

La Plataforma logística Aquitaine-Euskadi

(The Aquitaine – Basque Country logistics platform)

Erauskin, Juan Vicente

Eusko Ikaskuntza

Miramar Jauregia – Miraconcha, 48

20007 Donostia

BIBLID [1137-442X(2001), 11; 521-531]

La “globalización” de la economía tiene como una de las consecuencias el progresivo aumento de la movilidad tanto de mercancías como de pasajeros. Este fenómeno requiere una reorganización del transporte y la logística, orientadas hacia un desarrollo sostenible a la vez que competitivo. En este sentido, Euskadi y Aquitania, como una región natural transeuropea de la puerta peninsular atlántica, acuerdan la creación de la “Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi” ofertándose al mundo como una organización multimodal y logística, en una privilegiada situación geoestratégica.

Palabras Clave: Tráfico viario. Colapso. Intermodalidad. Logística.

Mugikortasun gero eta handiagoa da ekonomiaren “globalizazioak” dakartzen ondorioetarik bat, hala salgaie i nola bidaiarie i dagokie nez. Fenomeno hone k garraio eta logistika berrantolatzea eskatzen du, garape n jasangarrira baina baita lehiakorera zuzendurik. Ildo hone tatik, Euskadi eta Akitaniak, Penintsulako ate atlantikoaren mugaz gaindiko bezeko eskualdeak dire nez, “Akitania-Euskadi Plataforma Logistikoa” sortzea erabaki zuten, egoera geoestrategiko pribilegiatuan kokaturiko antolamendu moduanitze ko eta logistiko gisa munduari eskainia.

Giltz-Hitzak: Bide trafikoa. Kolapsoa. Intermodalitate a. Logistika.

L'une des conséquence de la “globalisation” de l'économie est l'augmentation progressive de la mobilité aussi bien des marchandises que des passagers. Ce phénomène exige une réorganisation du transport et de la logistique, orientés vers un développement soutenable en même temps que compétitif. Dans ce sens, Euskadi et l'Aquitaine, en tant que région naturelle transeuropéenne de la porte péninsulaire atlantique, conviennent de la création de la “Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi” en s'offrant au monde comme une organisation multimodale et logistique, jouissant d'une situation géostratégique privilégiée.

Mots Clés: Trafic routier. Collapsus. Intermodalité. Logistique.

0. INTRODUCCIÓN

Las transformaciones que se están produciendo en las tendencias organizativas de lo político, social y económico en amplios ámbitos internacionales, fenómeno que ha dado en denominarse “Globalización económica” obliga a los agentes de los diferentes niveles de incidencia, tanto públicos como privados, a tratar de adaptar los sistemas productivos y de los servicios a esta progresiva realidad, con el fin de mantenerse en los círculos de competitividad y desarrollo económico creciente, o lo que es lo mismo, definir su propia identificación: concepto de localidad, en este caso, Euskadi - Aquitania.

Es decir, ante el imparable proceso de globalización de la economía, las colectividades locales han de redefinir su estrategia en el mercado en el que se desenvuelven, iniciando el proceso por una asunción plena de su propia personalidad, con lo cual se pueden presentar ante su mercado con unos claros matices diferenciadores, de ahí que para no ser totalmente absorbido por el proceso globalizador las sociedades de pequeños territorios como Euskadi o Aquitania acentúen sus características diferenciadoras y además aúnen esfuerzos en pro de un futuro para sus gentes.

Este proceso de desarrollo sucesivo de lo global y lo local produce una multiplicación en la movilidad de las personas y de las mercancías, afectando tanto a la cuantía de los volúmenes como a las distancias recorridas. Este incremento de la movilidad, que se está basando de una manera importante en el incremento del parque de vehículos a motor y, por ende, en el incremento del tráfico está produciendo graves problemas de seguridad en las carreteras y graves problemas de polución, con un grave deterioro del medio ambiente.

Otro problema añadido del incremento del tráfico viario es la cada vez más preocupante situación de colapso en determinadas carreteras, lo que puede provocar si no se toman las medidas oportunas a tiempo que la economía no encuentre los cauces adecuados a su desarrollo por los problemas del transporte, sector que ha devenido vital para el buen funcionamiento de nuestras empresas.

Mantenerse en estos parámetros conjugando la eficacia económica y social con el respeto a un desarrollo sostenible, nos exige estudiar y adoptar medidas, a cada cual en su ámbito, con la finalidad de adoptar transformaciones culturales, en este caso que nos ocupa, en el sector de los transportes, para desarrollamos de forma equilibrada.

En este sentido, la aportación fundamental que desde y al sector transportes se puede considerar es el desarrollo de la semiabandonada red ferroviaria y el desarrollo del tráfico marítimo, de manera que ambos modos de transporte complementen de manera importante la función de las carreteras, sobre todo a lo que al transporte de mercancías se refiere. Se trata de lograr

que ferrocarril y puertos sean capaces de limar el inevitable crecimiento del transporte de mercancías por carretera.

En estos momentos, la estructura socioeconómica de Europa nos depara un mapa en el que se consolida un núcleo de mayor concentración económica, constituido por el espacio centro-norte del continente (con una clara orientación hacia el Este de Europa), y, otras áreas periféricas que pueden verse perjudicadas en cuanto a un desarrollo económico y social equilibrado con el resto del Continente.

Todos conocemos la figura de la “banana” central como eje de desarrollo de Europa. Nosotros, Euskadi y Aquitania, nos situamos en la periferia, en el lado opuesto al eje mediterráneo que es el que se está configurando como el complemento al potencial del centro de Europa. Es nuestra obligación buscar un contrapeso a la política que desde la CE se está llevando a cabo, buscando sinergias con nuestros vecinos de Aquitania y aportando desde el mundo del transporte el grano de arena que nos corresponde en la búsqueda de una mayor calidad de vida para nuestros ciudadanos.

1. SITUACIÓN GEOESTRATÉGICA

1.1. Situación geográfica

Euskadi y Aquitania se encuentran en uno de los extremos de la frontera entre Francia y España, con la peculiaridad de que es zona de paso obligada para cerca de la mitad del tráfico generado entre Europa y la Península Ibérica, junto con Cataluña. En el corto plazo no se vislumbran actuaciones que puedan transformar radicalmente esta situación por lo que en los próximos 10-15 años ambos territorios seguiremos jugando un papel importantísimo en los flujos de movilidad, tanto de mercancías como de pasajeros, entre España y Francia.

Euskadi y Aquitania gozan de esta posición debido a que facilitan un paso natural, cerca del Atlántico y que evita un paso intrincado a través de los Pirineos. Es una posición de privilegio histórica y tenemos que ser capaces de aprovechar la situación para generar riqueza a nuestros habitantes.

Además con un desarrollo adecuado de nuestros puertos (Bilbao, Pasaia, Baiona y Burdeos) puede convertirse en alternativa a la congestionada zona centro europea como receptora y emisora de fletes con destino/ origen en Sudamérica, fundamentalmente.

1.2. El Arco Atlántico

El Arco Atlántico constituye un instrumento de primera magnitud para Euskadi y Aquitania en los objetivos que ambos territorios tienen marcados.

Es un instrumento de presión importante constituido como una de las comisiones territoriales, surgidas de la Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas (formada por 123 regiones europeas y creada en 1973). La Comisión Arco Atlántico está formada por 32 regiones europeas, desde Escocia hasta Andalucía y tiene por objeto mantener una cohesión con el resto de Europa en los distintos sectores y en consecuencia se constituye en su seno el Grupo de Transportes con el fin de mejorar las comunicaciones tanto con el centro de Europa como dentro del propio espacio Atlántico.

En este contexto se están promoviendo debates y acciones tendentes a detectar situaciones y fórmulas propiciatorias para alcanzar los objetivos marcados, con un acentuado protagonismo de Euskadi y Aquitania.

1.3. El acuerdo Euskadi - Aquitania

El 18 de Diciembre de 1992 se firmaba el Convenio de Cooperación en materia de infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad entre Euskadi y Aquitania cuyo objeto era, por una parte:

“Regular las condiciones en las que la Región de Aquitania y la Comunidad Autónoma del País Vasco procederán a la definición, conjuntamente y en sus etapas primera y segunda, del tramo ferroviario Dax - Vitoria, que constituye uno de los eslabones clave del esquema Director Europeo de líneas ferroviarias de Alta Velocidad”.

Por otra parte, “a tal fin acuerdan la elaboración de un estudio para el conocimiento en las etapas primera y segunda del citado tramo ferroviario, conforme a las características referidas en la cláusula siguiente”.

Traigo a colación este Convenio porque supone el punto de arranque de un ámbito de colaboración entre ambas Regiones cuyo último producto es la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi, que hoy presentamos en este foro.

En un punto anterior hemos definido brevemente la estratégica situación de ambos territorios en el contexto del transporte en Europa, por ello ambas regiones pertenecientes a Estados diferentes tienen una responsabilidad importante en la construcción y consolidación de una Europa sin fronteras, constituyendo un espacio de cooperación transfronteriza importante en la ruptura de una Europa de Estados estanco, en la que la libertad de movimientos de la ciudadanía y de las mercancías sea un hecho cierto.

1.4. La Comunidad de Trabajo de los Pirineos

Esta Comunidad está formada por las Regiones francesas y Comunidades Autónomas lindantes con los Pirineos, así como por el Estado de Andorra. La Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones está presidida por

Aquitania la cooperación entre ambos territorios en el marco de la misma es muy estrecha.

Como pueden comprobar el ámbito de cooperación de Euskadi y Aquitania es vario y el grado de confianza mutuo va in crescendo, con lo que se están sentando las bases para un magnífico entendimiento y un mejor logro de los objetivos que en común tienen fijadas ambas Regiones.

2. SITUACIÓN ACTUAL Y PUNTO DE PARTIDA

Antes de entrar a desmenuzar la Plataforma Logística Euskadi - Aquitania es preciso dar un rápido repaso a la situación de los principales centros logísticos del ámbito que estamos abordando.

2.1. Puertos

Bilbao es, sin duda, el puerto más importante, en materia de mercancías tratadas (26 millones de toneladas) y de intermodalidad (377.000 TEUs). Entre los otros puertos, únicamente Burdeos trata contenedores (51.200 TEUs), con un tráfico general de 9 millones de toneladas.

Destacaríamos el potencial de crecimiento de Bilbao una vez se resuelva el grave problema de acceso ferroviario que padece. De todos es conocido el Proyecto de Túnel en el Serantes que deberá ser complementado con la denominada Solución Sur Directa (enlace con la Nueva Red Ferroviaria evitando el paso por los núcleos urbanos de la Margen Izquierda y Bilbao).

Los puertos de Baiona y Pasaia, con un tráfico que oscila entre 3,5 y 4,5 millones de toneladas/año no tienen actividad en modalidad Ro/Ro, circunstancia que está siendo analizada por Baiona, creando a su vez las infraestructuras previas para el tráfico de contenedores.

2.2. Aeropuertos

De entre los cinco aeropuertos existentes en el ámbito de la Plataforma Logística Euskadi - Aquitania, solamente dos han tenido un tráfico de carga significativo.

Por una parte Foronda, cuyo tráfico principal son los productos perecederos y transpaquetería (fundamentalmente productos de mar provenientes de África), ha gestionado 40.000 toneladas en 1999.

Por otra parte Burdeos - Merignac, que además del flete aéreo realiza un importante tráfico de flete por carretera con el aeropuerto de París (Roissy), ha gestionado 31.000 toneladas.

2.3. Centros de transporte por carretera

Los más importantes son los que siguen:

Zaisa (Irún): con un total de 20 ha. y proyecto de ampliación de otras 20 ha.

CTV (Gasteiz): 33 ha. de superficie con posibilidad de ampliación a 50 ha.

Aparkabisa (Bilbao): 20 ha. de superficie y que pese a la cercanía del Puerto de Bilbao no practica la intermodalidad del transporte.

Burdeos - Fret: 60 ha. de las cuales 12 ha. están dedicadas al transbordo carretera - ferrocarril, estrechamente vinculada con la zona portuaria del Verdon.

Por otra parte van tomando cuerpo otros proyectos entre los que destacamos la construcción de nuevos centros de transporte en Galdakao (Erlotxes) e Irún (Araso), con lo que ambos territorios están tupiendo una estrecha maraña de centros de transportes a los que es preciso sacar el mayor jugo posible.

2.4. Estaciones intermodales

En Aquitania, hay dos plataformas intermodales terrestres ubicadas en las aglomeraciones de Burdeos y Baiona, otra existe en Euskadi, en las cercanías de Gasteiz, y otra entre Euskadi y Aquitania. Existe un proyecto muy interesante de plataforma logística en Burdeos - Hourcade, al sur de Burdeos, ubicada en los terrenos colindantes de la futura plataforma de transporte combinado que redundará en un incremento de la capacidad, en materia de transporte logístico, de Burdeos.

Véamos un poco más en detalle estas cuatro estaciones intermodales:

Complejo ferroviario de Irún - Hendaia: en 1998 se realizaron 2,6 millones de toneladas. Su origen está en la diferencia de anchos ferroviarios a ambos lados de la frontera, lo que produce una ruptura de carga al tener que realizar transbordos entre trenes de distintos ejes. Tiene vocación internacional dado que es el único punto de paso entre el oeste y el suroeste de la península ibérica y el norte de los Pirineos. Las actividades intermodales se reparten a uno y otro lado del Bidasoa.

Burdeos - Hourcade: este proyecto resulta del traslado y de la ampliación de las capacidades de Burdeos - Bastide donde se han tratado 950.000 toneladas en 1999. Está en ejecución.

CEF de Baiona - Mouguerre: la plataforma intermodal se inició con la llegada de un operador escandinavo y levantará el vuelo con la llegada de Novotrans, que traslada su actividad de Hendaia a Baiona.

Júndiz: el proyecto de plataforma intermodal de Júndiz asocia, sobre 50 has. Destinadas a transporte (CTV), la zona industrial existente y un centro de transporte combinado alrededor de la estación ferroviaria relacionado con las actividades aeroportuarias de Foronda.

Por otra parte se están realizando una serie de estudios vinculados a la puesta en marcha de la Nueva Red Ferroviaria, estudios que analizan la viabilidad definir las Estaciones de Euba y Ezkio - Itxaso como plataformas intermodales, así como la plataforma de Inmarlo vinculada al Puerto de Bilbao.

Este es, en resumidas cuentas, el estado de las principales infraestructuras que dan servicio al transporte logístico en ambas regiones. Hasta la fecha no ha existido una verdadera química entre todas ellas, a pesar de su relativa cercanía no han funcionado como una verdadera red. Este será uno de los objetivos de la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi que paso a presentar, el de definir con todos estos elementos una verdadera malla de intereses y acción conjunta en pos de una idea común, Euskadi - Aquitania como plataforma única ante Europa y el resto del mundo. Se trata de visualizar que conformamos, a efectos de transporte logístico, un proyecto común que diga al mundo entero que en Euskadi - Aquitania se puede encontrar un servicio que es capaz de añadir valor al hecho de transportar mercancías.

3. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

La organización y constitución de la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi depara un próximo escenario de total conversión del anterior límite de las líneas de frontera, en un espacio abierto en el que la división transnacional podrá quedar difuminada por efecto de una amplia zona de espacio natural entre Vitoria-Gasteiz y Mouguerre-Bayona en cohesión con Burdeos, como polos de las comunicaciones occidentales entre la península y el resto de Europa, unidos por efecto de un amplio catálogo de cooperaciones en relaciones metropolitanas, como los ejes Bayona-Donostia, Burdeos Bilbao, Fondos de Cooperación, etc.

Desde este Plan Estratégico se define la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi, como la proyección de una organización única, con el máximo respeto a las legislaciones y autonomía de la totalidad de entidades competentes integradas, en sus vertientes políticas, económicas y sociales.

Tomando como base la exposición anterior, se establecen como prioritarios los siguientes objetivos:

3.1. Objetivos

3.1.1. IDENTIFICACIÓN COMO COMUNIDAD LOGÍSTICA Y DEL TRANSPORTE

- A partir de las infraestructuras existentes en Aquitania y Euskadi, esta-

blecer diferentes propuestas organizativas dirigidas hacia la intermodalidad en el transporte, combinando sus distintos modos.

- Tratar de evitar los puntos de congestión del tráfico, principalmente por carretera, eliminando los “cuellos de botella”.
- Potenciar en el sistema intermodal los modos de transporte menos contaminantes, como son el transporte marítimo y el ferroviario.
- Cooperar en los temas relacionados con los nuevos proyectos de trazados ferroviarios y su continuación en ambas partes.
- Aprovechar la gran potencialidad de los puertos marítimos para establecer líneas de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia (Short sea shipping).
- Impulsar la actividad logística como servicio intermedio e imprescindible en la cadena del transporte intermodal.

3.1.2. UN ÁREA LOGÍSTICA DE INTEGRACIÓN EUROPEA (PUERTA PENINSULAR DE EUROPA)

- Crear una potente estructura logística y del transporte intermodal en un área estratégica de la fachada atlántica, como efecto de:
- Descongestión de la zona centro-norte de Europa (Rotterdam, Hamburgo, Le Havre, etc.)
- Diversificación de los flujos de transporte.
- Aumento del volumen de negocio, con la consiguiente generación de riqueza.
- Generación de sinergias que favorecen al espacio Atlántico en general.

En el diseño del presente Plan Estratégico se han tenido en cuenta las orientaciones de las Directivas y Recomendaciones de la Comisión y Parlamento Europeo en los temas relacionados con la política del transporte y del medio ambiente.

3.2. El concepto de intermodalidad. Centro de la noción del transporte

Cada modo de transporte tiene sus propias características técnicas que le predisponen a realizar uno u otro modo tipo de tráfico en función de responder a ciertos criterios: rapidez, fiabilidad, costo,...

La noción de intermodalidad es inherente al funcionamiento de ciertos modos de transporte:

- El transporte marítimo tiene, salvo en casos particulares de utilización desde borde de muelle, necesidad antes y después, del transporte por carretera, ferrocarril o fluvial.
- El transporte ferroviario o fluvial están generalmente precedidos y seguidos de trayectos por carretera.
- El transporte por carretera conoce una sucesión de trayectos sucesivos (grupage, conexión, desgrupage).

Un examen rápido de los transportes de mercancías por carretera, muestra que los transportes que no utilizan más que un solo medio de transporte entre el expedidor y el destinatario son minoritarios. Ellos son frecuentemente efectuados por camión, único modo que puede generalmente asegurar los trayectos puerta a puerta.

Cada vez es más importante para los responsables de la planificación del territorio y para la organización del transporte, de lo que no es ajeno Euskadi y Aquitania en su conjunto:

- Es necesario organizar lo mejor posible, los circuitos logísticos para minimizar los inconvenientes asociados a las rupturas de cargas (costos, demoras...).
- Investigar las mejores soluciones de transporte optimizando las condiciones de cada modo (masificación, demoras, costos,...)
- En un Plan General, es deseable encontrar un nuevo equilibrio intermodal desarrollando modos alternativos a la carretera (cabotage marítimo, fluvial, ferroviario) que sean favorables a una conservación mediambiental y a evitar la saturación de ciertos modos.

Para que las soluciones intermodales se desarrollen, es necesario que:

- Las infraestructuras de comunicación sean adecuadas.
- Los modos intermodales estén bien organizados.
- Las condiciones económicas de la cadena logística global sean atractivas.

4. INFRAESTRUCTURAS NECESARIAS. PROBLEMAS A RESOLVER

Para poder cumplir los objetivos de la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi es preciso incidir no solamente en las infraestructuras de apoyo logístico, sino que también es preciso abordar una política de mejora de las actuales infraestructuras de transporte, dado que el actual sistema infraestructural presenta ciertos problemas que hay que ir superando.

4.1. En el plano ferroviario

4.1.1. ESTRUCTURA TÉCNICA DICOTÓMICA

Entre Aquitania y Euskadi, la red ferroviaria común presenta dificultades debidas al diferente ancho de vías existentes en la actualidad. El complejo ferroviario de Irún-Hendaia, permite, gracias a un terminus de las vías situado más allá de la frontera, transbordar mercancías entre las dos redes de una parte a otra de la frontera o realizar operaciones técnicas que permite a los vagones pasar de un ancho de vía a otro (cambio del eje o de los ejes de ancho de vía variable).

4.1.2. TOPOGRAFÍA DE MONTAÑA

Fundamentalmente este es el caso de Euskadi donde los dos nudos Irún-Vitoria y Bilbao-Vitoria tienen trazados y perfiles poco propicios con una masificación de los fluidos. Hay vía insuficiente entre Bilbao y San Sebastián, ya que se trata de sólo una línea de vía métrica, asegurando esta relación por medio de EUSKOTREN como operador, únicamente en viajeros y de una forma incipiente para mercancías.

Esta topografía provoca el encajonamiento del emplazamiento internacional de Hendaia-Irún lo que acarrea dificultades, o mejor dicho, imposibilidades de extenderse.

La presencia de la cadena pirenaica hace, difícil sobre el plan técnico, y oneroso en el plano financiero, cualquier proyecto tendente a crear nuevas travesías ferroviarias.

4.1.3. CONGESTIÓN DE LAS INSTALACIONES

Por razones de estructura de la red o de tipo de señalización, la red férrea francesa conoce actualmente, y conocerá aún más en el futuro, problemas de saturación: travesías de Bayona y de Burdeos, ramal Bayona-Dax.

4.2. En el plano viario

El desarrollo de los transportes de mercancías y, sobre todo, de la intermodalidad, depende en particular, de la calidad de la red de carreteras y autopistas que une y alimenta los diferentes polos intermodales.

Si bien se puede considerar que la estructura global de la red de autopistas es satisfactoria (lo será más una vez finalizados los trabajos de la N-1 entre Vitoria y San Sebastián, la A-1 y el eje transversal Durango-Beasain), se debe constatar que la saturación actual de determinados ejes (N-1: acce-

so a San Sebastián, A-68: acceso a Bilbao, A-8/ A-63 entre San Sebastián y Biarritz, RN-10 entre Bayona y Mourson y A-63: travesía de Burdeos) supone un problema real para el futuro teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento del tráfico en general y de los camiones en particular.

4.3. En el plano marítimo

De los cuatro puertos en cuestión, tres poseen unas características difíciles para su acceso náutico: dos son puertos de estuario (Burdeos y Bayona), mientras que Pasajes cuenta con una geografía particular, circunstancias que implican condiciones de acceso difíciles (mareas) para los barcos y elevados gastos de infraestructuras y mantenimiento (dragado). Puede considerarse que Bilbao tiene unas condiciones que podrían potenciarse para realizar ampliaciones con el fin de adecuarlo a las líneas transoceanicas. Estas ampliaciones se traducirían en una mejora de las infraestructuras de tierra.

4.4. En el plano aéreo

Se puede considerar que los aeropuertos de Bordeaux-Mérignac y Foronda poseen una importante incidencia en el transporte de mercancías. Este último presenta el peligro de depender prácticamente de un único operador de mercancías, así como de dedicarse en un alto porcentaje a ciertos productos perecederos, en gran parte pescado de origen sudafricano. Esta circunstancia hace pensar en la necesidad de búsqueda de la diversificación de mercancías, orígenes y operadores, así como la captación de cargas en origen a destinos diversificados.