**, el acceso no es un problema, la explanada de carga ha sido trasladada y se ha configurado de nuevo cerca de la plataforma multimodal. El contrato de plan 2000 - 2006 entre el estado francés y la región considera la electrificación de la línea entre Quimper y Brest y su separación a la trocha de carga B+ que permitiría a los trenes de la carga, incluyendo aquellos con contenedores de alta mar viajar en la línea. Se planea también la conversión a carretera de doble calzada de la RN 164, lo que mejoraría las conexiones entre Brest y Rennes y conformar la "autopista del agroalimentación".

La financiación de esta infraestructura depende de la financiación estatal y regional. Estos proyectos de infraestructura no son parte de la Red Trans-europea de Transporte (RTE-T), la prioridad para esos proyectos fue dada a las rutas internacionales. Es por lo tanto importante que Bretaña demuestre que la infraestructura bretona está conectada con el resto de Europa por medio de los puertos.

2. Proyecto Atlantis y la APAA - la estrategia del puerto de Brest

Bajo el programa europeo "Atlantis" sobre conexiones del transporte marítimo, ha sido posible estudiar el desarrollo del transporte marítimo a lo largo del arco Atlántico. Después de este estudio, y por iniciativa del sector privado, fue creada la asociación de puertos a finales de 1996. La Asociación de Puertos del Arco Atlántico (APAA) fue formada por 7 puertos que representaban los 5 Estados miembros de la UE a lo largo del arco Atlántico: Lisboa, Bilbao, la Rochelle, Brest, Southampton,

Liverpool y Rosslare. El propósito de esta asociación fue desarrollar y ampliar el transporte marítimo de corta distancia entre las regiones del arco Atlántico y con las otras regiones de Europa. Los miembros de la APAA creen que el transporte marítimo de corta distancia tiene un potencial que no ha sido optimizado generalmente por el sector del comercio de la carga. Se han fijado el objetivo para levantar los obstáculos que impiden el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

Su enfoque es como sigue:

a) Recopilar la información para identificar las oportunidades y para persuadir a los clientes potenciales:

- Análisis de todas las rutas del arco atlántico, buques utilizados, puertos servidos y frecuencia del servicio
- Análisis de los volúmenes de tráfico por país, por producto y donde es posible por región
- Pronósticos del tráfico
- Facilidades de operación y sistemas de información disponibles en los puertos miembros.

b) Identificar nuevas oportunidades de servicios para iniciar las negociaciones entre las compañías navieras y los puertos para desarrollar estos nuevos servicios:

El objetivo es desarrollar negociaciones entre todos los puertos y maximizar la sinergia entre ellos. La APAA fue formada deliberadamente por puertos que no eran competidores directos entre ellos y por lo tanto pueden compartir su experiencia.

c) Asegurar que las directivas de la UE sobre el transporte marítimo de corta distancia se adopten en la ley por los Estados miembros.

d) Llegar a estar involucrados en todos los programas relevantes de la UE para compartir la experiencia colectiva de la asociación y apoyar el desarrollo del grupo y de sus objetivos:

Bajo programa PACT de la Comisión Europea, la APAA completó un estudio llamado ATNET. Este estudio fue el punto de partida para un proyecto con el objeto de lanzar una cierta cantidad de servicios (contenedores y Ro-Ro) como una red entre los puertos miembros y promover el transbordo. Este segundo proyecto PACT fue apoyado por la UE y los diversos puertos trabajaron en su terminación, junto con los operadores del transporte y consultores MDS.

Los servicios previstos entre los diversos puertos han indicado a Brest como punto para el transbordo, dada su ubicación dominante en el centro del arco Atlántico:

- Servicio RoRo Bilbao - Brest - Southampton
- Servicio RoRo Liverpool - Rosslare - Brest
- Servicio RoRo Lisboa - Brest - Southampton - Zeebrugge
- Servicio Lo-Lo Liverpool - Irlanda - Brest - Róterdam

En paralelo, los estudios fueron completados y los contactos fueron establecidos en una serie de niveles para conectar a través del Mar de Irlanda con un servicio directo de RoRo tres veces por semana. El puerto de Rosslare fue seleccionado y el servicio entre Brest y Rosslare se convirtió en la primera parte de la red ATNET.

Resultados

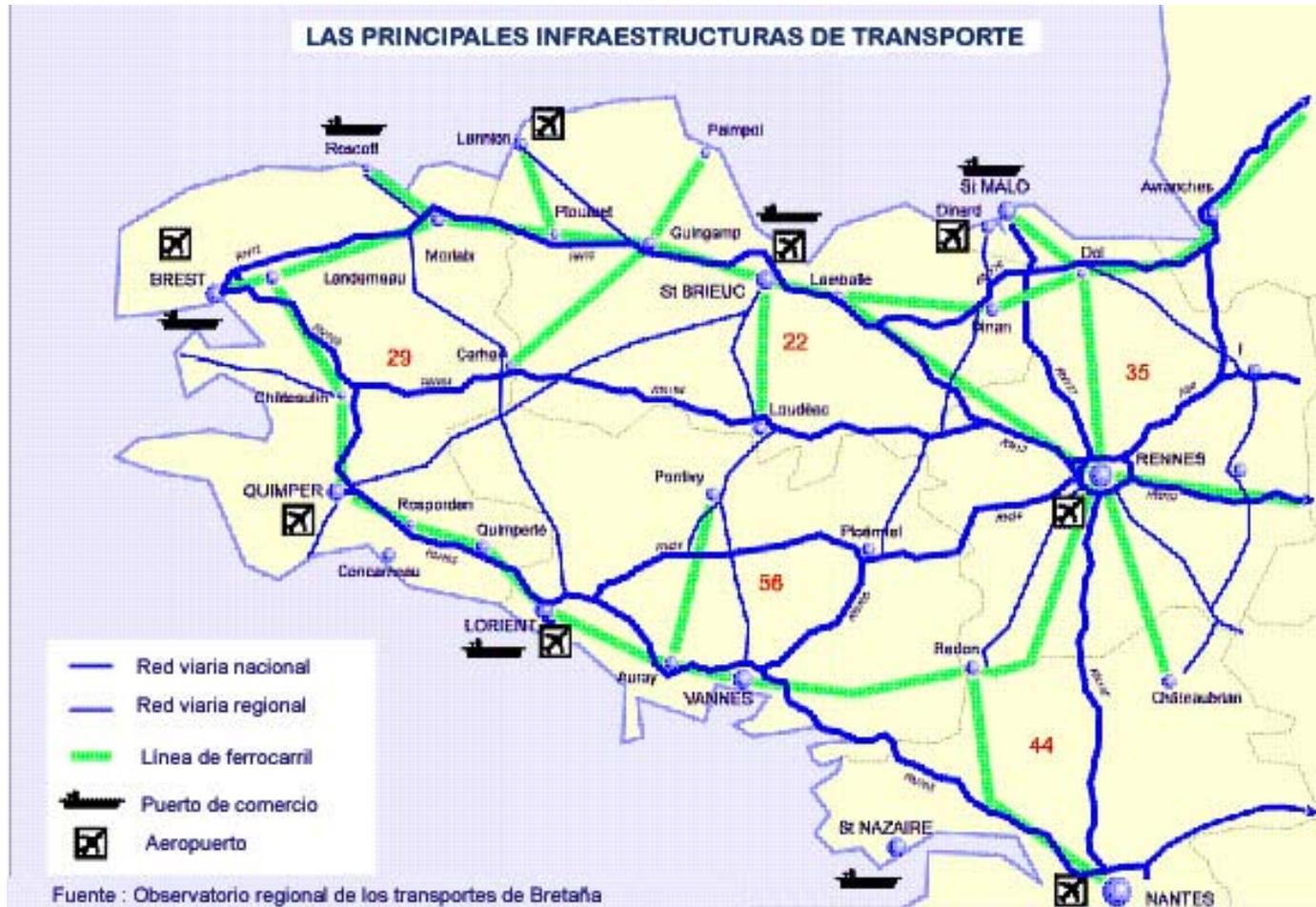
En diciembre de 1997, un servicio semanal de contenedores entre Brest y Algeciras (y Róterdam a partir de 2004) ha sido operado por Maersk- Sealand. Brest es hoy el principal puerto de contenedores en Francia (20.000 unidades en 2003). Esto ha requerido una importante inversión en infraestructura (un sitio de atraque de 800m con un calado de 12m) en equipamiento (2 grúas móviles y sobre 300 conexiones para contenedores refrigerados) así como el entrenamiento del personal.

Desarrollo futuro

La Cámara del Comercio y de la Industria de Brest continua su trabajo para implementar conexiones con Irlanda, con la Península Ibérica, Gran Bretaña y con el norte de Europa. Están estudiando las

posibilidades de utilizar el Programa Marco Polo para apoyar algunos de estos proyectos, particularmente en el caso de las autopistas del mar.

Mapa – Las principales infraestructuras de transporte bretonas



A3. ESTUDIO DE CASO – POTENCIAL MULTIMODAL EN LA REGIÓN CENTRO

La región Centro es atravesada por un "corredor" constituido por varias infraestructuras viales y ferroviarias.

Estas grandes infraestructuras garantizan los intercambios:

- internos en la región Centro y de proximidad, en particular, con la Isla de Francia,
- entre el gran Suroeste y la Península Ibérica por una parte y la parte septentrional de Francia y los otros países europeos (Benelux, Alemania, RU, Escandinavia...) por otra parte.

1. Las infraestructuras viales:

1.1. Tres ejes.

- 1.1.1. **El eje principal** del corredor es **la autopista A10 que después de Ile de France sirve Orleans, Tours, Poitiers y más allá el suroeste y España**. Esta autopista es enteramente a 2x3 vías hasta Blois. Está en curso la implementación de 2x3 vías entre Blois y Tours.
- 1.1.2. **La RN20 es paralela a la A10** al norte de Orleans y se conecta a la de Ile de France más al este. Su adaptación a 2x2 vías sobre una gran parte del trazado, su transformación en autopista A20 a partir de Vierzon (y su gratuidad) la vuelven atractiva, en particular, para flujos que vienen de la parte este de la región parisina.
- 1.1.3. Un tercer trazado está constituido por las autopistas A10-A11 luego RN10 a partir de Chartres para **incorporarse a la A10 en Tours**. Toma de la RN10 sobre 144 km (parcialmente ampliada a 2x2 vías).

1.2. Los flujos de las carreteras:

La función de estas infraestructuras es revelada por las últimas investigaciones "orígenes - destinos" de la Dirección de Equipamiento tanto para los flujos de camiones como de automóviles.

La estructura del tráfico de camiones entre Tours y Blois (6300 camiones/día en 2001) revela la vocación de eje de tránsito de la A10:

- o sólo un 10% del tráfico es interno de la región Centro,
- o ¼ corresponde a los intercambios de la región Centro (con las otras regiones francesas u otras)
- o ¼ son flujos entre regiones francesas y no se refieren a la región Centro,
- o 40% son flujos internacionales que transitan por la región Centro.

La RN 20 entre Orleans y la Ile de France soporta también, un tráfico de camiones de larga – distancia significativo.

En 2002, se puede estimar en 60 millones de toneladas el tráfico de larga distancia que cruza la Región Centro sin detenerse.

2. Los ejes ferroviarios:

- 2.1. El corredor es servido por la línea clásica París Austerlitz - Orleans – Saint Pierre des Corps y la LGV París Montparnasse - Vendôme - Tours **que convergen al sur de Tours hacia el suroeste de Francia y España**. A partir de Orleans, una línea sirve Limoges y Toulouse. La LGV soporta solamente trenes de pasajeros de larga distancia mientras que en la línea clásica, circulan a la vez aquellos de larga distancia, TER y trenes de carga.

Las velocidades medias teóricas de la línea clásica varían según los tipos de tren, las secciones y los sentidos de circulación.

Para el transporte de mercancías, estas velocidades son aproximadamente de 65 km/h entre la Ile de France (Juvisy) y Poitiers. Para los trenes de pasajeros, estas velocidades sobrepasan apenas los 100 km/h entre Juvisy y Saint Pierre des Corps (bien superiores a los 120 km/h hasta el Aubrais).

2.2. Los flujos de mercancías:

En 1999 (fuente: Expediente de consulta de la LGV Sud Europe Atlantique - RFF/ SNCF), las dos líneas de carga que cruzan la región de norte a sur han soportado respectivamente tráfico de:

- 6,4 M toneladas entre Poitiers y Saint Pierre des Corps y 7,3 M toneladas entre Saint Pierre des Corps y Orleans (o sea el equivalente de 1000 y 1200 camiones/día con una hipótesis de carga media de 17 toneladas).

- 3,6 M toneladas entre Vierzon y Orleans (600 camiones/día)

- 13 M toneladas sobre el tramo Orleans - Juvisy (2100 camiones/día). Sobre este tramo, los flujos internacionales representan 20 % del tráfico y el tránsito 8 %.

3. Comparación intermodal:

Los elementos que preceden permiten proporcionar algunas indicaciones sobre las secciones de los modos viarios y ferroviarios en la circulación de los flujos que utilizan el corredor.

En cuanto a mercancías, al sur del corredor (entre Tours y Blois), el tráfico de camiones es de 7300 camiones/día sobre la A10 y de 1900 camiones/de día sobre la RN10. En razón de una carga media de 15 toneladas, el tonelaje anual pasado es del orden de 50 M toneladas. El tráfico ferroviario de mercancías sobre el tramo correspondiente es de 7,3 M toneladas, la sección del modo viario es estimada en 87 %.

Una estimación similar sobre una sección al norte de Orleans (agregando los tráfico de camiones de las RN10 y 20 y de la A10) de 12.700 camiones/día, se traduce por un flujo anual de alrededor 70 M toneladas que deben compararse a las 13 M toneladas transportadas por el tren.

La sección del modo viario es pues del 84% sobre esta parte del corredor para el transporte de mercancías.

4. Las plataformas multimodales.

4.1. Saint Pierre des Corps :

4.1.1. Es un nodo ferroviario de cobertura nacional y una de las principales concentraciones ferroviarias del país, que es punto de paso obligado para el conjunto de la carga intercambiada entre la costa atlántica y el Norte de Francia y de Europa.

La localidad "ferroviaria-industrial" de Saint Pierre des Corps es el más extenso espacio especializado en transporte y en logística del conglomerado urbano de Tours. Contando con 237 hectáreas ocupadas por 236 firmas industriales, comerciales y de servicios, se divide en siete zonas de actividad de 15 a 60 hectáreas.

La localidad de Saint Pierre des Corps no es solamente **el polo ferroviario de Tours**, sino que constituye **una de las más importantes concentraciones ferroviarias francesas**. Todas las actividades de la SNCF están presentes (maquinaria, tracción, equipamiento, carga, pasajeros...) y constituyen un polo de competencia interregional y un cruce principal de la red, a la entrada del medio oeste del territorio francés.

Entre las múltiples funciones presentes en el lugar, se señala especialmente:

- Una estación TAV muy bien conectada al conjunto de la red de alta velocidad francesa, lo que le permite una excelente conexión con las principales metrópolis (París en 1 hora, Lille, Lyon) y al aeropuerto de Roissy CDG (en 1 hora 40’).
- La quinta estación de clasificación francesa, operando cerca de 12.000 trenes y 400.000 vagones al año y que abarca un extenso territorio que se extiende dentro de un cuadrilátero Orléans-Brest-La Rochelle-Brive.
- Una Estación Principal de Mercancías que tiene una competencia local comercial y operativa para el conjunto de mercancías de Tours y más allá (Blois, Vendôme).
- Varios establecimientos de la SNCF de nivel nacional y, en particular, los establecimientos de las maquinarias a cargo del mantenimiento de los vagones del suburbio parisiense y los Almacenes Generales de maquinarias.

La función ferroviaria de Saint Pierre des Corps es pues sobre todo nacional e interregional.

El transporte combinado está, en cambio, en una situación bastante precaria.

Sin embargo, a pesar de la riqueza de la oferta y la calidad de las infraestructuras, los clientes del ferrocarril están ampliamente **insatisfechos de la calidad del servicio** ofrecida en términos de plazos, fiabilidad, escasez de maquinarias, de adaptación a las necesidades de los clientes y de reactividad.

4.1.2. Un servicio de comunicación correcto del territorio pero ejes que deben modernizarse

La localidad de Saint Pierre des Corps se sitúa en el centro de un espacio, el Centro-oeste de Francia, donde **la red ferroviaria es relativamente desarrollada y moderna**. Desde Tours- Saint Pierre des Corps, se puede acceder bastante fácilmente a la mayoría de las grandes regiones francesas:

- **Hacia el Noreste**, la conexión es excelente con París, la Isla de Francia y las regiones septentrionales de Francia y Europa (Benelux, el Reino Unido, Alemania del Norte...), tanto así que la línea clásica ha sido ampliamente liberada del tráfico de pasajeros de larga distancia gracias a la nueva línea de gran velocidad Atlántica.
- **Hacia el Suroeste**, la conexión es también excelente hacia Burdeos, Toulouse y España.
- **Hacia el Oeste** (Bretaña y País del Loira), la conexión es también de calidad debido a la modernización (electrificación) de la línea Tours- Nantes.
- **Hacia el Este y el Centro-Este**, es decir, hacia Lyon, Dijon y al centro y sureste de Europa, la situación es algo menos favorable, ya que la línea en cuestión, Nantes-Lyon es bastante heterogénea y no electrificada sobre toda su longitud. Los trabajos de electrificación de las secciones Tours- Vierzon y Bourges-Saincaize deberían, a mediano plazo, extenderse ampliamente a Tours sobre esta parte del territorio.
- **Hacia el Norte** y, en particular, Normandía y los puertos de la Basse-Seine, la situación es menos favorable con una línea inadecuada, pero que podría modernizarse en el marco del proyecto de circunvalación ferroviaria de la Ile de France.

Por último, algunos puntos negros ferroviarios, en particular, hacia abajo (Burdeos) y hacia arriba (Ile de France, Orleans...) podrían resolverse gracias a trabajos de infraestructuras importantes.

4.2. El puerto seco de Vierzon

Los créditos se inscriben en el CPER para la realización de una plataforma multimodal en conexión con el aeropuerto de Chateauroux-Déols.

La estación de clasificación se equipa de 3 vías de 750 metros destinadas a convoyes de carga y permiten acoger los trenes pesados (3600 toneladas).

El "centro Berry logístico" se sitúa en la interconexión de tres autopistas, la A71 Orleans/Clermond-Ferrand, la A20 Vierzon/Toulouse, la A85 Vierzon/Nantes. Las autoridades del puerto de Nantes – Saint Nazaire están desarrollando un proyecto de "puerto seco".

Comprende también:

- 120 ha. Dedicadas a las actividades logísticas
- Zona dedicada al transporte ferroviario de mercancías de 10 ha, en construcción
- Ramal ferroviario
- Próxima disposición de un centro vial

La línea férrea Nantes/Lyon está en curso de electrificación y se beneficia de un reconocimiento como "gran proyecto".

4.3. La aglomeración urbana de Orleans.

El conglomerado está en las puertas de la principal región económica europea.

La región Centro ya ampliamente beneficiada del desarrollo de la logística, en particular, como lugar de expansión de la logística nacional, descentralizada de la región parisiense; es lo que explica **la extraordinaria expansión de la logística en Orleans.**

Este polo logístico comprende particularmente:

- 120 ha disponibles vializadas
- 1.000 ha de posible extensión
- acceso directo a las autopistas A10 París/Burdeos y A71 Orleans/Clermont-Ferrand
- ramal ferroviario
- primer polo logístico regional: 52 empresas logísticas y 2.500 empleos presentes en el lugar

La situación geográfica de la Región Centro le "ofrece" una fuerte posición en la actividad logística. En efecto, es cercana a París e Ile de France así como a los centros económicos nacionales y europeos. Cuenta con una red de 700 Kms de autopistas. Dispone de un aeropuerto de carga y de varias localidades multimodales, incluidas, en particular, Saint Pierre des Corps, enlace ferroviario de cobertura nacional y paso obligado para el conjunto de la carga intercambiada entre la costa atlántica y el Norte de Francia y de Europa, la base logística de Orleans y el Puerto Seco de Vierzon. Este "triángulo" logístico multimodal oculta grandes potencialidades para desempeñar un rol de interface entre la costa atlántica y Europa del norte y la Europa del Este, en una lógica de desarrollo de los modos multimodales de transporte marítimo/terrestre y terrestre/marítimo.



(Fuente: Centréco ; Región Centro)

A4. DESARROLLAR LAS CAPACIDADES Y LA ACCESIBILIDAD DEL PUERTO DE LA ROCHELLE/LA PALLICE

1. El puerto hoy

EL Puerto de La Rochelle/La Pallice es hoy el primer puerto de interés nacional (séptimo puerto francés)

El tráfico de mercancías

Gracias, en particular, a los importantes trabajos e inversiones realizadas para mejorar la herramienta portuaria, los tráficos del puerto aumentaron más de un 118% desde 1975.

El tráfico total en 2003 es de 7,87 millones de toneladas que se divide del siguiente modo:

- cereales: 2,9 millones de toneladas;
- productos derivados del petróleo: 2,4 millones de toneladas
- cargas generales: 2,5 millones de toneladas (incluidas 945.000 toneladas de productos forestales, lo que coloca al puerto de La Rochelle en primera línea en Francia).

Lo esencial de las instalaciones

El puerto se beneficia de un marina y de condiciones de acceso excepcionales (único puerto en aguas profundas de la costa atlántica). Está naturalmente protegido por las Islas de Re y de Oléron así como por el paso de Antioquía por el cual los buques acceden al puerto. Los fondos marinos son generalmente de profundidad superior a - 20 metros cualquiera sea la marea (buques de hasta 130.000 toneladas).

Las instalaciones portuarias agrupadas sobre la zona de La Pallice y de Chef de Baie comprenden:

- el Malecón de Escala (1 y 6) situado longitudinalmente en prolongación del sitio petrolífero conectado a la costa por un viaducto (6 sitios);
- el frente del puerto (2) delimitado al norte por un dique de contención al interior del cual está instalado el muelle Lombard (3 sitios);
- una zona de tránsito para el acceso al frente del puerto y a la dársena de Chef de Baie;
- un dique flotante (4) rodeado por:
 - el muelle Carnot al norte (5 sitios);
 - el malecón de la dársena al este;
 - el muelle Bouquet de la Grye del sur (3 sitios);
 - las dos formaciones de carena al sur/oeste;
- la dársena de Chef de Baie (5) protegida al oeste por un dique, dispone de una terminal forestal (3 sitios) así como de una rampa Ro-Ro (14 metros de profundidad en el muelle);
- y a mediano plazo una nueva terminal en la Ensenada Saint-Marc (al norte del puerto actual en la prolongación del muelle Lombard).



El conjunto de las instalaciones del puerto es accesible día y noche. El puerto posee dos esclusas con compuertas entre el frente del puerto y el dique flotante. La esclusa de acceso al dique flotante (168,5

m x 22 m) es franqueable en cualquier momento y permite el acceso a buques que tienen una carga de 30.000 toneladas.

Por otra parte, el puerto dispone de:

- 40 hectáreas de terraplenes unidos ;
- más de 137.500 m² de hangares ;
- 26 grúas de las cuales 4 grúas son móviles.

2. Los proyectos de desarrollo del puerto

Gracias a los importantes trabajos e inversiones realizadas desde hace muchos años, el Puerto de La Rochelle/La Pallice dispone actualmente de una herramienta portuaria moderna y potente.

La progresión regular de los tráficos del Puerto de La Rochelle/La Pallice desde hace varios años justifica hoy la instauración de un extenso programa de modernización y desarrollo.

Modernizar los equipamientos

Gracias a un programa de reparación del equipamiento existente, completado por la adquisición de distintas nuevas maquinarias, el puerto espera aún mejorar la eficacia de sus equipamientos y tender hacia una mayor especialización de los muelles.

Se trata más concretamente de:

la protección del muelle petrolífero y la puesta en servicio de una grúa "Gottwald" sobre el malecón de escala para el tratamiento de graneles;

la instalación de dos nuevas grúas "Reggiane" sobre rieles para equipar la nueva terminal forestal; así como la continuación de las inversiones para arreglar y equipar la zona de los astilleros navales.

Este programa de inversión deberá por otra parte continuarse para acompañar la creación de nuevos espacios en la Ensenada Saint-Marc.

Desarrollar las capacidades

Primera etapa de un ambicioso proyecto de extensión, la realización a finales 2004 de la nueva terminal forestal de Chef de Baie (600 metros de muelle comprendiendo tres sitios - 28.000 m² de superficies cubiertas disponibles). Esta terminal es una terminal a la vez de importación y una terminal de exportación en particular de madera con destino al Magreb o al Cercano Oriente.

A esta realización se añade la puesta en marcha de una tercera etapa de extensión de la Ensenada Saint-Marc situada al norte del puerto actual. Se trata en un primer tiempo de la creación de una nueva terminal de 160 metros para responder a las necesidades de los sectores de graneles, capaces de acoger buques de 70.000 toneladas de capacidad. Esta adaptación, incluirá la creación de 10 hectáreas de terraplenes ganados al mar.

Ulteriormente, el desarrollo de la Ensenada Saint-Marc se continuará hacia el norte, por la extensión de la primera fase y la creación de nuevos frentes de muelle y terraplenes con el fin de acompañar la evolución de las necesidades.

Mejorar la accesibilidad

La eficacia del puerto y su desarrollo pasa también por su capacidad de conectarse con los otros modos de transporte. A partir de 2005, deben comenzar los trabajos en el marco de un importante proyecto vial y ferroviario destinado a mejorar la accesibilidad del puerto.

Éste incluye tres proyectos de mejora que se integran en la lógica del desarrollo del futuro Puerto autónomo de La Rochelle/La Pallice:

Circunvalación ferroviaria de La Rochelle: entrada al puerto por el norte;

creación de una conexión por carretera del puerto hacia la circunvalación exterior de La Rochelle mediante la zona de Jeumont;

racionalización de los haces de vías sobre algunos terraplenes.

A5. EL TRÁFICO EN EL LEMOSÍN

A pesar de una economía nacional e internacional que es lenta, Lemosín ha experimentado un crecimiento en su comercio exterior con exportaciones e importaciones, experimentando su tercer año consecutivo de resultados positivos.

La cantidad total de comercio exterior ha aumentado a 2.516 millones de euros en 2003, un aumento de casi 13% comparado con el año anterior, mientras que la cifra para el conjunto de Francia estaba bajo el 2.5%. Éste es el mayor incremento regional en Francia. El resultado es más notable al ser alcanzado en un ambiente económico lento incluso si el impacto del cambio euro/dólar fue sentido menos en Lemosín que en otras regiones. Con un valor de 1.422 millones de euros, las exportaciones de Lemosín han aumentado en un 6.4%, dos veces el crecimiento del año anterior.

Mayor aumento en importaciones que en exportaciones.

El aumento en importaciones regionales ha sido agudo, por sobre el 22.8% mientras que nacionalmente hubo una reducción del 2%.

En estas circunstancias - con un aumento en importaciones más fuerte que en exportaciones - la balanza comercial para la región de Lemosín tiene un superávit de 328 millones de euros, bajo el 26.5% comparado con 2002. La región ha aumentado sus vínculos de comercio con la Unión Europea y juega un rol de 'hinterland' clásico. Los países en vías de desarrollo todavía desempeñan sólo un rol modesto, notablemente China que con una población de 200 millones de habitantes con un estándar de vida comparable a la UE y es un mercado real, no sólo un lugar para la subcontratación.

Italia - el cliente número 1

Italia continúa siendo el cliente número uno para Lemosín, con exportaciones enviadas a Italia de 275,5 millones de euros, con un incremento del 7.3% y representando una cuota del mercado de cerca 20%. España refuerza su posición en el segundo lugar, con 193 millones de euros, un aumento del 40%, representando cerca del 14% de las exportaciones de Lemosín. El Reino Unido ha mantenido las importaciones estables (132,6 millones de euros) y conserva el tercer lugar. Está después Alemania, (109,3 millones de euros) sobre el 9%. Bélgica está bajo el 9% (87,7 millones de euros) y los demás en el quinto lugar. Los E.E.U.U. están bajo del 25% con 58,7 millones de euros y son seguidos de cerca por Grecia en el sexto lugar. La reducción significativa en la compra de componentes electrónicos y de productos alimentarios no es compensada por el aumento en importaciones de carne, pieles y productos de la carne.

Alemania - el proveedor líder

Alemania toma el liderazgo como país proveedor. Con más del 35% de las importaciones regionales (386,8 millones de euros) el crecimiento es mantenido (por sobre el 65%) y contribuye al superávit comercial de Lemosín. Italia está en el segundo lugar, sobre el 16% de las importaciones a través de los Alpes son un tercio de las que vienen de Alemania. Vienen después los Países Bajos, con 58,4 millones de euros, sobre el 8%.

Incremento de los Estados Unidos

Los E.E.U.U., con un incremento por sobre el 124% pasan del 10^{mo} al 5^{to} lugar como país proveedor. Las importaciones de Bélgica continúan cayendo, y el país pasa del 5^{to} al 6^{to} lugar. Después está Chile seguido de cerca por Portugal con un fuerte incremento (por sobre el 27%), gracias a las ventas de productos de plástico que se han quintuplicado.

TRANSPORTE REGIONAL CON EL CONJUNTO DE TERCEROS PAÍSES**SEGÚN EL MODO EN LA FRONTERA EN 2000****VALOR****IMPORTACIONES** Unidad: millón de francos

Región	Mar	Ferrocarril	Carretera	Aire	Otros modos	Total
Lemosín	702	8	509	183	0	1 402
France Métropole	365 601	7.228	261.398	260.367	171.459	1.067.978

EXPORTACIONES Unidad: millón de francos

Región	Mar	Ferrocarril	Carretera	Aire	Otros modos	France Métropole
Limousin	1.041	3	501	708		2.253
France Métropole	340 407	10.602	169.187	283.478	150.108	955.568

REGION LEMOSÍN 2002**FLUJO ENTRANTE** Unidad: billón de toneladas

	Materia NST	Ferrocarril	Carretera por cuenta de otros	Carretera por cuenta propia	TOTAL
0	Agrícola	41	734	449	1223
1	Alimentario	9	852	279	1139
2	Combustibles	0			0
3	Petróleo	408	267	58	733
4	Minerales		29	147	176
5	Metalurgia	20	92	15	127
6	Construcción	22	1136	394	1552
7	Abono		140	56	196
8	Química	43	249	16	308
9	Varios	54	1743	210	2007
	TOTAL	597	5243	1625	7464

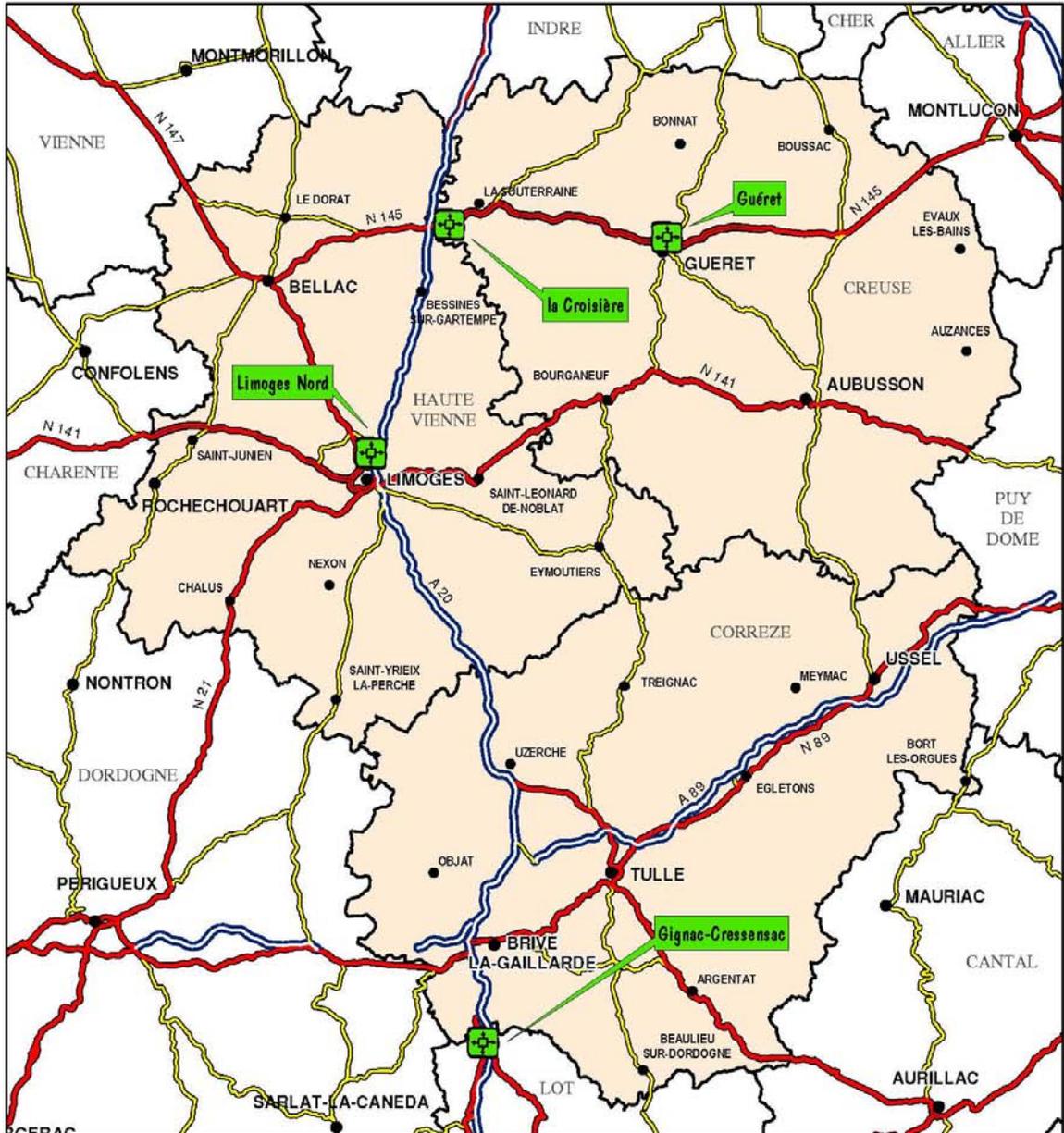
FLUJO SALIENTE Unidad: billón de toneladas

	Materia NST	Ferrocarril	Carretera por cuenta de otros	Carretera por cuenta propia	TOTAL
0	Agrícola	79	542	261	882
1	Alimentario	0	589	158	748
2	Combustibles			5	5
3	Petróleo	0	111	32	144
4	Minerales	10	59	32	102
5	Metalurgia		51	33	84
6	Construcción	62	399	621	1081
7	Abono		23	18	41
8	Química	71	65	1	137
9	Varios	14	1795	155	1964
	TOTAL	236	3635	1317	5188

FLUJO INTERNO Unidad: billón de toneladas					
	Materia NST	Ferrocarril	Carretera por cuenta de otros	Carretera por cuenta propia	TOTAL
0	Agrícola	44	1150	1163	2357
1	Alimentario		129	997	1125
2	Combustibles				
3	Petróleo		245	451	696
4	Minerales			409	409
5	Metalurgia		15	62	78
6	Construcción		4109	4779	8888
7	Abono		11	259	270
8	Química		82	53	135
9	Varios		1378	530	1908
	TOTAL	44	7120	8703	15866

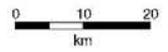
Balance económico y social de Lemosín, INSEE 2003, p.10-11.

PROYECTOS DE PLATAFORMAS MULTIMODALES SOBRE LOS EJES A20 Y RCEA



Conception et réalisation: SGC Conseil Régional Limousin - mars 2006 / Fond cartographique: Routard30 ©IGN - Paris 2006 // Reproducción: Infraterra

-  Proyectos de plataformas multimodales
- Indicaciones administrativas**
-  Límites departamentales
-  Prefecturas y subprefecturas
-  Otras ciudades principales del Lemosin
- Red de carreteras principal**
-  Autopista
-  Nacional a calzadas separadas
-  Nacional a calzada única
-  Departamental a vocación de conexión principal



A6. ESTUDIO DE CASO BURDEOS

El punto de estrangulamiento ferroviario de Burdeos

En el sistema intermodal y con el fin de completar las posibilidades abiertas en el ámbito marítimo con los puertos próximos a los Pirineos, la saturación que conoce el nodo ferroviario de Burdeos lo hace objeto de una obra muy importante.

Es en efecto un punto de paso obligado en la red ferroviaria francesa para todas las conexiones nortesur por el oeste.

El primer bloqueo del transporte modal sobre la costa atlántica, para los flujos que provienen del sur, se vincula a la diferencia de los ramales de las vías de las actuales redes españolas y francesas. En espera de la realización de la **Y vasca**, permitiendo esta interoperatividad de la plataforma de Irún, debería facilitar la adaptación de desarrollo del corredor atlántico. Esta conexión es objeto de estudios y debería llevar a la realización de una autopista ferroviaria para la carga en la costa en un plazo y con costes razonables (conexión con fuerte capacidad).

Debido al limitado acceso sobre un puente de dos pistas construido en 1860 sobre el Garona en las cercanías de la estación St Jean de Burdeos, los trenes de carga esperan a menudo por varias horas. Los trenes de pasajeros, incluyendo los servicios del TGV, tienen prioridad en el uso de las líneas convencionales. La situación se pronostica aún peor en la década venidera, a medida que el tráfico de pasajeros continúe creciendo, pero no será posible acoger muchos más trenes en los próximos diez años.

Está siendo financiado un trabajo de envergadura para proveer un nuevo puente de ferrocarril de cuatro vías. El proyecto también incluye mejoras a la red de carreteras [texto eliminado....]. El coste total es de aproximadamente 200 millones de euros. Es financiado en un 33% por RFF (Reseau Ferre de France), propietaria de la infraestructura del ferrocarril, 22% por el gobierno nacional, 18% por la región de Aquitania, 17% por el gobierno local y 10% por la UE. Se espera que los trabajos comiencen en 2005 para la culminación de la primera fase en 2009.

Una segunda etapa del trabajo, la extensión posterior de una sección de la cuarta pista es necesaria antes que la línea de alta velocidad Burdeos – Angouleme sea terminada. Se espera que este trabajo de ampliación sea terminado antes de 2013, momento en el cual, el embotellamiento puede considerarse resuelto.

Hasta que este trabajo de infraestructura se termine, se están considerando varias medidas paliativas. Está claro que las opciones son limitadas por los conflictos de necesidades entre los servicios de pasajeros y los de carga. Los servicios de carga tienden a operar durante la noche, cuando hay capacidad disponible de la vía. Entonces estos servicios chocan con la necesidad de hacer la manutención de las vías durante la noche, cuando los servicios del pasajero no están operando. Está siendo habitual, de esta manera, el programar la circulación de unos pocos trenes durante el fin de semana. Dada la prohibición del tráfico de camiones durante el fin de semana, la opción de más servicios de transporte de mercancías el fin de semana puede ayudar a construir el tráfico intermodal por mar.

El enlace ferroviario entre Burdeos y Le Verdon

Le Verdon es una terminal del puerto de Burdeos situado en la boca del estuario. Para un puerto del estuario con un número de terminales separadas, los problemas de acceso tienen que ser resueltos para cada una de las terminales del puerto de Burdeos más que para un solo sitio, donde un sistema de vías y de pistas de acceso puede servir todas las instalaciones. El acceso terrestre a Le Verdon tiene que ser mejorado si el puerto tiene que ser atractivo a las compañías de transporte desde el hinterland.

La línea del ferrocarril tiene 101 kilómetros de largo y es electrificado, pero tiene sólo una vía. Así que es tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros, sobre todo para viajes a y desde el trabajo en el centro de la ciudad de Burdeos. El trabajo en 1993 alzó las velocidades en la sección de la vía más cercana a Burdeos (Burdeos – Pauillac) a 100km/h para el transporte de mercancías. Sin embargo para el resto de la línea hay una velocidad para la carga de solamente 50km/h y una restricción de carga por eje de 20 toneladas (1.170 toneladas de peso bruto por tren). El tráfico de mercancías por la vía férrea ha caído en los años recientes. En 2000, transportó 234.000 toneladas, cerca del 63% del tonelaje de 1995.

Sucesivas obras de mejora han tenido lugar a partir de marzo de 2004 para aumentar el peso axial y la velocidad en otra sección de la línea. Estas obras cuestan 30,5 millones de euros y son financiadas por RFF (24%), los gobiernos nacional y regional de Aquitania (17% cada uno), las autoridades locales (17%) y la UE (25%).

Dado el papel que tiene le Verdon como puerto de gran calado para contenedores, este ejemplo sirve para ilustrar que incluso si un puerto está conectado con el ferrocarril, la infraestructura debe tener un estándar suficiente para trasladar el tráfico de mercancías disponible.

Debe ser observado sin embargo, una vez que las obras actuales de ampliación se terminen, que la frecuencia del servicio y el precio deben estar en directa proporción con el tráfico disponible si la infraestructura mejorada rinde los beneficios previstos llevando más mercancías por el ferrocarril.

Los trabajos de mejora han permitido que el puerto ponga en funciones un servicio regular entre la zona de mercancías en Bruges y la terminal en Verdon para hacer el sitio más atractivo y contribuir a la reducción del tráfico viario en la RN 215. Este servicio podría a la vez apoyar el desarrollo de la actividad de la terminal.

Enlaces de carretera desde Le Verdon

Es interesante observar que Le Verdon no se beneficia de otros buenos enlaces carreteros. El puerto está conectado al conglomerado urbano de Burdeos con la RN 215, una vía que no está habilitada para el tráfico pesado de camiones. Desde el puerto se tarda alrededor de una hora y media antes que se alcance la red de autopistas en el anillo de circunvalación de Burdeos.

El puerto se sitúa en la rívera sur del estuario del Gironde. No hay una ruta obvia a la rívera norte, sin ir vía Burdeos unos 100km más lejos. Las opciones, tales como el uso de lanchas a remolque para la transferencia de las mercancías, están siendo estudiadas con las autoridades locales respectivas.

La zona de Burdeos-Fret

La zona de **Burdeos-Fret** al norte de la aglomeración bordelesa es la segunda plataforma multimodal francesa, es un activo principal del esquema logístico del Gran Sur Occidental de Francia. Sobre el eje Norte-Sur europeo, su posición estratégica sobre la fachada atlántica, la multiplicidad de sus modos de acceso por mar, aire, línea férrea, carretera hacen de Burdeos Carga un verdadero polo logístico de dimensión internacional (65 empresas, 78.000 m de almacenes, 18.000 m de oficinas, 2.000 camiones/día...).

Creada en 1976, la zona de Burdeos-Fret es una ZAC comunitaria que se extiende sobre 62 ha disponibles (una parte Sur de 40 ha que corresponde a la primera fase y una parte de dicha extensión Norte de 22 ha) comprendiendo:

- un centro de tránsito internacional reuniendo todas las actividades vinculadas a la exportación y a la importación: lo que constituye el 40 % de las actividades de la zona,
- un centro de contenedorización sobre 12 hectáreas: dos plataformas completadas para la instalación de almacenaje refrigerado,

- un centro de almacenaje y de distribución de mercancías, destinado al aprovisionamiento del comercio y de la industria,
- un centro de mensajería nacional e internacional,
- un centro de formación: un IUT especializado en transporte logístico,
- actividades al servicio de los profesionales de la logística: venta, mantenimiento, reparación, peritaje,
- servicios públicos dedicados a los profesionales: unidad corriente de despacho de aduana (UBD-SOFI), recepción local de los impuestos indirectos, medicina del trabajo del transporte público, servicio de control del peso público...

La plataforma intermodal en Hourcade. 'Combinación Burdeos'

Esta terminal de transporte combinado se sitúa dentro del conglomerado urbano de Burdeos como parte de un área de clasificación de carga de SNCF, en una localización dominante para el acceso a la península Ibérica y al suroeste de Francia. La instalación es un nodo clave de la red de autopistas a España y Portugal, Toulouse, París y Lyons, cubriendo de este modo la circulación del tráfico este-oeste así como el norte-sur.

Se trata de la más moderna y está entre las más importantes obras ferroviarias-viarias de Francia, su capacidad es de 150.000 unidades de contenedores (600 camiones por día). Incluye una estación compuesta de siete vías, todas ellas equipadas de grúas pórticos, donde se pueden cargar y descargar trenes de contenedores de hasta 700 m de longitud en una hora y media.

La misma terminal tiene 7 pistas de 700 metros y de una capacidad para 15 trenes a capacidad completa por día (equivalente a 600 camiones). Un tren de contenedores a capacidad completa se puede descargar en una hora y media. La terminal está siendo operada por SNCF. Las instalaciones comprenden 12 hectáreas y más de 50 hectáreas de terreno disponibles para el desarrollo sucesivo. El desarrollo de las instalaciones incluye también los sistemas de información para capturar automáticamente por medio de una tele cámara el número de identificación de los contenedores que entran y salen. Un sistema similar se encuentra ya en uso en el puerto de Le Havre.

El coste de la terminal es de 40 millones de euros para la infraestructura y de 6.6 millones de euros adicionales para la superestructura. El financiamiento fue proporcionado por gobierno nacional, la UE, Réseau de France (RFF), el Conseil régional d'Aquitaine, el Conseil général de la Gironde y el Communauté urbaine de Burdeos (CUB).

Se espera que la terminal apoye el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril desde la cuenca del Garona hacia el área de París y el norte de Europa. El tráfico por carretera/ferrocarril en la región es aún limitado, cerca del 10% del transporte de mercancías se hace por ferrocarril, pero se espera que la terminal ayude a desarrollar este tráfico. Para que los servicios intermodales de carretera – ferrocarril sean rentables, la distancia mínima está aún por verse. La compañía de logística CNC indicó recientemente que, el mínimo de distancia es de 700 kilómetros.

La terminal fue abierta en 2001.

A7. BILBAO

1. Desarrollo de la capacidad portuaria de Bilbao en el nuevo contexto europeo

Durante la última década, el Puerto ha llevado a cabo un fuerte proceso de ampliación y renovación a fin de superar los inconvenientes de escasez de superficie y dotarse de nuevas terminales y conexiones entre muelles que le permita acometer con optimismo nuevos retos. Los trabajos de ampliación del puerto han dado lugar a la creación de dos nuevos muelles con dos terminales de contenedores y una para vehículos, un parking de camiones, una zona de almacenamiento y depósitos aduaneros, una estación de formación de trenes y terminal de contenedores, y están en fase de terminación dos muelles adicionales, uno para tráfico Ro-Ro y otro para graneles sólidos.

Las inversiones realizadas desde 1991 hasta el año en curso han ascendido a 1.256 millones de euros, de los cuales, 440 corresponden a recursos propios de la Autoridad Portuaria Bilbaína.

Con las nuevas instalaciones y medios disponibles, y la duplicación de capacidad, el desarrollo comercial del puerto se enmarca en una estrategia dirigida a la ampliación de la zona de influencia mediante la captación de nuevos tráficos y la mejora de la intermodalidad. La Autoridad Portuaria de Bilbao es consciente de las oportunidades que las nuevas tendencias del transporte impulsadas por la Unión Europea abren al trasvase de tráficos de la carretera al mar, mediante el impulso de las “Autopistas del mar” y de nuevos servicios de corta distancia, y a los que está prestando su atención en las inversiones y obras actualmente en curso y en las numerosas iniciativas comerciales que con este objetivo está llevando a cabo.



2. Mejoras en la intermodalidad del Puerto de Bilbao

La mejora de la intermodalidad en la interface marítimo terrestre es una cuestión crucial para la competitividad del puerto y para la materialización de las nuevas perspectivas comerciales de la autoridad portuaria, habiéndose logrado importantes avances en los últimos años.

La entrada y salida de mercancía seca se hace fundamentalmente por carretera, disponiéndose de una red de comunicaciones viarias que enlazan el puerto directamente por autovía y autopista con Francia y toda la Península Ibérica. Sobre este punto, ha de hacerse referencia, sin embargo, a los elevados niveles de congestión y siniestralidad que padece el entorno de aproximación a Bilbao y que provoca frecuentes bloqueos del tránsito. Como respuesta a esta problemática, la Diputación Foral de Bizkaia ha anunciado la construcción de una autopista paralela destinada al tráfico pesado de largo recorrido, dotada de enlaces directos con las diversas zonas del puerto y cuyas obras comenzarían en breve plazo.

En cuanto al ferrocarril, el puerto dispone de servicios desde los muelles a los principales centros generadores de cargas de la Península, teniendo el tráfico ferroviario cada vez mayor incidencia en la operativa del Puerto de Bilbao. Cada una de las terminales cuenta con una terminal propia ferroviaria para trenes completos, facilitándose la recepción, formación y expedición de trenes con objeto de minimizar el tiempo y coste del tránsito del buque a ferrocarril y viceversa.

En 2003 el número de toneladas que entraron o salieron por tren de sus instalaciones ascendió a 1.181.378 toneladas, lo que representa el 10% de la carga seca.

En cuanto a la utilización del ferrocarril para la entrada y salida de contenedores (TEUs), se ha venido registrando en los últimos años un crecimiento medio del 5,6% en el tráfico ferroviario de contenedores, que en el ejercicio 2003 ha visto incrementarse hasta el 29%, habiéndose alcanzado un porcentaje de canalización de contenedores a través de ferrocarril del 20%. Bilbao es el primer puerto del Estado en tráfico de recepción y expedición de contenedores por ferrocarril, incluso antes de la puesta en marcha de las nuevas instalaciones.

La ampliación del puerto ha permitido disponer de espacio para una nueva estación ferroviaria de mercancías anexa a los muelle del puerto, de 153.485 m², que consta de una estación de clasificación para la recepción y expedición de trenes, una terminal de mercancías y una terminal TECO de contenedores con sistema de gestión que permite la automatización de movimientos e información en tiempo real. La optimización de recursos posibilita conformar la mayor oferta ferroviaria, incorporando nuevos destinos directos a Alicante, Galicia y Andalucía que se unen a la oferta existente a Madrid, Barcelona, Valencia, Valladolid, Portugal, y los Puertos secos de Coslada en Madrid y Azuqueca de Henares en Guadalajara. La Autoridad Portuaria de Bilbao participa en estos dos puertos, así como en la Sociedad promotora del puerto seco de Burgos y en las iniciativas para el impulso de creación de un puerto seco en Zaragoza, todo ello con vistas a la mejora de la intermodalidad marítimo terrestre.

En el otro lado de la moneda, hay que señalar la existencia todavía de limitaciones en la infraestructura actual a los efectos de poder incrementar la flexibilidad, frecuencia, y en definitiva, la carga transportada por ferrocarril. Constituye una acuciante reivindicación de la comunidad portuaria bilbaína la creación de una vía exclusiva para mercancías, que evite la convivencia con el tráfico de viajeros y su transcurso por núcleos urbanos. En este sentido, una nueva conexión con la red exterior a través del Túnel de Serantes proyectado por el Ministerio de Fomento, y la construcción de la Variante Sur de Mercancías de Bilbao del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la CAPV contemplan conectar de forma independiente a los tráficos de viajeros y sin atravesar cascos urbanos las instalaciones portuarias con la red ferroviaria de RENFE, FEVE y EUSKOTREN, incluido el proyecto de nueva red ferroviaria vasca de alta velocidad, más conocida como Y vasca, enmarcada en el eje transeuropeo Lisboa-Dax.

3. Desarrollo del tráfico de contenedores

El transporte marítimo mundial y sus crecimientos más pronunciados se siguen basando en la containerización de las mercancías. La congestión y falta de espacio portuario era hace años una de las principales carencias del Puerto de Bilbao para poder competir en este segmento, imposibilitando no solo el crecimiento, sino incluso la atención a la demanda existente. La ampliación del puerto en el exterior de la bahía y la inversión privada efectuada por las empresas adjudicatarias para la explotación de las nuevas terminales de contenedores, permiten disponer de una oferta importante de superficie portuaria y de servicios de última generación para el tráfico de contenedores, siendo Bilbao el puerto mejor preparado para el tráfico de contenedores en la fachada sur atlántica europea. Ello le permite competir en este sector, impulsando el desarrollo del tráfico de contenedores en vertientes hasta ahora no exploradas como puede ser el trasbordo, el desarrollo de nuevos servicios de larga distancia, con América y el continente asiático, y la implantación de nuevos servicios de cabotaje con la Europa atlántica.

Las dos nuevas terminales de contenedores instaladas en la ampliación del puerto permiten disponer de 668.000 m² de superficie destinada a la manipulación y almacenamiento de contenedores, con un calado en ambas terminales de 20 metros y una línea de atraque de 1.520 metros lineales. Ello posibilita acoger a los mayores buques portacontenedores que actualmente navegan, sin ningún tipo de restricción por marea, calado, medios de carga y descarga, o de superficie de almacenamiento. Ambas terminales están equipadas con todo tipo de grúas y maquinaria para la manipulación de contenedores, de la más moderna tecnología. Son gestionadas por empresas privadas a las que la

Autoridad Portuaria ha adjudicado la explotación de las mismas en régimen de concesión por un periodo de 30 años. Los costes de instalación, equipamiento y maquinaria son de cargo de las empresas concesionarias, quienes han efectuado fuertes inversiones para la puesta en servicio de las terminales, que superan ampliamente los 100 millones de euros.

La ambición de las terminales, y sus empresas gestoras, es la de proporcionar a las empresas navieras, importadoras y exportadoras una interesante y competitiva vía de entrada al País Vasco, Península Ibérica y Sur de Francia a tener en cuenta en la planificación de sus estrategias logísticas presentes y futuras. Ambas terminales están directamente conectadas con la red de autopistas, cuentan cada una de ellas con su propia terminal ferroviaria e instalaciones adaptadas para el intercambio modal. Disponen de servicios ferroviarios directos a Madrid Abroñigal, Puerto seco de Azuqueca, Barcelona, Silla y Valladolid.

En cuanto a los resultados, la evolución del tráfico de contenedores desde su puesta en marcha revela, no obstante, ciertas dificultades, dado que se sitúa por debajo de las expectativas. El tráfico de contenedores en el Puerto de Bilbao se ha duplicado en 10 años, tanto en toneladas como en TEUs, pero desde el año 2000 no ha experimentado incrementos sensibles hasta el ejercicio 2004.

Las nuevas terminales de contenedores del Abra exterior tienen una capacidad para mover en torno a un millón de contenedores anuales. Sin embargo, las cifras reales se sitúan en torno a los 450.000 TEUs, esto es, al 45% de la capacidad. Las dificultades son especialmente perceptibles en el frente atlántico poniendo de manifiesto la lentitud del despegue de nuevos tráficos aun cuando se disponga para su desarrollo de las condiciones óptimas a nivel de infraestructura.

La fachada atlántica es un área de muy fuerte competencia por la existencia de muchos puertos competitivos y por la alta competitividad que presenta el transporte terrestre, al que no es fácil “arañar tráficos”. Impera, no obstante, el optimismo en la comunidad portuaria bilbaína porque la oferta de servicios se ha adelantado a la demanda y eso es importante. No es posible convencer a los operadores de que promuevan nuevos tráficos marítimos sin que las instalaciones necesarias no estén disponibles. A partir de ahí, es preciso aún un mayor lapso de tiempo para que el trasvase carretera-mar se pueda ir produciendo.

4. Perspectivas de desarrollo del tráfico Ro-Ro

La apreciación de posibilidades de crecimiento del Puerto de Bilbao a partir del establecimiento de nuevos servicios que trasvasen tráfico de la carretera al mar es alta entre sus responsables, particularmente en los tráficos Ro-Ro, segmento considerado como el más susceptible y apto para absorber mercancía transportada por carretera y generar crecimiento de tráficos de Bilbao con Europa Atlántica. La principal aspiración de las instalaciones portuarias bilbaínas es la posicionarse como uno de los puertos de base de la futura “autopista del mar atlántica”. Con estas perspectivas, se han efectuado fuertes inversiones dirigidas a la adaptación y captación de estos nuevos tráficos, teniéndose previsto dedicar el muelle nº 3 de la ampliación, el cual dispone de 270.000 m² y 900 m lineales de atraque, acceso directo a autopista y terminal de ferrocarril propia, y que está a punto de ser finalizado y entregado, a los tráficos Ro-Ro con Europa. Todo el tráfico Ro-Ro de transporte de camiones será trasladado a este nuevo muelle, incluidas las instalaciones actualmente en funcionamiento, como la terminal de vehículos, explotada en régimen de concesión por una empresa privada.

Las dificultades de implantación de servicios de esta naturaleza, ha de señalarse, que son igualmente patentes, como lo ilustran diversos ejemplos de la experiencia reciente del puerto. Tres años han sido necesarios para que la terminal de vehículos, puesta en marcha en septiembre 2000, haya podido iniciar una actividad de carácter regular, con la implantación hace un año de un servicio semanal de transporte de coches para distribución en concesionario entre Bilbao y el puerto belga de Zeebrugge, a cargo de una naviera especializada en el transporte de vehículos. La empresa gestora de la terminal mantiene el optimismo previendo ampliar instalaciones una vez se traslade al nuevo muelle. Diversos proyectos, promovidos por transportistas de carretera españoles y europeos, tras años de conversaciones, no han llegado a cuajar al no conseguir superar el que se erige como principal escollo

en este tipo de iniciativas privadas, cual es el aseguramiento de un volumen de carga crítico que garantice a la naviera la rentabilidad del servicio.

A8. ESTUDIO DE CASO DEL PUERTO DE SANTANDER

FERROCARRIL

A partir del año 1999 el Puerto de Santander viene registrando cifras de tráfico de mercancías por encima de los cinco millones de toneladas (5.172.995 toneladas en el año 1999; 5.261.800 toneladas en el año 2000; 5.096.618 toneladas en el año 2001; 5.410.323 en el año 2002 y 5.374.037 toneladas en el año 2003), siendo previsible que en el presente año dicha cifra se sitúe cerca de los seis millones.

Aproximadamente el 20 por ciento de dicho tráfico entró o salió del puerto con el ferrocarril.

El 40 por ciento de los ferrocarriles de mercancías usa vía métrica de trocha angosta de FEVE y el 60 por ciento restante utiliza RENFE. FEVE es utilizada principalmente para el carbón y el carbonato sódico, mientras que RENFE para el cemento y clinker, el carbón, los automóviles, los cereales, el papel y los productos químicos y los líquidos refinados del petróleo.

Comunicaciones interiores con el puerto

La entrada y salida de vagones en el puerto se realiza a través de la vía de acceso que, partiendo de la Estación de Clasificación, construida en Maliaño, enlaza directamente con los muelles de carga y descarga de Raos. La vía atraviesa el encuentro con la autopista de acceso por medio de un paso nivel. Un ramal de enlace a lo largo de la calle Marqués de la Hermida conecta Raos con los muelles de Maliaño.

Está prevista la construcción de un puente sobre la Dársena de Maliaño. Permitirá guiar el tráfico ferroviario entre los muelles de Maliaño y la Margen Norte y las instalaciones de Raos, en sustitución del actual ramal de enlace a lo largo de la calle Marqués de la Hermida. Esto potenciará la actividad en los muelles de Maliaño y Margen Norte y mejorará la conexión de esta zona a la red ferroviaria.

Accesos terrestres por ferrocarril:

Las líneas ferroviarias que comunican Santander con el resto de España son las siguientes: El ferrocarril de RENFE, de Madrid a Santander por Valladolid y Palencia y el de FEVE de vía métrica de trocha angosta, de Santander a Bilbao y de Santander a Oviedo y Gijón. El acceso al Puerto se realiza únicamente por el Complejo Portuario de Raos

TRÁFICO RO-RO

Aproximadamente el 13 por ciento del total de mercancías movidas en el puerto y el 65 por ciento del total de las cargas generales corresponde a tráfico Ro-Ro.

Los automóviles, junto a los productos forestales (papel, pasta y madera), maquinaria, fruta y hortalizas, pescado y enseres personales (muebles, etc.) constituyen los principales productos de carga que usan el servicio Ro-Ro.

La Autoridad Portuaria de Santander cuenta en la actualidad con tres rampas y una rampa flotante, ubicadas en distintos muelles y zonas del puerto para la carga y descarga de los buques que transportan tráfico Ro-Ro.

Se encuentran disponibles aproximadamente 210.000 metros cuadrados de explanada cercana a los muelles de Raos y 45.000 metros cuadrados próximos a los muelles Albareda y Maliaño, para el depósito de carga.

En la actualidad se encuentra en curso la obra de ampliación del muelle 8 de Raos. Esto agregará 340 metros de longitud a la línea de atraque para los buques dedicados al tráfico de automóviles, con una capacidad de almacenaje adicional de 100.000 metros cuadrados. Asimismo, la obra contempla la construcción de una nueva rampa o rampa Ro-Ro. La finalización de dichas obras está contemplada para marzo de 2005.

Se debería destacar que, dentro del puerto existen dos instalaciones de propiedad privada dedicadas a la inspección de automóviles (PDI).

A9. LA TERMINAL MULTIMODAL DE VALLE DEL TAJO, PORTUGAL

TVT - *Terminal Multimodal Vale do Tejo, SA*, es una compañía privada de sociedad anónima. La infraestructura de la terminal costó 15 millones euros entre 1995 y 2001, apoyada con sobre 8 millones de euros por los fondos de la Comunidad Europea, a través de FEDER. Está situada en la región de Lisboa y del Valle del Tajo y es parte de una zona de 220 hectáreas de actividades logísticas.

Abierta el 24 de noviembre 2001 está situada a 50 kilómetros de Santarém, en una pequeña localidad de Riachos en la región de Ribatejo, cerca de Golegã y a 600 metros del cruce ferroviario de Entroncamento (a 100 kilómetros de Lisboa y 500 kilómetros de Madrid), parte de un ZALVT (*Zona de Actividades Logísticas do Vale do Tejo*)

Opera como un puerto seco, incluyendo un estatuto aduanero, con una villa para actividades relacionadas a la carga (aduanas, notario, promotores y otros servicios). Tiene una zona de transferencia intermodal con 2250 m de líneas ferroviarias, con un equipamiento móvil apropiado, una rampa Ro-Ro para la carga y descarga de los vehículos, 3 reach-stackers equipados con spreader y combi-handler y una capacidad de levante de 45 toneladas y una grúa pórtico equipada con spreader y combi-handler.

Esta plataforma logística es parte de las REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE, que apunta a establecer conexiones entre las diversas terminales multimodales y se basa en la utilización del concepto de bloqueo de convoyes con horarios fijos de llegada y partida, que nunca fue puesto en marcha.

La TVT permitirá una reducción de más del 50% del tráfico de contenedores por las carreteras a través de las principales áreas metropolitanas en dirección a los puertos del Atlántico y particularmente a las terminales marítimas de Lisboa.

Con ocasión de la inauguración de la TVT, fueron firmados varios acuerdos con el objeto de promover la optimización de las interconexiones y procedimientos para la recepción y movimiento de las mercancías comercializadas entre los países de la Unión Europea y Brasil. Específicamente, un Protocolo de Cooperación entre EUROPLATFORMS, E.E.I.G., la Asociación Europea para las Plataformas Logísticas (TVT es la representante portuguesa ante dicha asociación), y la ABEPRA, la Asociación Brasileira de las Empresas Operadoras de Regímenes Aduaneros (*Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros*). Un Protocolo de Cooperación fue firmado también entre TVT -Terminal Multimodal do Vale do Tejo y el Puerto Seco de São Paulo (Brasil). En un nivel interno, la TVT no establece asociaciones complementarias entre la oferta de servicios y la demanda de necesidades de las empresas consideradas individualmente.

Coordinación del proyecto

La experiencia del promotor de la TVT se basa en su gestión de Somincor (*Sociedade Mineira de Neves Corvo, no Alentejo*- una compañía minera situada en Neves Corvo en la región de Alentejo). Él atrajo 3 millones de euros de inversionistas locales y regionales, entre los cuales: su propia empresa (*Rianova*), una empresa de comercio agrícola, *Agromais - Entrepoto Comercial Agrícola, de Riachos*, una empresa constructora, *Construtora Lena*, una compañía logística, *Operador Logístico de Parqueamento*, Riachos, el Consejo Municipal de Torres Novas, la asociación comercial de la región de Santarém, NERSANT - *Associação Empresarial da Região de Santarém* y varios empresarios de Riachos y Golegã.

Considerándose como una "puerta de entrada" en Europa, la TVT realiza un tratamiento preferencial con ABEPRA, la Asociación Brasileira de las Empresas Operadoras de Regímenes Aduaneros, involucrando a 43 oficinas aduaneras del interior de Brasil y, en particular, el Puerto Seco de São Paulo, con quién TVT firmó un protocolo de cooperación en noviembre de 2001 – en diez regiones fiscales brasileiras. El operador logístico ABEPRA reconoce a TVT como un "interlocutor europeo"

para las relaciones con las Europlataformas, con sus plataformas logísticas en Alemania, Dinamarca, España, Francia e Italia.

Fuerzas

Descongestión de las principales rutas viales urbanas y reequilibrio del nivel de utilización de los ferrocarriles para el transporte de mercancías en Portugal.

Por otro lado, TVT, al disponer de un estatuto aduanero, facilita las operaciones de aduana “al entrar en la Comunidad Europea”.

Debilidades

La gran desventaja es la seria desconfianza de los clientes de los ferrocarriles portugueses. Lo que es agravado porque la plataforma logística está siendo concebida desde la perspectiva de la oferta de servicio sin ninguna previa negociación en cuanto a la demanda. En este contexto, el ramal ferroviario a la línea del norte y a la línea del este de la región de Beira Baixa – rutas que tienen que pasar a través del nodo del Entroncamento – lo que representa un factor de reducción de la eficiencia en el movimiento de mercancías, perdiendo en promedio dos horas. Este hecho “prolonga” el trazado o reduce la velocidad, factores críticos en el concepto de un sistema logístico.

Las principales industrias en la zona de la terminal TVT, como es una importante industria de pulpa de papel, con una fuerte componente de exportación, no participan en el proyecto, cuando podrían haber integrado sus sistemas privados de logística en la nueva estructura. Los accesos rodoviaros no fueron planificados como una componente del negocio.

En términos generales, este fue un proyecto privado sin considerar el análisis de la ubicación de la plataforma y de las interfaces a desarrollar con los modos logísticos y sin una planificación de la estructura comercial basada en las demandas de las compañías de la región.

Como el proyecto fue implementado sin una correcta gestión de desarrollo, el promotor de la idea se vio confrontado con graves problemas de gestión cotidiana y de liquidez. La empresa constructora debió asumir el control empresarial para la reconversión y la reestructuración de la previa falta de estrategia de la inversión realizada.

Conclusiones y propuestas

Transformar la TVT en una plataforma intermodal conectada a los puertos marítimos de la fachada atlántica sur portuguesa, y particularmente a Sines con su rol en el transbordo de mercancías.

Reformular el proyecto TVT, negociando con accionistas privados una forma de recuperar la inversión pública realizada, con participación de una cofinanciación de la UE y una del gobierno portugués.

Involucrar a las empresas de la región de Terras Novas en una solución integrada, muy especialmente en lo que respecta a las mercancías consumidas y producidas por la industria papelera, sea la importación de madera para la transformación o la exportación de la pulpa de papel.

Establecer un proceso criterioso de financiación de las plataformas logísticas por una futura Agencia Portuguesa de Logística (sucesora de Gablogis), asociando el capital de riesgo, cuando las iniciativas tienen un carácter de riesgo mayor y no disponen de una calificación suficiente en competencias para garantizar la componente de inversión pública, sujeto a mecanismos más amplios de reembolso.

A10. LOS PUERTOS DE LAS ISLAS CANARIAS COMO UN CENTRO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL Y DE TRANSBORDO DE MERCANCÍAS

1. La ubicación estratégica de los Puertos de las Islas Canarias.

Gracias a su situación geográfica estratégica, los puertos de las Islas Canarias son un punto de referencia para las rutas transoceánicas entre Europa, América y África. Son también la principal puerta de entrada para la mayor parte de las mercancías necesarias para el abastecimiento de la población del archipiélago. Debido a que los territorios insulares dependen de los diferentes modos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo), para sus comunicaciones (con otras islas, entre ellas y el exterior); la importancia y el carácter estratégico del transporte y las operaciones logísticas, llegan a tener una vital importancia.

En términos de tráfico de mercancías, el **transporte marítimo** es el de mayor importancia. La especificidad en la intermodalidad en Canarias es evidente en el mayor uso de los principales puertos canarios como bases operativas para el **transbordo internacional de mercancías**. Prueba de ello es el cada vez más importante movimiento de contenedores que son descargados para ser reenviados a otros destinos como por ejemplo norte de Europa, Sudamérica y, sobre todo, África. Además, los puertos de Canarias son bases idóneas para operaciones de apoyo para muchos tipos de buques: recargar combustible, relevar tripulaciones, recibir repuestos y provisiones...

2. Principales rutas marítimas donde operan los Puertos de Canarias.

Los Puertos de Canarias, en su conjunto, con un tráfico total de mercancías de 42.652.681 toneladas y un tráfico de contenedores de 1.646.240 TEUS, son el centro de distribución de mayor potencial en el Atlántico Medio en cuanto a logística y tránsito de contenedores y cargas generales, en particular en el tráfico hacia África. Gracias a su situación geoestratégica, los puertos de las Islas Canarias han llegado a integrar plataformas logísticas utilizadas por una amplia gama de compañías involucradas en comercio internacional.

De las principales rutas marítimas que discurren por las aguas de las Islas Canarias, cabe destacar las rutas transoceánicas en los ejes Norte/Sur y Este/Oeste:

- Ruta Norte/Sur: frecuentada por buques procedentes del Norte de Europa y Mediterráneo, que tienen como destino puertos de África del Sur y del Golfo Pérsico.
- Ruta Sur/Norte: donde destaca el intenso tráfico de buques petroleros de gran tamaño procedentes del Golfo Pérsico que debido a sus grandes dimensiones, utilizan la ruta atlántica en decremento de la ruta del Canal de Suez.
- Ruta Este/Oeste: utilizada por buques procedentes de puertos del mar Mediterráneo o de la costa atlántica de África, que tienen como destino la costa americana.
- Ruta Oeste/Este: utilizada principalmente por buques que procedentes de Sudamérica tienen como destino puertos europeos o africanos.

Además de estas rutas transoceánicas, los Puertos de Canarias se caracterizan por el intenso tráfico interinsular, tráfico de abastecimiento, tráfico de la flota pesquera y en los últimos años de un intenso tráfico de pasajeros en cruceros turísticos.

Como consecuencia del tráfico generado, los Puertos de las Islas Canarias están muy bien conectados, con servicio a sobre 200 puertos alrededor del mundo, a través de más de 30 rutas marítimas. Por este motivo ellos son el principal centro de redistribución de mercancías de esta zona del Atlántico.

3. Principales infraestructuras portuarias.

Para soportar este intenso tráfico interno, nacional e internacional, los puertos de las Islas Canarias se han dotado de unas infraestructuras adecuadas. El know-how y la cultura portuaria, logística y marítima en el sector empresarial están a la altura de los mayores centros logísticos del mundo.

La necesidad de disponer de unas infraestructuras específicas para cada modo de transporte provoca efectos sobre el territorio que se acentúan en el caso de un archipiélago. Cada isla debe disponer de las infraestructuras adecuadas (puerto, aeropuerto e infraestructuras terrestres) para garantizar la movilidad exterior e interior. Estos aspectos ponen de manifiesto el carácter especializado y la importancia que adquiere el transporte en Canarias.

Dentro del conjunto de los puertos de las Islas Canarias, los de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife son los más importantes. No solo porque gestionan el 90% del total de contenedores que se manipulan en el archipiélago canario en la actualidad, sino porque en la actualidad están llegando a ser los mayores centros de distribución de mercancías del Atlántico Medio, dada su ubicación estratégica.

El **Puerto de Las Palmas** es el cuarto de España y el primero del Atlántico Medio en manipulación de contenedores lo que lo sitúa también en el puesto 72 del mundo. La presencia de grandes navieras internacionales ha producido un notable aumento del tráfico de tránsito de contenedores, que supone el 57% del tráfico total. Dispone de tres terminales de contenedores de última generación, con 1.800 metros de línea de atraque y calados de los once a catorce metros. Con las obras que se están realizando tendrá capacidad para dos millones de contenedores. Además, dispone de dos terminales de tráfico Ro-Ro dedicadas fundamentalmente al tráfico interinsular, pero con conexiones con algún puerto de la península y de la costa africana occidental.

El **Puerto de Santa Cruz de Tenerife**, con una superficie para depósitos de 350.000 m², dispone de una refinería anexa al puerto, con una terminal marítima, que recibe un promedio de 4 millones de toneladas anuales de hidrocarburos. Además de la ampliación del puerto, se está construyendo una nueva instalación 143 hectáreas de superficie en el nuevo puerto de Granadilla que actuará como puerto auxiliar.

4. Principales peculiaridades que facilitan y potencian los puertos Canarios como centros de comercio internacional y de transbordo de mercancías.

- Situación geográfica.

Las Islas Canarias están situadas en la encrucijada de tres continentes: Europa, África y América y se constituyen como frontera sur de España y Europa. Debido a su situación geográfica y a sus importantes infraestructuras marítimas y aéreas se asegura el tránsito rápido y eficaz de personas y mercancías. Según lo que se ha descrito con anterioridad, los aeropuertos de las Islas Canarias tienen conexiones frecuentes y regulares con las principales ciudades del mundo gracias a su status de destinación turística internacional. El tráfico de personas en los aeropuertos canarios supera los 30 millones de pasajeros anuales.

Otro ejemplo de que la situación geográfica de Canarias convierte a esta región en un referente estratégico es el dato de que es el lugar del mundo donde existe una mayor confluencia de cables submarinos, lo que le da un gran potencial de conexión mundial en el ámbito de las telecomunicaciones, de manera que garantiza, a las empresas instaladas en las Islas Canarias, la comunicación con cualquier lugar del mundo.

- Estabilidad económica y política con respecto a las zonas de influencia marítima.

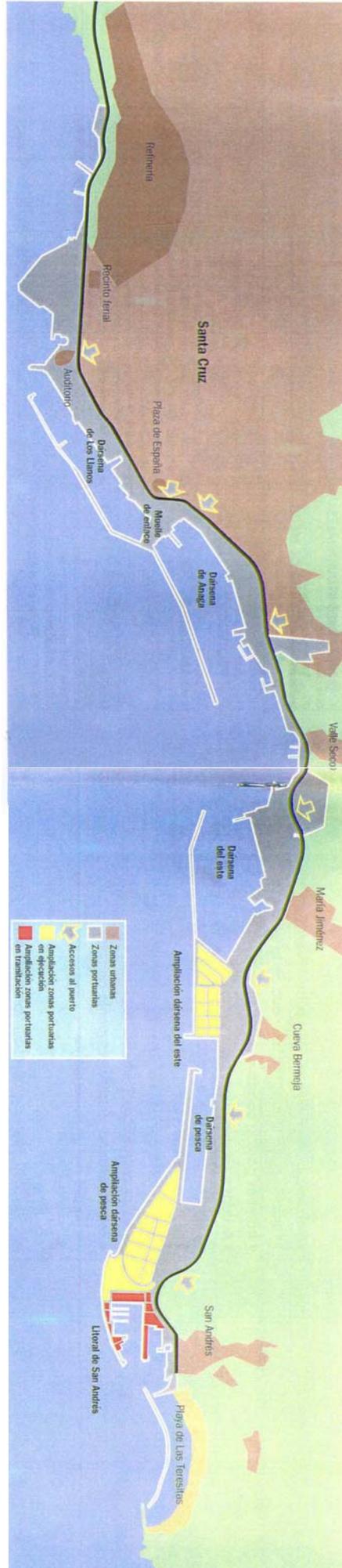
Dado su enclave, Las Islas Canarias suponen una excepción en el ámbito territorial de referencia ya que cuenta con la estabilidad política propia de los países de la Unión Europea, característica diferencial con países vecinos del África Subsahariana, cuya inestabilidad política condiciona los flujos de comercio internacional. En el marco de la Unión Europea, Islas Canarias, como región ultraperiférica, goza de una serie de ventajas económicas y fiscales que complementan y potencian su condición de centro de negocios internacional. Esto conlleva para el archipiélago una enorme estabilidad económica y política, fundamental a la hora de desarrollar nuevos negocios y realizar inversiones:

- Incentivos Fiscales.

Las Islas Canarias, de acuerdo con su tradición comercial, han gozado históricamente de un régimen de libertad de comercio con franquicias al consumo, menos presión fiscal indirecta e inexistencia de monopolios estatales. Tras la integración de las Islas Canarias en la Unión Europea, el **Régimen Económico y Fiscal de Islas Canarias** fue sustancialmente modificado, incorporando un coherente bloque de incentivos fiscales y económicos orientados a generar decisiones inversoras. Entre otros instrumentos, destaca la Reserva de Inversiones en Canarias, las Zonas Francas, el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras y la Zona Especial Canaria.

De estos incentivos fiscales y económicos destacan, en relación con la actividad de los puertos canarios los dos últimos: el **Registro Especial de Buques y Empresas Navieras** fue creado como un incentivo fiscal concebido para mejorar la competitividad de las empresas navieras y de los puertos canarios. Esto se logra a través de una serie de medidas consistentes en diferentes exenciones y bonificaciones fiscales a las que pueden acogerse tanto las empresas navieras como los buques inscritos en las Canarias. Las **Zonas Francas**, son áreas acotadas en las cuales se procede al almacenamiento, transformación y distribución de mercancías sin aplicación de gravámenes, aranceles, ni impuestos indirectos. El propósito de establecer Zonas Francas en las Islas Canarias es incrementar las actividades de comercio exterior tradicionales. En la actualidad se encuentra en funcionamiento la Zona Franca de Gran Canaria y está en curso la creación de otra en Tenerife.

Complejo portuario de Santa Cruz de Tenerife



Complejo portuario de Las Palmas



APÉNDICE B – AGRADECIMIENTOS Y RELACIÓN DE PRESENTACIONES EFECTUADAS ANTE EL GRUPO DE TRABAJO
--

El grupo de trabajo quiere agradecer a todos los expertos que han aceptado aportar sus conocimientos y experiencias a este estudio. Debe dejarse constancia de que las opiniones expresadas en el informe, son de la exclusiva responsabilidad de los socios de la RTA.

Por completar

Lista de las ponencias de los grupos de trabajo sobre intermodalidad

- 15 marzo 2004 Santiago de Compostela
Ponencia del Profesor Fernando GONZALEZ LAXE
Universidad de A Coruña

- 28 junio 2004 Bilbao
Ponencia del Sr. Michel CANIAUX
Presidente de la asociación ALTRO
Carga de mercancías e intermodalidad en el Espacio Atlántico

Ponencia del Sr. Pablo COTO MILLÁN
Director del departamento de Economía de la Universidad de Cantabria
Estudio de caso del Puerto de Santander

Ponencia de la Sra Amaya SARASOLA ANZOLA
Jefe del departamento Comercial, Autoridad Portuaria de Bilbao
Estudio de caso del Puerto de Bilbao

- 1^{er} octubre 2004 Lisboa
Ponencia de la Sra. Joana COELHO
APPS – Puerto de Setúbal
Estudio de caso del puerto de Setúbal

- 10 enero 2005 Cardiff
Ponencia del Sr. Jean-Christophe HATTENVILLE
Director Comercial del Puerto de Brest, Cámara de comercio y de la industria de Brest

- 24 octubre 2005 Orleáns
Ponencia del Sr. Michel VIARDOT, Ministerio de Fomento, Miembro de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte.

Ponencia de D. Paul TOURET, Director del I'ISEMAR
Hinterlands portuarios en el Espacio Atlántico

- 19 diciembre 2005 Bilbao
Ponencia del Sr. Jacques COUTOU
Director de la agrupación europea de interés económico del Sur Europa Atlántica, RFF (Red de Vías Férreas de Francia)

Audición del Sr. Juan Carlos MARTÍN
Director de desarrollo comercial de “GEEST / Odiel armadores”
Las autopistas del mar

Audición de la Sra. Inmaculada UGARTECHE
Directora general de UNIPORTBILBAO Comunidad portuaria
Las autopistas del mar y el cabotaje

Lista de los expertos que han colaborado con los socios de la RTA

Welsh Economic Forums

Ted SANGSTER, Chief executive, Milford Haven Port Authority
Clive THOMAS, Associated British Ports, South Wales
John COPPING, Port Director, Associated British Ports, South Wales
CALLUM COUPER, Deputy Port Manager, Associated British Ports, South Wales
Captain Wyn PARRY, Stena Line
Mr ROGER, Director of Development, Pembrokeshire County Council
Dewi ROBERTS, Ynys Mon County Council
John CORDWELL, County Councillor, Gloucestershire County Council
Cardiff City Council
Jacques GROSSI, Director of Brest Urban Council
Susie NORTHFIELD, Freight Operations Manager, Strategic Rail Authority
Peter WILLEY, Senior Route Freight Manager, Network Rail
Gordon EDGAR, Business Development Manager, Direct Rail Services
Mike FULLER, Development Manager, Exel
Howard DIMENT, Operations Manager, South Wales International Freightliner Terminal
Gary GIBBS, Logistics Manager, South Wales International Freightliner Terminal
Patricio ARRATE, Santander Port Authority
Jean-Luc PELLETIER, Directeur, Port de Brest
Jean-Paul GUEGEN, Port de Brest
Pedro Alexandre GOMES DURAO, Porto de Lisboa

CESR de Bretagne

Cámaras de Comercio e Industria de Brest, Lorient y Rennes.
Sr. Marc MINNI, delegado nacional de los oficiales de puerto (CGT)

CESR du Centre

Madame la Sénatrice – Maire de Saint-Pierre des Corps
M. ALBIZZATI, Président de la Communauté de communes de Vierzon
MM. LE HARS et DUMARTN, Ingénieurs, Direction régionale de l'équipement du Centre
M. PIVIN, Directeur Commercial régional de la SNCF
M. CORNEDE, Directeur TLF
M. ROBINET, Président de la Fédération régionale des transporteurs routiers, Vice-Président de la CCI du Loiret

CESR de Poitou-Charentes

M. Daniel TOUZALIN, Directeur, Port de La Rochelle/La Pallice
M. Olivier CARMES, Responsable Développement, Port de La Rochelle/La Pallice
M. Francis GRIMAUD, Responsable d'exploitation et commercial des ports de commerce de Rochefort et de Tonnay-Charente
M. André TURCOT, Directeur, Observatoire régional des transports
M. Philippe BAYER, Chargé d'études, Observatoire régional des transports

Mme Véronique ROY, Observatoire régional des transports
M. Xavier ROBIN, Chargé de mission équipement, CCI des Deux-Sèvres
Mme Emmanuelle BORDEREAU, Chargée de mission, Communauté de communes Arc en Sèvre
M. Henri POISSON, Directeur régional des Affaires maritimes Poitou-Charentes
M. Jean-Luc VEILLE, Directeur régional adjoint des Affaires maritimes Poitou-Charentes
M. Eric SAFFROY, Directeur régional adjoint de l'Équipement Poitou-Charentes

CESR du Limousin

Le SIG et la Direction Aménagement du Territoire du Conseil Régional du Limousin

CESR D'Aquitaine

M. Marcel-Yves LE GARREC, Secrétaire général du Port de Bordeaux
M. Gérard COLIBEAU, CCI Port de Bayonne

CES Vasco

Aitor URIARTE, Gobierno Vasco
Luis GABIOLA, Autoridad Portuaria de Bilbao
Amaya SARASOLA, Autoridad Portuaria de Bilbao
Camilo ALVAREZ, UNIPORT Bilbao
Inmaculada UGARTECHE, UNIPORT Bilbao
Juan Carlos MARTIN, Odiel Bilbao
José Ignacio ESPEL, Autoridad Portuaria de Pasajes
Fernando AZPIRI, Autoridad Portuaria de Pasajes

CES de Cantabria

Sr. Mariano NAVAS y Sr Mariano REVESTIDO, Autoridad Portuaria de Santander
Sr Francisco LÓPEZ DORIGA y Sr José Luis GAMBOA, Capitanía Marítima de Santander
Sr Modesto PIÑIERO CEBALLOS, Consignatario

CES de Galicia

Sr Albino PRADA, Universidade de Vigo
Sr Fernando GONZÁLEZ LAXE, Universidade de A Coruña
Sr Luis SUÁREZ-LLANOS, Universidade de Santiago de Compostela
Sr Carlos MONCLÚS, Xunta de Galicia

CES de Canarias

Sr José Manuel ARNÁIZ BRÁ, Presidente de la Autoridad Portuaria
Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

ISQ

Dr Armenio CASEIRO, Comboio de Portugal
Dr André HENRIQUES, GABLOGIS
D. ROSEMARY, SPC-SAPEC
Dr. Crespo RODRIGUES, Comboio de Portugal

USALGARVE / CGTP-IN

Graco TRINDADE, Piloto de Barra, Oficial da Marinha Mercante, Sindicato dos Capitães, Oficiais
Pilotos, comissários, Engenheiros da Marinha Mercante e Oficiaismar
José MARQUES, Mestre pescador, Sindicato do Trabalhadores do Mar do Sul.

APÉNDICE C – REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

Comisión Europea

- Livre Blanc « La politique européenne des transports à l’horizon 2010 : l’heure des choix »
- White paper « European Transport policy for 2010 : Time to decide » »
- Livro branco “A política europeia dos transportes”
- Libro blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad”
http://europa.eu.int/comm/transport/index_fr.html (disponible FR- ES - ENGL – PT)

Comisión Europea : Informe Van MIERT : RTE-T / TEN

- Projets prioritaires du Réseau Transeuropéen de transport à l’horizon 2020
- Proyectos prioritarios por la red transeuropea de transportes de cara a 2020
- Priority projects for the trans-european transport network up to 2020
- Proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes en el horizonte 2020.
http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

Comisión Arco Atlántico (2003) :

- Préconisations des Régions membres de la Commission Arc atlantique de la CRPM (sur la révision des réseaux trans-européens de transport)
- Recommendations by the Members Regions of the CPMR Atlantic Arc Commission (Review of Trans-European Network)
- Recomendaciones de la Regiones Miembros de la Comisión Arco Atlántico de la CRPM (Revisión de las Redes Transeuropeas de Transportes)

Gobierno Vasco (projet INTERREG IIC- 2002)

- Estudio del transporte combinado e infraestructuras necesarias para su desarrollo en el Espacio Atlántico »
- Etudo sobre o transporte intermodal e as infraestructuras necessárias o sen desenvolviemento do Espaço Atlântico
- Study of combined transport and the necessary infrastructures for its development in the Atlantic area”
- Etude du Transport combiné et les besoins d’infrastructures pour son développement dans l’Espace atlantique »
http://www.crpm.org/french/pages/Commissions/Atlantique/Acueil_CAA.htm

CCR Norte Portugal (INTERREG IIC)

- Transporte marítimo no espaço atlântico : uma aproximação estratégica
- Transporte marítimo en el espacio atlántico : una aproximación estratégica”
- Maritime transport in the atlantic area : a strategical approach
- Transport maritime dans l’espace atlantique : une approche stratégique
http://www.crpm.org/french/pages/Commissions/Atlantique/Acueil_CAA.htm#Etudes

EUROSTAT : Transport statistics (DVD)

Regional data, Environment, business statistic, legal acts...

Intermodalidad

Programa MARCO POLO

http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

Logística :

Plan de Acción sobre integradores de transporte de mercancías.

http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/freight_integrators/study_en.htm

Investigación, Demostración y Actividades de Networking

http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/rdn/index_en.htm

Ejemplos de Proyectos Financiados :

- Best Urban Freight Solutions (BESTUFS) Project website: <http://www.bestufs.net/>

- The Polish Center of Logistics Competence (POLLOCO) Project website: <http://www.polloco.pl/>

- RT&D Roadmaps for European Transport Logistics in the future (EUTRALOG) Project Website:
<http://eutralog.mettle.org/>

Estudios e Informes, Reino Unido

Recent Developments and Prospects at UK container ports

Department for Transport July 2001

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_shipping/documents/page/dft_shipping_505265.hcsp

Freight Strategy

Strategic Rail Authority May 2001

Modern Ports: A UK policy

Department for Transport November 2000

http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_control/documents/contentservertemplate/dft_index.hcst?n=10374&l=2

Study on Freight Integrators

European Commission September 2003

http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/freight_integrators/doc/final_report_freight_integrators.pdf

Atlantic Arc Commission – Promoting Short Sea Shipping in the Atlantic Arc

Phase 1 report 8 November 2004

Weblinks

Port of Milford Haven

<http://www.mhpa.co.uk>

Port of Swansea

<http://www.abports.co.uk/custinfo/ports/swansea.htm>

Port of Cardiff

<http://www.abports.co.uk/custinfo/ports/cardiff.htm>

Port of Holyhead

<http://www.holyheadport.com>

Estudios e Informes, Francia

Jean DEBRIE, Emmanuel ELIOT, Martin SOPPE, 2005. *Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires. Exemple d'application au port de Hambourg*. M@ppemonde, n°79.

Jean-Paul RODRIGUE, 1998. *Géographie des transports*. Hofstra University, Department of Economics and Geography

César DUCRUET, 2005. *Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial*. M@ppemonde, n°77.

CESR de l'Atlantique (2001), Pour le renouveau du cabotage sur la façade atlantique

CESR des Pays de la Loire (2003), Quels infrastructures et quels services- clés dans 20 ans ? , dans « Bâtir avec et pour les Hommes la réussite de l'Ouest », Chap 6

CESR de Bretagne (2001), Le service de transport de marchandises – un outil de développement économique et social

Rapport de Richemont (2003), Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France

Rapport PERROD, 10 propositions pour un développement durable du transport combiné

http://www.hyperdebat.net/article.php3?id_article=25 (disponible FR)

La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports

http://www.datar.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/actu_Transports_vf?opendocument

Estudios e Informes, España

CES Galicia (dic. 2003) « Aportaciones del CES-Galicia a los pliegos de condiciones previos de la RTA”

ARESE-Arc Atlantique (2001)

Identification des facteurs penalisant le cabotage europeen et recommandations

Rapport Final, Catram Consultants SARL, Paris.

Comisión Europea (2001)

La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad

COM(2001) 370 final, Bruselas 12.9.2001

Comisión Europea (2004)

Sobre el transporte marítimo de corta distancia

COM(2004) 453 final, Bruselas 2.7.2004

Conseils Economiques et Sociaux Régionaux de l'Atlantique (2001)

Etude des gisements de fret: pour le renouveau du cabotage sur la Façade Atlantique

INFRAS-IWW (2000)

External Costs of Transport

Zurich, marzo/2000, www.infras.ch

KOMBICONCONSULT (2004)

Study on Infrastructure Capacity Reserves for Combined Transport by 2015

Freiburg-París, Mayo.

Prada, A. (2003)

Posición atlántica e infraestructuras de transporte de mercadorías na economía local

En “Vigo: economía e sociedade”, Vázquez, X.H. (ed.), Edicións Xerais de Galicia, Vigo