

Propuestas para un sistema de transporte más sostenible en Euskadi y Aquitania

Propuestas para un sistema de transporte más sostenible en Euskadi y Aquitania

Tras la creación de la Eurorregión Euskadi- Aquitania y la formalización de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial entre ambas regiones en diciembre 2011, el Gobierno Vasco y el Consejo Regional de Aquitania solicitaron conjuntamente, en un encuentro mantenido en julio de 2011 en la sede de la Eurorregión en Hendaya, la participación de los Consejos Económicos y Sociales, CES Vasco y CESER Aquitaine, en el desarrollo de las líneas estratégicas de trabajo de la Eurorregión. Siendo la de la accesibilidad y el cambio modal una de las áreas prioritarias de cooperación establecidas por la Eurorregión, el CES Vasco y el CESER de Aquitaine presentan una contribución en el ámbito del transporte, fruto de un trabajo conjunto de ambos Consejos Económicos y Sociales, desarrollado en el marco de la relación de cooperación bilateral que mantienen desde el año 2001, e iniciado con anterioridad a la solicitud de los gobiernos vasco y aquitano.

La ubicación geográfica de la CAPV y de Aquitania, en el paso atlántico de la cordillera pirenaica, dota a las relaciones de transporte entre Aquitania y la CAV de una problemática específica, que excede de los intercambios de mercancías y de viajeros entre estas dos regiones, para situarlas en un contexto más amplio, en el marco de los tráficos que transitan por sus territorios en su camino entre la Península Ibérica y el resto de Europa a lo largo del eje atlántico norte/sur. El análisis de la problemática del transporte de mercancías entre la CAPV y Aquitania se aborda desde una perspectiva de diferentes niveles, que comprende el conjunto de tráficos que confluyen en la Eurorregión Euskadi-Aquitania, y en el que, mercancías y viajeros se posicionan de diferentes maneras, siendo, a diferencia de lo que ocurre para los viajeros, los flujos de tránsito de mercancías mucho más numerosos que los flujos de intercambio interregional, canalizándose por el modo de transporte predominante, e utilizando las infraestructuras viarias que resuelven la movilidad interregional y doméstica de Euskadi y de Aquitania tanto para los viajeros como para las mercancías.

Tras numerosas comparecencias de agentes y operadores del transporte de ambas regiones, este documento sintetiza las reflexiones llevadas a cabo conjuntamente por ambos CES, plasma las propuestas definidas en el ámbito de las mercancías y completa la primera nota de etapa elaborada en 2010 para el ámbito de los viajeros de proximidad. Existen cuestiones comunes a ambos segmentos, como las infraestructuras, que figuran, por tanto, en ambos capítulos, mercancías y viajeros, si bien con enfoques distintos.

CAPÍTULO 1: TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

I.- DATOS CLAVE DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LA PENINSULA IBÉRICA Y EUROPA /EUSKADI Y AQUITANIA

La intensificación de los intercambios entre la Península Ibérica y Europa tras el ingreso en 1986 de España y Portugal en la entonces Comunidad Europea, y el importante desarrollo económico que han experimentado estos países, ha supuesto un importantísima expansión de los flujos de transporte generados desde entonces entre estos dos países y Europa, y que se distribuye de forma muy desequilibrada entre los diferentes modos de transporte.

Tras algo más de una década desde la adhesión europea, los tráficos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa aumentaron más del 50%, para situarse en 1998 en 112,8 millones de toneladas. La carretera, que disponía de una cuota modal de partida del 36%, incrementó sus tráficos en un 112%, absorbiendo el 78% del incremento habido en el tráfico de mercancías y superando al modo marítimo, que solo incrementó en un 18% sus flujos, y cesó como el modo más utilizado para el transporte de mercancías entre la Península Ibérica y Europa. El ferrocarril avanzó en un 26% y perdió cuota al situarse en el 2,4%. La carretera se situó con el 50,4% del mercado y el marítimo descendió del 61% al 47,2%.

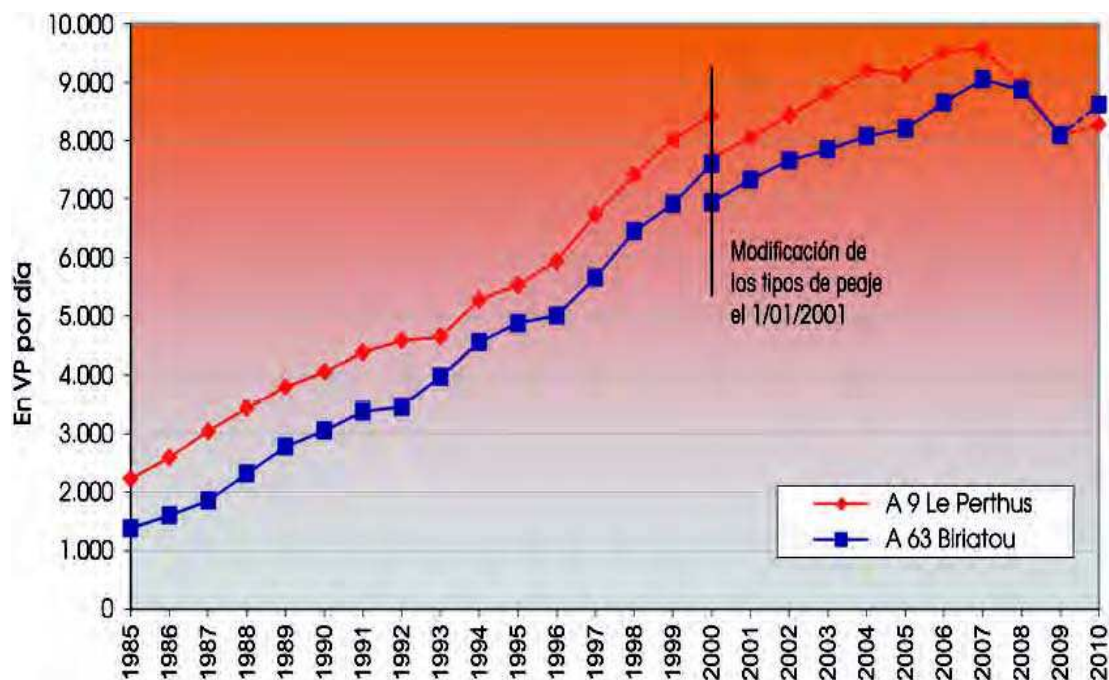
En la siguiente década, desde 1998 hasta 2007, año en que se alcanza el volumen máximo de mercancías transportadas entre la Península y el resto de la UE¹ y se inicia un descenso de tráficos, a causa de la crisis, en 2008 y 2009, prosigue el incremento de los flujos, a un ritmo inferior al del periodo precedente, elevándose en un 27%. La carretera se incrementó en un 37%, el modo marítimo en un 19% y el ferrocarril evolucionó negativamente.

Si en lugar de considerar la Península Ibérica, los datos se refieren exclusivamente a España, el predominio de la carretera presenta un perfil todavía más acusado.

En cuanto a las magnitudes concretas que mediante el modo predominante, la carretera, transitan por la red viaria de Euskadi y de Aquitania, valgan los siguientes datos.

¹ UE(15) que es la referencia de los datos de 1989-1998.

De los 143,61 millones de toneladas que en 2010 se transportaron en Francia por carretera en régimen de intercambio internacional o de tránsito, casi el 60% atravesó los Pirineos y el 31% del total lo hizo por su vertiente atlántica. En número de vehículos, fueron 3.040.000 los camiones que atravesaron la frontera hispano-francesa por Biriattou, cifra algo superior a la de aquellos que lo hicieron por la vertiente mediterránea por el paso del Perthus (2.914.000 camiones). Ello representa más del 28% de la totalidad de los camiones que circularon en Francia en tránsito o transportando mercancía de importación o de exportación, atravesando alguno de los puestos fronterizos terrestres principales. El paso por Biriattou representa más del doble del número de pesados que atraviesa otros puestos fronterizos franceses y lo atravesaron, en 2010, 1.317.000 camiones, que circularon por Francia en puro tránsito.



La progresión del tráfico pirenaico de camiones es muy importante, particularmente a partir de 1993, y en los últimos ejercicios ha sido superior en la vertiente atlántica que en la mediterránea. Alcanza su intensidad media diaria máxima en 2007, con 9000 camiones diarios, coincidiendo con el momento del estallido de la crisis.

Intercambios Interregionales

En cuanto a los intercambios entre la CAPV y Aquitania, los datos de la *Enquête Transit 2010* relativos a ese mismo año muestran unos flujos de transporte de mercancías por carretera ligeramente por encima de los 3 millones de toneladas. Se reparten prácticamente a partes iguales entre el destino y el origen con una ligera ventaja a favor de las exportaciones de Aquitania hacia la CAPV. Registran un importante descenso respecto de los datos recabados por *Transit* para 2004, en que este volumen de mercancía se situaba cerca de los 4 millones de toneladas.

II.- EL TRASVASE MODAL

II.1. – EL TRASVASE MODAL, UNA NECESIDAD PERENTORIA EN LA EURORREGIÓN EUSKADI AQUITANIA

La progresión de la carretera en los intercambios de mercancías entre la Península Ibérica y el Norte de Europa y la proporción alcanzada por el volumen de vehículos pesados que por carretera atraviesan Euskadi y Aquitania en su tránsito norte/sur por el eje atlántico europeo, plantean la imperiosa necesidad de trabajar en la articulación de políticas y medidas que permitan materializar un trasvase modal de flujos de mercancías hacia los modos ferroviario y marítimo, que alivie la presión sobre la carretera y que avance hacia un modelo de transporte de mercancías más sostenible.

Son múltiples los argumentos a favor de abordar de manera decidida un reequilibrio entre los modos de transporte y evolucionar hacia un reparto modal del tráfico de mercancías en la Eurorregión Euskadi-Aquitania en el que el ferrocarril y el transporte marítimo adquieran una mayor cuota de participación.

Además de una amenaza a la movilidad y a la accesibilidad, un sistema de transportes basado en el recurso masivo al transporte por carretera es insostenible. Por las limitaciones físicas de la propia infraestructura, cercana al colapso y que no es susceptible de ser ampliada de forma continua e ilimitada para dar soporte a los crecimientos de los tráficos. Por los problemas de emisiones de CO2 y medioambientales que genera la utilización masiva del medio de transporte energéticamente menos eficiente. Por la problemática social que se suscita ante la degradación del medio, los trastornos en la vida cotidiana de los ciudadanos del entorno transfronterizo, el deterioro de la salud, los ruidos, y la siniestralidad que la saturación de tráficos genera. Y, en el plano económico, por la pérdida de competitividad y perjuicios en las actividades económicas del

entorno local, regional e interregional ante una red viaria de comunicaciones congestionada por el intenso tráfico de camiones.

En términos generales, la continuidad en nuestra Euroregión de un sistema de transportes con un acusado desequilibrio modal y dependiente de la carretera supondrá, cada vez más, una desventaja competitiva frente a países de nuestro entorno que avanzan hacia fórmulas modales de transporte más sostenibles y hacia la descarbonización del sistema.

Desde la Unión Europea, la política de transportes propugna desde hace dos décadas el reequilibrio modal del sistema de transporte y un mayor papel de los modos medioambiental y energéticamente más eficientes. Actualmente, persisten todavía los puntos de estrangulamiento y el dominio de la carretera, en diferentes grados según las regiones europeas, y la UE se fija de cara a los próximos años una ambiciosa hoja de ruta², en la que no solo abordar estas cuestiones, sino también introducir **cambios estructurales profundos**, que transformen el sector en un sistema de transporte que garantice la movilidad, sea competitivo y reduzca la dependencia del petróleo y las emisiones de carbono en el transporte en un 60%.

La visión que subyace es la de impulsar un sistema de transporte eficaz y una Europa competitiva en el mundo, que rompa la dependencia de los sistemas de transporte respecto del petróleo sin sacrificar su eficiencia ni comprometer la movilidad. El cumplimiento de estos objetivos irá adquiriendo diferentes concreciones y, entre las mismas, el Libro Blanco avanza ya la fijación de objetivos porcentuales de cuotas de transferencia modal de la carretera a otros modos.

La importancia para Euskadi y Aquitania de que se adopten las iniciativas necesarias para que los flujos de mercancías que circulan por sus territorios puedan canalizarse por modos alternativos a la carretera es evidente y ha de acometerse sin dilación.

II.1.1 ¿CÓMO FAVORECER EL TRASVASE MODAL?

El trasvase modal que permita una reducción del tráfico de mercancías por carretera que atraviesa el eje atlántico, y nuestras dos regiones, requiere, fundamentalmente, de una continuidad de la red ferroviaria en ancho europeo y del impulso del transporte marítimo de corta distancia y de las autopistas del mar.

Aun cuando la evolución de los costes del petróleo favorece la futura utilización de modos de transporte alternativos a la carretera, **ello no se estima suficiente para producir el cambio modal**, y es preciso actuar desde diferentes vertientes para propiciar y acelerar este proceso,

² Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. COM(2011)144 final

dado que la carretera ha conformado una opción de transporte competitiva y eficiente, muy bien adaptada a las exigencias de la demanda.

TRANSPORTE MARÍTIMO

El potencial del transporte marítimo está infrautilizado en la Europa atlántica. Aquitania y Euskadi disponen de instalaciones portuarias con capacidad e infraestructura inmediatamente disponible para un mayor desarrollo de sus tráficos y para haber podido captar un mayor porcentaje de los crecimientos experimentados por los tráficos de mercancías entre la Península Ibérica y Europa.

Más allá de las rutas intercontinentales, en las que el transporte marítimo no tiene rival, largas distancias como las existentes entre la Península Ibérica y el Norte de Europa y las Islas Británicas se sitúan igualmente dentro de su entorno natural de operación y sin embargo encuentra grandes dificultades para captar dentro de estas distancias tráficos de mercancías que discurren por carretera.

De hecho, en Aquitania los intentos por establecer nuevas líneas internacionales desde Bayona no han funcionado y en Burdeos, el tráfico de contenedores permanece estancado. En Bilbao, los servicios con la fachada atlántica y norte de Europa son muy importantes y alcanzan el 45% de su tráfico. En septiembre de 2007 se lanzó una autopista del mar con el puerto belga de Zeebrugge con un barco y una rotación semanal. Este servicio ha visto aumentar progresivamente su ocupación, lo que ha conducido al incremento del número de barcos y servicios. Actualmente, con la crisis, y la significativa caída de tráficos que ha experimentado el puerto, ofrece dos salidas semanales en cada sentido y una tercera que se prolonga hasta el puerto británico de Tilbury.

Sin embargo, y a pesar del peso de las rutas marítimas atlánticas en la actividad del puerto de Bilbao, incluso en momentos de máximos antes de la crisis eran reconocidas, también, las dificultades de promover nuevos tráficos de *short sea shipping* tanto ro-ro como de contenedores con la Europa atlántica, aun disponiendo de la capacidad y toda la infraestructura necesarias para ello.

La cuenca marítima atlántica constituye un ámbito particularmente difícil para el lanzamiento de líneas marítimas de *short sea shipping* con el Norte de Europa. Por un lado, existe una fuerte competencia entre puertos, dada la multiplicidad de los existentes. Por otro lado, a diferencia del Mediterráneo o del Báltico, donde la ruta marítima es manifiestamente más corta que la terrestre, las características geográficas de la ruta terrestre atlántica, en línea recta paralela al mar, dificulta componer ofertas ventajosas frente a la altamente competitiva oferta de la carretera. Ésta tiene una poderosa capacidad de respuesta para atender las exigencias de la clientela. Es sumamente flexible y capaz de servir puerta a puerta, no existen problemas de interoperabilidad entre países, los aspectos administrativos han sido simplificados y articulados

de manera que no representan obstáculos ni retrasos durante los desplazamientos, existe una enorme capacidad al servicio de los cargadores y la intensísima competencia interna en el sector permite ofrecer precios muy competitivos, componiendo una oferta difícil de batir.

Además, el transporte marítimo, a diferencia de la carretera, está sometido a formalidades aduaneras cuya cumplimentación provoca retrasos importantes en el transporte de las mercancías e incrementos de costes, que se añaden a las dificultades para ofrecer condiciones de precio y tiempo competitivos frente a la carretera.

Existe, también, entre los cargadores y transportistas una inercia a continuar la operativa probada y fiable en la que están instalados, que juega en contra del cambio modal. Es por ello necesario que el transporte marítimo pueda ofrecer unas condiciones cualitativamente equiparables o superiores y unas condiciones de precio más ventajosas que las ofertadas por la carretera para poder captar tráfico que se transportan por carretera. Es necesario, además, realizar una labor pedagógica de concienciación sobre la problemática de desequilibrio modal existente y sobre el riesgo a llegar a una situación de parálisis de las redes viarias, y vencer ciertas percepciones sobre el transporte marítimo como modo de transporte no adaptado a las exigencias actuales de agilidad y rapidez.

TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte de mercancías por ferrocarril presenta una cuota modal muy reducida en comparación con la carretera y con el mar en la captación de los tráfico de mercancías entre Europa y la Península Ibérica, y ha absorbido únicamente una pequeña parte de los crecimientos experimentados por los intercambios de mercancías entre estas dos zonas geográficas.

Para el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril y trasvase de los flujos de tránsito o intercambio que atraviesan Euskadi y Aquitania existe una dificultad básica, la diferencia de ancho de vía.

En cuanto a Euskadi, dispone de una red ferroviaria convencional escasamente modernizada, de tres tipos de ancho diferentes, y que, en muchos casos, comparten tanto mercancías como viajeros, y no permite una oferta de frecuencias y horarios adecuada. La discontinuidad de línea que resulta de la diferencia de ancho con Europa, además de las diferencias de tensión y señalización, representa una ruptura de tráfico, cuyos costes añadidos dificultan la competitividad del transporte ferroviario de mercancías de carácter internacional.

No es infrecuente el traslado en camión de mercancía entre el País Vasco y Bayona a la plataforma intermodal de Muguèrre, para su carga sobre ferrocarril con destinos hacia Italia o hacia el norte de Europa.

DONNEES TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL SUR LA FACADE ATLANTIQUE								
En millions de tonnes		1999	2002	2004	2006	2008	2009	2010
CF Hendaye	Fer - Fer	1,0	1,1	1,2	1,2	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,5	0,5	0,4	0,4	nc	nc	nc
	Total N/S	1,5	1,6	1,6	1,6	nc	nc	nc
	Total 2 sens	2,5	2,5	2,4	2,4	2,8	1,4	1,5
Irun	Fer - Fer	0,6	0,7	0,6	0,6	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,3	0,3	0,2	0,1	nc	nc	nc
	Total S/N	0,9	0,9	0,8	0,8	nc	nc	nc
Bayonne	Fer - Route N/S	0,0	0,3	0,3	0,5	nc	nc	nc
	Fer - Route S/N	0,0	0,1	0,2	0,3	nc	nc	nc
	Total 2 sens	0,0	0,4	0,5	0,8	0,7	0,4	0,6
Total international		2,5	2,9	2,9	3,2	3,5	1,75	2,1
Progression 1999-2006					28,5%			
Progression 1999-2008					40,3%			
					Progression 2008/2009			
					-50,0%			
					Progression 2009/2010			
					20,0%			

Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées / Opérateurs ferroviaires

Por el lado francés, el transporte de mercancías por ferrocarril tampoco goza de una situación satisfactoria, presentando fallos en fiabilidad, además de otras disfunciones.

Existe, por tanto, un importante margen de mejora en el transporte de mercancías por ferrocarril en ambos países. Aunque a nivel de la Unión Europea la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril no sea muy elevada, el 17,9% (en el año 2008), en el caso de España representa únicamente el 4,1%, y presenta una trayectoria descendente, con los mayores descensos registrados en la última década entre en el conjunto de los mayores países UE. Constituye el país con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías de los mismos.

Desde hace dos décadas, el transporte por ferrocarril viene siendo objeto de un proceso de armonización a nivel de la Unión Europea con vistas a la liberalización del sector y a la interoperabilidad entre las distintas redes nacionales.

Sin embargo, mientras la evolución en la última década ha sido creciente en Alemania, Reino Unido y Holanda, y relativamente estable en Italia, en España y Francia ésta es descendente. El incremento de cuota de los primeros se asocia a una temprana liberalización y apertura de los servicios de transporte ferroviario de estos países, que la UE espera produzca efectos más tardíamente en los países más rezagados en su implementación. Pero el incremento de cuota requerirá, además de la plena aplicación de las medidas europeas de liberalización, de una mejora de las condiciones de competitividad y de adaptación del ferrocarril a las necesidades de los cargadores, operadores logísticos y cadenas logísticas, y, concretamente, de la fiabilidad de

los servicios, de la capacidad y disponibilidad de los surcos, de la gestión, seguimiento de la información y de la flexibilidad.

Así, existe una falta de competitividad del ferrocarril entre España y Francia, en buena parte ocasionada por los costes y tiempos añadidos de la explotación derivados del cambio de ancho y otros factores de incompatibilidad, como las diferencias en la tensión, en la señalización, en la formación de trenes, etc ..., y por la inadecuación de la oferta a las exigencias y necesidades de la demanda.

En España, el *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2020, PEIT*, adoptado en 2005 planifica un ambicioso programa de infraestructuras ferroviarias para la instauración de una amplia red ferroviaria de altas prestaciones a lo largo del Estado. Aunque buena parte de esa red se define como mixta, no lo ha sido así en su ejecución, y, ante la preeminencia otorgada al transporte de viajeros, en 2010 se elabora un Plan específico ferroviario de transporte de mercancías. Este plan diagnóstica los déficits del transporte ferroviario de mercancías y se traza como objetivo imprimir un fuerte impulso que permita elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías al 10% en 2020. Entre las medidas diseñadas para elevar la capacidad de la red, su competitividad y adaptación a las necesidades de mercado, prevé una fuerte inversión en plataformas intermodales conectadas a red ferroviaria UIC y de las que dos de ellas se prevé establecer en la CAPV, en Lezo-Gaintxurizketa y en Jundiz, conectadas a la red de ancho ibérico y la UIC y en métrico también en el caso de Lezo-Gaintxurizketa.

Ambos planes, así como el nuevo *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2020* de septiembre de 2012, contemplan la construcción de la nueva red vasca ferroviaria de altas prestaciones en ancho europeo, proyectada como mixta y que se prolonga hasta la frontera francesa para poner fin al histórico aislamiento ferroviario peninsular. Catalogado como proyecto prioritario europeo desde su inclusión en el listado del Consejo Europeo de Essen de diciembre 1994, proyecto prioritario nº3 *Tren de Alta Velocidad Madrid-Vitoria-Dax*, este trazado ha visto añadir por la parte francesa un proyecto de nueva línea de ferrocarril que conecta, desde la frontera hispano-francesa, con Burdeos y París (con otro ramal hacia Toulouse) y que se integra en el actualmente denominado corredor nº 7: *Lisboa-Estrasburgo* de la *Red Central de la Red Transeuropea de Transporte*, y que constituye un corredor ferroportuario que, desde Portugal enlaza los puertos de Sines, Aveiro y Oporto con Lisboa, ascendiendo hasta Madrid y prosiguiendo por Valladolid. En Valladolid confluye también el ramal procedente de Aveiro, continuando el corredor desde Valladolid por el País Vasco, desde Vitoria hacia Bergara y San Sebastián, hasta la frontera francesa, para proseguir por Bayona y Burdeos hasta París, y enlazando con Estrasburgo y con Mannheim. Comprende también el enlace a Bilbao y su puerto. Como proyecto que forma parte de la *red Central*, su fecha límite de ejecución está fijada por la UE en 2030.

A) Nueva red ferroviaria vasca y francesa de Burdeos a la frontera

El proyecto de nueva línea ferroviaria Burdeos-frontera hispano-francesa surge de la reflexión suscitada en Francia a partir de las previsiones del PEIT de construcción de la Y vasca hasta la frontera francesa, e instalación de tercer carril sobre la línea convencional, poniendo fin a la discontinuidad de red y a la necesidad de transbordo y los costes adicionales que ello supone para el transporte internacional. Las conclusiones extraídas por las autoridades francesas apuntan a una reducción de costes superior al umbral del 20% que se estima necesario para producirse el trasvase modal de la carretera al ferrocarril y, por consiguiente, a una explosión de los tráfico, inasumible para la red existente y para las poblaciones del entorno, e imposible de compatibilizar con el tráfico de viajeros de cercanías de ambos lados de la frontera.

La nueva línea ferroviaria francesa circunvalaría la zona de la actual línea ferroviaria en el eje Hendaya-Adour. Se trataría de una línea ferroviaria “clásica” y mixta, de velocidad limitada a 220 Km/h, pero nueva.

Podría pensarse, como expresan algunas voces contrarias al proyecto, que el tráfico de mercancías ferroviario entre Francia/Europa y la Península Ibérica no aumenta y, por consiguiente, que no sería necesaria la construcción de una nueva línea. Desde *Réseau Ferré de France, RFF*, se reconoce que esta sería la situación si no se adoptara iniciativa alguna. Si no se pusiera en marcha en España una red de ancho UIC y no se redujera el coste de transbordo en frontera, el transporte ferroviario de mercancías continuaría no siendo competitivo y apenas aumentaría. Podría llegar a 3,5 millones de Tn en 2020 y a 4 millones en 2050 lo cual no es un incremento significativo que requiriera de una nueva línea. Por el contrario, si efectivamente se consigue una continuidad de red y se reducen los costes, se prevé una revolución en el tráfico ferroviario de mercancías con trasvase de 9-10 millones de toneladas de la carretera al ferrocarril.

RFF estima que en el futuro se producirá en los Pirineos el mismo proceso que se ha producido en Italia, donde el 32% de las mercancías son exportadas en tren (50 millones de Tn), mientras que en la fachada pirenaica, con un volumen de mercancías similar, nos situamos en cifras de transporte mediante ferrocarril radicalmente diferentes (2-3 millones de Tn).

Frente a la parálisis de la vertiente atlántica, en la vertiente pirenaico-mediterránea se observa también una dinamización del trasvase modal. Aunque la infraestructura ferroviaria de la línea TGV entre Barcelona y Montpellier no se ha finalizado, con la instalación de un tercer carril ha habido mejoras en las vías para el paso de mercancías.

Esquema de funcionamiento combinado de líneas nuevas y convencionales a uno y otro lado de la frontera

La conjunción de las líneas convencionales actualmente existentes, de las nuevas líneas ferroviarias a poner en marcha a uno y otro lado de la frontera, y de los condicionantes existentes, muy concretamente, la gran afluencia de pasajeros en horas punta -que recurrirían al coche si no se les ofrece servicio-, la imposibilidad de detener o retrasar los trenes de mercancías internacionales en esos horarios y que, por consiguiente, representan una dificultad para compatibilizar mercancías y pasajeros de cercanías, y las posibilidades de circulación a velocidad reducida en la nueva línea ferroviaria de altas prestaciones para transportar las mercancías menos pesadas, determinarían el siguiente esquema de funcionamiento en los intercambios transfronterizos ferroviarios:

El tramo Astigarraga-Dax sería clave. Entre estos dos puntos circularían los trenes de mercancías por la nueva línea ferroviaria (nueva francesa + Y vasca). Los pasajeros, muy numerosos (11 millones de viajeros anuales entre Topo y RENFE) en el tramo entre Astigarraga-Donosti-Irún-frontera, viajarían por la línea existente (por la que circulan actualmente los servicios de Euskotren y RENFE y la línea francesa actualmente existente, atravesando la frontera por Irún-Hendaya) para satisfacer las necesidades locales, lo que puede incluir también algún tren de mercancías de carácter local, particularmente los provenientes de la plataforma de Lezo-Gaintxurizketa.

En Dax: Habría un punto de inversión entre la línea actualmente existente y la nueva línea. Los trenes de viajeros, provenientes de más allá de la frontera y del sur de Francia por la línea actualmente existente, cambiarían en Dax de línea y proseguirían hacia el norte (Burdeos, Paris...) por la línea ferroviaria francesa nueva y adquirirían mayor velocidad. Los trenes de mercancías llegarían a Dax por la nueva línea francesa y proseguirían su camino hacia el norte por la línea actualmente existente, si bien mejorada.

En Astigarraga: Habría también un punto de inversión entre la Y vasca y la línea convencional actualmente existente.

De Astigarraga hacia el norte/frontera circularían las mercancías por la nueva línea (Y vasca y nueva línea francesa) y los pasajeros circularían por la línea convencional actualmente existente a través de Irún-Hendaya. Por tanto, los trenes de mercancías que llegan a Astigarraga por la línea convencional existente y tuvieran destino internacional serían derivados a la línea nueva (Y) para seguir por ésta hasta la frontera y por la nueva línea francesa, hasta Dax.

De Astigarraga hacia el Sur. Los trenes provenientes de Francia, que llegan por la Y vasca a Astigarraga, se canalizarían mayoritariamente por la línea convencional actualmente existentes. Los restantes trenes de mercancías, alrededor de un 30%, particularmente, los que circulan desde y hacia Vitoria, y que en el futuro se incorporarían a la autopista ferroviaria³

B) Estado actual de los proyectos

Muy recientemente, en julio de 2013, el Gobierno francés ha asumido las conclusiones del informe del Diputado Duron de la *comisión Movilidad 21* sobre las infraestructuras ferroviarias a llevar a cabo en los próximos años en Francia, adoptándose la decisión de no incluir la línea Burdeos-frontera española entre los proyectos prioritarios a ejecutar antes del año 2030, pero anunciándose en otoño 2013 la decisión de construcción de la nueva línea desde Burdeos hasta Dax en 2027 y su extensión hasta la frontera para el año 2032.

La Comisión Europea, a través de su Comisario responsable de la cartera de Transporte, Siim Kallas, se ha pronunciado sobre esta decisión manifestando que no se ajusta a los objetivos de la Red Transeuropea de Transporte, que fija su finalización antes de 2030. Ha manifestado también su intención de reforzar el diálogo con las autoridades españolas y francesas para que ambos países se ajusten al calendario.

En cuanto a la Y vasca, el ramal gipuzkoano, que está siendo ejecutado por el Gobierno vasco, aun cuando ha experimentado retrasos respecto de las previsiones iniciales, avanza a buen ritmo y se prevé su finalización, incluida la electrificación, instalación de vías, etc... para 2018. En cuanto a la obra que ejecuta el Ministerio de Fomento, ha sufrido un fortísimo recorte presupuestario y la adaptación del ritmo de obra a las disponibilidades financieras, acumulándose un importantísimo retraso. El tramo de conexión con Francia ha sido relegado, algunas partes del proyecto han experimentado variaciones, el Ministerio de Fomento no avanza, por el momento, fecha posible de finalización, y al ritmo de inversión previsto en los actuales presupuestos del Estado se calcula que la ejecución de las obras llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento no podrían finalizarse antes de 2024. Entre las variaciones incorporadas al proyecto, está la instalación de tercer carril para la conexión con la red francesa en Hendaya a través de la línea convencional actualmente existente desde Astigarraga/Donostia, la conexión con Pamplona, Aragón y la vertiente mediterránea a través de tercer carril desde Vitoria (descartándose la realización del nuevo corredor desde Ezkio-Itxaso), tercer carril, también, en la conexión entre Vitoria y Burgos, punto desde el cual podría ya conectarse con Venta de Baños (actualmente en obras) y desde allí con Valladolid y con Madrid.

³. Ver punto II.1.1.2.c) . Una vez puesta en marcha en Francia, las posibilidades de la extensión de la autopista ferroviaria hacia el otro lado de la frontera dependen de que pueda producirse la continuidad de la línea en ancho europeo a ambos lados de la frontera. Los estudios calculan un potencial captable para la autopista entre Madrid y Vitoria de 4000 camiones diarios para 2020, muy superior al potencial captable de 2400 camiones calculado hace unos años.

El Gobierno Vasco negocia actualmente con el Ministerio una posible extensión de la encomienda de ejecución de obra para asumir tramos más allá del ramal gipuzkoano y acelerar, así, la finalización de las obras.

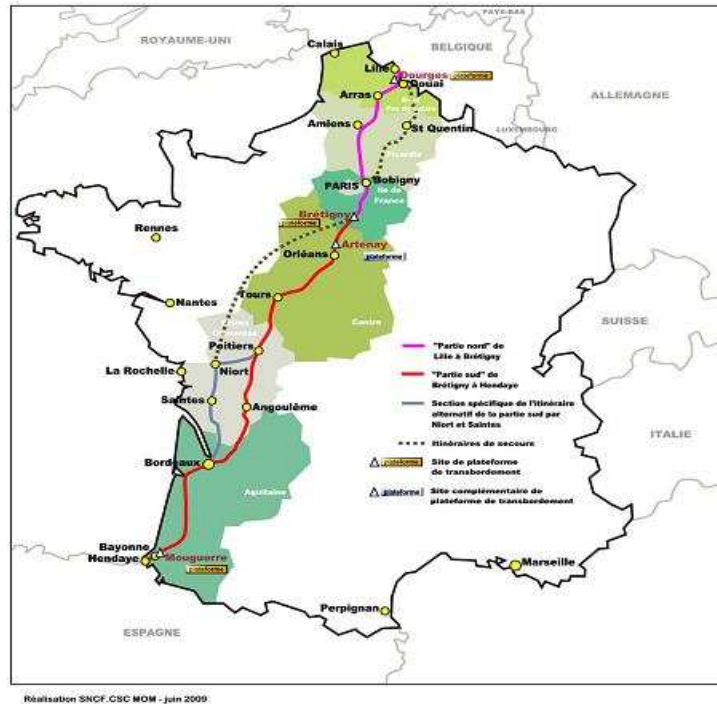
La reciente evolución de los proyectos sitúa en un horizonte lejano la continuidad de la red por Biriadou-Behobia a través de la nueva línea ferroviaria por el lado francés. La continuidad de la línea se sitúa actualmente en un horizonte de medio-largo plazo, en un único punto, Irún-Hendaya, mediante tercer carril en la línea actual de ancho ibérico y disponiéndose de una única línea a cada uno de los lados de la frontera para la circulación tanto de personas como de mercancías. La instalación de vías de ancho europeo que conectaran la red francesa en Hendaya-Irún y la nueva red ferroviaria vasca en Lezo, permitiría también una continuidad de línea, utilizable para las mercancías, cuyo calendario no es por ahora conocido.

Quedará conectada a la red ferroviaria vasca, en los tres anchos, la plataforma intermodal de Lezo-Gaintxurizketa a la que está previsto se traslade el grueso de la actividad de mercancías que actualmente tiene lugar en Irún, en condiciones de espacio, a veces, precarias, liberando así espacios para usos urbanísticos en el casco de Irún. Por otro lado, está prevista otra plataforma intermodal en Jundiz, conectada a la Y en ancho UIC y a la red de ancho ibérico. Serían, por tanto estas dos plataformas, los dos puntos de conexión de las redes ferroviarias convencionales y la nueva, y de alimentación de mercancías de la línea susceptible de poder atravesar sin transbordos a territorio francés y proseguir en ancho europeo, hasta la realización de la nueva línea ferroviaria francesa, por una única línea hasta Burdeos y otros destinos europeos.

C) Proyecto de autopista ferroviaria

Constituye un concepto basado en el transporte de remolques sobre vagón ferroviario, lo que reduce el coste de personal sobre la larga distancia, que constituye la parte más importante del coste del transporte por carretera en relación con el transporte ferroviario. Combina la ventaja de la carretera en cuanto al acceso a terminal y la ventaja del ferrocarril, que sobre el largo recorrido es más económico.

El ejemplo de la Autopista Ferroviaria Perpignan-Bettembourg (Luxemburgo) que en tres años de funcionamiento experimentó un fuerte crecimiento, superior al del aumento de sus frecuencias ilustra la potencialidad de la fórmula.



Previsto en los contratos de proyecto del Estado con las regiones de Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Ile de France, y Nord-Pas- de –Calais 2007-2013, la autopista ferroviaria atlántica, es un proyecto que surge para proporcionar, sobre la base de la línea existente, una alternativa ferroviaria a la carretera sobre el saturado eje atlántico. Han sido necesarios una serie de trabajos de acondicionamiento de la línea actual, particularmente los galibos y las plataformas de acceso, y durante los trabajos de la línea Tours – Burdeos se ha habilitado un itinerario alternativo por Saintes y Niort. Se acaba de firmar un contrato de concesión para la explotación del servicio con la empresa Lorry Rail, que comenzará en 2016. En un primer momento se lanzará desde Tarnos (junto a Bayona) hasta Dourges, muy próximo a Lille y a Calais, y, posteriormente, podría avanzar hasta el País Vasco una vez en funcionamiento la Y vasca y garantizada la continuidad de red a través de la frontera. Con su puesta en marcha en 2016, el proyecto permitirá el transporte de 85.000 vehículos pesados, al año, un 7% del tráfico. Cargará remolques sobre vagones según el sistema Modalohr, sin conductor.

D) Corredor de mercancías europeo

La entrada en vigor en próximas fechas, el 10 de noviembre de 2013, de los corredores ferroviarios de mercancías establecidos por el *Reglamento (UE) nº913/2010 del Parlamento*

Europeo y del Consejo sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías más competitivo, que establece normas para la creación y organización de itinerarios ferroviarios internacionales de mercancías, y que reconoce como parte del corredor nº4 el trayecto ferroviario de la red que conecta la Eurorregión Euskadi-Aquitania con París y norte de Europa, por el norte, y con Madrid, sur peninsular y los puertos portugueses de Leixoes, Lisboa y Sines y de Algeciras, por el sur, representa una esperanza de impulso del transporte ferroviario de mercancías transfronterizo y transnacional a corto plazo. De hecho, los estados miembros y administradores de infraestructuras implicados, entre ellos *RFF* y *Adif*, están trabajando en la puesta a disposición de nuevos surcos, y existe ya una oferta de 21 nuevos surcos de calidad, demanda para los mismos por parte de 3 importantes operadores ferroviarios, y un compromiso de aceleración de las operaciones de transbordo en frontera Irún/Hendaya, mientras persista la discontinuidad de línea por el diferente ancho, para reducir las operaciones vinculadas con estos servicios ferroviarios del corredor a un máximo de 6 horas. Asimismo, existe la perspectiva a corto plazo de una oferta de surcos de conexión del corredor con itinerarios hacia destinos en Alemania.

III.- LAS PROPUESTAS

III.1.- A DESTACAR CUATRO PROPUESTAS BÁSICAS Y COMUNES, AL MISMO TIEMPO, A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE, A TENERSE MUY PRESENTES, POR SU CARÁCTER FUNDAMENTAL, A LA HORA DE ADOPTAR MEDIDAS EN MATERIA DE TRANSPORTE:

1. Mensaje político claro y reiterado sobre la insostenibilidad del transporte de mercancías en los mismos términos que hasta la actualidad, sobre la firme voluntad política de reequilibrar los modos de transporte, e incrementar la cuota del transporte marítimo de corta distancia y del ferrocarril, que despeje las dudas de los operadores de transporte y cargadores sobre la dirección en la que se desarrollarán las políticas de transporte.

Difusión de forma clara y estable del modelo de transporte proyectado, con las infraestructuras que lo componen y sus características básicas, de manera que se de certidumbre a los operadores en cuanto a la definición de la red y a las condiciones de operación y plazos. Los cambios y la indefinición en que se han visto sumidas durante largo tiempo infraestructuras básicas como p.e. la “Y” vasca, no facilitan a los operadores la adopción de decisiones de inversión, ni a los cargadores las relativas a las nuevas fórmulas logísticas de gestión de sus cargas, o de anticipación de los cambios en sus operativas.

2. Consideración del principio de la *descarbonización* del sector transportes que se impone en la Unión Europea. Será imprescindible interiorizar el objetivo de un futuro independiente del petróleo y de un transporte “*descarbonizado*” en todo lo relativo a la planificación y ordenación del transporte, a la organización y funcionamiento de los servicios, y a los cambios implícitos en este objetivo.

Ello implica tener presente la aplicación de criterios acordes con esta filosofía, tales como la utilización de las cadenas logísticas energéticamente eficientes, una más eficaz organización del transporte de mercancías del “último kilómetro” con agrupación de cargas y evitación de entregas individuales... En distancias intermedias, acompañar la sostenibilidad de los vehículos y los combustibles con medidas como la consolidación de grandes volúmenes para conseguir un impacto significativo sobre las emisiones y la congestión, soluciones multimodales con trasvase modal al ferrocarril y a la navegación, y la promoción de corredores de carga multimodales, optimizados en cuanto a la utilización de la energía y a las emisiones.

3. Aplicación del principio de que cada modo de transporte ha de pagar sus costes reales. No es ésta la situación actual, de manera que las condiciones de competencia entre los distintos modos de transporte se encuentran distorsionadas por el diferente grado en que internalizan la integridad de costes, tradicionalmente en beneficio de la carretera, que disfruta de la asunción por parte de los presupuestos públicos de la construcción y mantenimiento de la infraestructura y no internaliza el elevado coste de ruido y contaminación que genera.

Los principios de “usuario pagador” y “quien contamina paga” son principios sólidamente establecidos en el acervo comunitario e inspiradores de una creciente legislación. Las nuevas orientaciones de la política de transportes europea para los próximos años abogan por la plena aplicación de estos principios. La progresiva generalización de los cánones por la utilización de las redes viarias, así como el aumento del precio del petróleo, juegan a favor de un equilibrio en las condiciones en las que compiten los distintos modos de transporte.

En el futuro, los usuarios de los transportes asumirán una parte superior de los costes, y la internalización de las externalidades permitirá conjugar las elecciones de mercado, las condiciones de competencia entre los distintos modos de transporte en competencia directa, y las necesidades de la sostenibilidad.

La Comisión Europea considera necesario poner fin a la actual disparidad en las políticas de tarificación de las carreteras en los distintos Estados y estudiar la instauración de un sistema de internalización de externalidades armonizado y obligatorio para los vehículos comerciales.

4. Principio de optimización del rendimiento de las cadenas logísticas y de complementariedad de los modos de transporte a la hora de conformarlas, de acuerdo con el entorno natural de eficacia de cada uno de ellos, en clave de complementariedad y de colaboración, y no de confrontación o sustitución. La aplicación de estos principios permite garantizar una intermodalidad eficiente, aprovechando las ventajas de cada uno de los modos en clave colaborativa y amortiguando resistencias a los cambios que necesariamente habrán de producirse.

III.2.- PROPUESTAS EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La transferencia de tráfico de la carretera al mar es un proceso lento y complejo. Además de las condiciones de partida en términos de condiciones técnicas, infraestructuras, equipamiento y logística, de conexiones terrestres de los puertos, y de la existencia de volumen de carga, exige, también, trabajar con determinación sobre las componentes de precio, tiempo, fiabilidad y seguridad que permitan ofertar un servicio competitivo adaptado a las necesidades de los cargadores.

- Los riesgos que entrañan las inversiones que con carácter previo han de realizarse en términos de infraestructura y equipamiento en puerto (terminales, grúas específicas, rampas...) para posibilitar el lanzamiento de nuevos servicios marítimos de transporte marítimo de corta distancia, merecen un apoyo público. Además de un acompañamiento mediante un marco normativo apropiado, la emisión desde los poderes públicos de las “señales adecuadas” respecto de la dirección de evolución del transporte y del papel del transporte marítimo de corta distancia, son necesarias las ayudas al sostenimiento de los nuevos servicios durante sus primeros inicios, desde el momento de la constitución hasta la consecución y estabilización de una masa crítica de carga. Los apoyos tipo ecobono, ecoprimas por las que se prima el uso de un transporte eficiente constituyen iniciativas adecuadas y necesarias para favorecer la captación para el mar de tráfico previamente canalizados por la carretera y no de nuevos tráfico de la carretera al mar.
- Potente campaña de concienciación sobre la problemática actual de la insostenibilidad del sistema de transporte, y de divulgación de las ventajas y virtudes del transporte marítimo, que rompa percepciones equivocadas sobre el mismo como modo de transporte poco adaptado a las exigencias actuales en el transporte de rapidez y agilidad y promueva un cambio cultural entre los cargadores y operadores logísticos.

- Promoción de las ventajas medioambientales del transporte marítimo y la articulación de distintivos que reconozcan en el mercado la utilización de este tipo de transporte menos contaminante y pongan esta utilización en valor comercial (ecolabel marítimo)
- Dada la importancia clave del factor precio, es imprescindible que los puertos de la Eurorregión Euskadi-Aquitania y las empresas concesionarias de terminales y servicios trabajen al máximo sobre las condiciones de competitividad de sus instalaciones y servicios, p.e. la manipulación de carga, las tasas portuarias, y los servicios náuticos pueden suponer entre 40% y 60% de los costes logísticos totales de las empresas que utilizan el *short sea shipping*, según datos de la Comisión Europea.
- Las medidas que incrementen la eficiencia en las tramitaciones, agilicen los tiempos entre llegada/salida a/de puerto y recepción/despacho de la mercancía y reduzcan costes son indispensables. El esfuerzo por la reducción y la agilización de los servicios y controles, sin pérdida de eficacia es indispensable, así como su disponibilidad horaria.
- Rápida aplicación de los procedimientos que para facilitar el cumplimiento de los trámites aduaneros con menor inversión de tiempo y costes se están habilitando por la UE (“cinturón azul”). Apoyar la simplificación administrativa en los puertos, y la utilización de procedimientos electrónicos y telemáticos. Utilización de intercambio electrónico de información a lo largo de la cadena logística multimodal de la carga administrativa. Es ésta un área en la que la colaboración entre los distintos puertos de la Eurorregión puede producir fórmulas innovadoras y eficaces.
- Mejorar los accesos y conexión con las redes terrestres de transporte, que además de ampliar el hinterland, permiten incrementar su competitividad. Existen reivindicaciones históricas, como es el caso en el puerto de Bilbao en que se requiere una solución ferroviaria que permita conectar el puerto con las redes ferroviarias de forma independiente a los viajeros y sin atravesar los cascos urbanos de las poblaciones del entorno.
- La ampliación de la disponibilidad de red ferroviaria utilizable para mercancía portuaria, permitiría incrementar el porcentaje de mercancía canalizada a puerto o desde el puerto por vía ferroviaria.
- Una conexión ferroviaria transfronteriza en ancho europeo permitiría a los puertos vascos y aquitanos adquirir nuevas perspectivas en términos de hinterland. Ha de asegurarse la conexión ferroviaria de los puertos de la *Eurorregión* a la misma. Para Bilbao y Burdeos, como puertos de la red central de las RTE-T, la exigencia de estar conectados al sistema ferroviario de transporte de mercancías vendrá impuesta por la UE.

- Una gestión de espacios portuarios que permita la ampliación de capacidad y la ubicación de instalaciones adecuadas al *short sea shipping* y a las autopistas del mar (terminales, equipos, zonas de depósito...) Es para ello fundamental que los municipios de los entornos portuarios tengan una visión de futuro sobre el desarrollo portuario y la importancia de disponer de espacios para actividades portuarias logísticas (además de otros necesarios para actividades emergentes como p.e. instalaciones de energías marinas) en lugar de para destinos urbanísticos.
- El transporte marítimo habrá de adaptarse también a requisitos medioambientales cada vez más estrictos y a una senda de reducción de emisiones que se irá imponiendo desde la UE para alcanzar objetivos de descarbonización. Invertir en servicios portuarios que permitan una mayor eficiencia energética de los buques, como suministro de combustibles alternativos, suministro de gas licuado, suministro de electricidad a partir de la red terrestre para mantener los motores de los buques apagados, contribuirá a un mejor posicionamiento competitivo, además de contribuir a reducir la contaminación y a rebajar la factura energética.
- En la otra cara de la moneda, ha de propiciarse el diseño y construcción de buques especialmente adaptados para el transporte marítimo de corta distancia y que respondan a estándares medioambientales más elevados y propulsados con combustibles menos contaminantes.
- Desde la Unión Europea sería conveniente clarificar el concepto y requisitos de autopista del mar, que se ha entendido únicamente como un transporte marítimo entre dos puertos, soslayando el hecho de que constituye un complejo servicio integrado en una cadena logística de transporte que excede exclusivamente del transporte marítimo.

III.3.- PROPUESTAS EN EL AMBITO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

- La disponibilidad de capacidad en las infraestructuras ferroviarias convencionales con la puesta en servicio de nuevas líneas de altas prestaciones ofrecen oportunidades de crecimiento al transporte de mercancías por ferrocarril, pero que se verán igualmente lastradas por la problemática en torno a la discontinuidad de la red y la ruptura de carga en frontera, ligadas a la diferencia de ancho de vía entre la Península y el resto de Europa.

En este sentido, no por ser permanentemente señalado resulta menor la incidencia de la diferencia de ancho de vía en el desarrollo de los servicios ferroviarios transfronterizos, impidiendo la continuidad del tránsito, y añadiendo tiempo y costes a las relaciones ferroviarias entre ambos lados de la frontera. Es por ello que abogamos por una actuación

decidida para poner fin a este obstáculo histórico al desarrollo de los intercambios por vía ferroviaria de las mercancías entre la Península y Europa y que se promueva la instalación, lo antes posible, del tercer carril, aportando continuidad a la red a ambos lados de la frontera, evitando los costes derivados de la ruptura de carga y haciendo posible la captación para el modo ferroviario de flujos de mercancías transportadas actualmente por la carretera. El posicionamiento institucional firme en esta reivindicación ante las autoridades estatales competentes resulta imprescindible para conformar un sistema de transportes sostenible en el que el ferrocarril pueda asumir el papel que le corresponde en la canalización de las mercancías y que se ve todavía impedido por la persistencia de este anacronismo.

La instalación anunciada del tercer carril entre Irún y Astigarraga/Donostia ha de acelerarse al máximo para hacer realidad lo antes posible la continuidad de línea ferroviaria para las mercancías.

La conexión entre Irún y la Y vasca en Lezo ha de acometerse también lo antes posible a fin de poder disponerse de un segundo punto de continuidad de línea y de la posibilidad de aumentar la intensidad de circulación de mercancías y de viajeros entre ambos lados de la frontera.

- Cumplimiento en plazo (noviembre 2013) de la normativa europea en materia de corredores ferroviarios de mercancías, adoptándose, aun cuando no se disponga todavía de continuidad en el ancho de vía, las medidas necesarias en cuanto a la puesta a disposición de nuevos surcos, la concesión de estatus prioritario en la circulación de la línea actualmente existente RENFE/SNCF Hendaya/Irún, el cumplimiento del compromiso de la realización del transbordo en frontera en plazo reducido, 6 horas, y un programa de inversiones necesarias para la eficacia del corredor.
- Aceleración de la puesta en marcha de la autopista ferroviaria Tarnos-Dourges y ampliación de su trayecto a Euskadi, Lezo/Astigarraga/Vitoria tan pronto como sea técnicamente posible.
- Será indispensable mantener una visión coordinada del conjunto de la red ferroviaria para el establecimiento de un sistema eficiente y competitivo de transportes, con plataformas intermodales que permitan los intercambios entre los distintos modos y las distintas redes. Ello es de particular importancia en los escenarios que se barajan actualmente en que, no solamente hay que combinar modos de transporte, sino que, dentro del modo ferroviario, hay que combinar también los distintos anchos de vía que permitan alcanzar los destinos de que se trate. Será necesario hacer un buen uso combinado de las distintas infraestructuras y apoyar la alimentación de la red ferroviaria, para que en lugar de circular por carretera, la mercancía se canalice a través de ferrocarril.

- La puesta en funcionamiento de la nueva red ferroviaria vasca permitirá liberar capacidad en las líneas convencionales. Es preciso garantizar su utilización para el transporte de mercancías mediante las necesarias actuaciones de modernización y adaptación de la red para las mercancías o para un transporte más intenso de éstas. Es preciso, también, abordar las limitaciones para su desarrollo relacionadas con los accesos a puertos, nodos, plataformas logísticas y la coincidencia con servicios de cercanías en las áreas metropolitanas.
- Rápida realización de las plataformas logísticas intermodales sobre las que pivota el funcionamiento del transporte de mercancías a través de la futura red ferroviaria vasca, Lezo-Gaintxurizketa y Jundiz, garantizando en su diseño la consecución de la máxima eficiencia en el desarrollo de sus funciones y, por consiguiente, contribuyendo a una eficiente y competitiva oferta de transporte de mercancías por ferrocarril.
- Hasta que se realice la nueva línea ferroviaria Burdeos-frontera, llevar a cabo en la línea francesa actualmente existente las obras de mejora y de modernización que sean precisas y de acondicionamiento de galibo a norma B1 para poder absorber el incremento de tráfico de mercancías que se producirá tras la instalación del tercer carril entre Hendaya y Astigarraga y de vías de ancho europeo entre Irún y Lezo.
- Las nuevas posibilidades de utilización del transporte ferroviario de mercancías no deben únicamente basarse sobre las infraestructuras y su adecuada combinación, sino también en las medidas que garanticen que éstas funcionan de forma eficiente y que los servicios se adaptan a la demanda con las dosis de fiabilidad, precio y calidad requeridas.
- En la elección del modo de transporte inciden toda una serie de requisitos de calidad, como fiabilidad, flexibilidad, seguridad, tiempo de tránsito puerta a puerta, relacionados con los procesos de manipulación e información en las terminales y con la gestión de la red, sobre los cuales el ferrocarril ha de mejorar para estar en disposición de incrementar su cuota modal y sobre los cuales han de articularse toda una batería de medidas.
- Debe garantizarse el compromiso de los operadores de servicios del conjunto de la nueva red ferroviaria de gestionar los servicios con orientación al cliente y a atender los requerimientos de calidad, precio y fiabilidad, condición sine qua non para que el transporte de mercancías por ferrocarril en la Euroregión pueda efectivamente funcionar frente a la oferta de la carretera.
- A la espera de la realización de la nueva línea ferroviaria francesa, el enclave Irún-Hendaya seguirá siendo clave en la circulación de trenes entre España y Francia como único punto de continuidad de red del cruce pirenaico atlántico. Su importancia estratégica aconseja

mantener una reserva de espacios para la actividad vinculada con el transporte ferroviario de mercancías.

- Es imprescindible impulsar la calidad y fiabilidad del sistema ferroviario de mercancías, de lo contrario no resultará competitivo y no se producirá el deseado trasvase de la carretera al ferrocarril. Habrá de velarse por las condiciones de competencia entre los prestadores del servicio, que permitan la entrada de nuevos operadores y no se den situaciones de dominio de los operadores públicos tradicionales.
- Llevar a cabo una campaña de imagen del transporte de mercancías por ferrocarril a través del entramado ferroviario que se perfila con las nuevas infraestructuras y con las existentes, para su inserción en el mercado y utilización como distintivo ecológico por los usuarios, que les permita explotar esta utilización de un modo de transporte menos contaminante como imagen de marca de empresa medioambientalmente respetuosa, al igual que se ha propuesto para el transporte marítimo (ecolabel ferroviario).

III.4.- PROPUESTAS DE CARÁCTER COMÚN Y FAVORECEDORAS DE UN TRANSPORTE INTERMODAL

- Promover un cambio cultural entre los cargadores sobre la necesidad del cabotaje marítimo europeo y de una mayor utilización del ferrocarril como soluciones de transporte frente a una situación de excesiva dependencia del transporte por carretera, con toda la problemática económica, social y medioambiental que ello comporta, sobre todo entre aquellos cargadores de segmentos con mayores volúmenes de tráficos y destinos europeos más alejados.
- Actuaciones específicas de concienciación de las regiones y países expedidores de las mercancías que atraviesan nuestra Eurorregión de la problemática existente en torno al recurso sistemático al transporte de mercancías por carretera y de las alternativas existentes, para que adopten modos de transporte alternativos a la carretera. Además de que Aquitania y Euskadi impulsen las medidas que hagan posible el trasvase modal, es necesario que éstas sean secundadas por los decisores del modo a través del que se expiden las cargas que atravesarán nuestros territorios.
- Será necesario promover una reestructuración del sector del transporte de mercancías por carretera, que permita integrar de forma menos traumática los cambios que la propia evolución de los precios del petróleo se encargará de operar. Será también importante adoptar medidas para promover la integración de los profesionales del camión en cadenas

logísticas intermodales en las que el trayecto por carretera forme parte de servicios de transporte en los que intervengan también otros modos de transporte y para promover que las empresas adquieran una mayor dimensión, que permita afrontar servicios de transporte intermodal.

- Apoyar la innovación en el transporte, puesto que un transporte más eficiente, menos contaminante y, en última instancia, independiente del petróleo solo será posible a partir de un nuevo concepto de movilidad, apoyado sobre un conjunto de nuevas tecnologías y de un comportamiento más ecológico. Constituye, además, un área de oportunidad económica para los centros tecnológicos e industrias de la Euroregión. Por esta razón, es importante fomentar la participación en los programas que para la investigación, la innovación y la implantación de nuevas tecnologías en el transporte anticipa que va a diseñar la Comisión Europea, con tres focos de atención: la eficiencia de los vehículos a través de nuevos motores, materiales y diseños; energías más limpias gracias a nuevos combustibles y sistemas de propulsión; más seguridad y mejor utilización de las infraestructuras mediante sistemas de información, comunicación y movilidad inteligentes.
- A más corto plazo, es preciso proseguir el esfuerzo por mejorar la eficiencia de los camiones con nuevos motores y combustibles, y promover la renovación de camiones que, además de mayor seguridad, aportarán equipos menos contaminantes.
- Asimismo, es preciso aprovechar las posibilidades que la tecnología ofrece actualmente para una más eficiente gestión del tráfico en cada uno de los modos, con la implantación de sistemas inteligentes de planificación de rutas, de información de entregas, seguimiento y localización de cargas en tiempo real, u optimización de la programación y de los flujos de los tráficos. Incorporar también tecnologías de información y comunicación inteligente, que permitan simplificar procedimientos administrativos.

CAPÍTULO 2: TRANSPORTE DE VIAJEROS

Desde la entrada de la península ibérica en la Unión Europea, la movilidad de viajeros se ha incrementado de manera muy importante aunque desigual según los modos, limitada por los servicios disponibles y por las infraestructuras existentes. Esta movilidad concierne a la vez a las relaciones intraeuropeas e interregionales que pasan por ambas regiones.

En 2010, las dos Asambleas aportaron una primera contribución común para facilitar los transportes colectivos entre las dos regiones. Esta nueva contribución aporta elementos más desarrollados e integra los que corresponden al nuevo contexto del calendario propuesto por el Gobierno francés en el GPSO.

A lo largo de los últimos veinte años, la red de carreteras se ha ido ampliando progresivamente para adaptarse a los flujos de usuarios. En cambio, en paralelo, la red ferroviaria y los servicios aferentes solo han registrado algunas mejoras. La evolución en curso, concentrada esencialmente en el sur de la frontera, conducirá no obstante a cambios significativos.

I. CONSTATAIONES

- ✓ El eje atlántico concentra una parte creciente de los desplazamientos de viajeros entre la península ibérica y el resto de Europa. Las cuotas respectivas de los modos, donde prima de manera exacerbada el transporte por carretera, han conducido a las dos Asambleas a establecer un primer enfoque de las evoluciones registradas a partir de los elementos de conocimiento disponibles.
- ✓ Cerca del 56 % de las circulaciones de vehículos ligeros que transitan por la frontera conciernen a cinco destinos con una cuota preponderante de trayectos de proximidad regional; los intercambios (Francia-España) representan más del 90 % de los flujos y predominan ampliamente sobre los del tránsito internacional.
- ✓ Localmente, la población de la zona transfronteriza de San Sebastián-Bayona, con más de 470 000 personas, constituye una cuenca de movilidad de proximidad con características propias.

Los datos recopilados desde hace una década por el Observatorio de Transportes de los Pirineos, los únicos disponibles en la actualidad, han servido de base para el análisis realizado, pero al proceder de una encuesta específica, no han sido actualizados para viajeros desde 2009.

En 2012, la Eurorregión Aquitania Euskadi puso en marcha un estudio denominado «Transfermuga» para apreciar mejor la realidad de los desplazamientos a escala del corredor Bayona/San Sebastián.

La realización de este estudio por parte de la *Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénée*, AUDAP, se basó en encuestas relativas a los motivos de desplazamiento y la naturaleza de los trayectos, de las entrevistas con las colectividades y agentes concernidos. Dicho estudio se completó con una encuesta de la CCI Bayona País Vasco y de la CCI transfronteriza *Bihartean* para llevar a cabo de manera conjunta una apreciación de las compras y flujos transfronterizos de los habitantes del País Vasco y sur de las Landas con destino a los comercios españoles. Este estudio identifica en particular los polos comerciales frecuentados («ventas», centros comerciales, centro de ciudad, etc.) con las lógicas de movilidad observadas, lo cual permitirá precisar las políticas públicas de movilidad que hay que aplicar. En paralelo, la movilidad transfronteriza domicilio-trabajo (datos de 2007) parece muy baja con menos de 5000 flujos diarios entre Francia y España y menos de 2500 flujos diarios transfronterizos (esencialmente de los Pirineos Atlánticos, fuente Insee).

I.1. MODO CARRETERA

Principal vector de los desplazamientos de viajeros, la progresión del transporte por carretera a lo largo de los últimos años se ha articulado esencialmente a partir de los modos individuales mientras que el transporte colectivo ha permanecido muy limitado.

El tráfico por carretera anual que utiliza la autopista A63 y los dos pasos entre los municipios de Hendaya e Irún se estima en 16,4 millones de vehículos ligeros, lo que equivale a 32,4 millones de viajeros:

- 2,9 millones de vehículos ligeros realizan un trayecto internacional, o sea, 8,2 millones de viajeros,
- 13,5 millones de vehículos ligeros realizan un trayecto transfronterizo (de los cuales 4,3 millones conciernen al tráfico local entre Hendaya e Irún), lo que equivale a 24,2 millones de viajeros (de los cuales 6,9 millones conciernen al tráfico local entre Hendaya e Irún).

a) Transportes individuales

Las encuestas realizadas por el Observatorio Transfronterizo de Transportes en los Pirineos muestran un crecimiento regular de los flujos. Los vehículos particulares ocupan un lugar

preponderante en relación con su flexibilidad de uso y con la ausencia de servicios colectivos competitivos para cubrir las expectativas de movilidad.

Las principales innovaciones de estos trayectos corresponden a **desplazamientos de proximidad** para tres categorías de necesidades: oportunidades (comercio, ocio, etc.), las relaciones regulares (trabajo, educación, salud, etc.) y los transportes relacionados con el turismo local.

Las cooperaciones económicas, el aumento del turismo de proximidad, especialmente comercial, su ampliación, generan un crecimiento sensible de las movilidades.

Los viajes resultantes de esta tipología corresponden a desplazamientos aleatorios y frecuentes:

- *cerca del 85 % de los desplazamientos se basan en el comercio, los servicios a personas y de ocio y solo el 9,3 % atañen al empleo.*
- *1 566 934 movimientos están relacionados con transportes de enlace diarios, 1 959 357 con trayectos de una vez por semana y 1 769 275 una vez al mes (datos de 2009).*

Junto a estos flujos principales, los del gran tráfico turístico se concentran esencialmente en el periodo estival, aunque con algunas puntas en las vacaciones de primavera.

b) Transportes colectivos

Los transportes colectivos **por carretera** se articulan en torno a:

- por un lado, conexiones regulares entre las dos regiones, pero que en la actualidad solo movilizan a pocos operadores y servicios,
- por otra parte, visitas turísticas (de proximidad) y salidas colectivas a menudo organizadas por agentes de turismo,
- a las que se añaden conexiones transnacionales que unen algunos grandes núcleos de población franceses con las principales ciudades ibéricas.

Tratándose de los transportes de proximidad, los pasajeros que se desplazan en autocar se sitúan en cerca de 25 000, una cifra casi idéntica a la de los pasajeros transportados durante el periodo estival entre Irún y Hendaya-Fuenterrabía, desplazamientos asociados con el transporte hacia las playas.

Los operadores que garantizan servicios de manera regular en los territorios transfronterizos son las redes urbanas de autobuses de los Pirineos Atlánticos (7600 pasajeros) y para San

Sebastián Lurralde Bus (29 200), las redes interurbanas (autocares) respectivamente Chronoplus (1100) y Donostiabus (19 700).

c) Impacto

Las principales consecuencias de estas movibilidades por carretera son la saturación de los ejes en las grandes ciudades (Burdeos, BAB, San Sebastián, Bilbao) donde confluyen los distintos flujos (urbano, periurbano, tráfico, regional, etc.). Las emisiones de CO2 están directamente relacionadas con la progresión del número de vehículos en circulación, la reducción de las emisiones de los vehículos solo es efectiva a medida que se va renovando el parque de vehículos.

I.2 MODO FERROVIARIO

La evolución del transporte ferroviario, limitado en primer lugar por una diferencia del ancho de vía que actualmente marca una interrupción en la continuidad del transporte, depende mucho, en primer lugar, de las infraestructuras y de los materiales y, por tanto, de los servicios disponibles.

El tráfico ferroviario que transita entre las estaciones de Hendaya e Irún se estima en 0,63 millones de viajeros (excepto trenes nocturnos TALGO):

- 0,14 millones cruzan la frontera con los servicios de SNCF y RENFE.
- 0,49 millones cruzan la frontera con los servicios de Euskotren (de los cuales 0,14 millones concierne al tráfico local Hendaya-Irún).

Tras analizar los modos de acceso a las estaciones de Hendaya e Irún y la tasa de viajeros en correspondencia directa o vía TOPO, se estima que el tráfico ferroviario internacional y transfronterizo es de aproximadamente 0,5 millones de viajeros (excepto trenes nocturnos TALGO), lo que equivale a una cuota modal de un 2 %.

a) Servicios existentes

Actualmente, las relaciones ofrecidas a los viajeros siguen siendo muy escasas, con un número muy limitados de conexiones transnacionales de larga distancia Francia/península ibérica vía Hendaya-Irún. A ello cabe añadir la dificultad añadida de la discontinuidad del servicio entre las dos estaciones fronterizas separadas por 2 km, así como la ausencia de coordinación en las relaciones ferroviarias de proximidad: servicios de la red TER francesa y los de la red nacional de la RENFE y regional del TOPO.

También cabe mencionar la constatación local de una ausencia de transferencia modal en la conurbación transfronteriza por los equipamientos y servicios disponibles, mientras que esta transferencia parece particularmente dinámica en las otras grandes aglomeraciones urbanas de las dos regiones para las que la evolución de los transportes colectivos, basada en el tranvía de Burdeos y el metro de Bilbao, han permitido un cambio notable del comportamiento de los viajeros.

La utilización de las redes ferroviarias registradas en 2012 por las Autoridades Organizadoras del Transporte y empresas de explotación se sitúa en 19 000 v/d en la línea Lasarte-Hendaya, 25 000 v/d en Brinkola-Irún mientras que en el lado aquitano solo llegan a los 35 000 v/año. Esta diferencia es debida principalmente a la importancia de la oferta en el lado sur.

b) Estado de la red y perspectivas de evolución

La inclusión de los requisitos medioambientales, el incremento de los costes de los combustibles con las perspectivas de escasez de recursos petroleros, las nuevas movilidades y la progresión de los intercambios en los últimos años han modificado la movilización en el transporte ferroviario. Aquitania y la CAPV están implicadas en el proyecto de línea europea de alta velocidad que conecta el norte de Europa con la península ibérica por la fachada atlántica, que se enmarca en la red central de la RTE-T. Dicho proyecto experimenta una progresión heterogénea. Sus características y los servicios que permite ofrecer le confieren un carácter estructurante para los transportes entre las dos regiones y su inserción europea (cf. mapas más abajo).

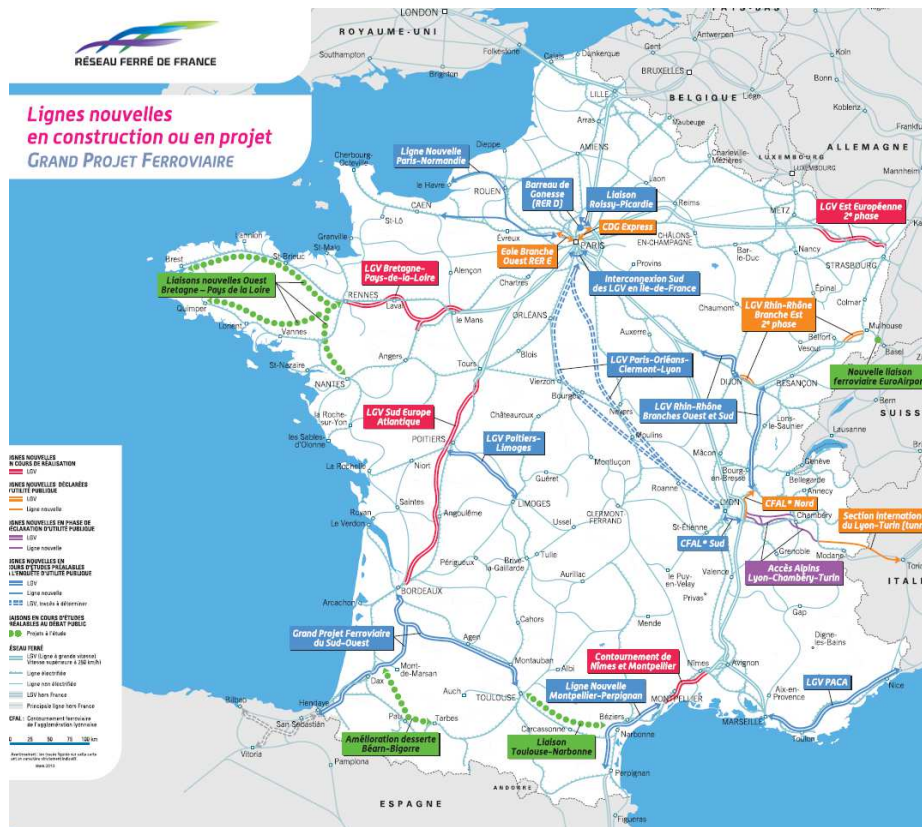
En términos de entrada en servicio, **en el horizonte 2018**, en Francia, la parte actualmente en construcción hacia el norte de Burdeos debería estar acabada en 2017 para su entrada en servicio en 2018, al igual que la Y vasca. El Gobierno vasco lleva a cabo las obras de ingeniería civil del ramal de Gipuzkoa de la Y vasca (nueva línea limitada a 250 km/h a causa del relieve y del tráfico mixto) con una solicitud al Estado español de obtener la finalización de la línea en el País vasco para culminar su puesta en servicio en 2018.

Sin embargo, en el tramo intermedio, particularmente la sección transfronteriza, sigue habiendo incertidumbre en varios puntos:

- **el calendario de realización** de la infraestructura nueva en Francia, los procedimientos de decisión requieren plazos importantes, la consulta administrativa que conduce a la declaración de utilidad pública (DUP) aún no está aprobada para el tramo Burdeos-Dax-frontera. La revisión de las prioridades del SNIT y la jerarquización de los proyectos anunciada sigue en espera de formalización a nivel nacional,

- el **acuerdo internacional** necesario entre Francia y España para definir el tramo transfronterizo. En noviembre de 2013 debería producirse un encuentro intergubernamental entre los dos países,
- la **realización complementaria** del tramo San Sebastián-frontera, paralizada en espera de las decisiones y de las obras francesas.

En consecuencia y en virtud de las disposiciones aprobadas por el Gobierno español y por la Comunidad autónoma de Euskadi el 28.09.2011, el tramo de línea nueva entre Astigarraga (sur de San Sebastián) y la frontera francesa se diferirá a la espera de las decisiones que deberá tomar Francia tras la obtención de la Declaración de Utilidad Pública para el proyecto GPSO, las obras en esta última sección deben realizarse de manera coordinada a ambos lados de la frontera. Durante este intervalo, la conexión estará garantizada por la red existente hasta Irún/Hendaya.





Mientras tanto, y dado que los plazos mínimos de realización de este segmento de línea nueva en Francia son de diez años como mínimo, España ha solicitado y ha obtenido de Europa el traspaso de la financiación europea prevista para las obras de la nueva línea para adaptar el ancho de vía UIC (colocación de un tercer raíl) de la línea existente entre Astigarraga (sur de San Sebastián) e Irún. Esta conexión, sin trasbordo de mercancías y sin cambio de tren para los viajeros, debería ser operativa desde el momento de la entrada en servicio de la Y vasca. Aunque planteada para 2018, está actualmente condicionada por el ritmo de realización de las obras llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento en los ramales de Bizkaia y Alava, y su puesta en servicio.

Desde la entrada en servicio del tercer carril, las relaciones ferroviarias podrán desarrollarse en continuidad para los viajeros.

Este cambio esencial en la articulación entre las redes ibéricas y francesas modificará muy sensiblemente las posibilidades de transferencia modal para los viajeros con una reducción de los tiempos de trayecto que mejorarán el atractivo del tren más (Bayona-San Sebastián en 1h10, Bilbao y Vitoria en 1h48m, 1h44m en comparación con las casi 4h30 y las más de 6h respectivamente que se tarda actualmente, y Burdeos-Bilbao en 3h30 en lugar de 7h54).

Esta mejora solo afecta a la parte sur de la frontera, la red actual sigue garantizando el servicio en el norte con el acondicionamiento de las vías existentes y la continuación de la renovación de la red.

Sigue habiendo interrogantes en cuanto a la preparación de estos cambios en términos de frecuencias de relaciones, de cadencia de los trenes que garantizan los enlaces transregionales y transnacionales, de polivalencia de los materiales, etc.

Con esta perspectiva, y para los próximos cuatro años, las constataciones sobre las acciones que se deben llevar a cabo para facilitar el uso del modo ferroviario ya presentes en las dos CES(ER) en su contribución de 2010 siguen estando vigentes.

I.3 MODO AÉREO

El modo aéreo se dirige más específicamente a conexiones más lejanas, las dos regiones cuentan con una densa red de aeropuertos para viajeros (seis en Aquitania y dos en la CAPV). Tanto por uno como por el otro lado, las conexiones nacionales son las más frecuentes, permiten una buena accesibilidad a las metrópolis y los tráficos registrados por estos equipamientos se han dinamizado recientemente con el desarrollo de nuevos destinos, particularmente a través de compañías low cost en Aquitania. Con ello, los vuelos internacionales se han ampliado, sobre todo en el periodo estival.

Pese a que parece emerger una primera reflexión hacia una coordinación comercial entre algunos aeropuertos, aún sigue predominando el contexto competitivo entre éstos últimos.

I.4. MODO MARÍTIMO

Para los viajeros, las conexiones marítimas son marginales y se limitan a algunos transportes de enlace estacionales por el Bidasoa, entre Fuenterrabía y Hendaya con 341 500 pasajeros al año, asociados a los desplazamientos locales y de ocio. No existe otra conexión regular entre los puertos.

II. PROPUESTAS Y MECANISMOS DE ACTUACIÓN

Esta constatación global conduce a las dos Asambleas consultivas regionales a elaborar propuestas para una evolución de las relaciones más «sostenible», y que limite los impactos negativos de las nuevas movidades de los viajeros.

II.1 OBJETIVO N.º 1: GARANTIZAR LA CONTINUIDAD FERROVIARIA:

La continuidad de la red ferroviaria según las normas (de suministro eléctrico, de seguridad, etc.) y de anchos de vía homogéneos se perfila como un requisito previo a cualquier evolución de las tendencias observadas en el transporte de viajeros. Ésta pasa, en particular, por la realización de proyectos definidos por los Estados y por nuevas inversiones.

- **Grandes líneas e interconexión de redes de alta velocidad**

Preparación para el largo plazo

Es necesario disipar las incertidumbres que persisten en el tramo intermedio y en la parte transfronteriza que concierne a las dos regiones para permitir una visibilidad por parte de todos los actores de la evolución de las relaciones, una preparación de las organizaciones y modalidades de aplicación:

- avanzar en el calendario de realización de la infraestructura nueva en Francia a la vista de los plazos de tramitación y de realización,
- obtener el acuerdo internacional necesario entre Francia y España para definir el tramo transfronterizo,
- programar la cadencia de los trenes para garantizar las conexiones transregionales y transnacionales.

- **Red de proximidad transfronteriza**

- › **Trenes regionales**

En su primera contribución de 2010, las dos Asambleas propusieron utilizar todas las posibilidades actuales de interconexión entre la red aquitana (RFF-SNCF) y las dos redes disponibles en la CAPV (TOPO, RENFE-ADIF).

- › *«Sigue siendo necesaria la entrada en servicio de los nuevos equipos rodantes y de tracción (adaptados para las dos redes), así como concretar los esfuerzos para cadenciar los servicios de trenes regionales TER hasta la frontera de la parte de la Región de Aquitania y viceversa».*

El proyecto de adaptación del ancho de vía UIC de las líneas existentes entre San Sebastián y Hendaya constituye ahora una etapa fundamental para facilitar el servicio de proximidad de la conurbación.

- › **Otras redes con vía propia**

Aquí se trata de prolongar y reforzar el servicio de las relaciones interurbanas Anglet, Bayona, Irún, San Sebastián para garantizar el acceso a las zonas comerciales y aeropuertos (cf *Contribución de 2010*):

- *«La alternativa ferroviaria debe completarse con servicios de autobús más rápidos y más frecuentes que eliminen el efecto disuasorio de la oferta actual (escasa y lenta). Teniendo en cuenta los obstáculos para la intensificación de los servicios para las empresas de autocares a ambos lados de la frontera derivados de la financiación y de los procedimientos de concesión, cabe buscar una solución adecuada, en particular en el lado francés. En primer lugar, conviene recomendar el estudio de la cooperación entre la compañía PESA, que garantiza el servicio entre Bayona y Bilbao y el servicio ofrecido por la empresa Transdev entre Bayona y San-Jean de Luz para poder articular una oferta más rápida y más frecuente que la actual entre San Sebastián y Bayona (incluyendo el servicio al aeropuerto de Biarritz y a los centros comerciales de Anglet), mediante la puesta en marcha de un proyecto piloto impulsado por la Región de Aquitania y por el Gobierno vasco con el apoyo de financiación de la Euroregión.*
- Y en un plano más general, desarrollar las conexiones urbanas para garantizar una buena accesibilidad a las numerosas ciudades de mediano tamaño presentes en la conurbación. El aumento de la población de este territorio conduce a un desarrollo importante de los desplazamientos urbanos y periurbanos así como a relaciones transfronterizas (tranvía, autobús eléctrico con carril propio, teleférico u otros, etc.).

II.2 OBJETIVO N.º 2: MEJORAR EL ATRACTIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS

- La preparación de nuevas posibilidades de relaciones debe iniciarse desde ahora **con vistas al horizonte del 2018**, el año en que entraría en servicio la Y vasca y la instalación del tercer raíl. El reto es organizar una oferta de servicio continuo de Bayona a San Sebastián con frecuencias de treinta minutos en hora punta y de sesenta minutos en horas valle. Ello supone la implantación de una AOT o autoridad organizadora de los transportes transfronterizos, cuya función será gestionar los equipamientos y sus circulaciones. La experiencia de otros servicios existentes entre Francia y los países limítrofes puede servir de apoyo útil a la Euroregión, la Misión Operativa Transfronteriza (MOT) ha elaborado un documento de apoyo con esta perspectiva. Esta iniciativa requiere:
 - un voluntarismo firme de las colectividades territoriales para implantar la estructura transfronteriza pertinente,

- la adquisición de material rodante equipado con doble tensión (1500 V CC/3000 V CC) y doble señalización (BAL+KVB/BAB+ASFA) en cantidad suficiente según la frecuencia requerida.

Con el fin de acompañar estas nuevas circulaciones, se deben diseñar servicios incitativos para los viajeros pasando por la implementación de un sistema de billetería unificada y de un sistema de tarificación atractivo. La organización de estos dos servicios reviste una complejidad particular asociada a los distintos sistemas y reglamentaciones de los dos socios.

A fin de hacer posible un servicio regular y coherente a los destinos situados en una parte del recorrido, es preciso integrar también el TOPO en el proceso de concertación y de organización y poder así mantener una concepción y visión globales de los servicios del tramo.

- **A corto plazo, para los próximos cinco años**

La infraestructura no ha sufrido apenas modificaciones, son los servicios para los que deben realizarse cambios rápidamente de conformidad con la contribución de 2010 de los dos CES(ER).

El primer objetivo es organizar la posibilidad de un cambio de tren de andén a andén:

- prolongando la circulación de ciertos trenes existentes respectivamente hasta Hendaya o Irún,
- permitiendo la salida de trenes con viajeros desde otra estación, lo cual requiere prever los servicios afines indispensables pero sujetos a reglamentaciones distintas, especialmente sociales (personal de a bordo/venta de billetes/limpieza de los trenes, etc.),
- organizando las correspondencias en el mismo andén (edificio internacional en Irún/andén 2 y 3 en Hendaya).

Actualmente, este servicio solo existe en un sentido para algunos TGV (SNCF) y Largo Recorrido (RENFE); tras su supresión por los TER.

El estudio TRANSFERMUGA en curso en el marco de la AECT Aquitania-Euskadi ha empezado a trabajar en la viabilidad de esta evolución y debería precisar las trabas que hay que eliminar y las acciones concretas que es preciso llevar a cabo.

La diferencia muy importante de frecuencia de las relaciones entre el norte y el sur de la frontera y los resultados correspondientes de las frecuencias registradas abogan por un incremento muy sensible de la oferta. Ello supondrá no solo tener la disponibilidad de materiales de y personas, sino también la capacidad de aumentar el número de circulaciones en esta línea que también transporta mercancías. Estas modificaciones requieren un estudio detallado de las condiciones de éxito de una iniciativa de este tipo.

- **Calidad de servicio**

Factor esencial de la frecuentación de los transportes públicos, la calidad de servicio esperada pasa por:

- la puesta en servicio de materiales modernos que cumplan las nuevas expectativas de los viajeros en términos de confort,
- la regularidad y el cumplimiento de los horarios,
- sistemas de información y de comunicación digitalizados, fácilmente accesibles para los viajeros.

Estas expectativas solo podrán materializarse si las estaciones, a ambos lados de la frontera, se equiparan para garantizar los servicios aferentes acompañadas por una autoridad transnacional unificada, la única con capacidad para garantizar las condiciones de frecuencia, de rapidez y de fiabilidad en la continuidad de los servicios ofrecidos.

- **Política tarifaria**

Para ser atractivos, los servicios ferroviarios propuestos deben ser competitivos, en particular con respecto al transporte en autobús. Las tarificaciones vigentes en las dos regiones no son el resultado de los mismos procesos. Para empezar, y para algunos públicos concretos, se podría trabajar en una homogeneización.

El estudio Transfermuga debe aportar elementos sobre las importantes diferencias de precio de los billetes para distancias equivalentes, una situación que constituye un freno real para el atractivo de las conexiones ferroviarias.

Cuando la elección de la AOT común sea un hecho, su función en la organización de los pagos de las contraprestaciones también podría preverse y ampliarse a los aspectos financieros.

Si los esfuerzos realizados requieren apoyos complementarios, será útil examinar los posibles apoyos que será preciso aportar.

II.3. OBJETIVO N.º 3: COORDINAR LA OFERTA COMERCIAL DE LOS AEROPUERTOS REGIONALES

Las conexiones aéreas ofrecidas por los aeropuertos en las dos regiones permiten garantizar una cobertura lo suficientemente amplia de los destinos europeos.

Analizados por separado, los dos principales aeropuertos de Burdeos y Bilbao ofrecen numerosas conexiones a los viajeros, los aeropuertos secundarios tienen una oferta más puntual pero a menudo ya es complementaria, que no obstante requiere una coordinación más sólida para evitar duplicidades en los destinos ofrecidos y para limitar las sobrepujas en materia de apoyos públicos a las compañías low cost.

Por otra parte, una intermodalidad visible y trabajada que haga más accesible cada aeropuerto debería permitir hacer más atractivas las respectivas ofertas. Este esfuerzo de coordinación, en su conjunto, podría ser iniciado por la AECT.

II.4. OBJETIVO N.º 4: FACILITAR LA INTERMODALIDAD

Promover una auténtica intermodalidad en las dos regiones requiere un conjunto de medidas de coordinación pero, sobre todo, precisa una voluntad de los operadores y de las AOT y un apoyo amplio de los responsables políticos.

- **Gobernanza coordinada**

En primer lugar, requiere una coordinación de la gobernanza de cada modo para valorizar el conjunto de los potenciales de desplazamiento ofrecidos. Los distintos niveles de responsabilidad deben poder articular las correspondencias, lo cual exige un trabajo minucioso y una organización global de los servicios con la búsqueda de la accesibilidad de cada punto modal, particularmente en el seno de los principales centros urbanos.

Se ha iniciado un proceso de encuentros entre las principales AOT (CG64, SPB, Consorcio, Irún, Errenteria) que necesita ser complementado y acompañado por los medios de estudio indispensables. Las dos regiones deben tener una función de motor esencial dentro del respeto de las competencias respectivas de las diversas AOT.

- **Billetería, información**

El estudio Transfermuga identifica algunos de los mecanismos que deberán mobilizarse como el acceso a una información digitalizada fácilmente accesible. No obstante, las posibilidades de aplicación pueden resultar ser más complejas en función de las elecciones estratégicas ya definidas o en fase de definición por cada socio para su sistema digital de

reservas y de emisión de billetes. La conectividad de los sistemas está por precisar y puede requerir inversiones específicas.

Para obtener esta oferta de billetería común, el primer enfoque del estudio pone de relieve la necesidad de una progresividad de la iniciativa. En una primera fase, afecta a la emisión de los billetes. La billetería más compleja, requiere varios niveles de software.

Desde hoy, podría preverse la posibilidad de ofrecer un calculador de itinerarios multimodal gracias a la integración de la información a los viajeros TER en Google Transit, pero ello supone que las AOT utilizan este medio.

Para ello, la independencia y la actualización permanente de los sistemas son claves a la hora de elegir el soporte, ya que cada uno tiene sus ventajas y sus inconvenientes.

El tiempo y el coste de implantación son factores a tener en cuenta, igual que el número de colectividades ya equipadas con el sistema (como Moveuskadi en Euskadi-Gipuzkoa-Conseil Général 64-CUB-ACBA-Grand Dax-CA Périgueux, etc.).

- **Condiciones tarifarias adaptadas al ámbito transfronterizo**

Las tarificaciones ferroviarias de cada región y de cada país persiguen objetivos públicos específicos. Para los desplazamientos transfronterizos, sería necesario que las AOT concernidas pudiesen definir conjuntamente los objetivos y las tarifas que permitirían realizar una transferencia modal eficaz precisando los lugares/zonas de servicio prioritario de manera coordinada.

- **Comunicación, señalización, aparcamientos**

La iniciativa de intermodalidad también requerirá una información ampliamente difundida para ser conocida por los viajeros así como el refuerzo de la accesibilidad de los puntos de acceso (sobre todo con aparcamientos para coches, motos, bicis, etc.).

Tratándose en particular de la mejora de los servicios de autocar entre la CAPV y Aquitania, debe ir acompañada por infraestructuras complementarias como la realización de "aparcamientos disuasorios" en las entradas de las ciudades para facilitar el uso del transporte público en sustitución sistemática de la utilización del vehículo particular.

CONCLUSIÓN

En todas estas vías de actuación, las dos Asambleas socioprofesionales están dispuestas a continuar con la reflexión transfronteriza, en las actividades que organice la Euroregión.