

Alternativas(s)

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

Número 1 - Mayo 2000



¿ Por qué esta revista?

Los países de la Unión Europea han afirmado su voluntad de lograr un desarrollo equilibrado de Europa y un reparto equitativo del progreso socio económico entre las regiones. Sin embargo, a pesar de su potencial innegable y después de un periodo de tasas de crecimiento elevadas, el Sur está aún fuera de los principales flujos comerciales europeos. Este espacio transnacional está penalizado por su relativa lejanía del centro geográfico y económico de la Unión Europea.

Cinco regiones (Aragón, Alentejo, Aquitanie, Limousin y Midi-Pyrénées), la Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées, la SNCF, RFF y la RENFE han decidido colaborar en un programa de estudios sobre los medios de transporte donde el objetivo es por una parte reforzar los lazos de unión y los intercambios entre las regiones del Suroeste de Europa y por otra parte mejorar la posición de estas regiones dentro de las grandes corrientes comerciales europeas.

Alternativas acompaña esta marcha. Les presentamos el punto de vista de diferentes actores (Estado, administraciones, empresas...) y las reflexiones y análisis que tendrán lugar dentro del marco de este programa. Entre los temas que serán abordados se prestará especial atención a determinar si puede existir una alternativa modal al camión y a la autopista, si es realista el considerar una alternativa a los corredores de mercancías "rhodanien" y "languedocien" para los intercambios Norte-Sur y si existe una alternativa a la concentración de las actividades y de la riqueza Norte-Sur de Europa.

Alternativas será publicada en tres idiomas (francés, español y portugués) con una tirada de 1250 ejemplares.

Fabrice Gouze

¿ Qué alternativas para los intercambios transpirenaicos ?



El problema de la logística y el territorio

La logística es a menudo un aspecto clave en la estrategia corporativa de las empresas. Se trata de poner al menor coste posible una cantidad de productos en el lugar y en el momento requeridos. El tráfico de mercancías se integra así dentro de cadenas logísticas complejas llevadas a cabo por profesionales deseosos de satisfacer la demanda del mercado y apoyados de manera notable en los equipamientos que ofrecen las administraciones locales. El buen funcionamiento del sistema se basa en la coordinación entre intereses públicos y privados. Esto es aplicable tanto para reflexiones locales encaminadas a la construcción de una plataforma de transporte y logística como para reflexiones sobre estos temas en los territorios que hoy quedan al margen de los principales flujos de mercancías europeos. La diferencia de escala por la diversidad de actores y de intereses que ocasiona, dificulta esta coordinación.

Segue en la página 2

Una marcha común 4 temáticas



INFORME A
Estudio y análisis de los sistemas de transportes



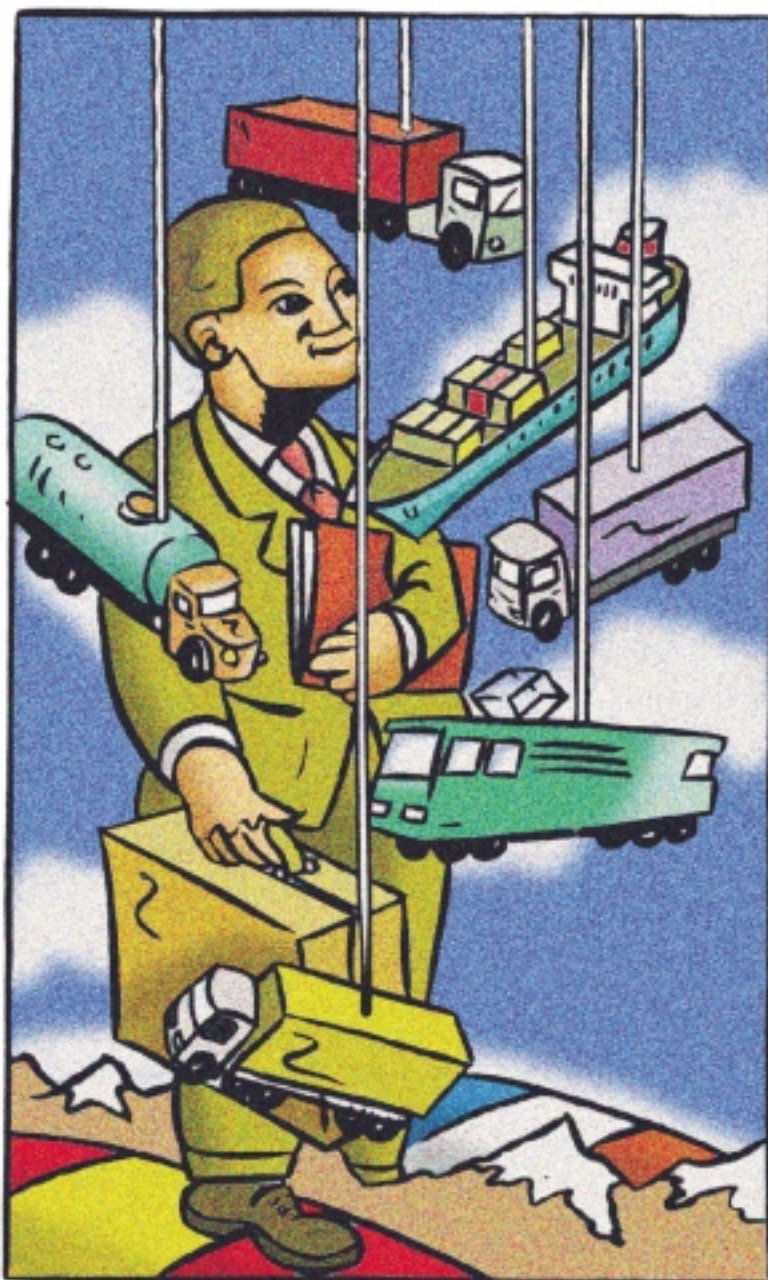
INFORME B
Competencia modal y oferta ferroviaria innovadora.



INFORME C
Equilibrio territorial y redes de transporte



INFORME D
Optimización de las redes ferroviarias del Suroeste europeo



Qué alternativas para los intercambios transpirenaicos

viene de la página 1 ▶

Sobre la cuestión de los intercambios transpirenaicos, los puntos siguientes son compartidos por los actores:

▶ Los flujos de transporte no dejan de crecer y continuarán haciéndolo. Alrededor de 75 millones de toneladas de mercancías atraviesan los Pirineos cada año. El 48% representan tráfico de tránsito y el 52% intercambios entre Francia y la Península Ibérica. Estos últimos se han duplicado en los diez últimos años. Las estimaciones varían, pero se calcula que para el año 2020 el tráfico será del orden de 150 a 200 millones de toneladas.

▶ El transporte por carretera es el medio dominante. El 90% de las mercancías se transportan por carretera y la concentración de este tráfico a lo largo de las costas es otra de las características de los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa. Dos pasos, el Perthus y Biriattou, soportan casi todo el tráfico.

▶ Ciertos itinerarios corren el riesgo de saturarse, las dificultades de los atascos se intensifican en ciertos periodos del año o franjas horarias diurnas. Para el ferrocarril, citemos por ejemplo la saturación de la estación de Matabiau en Toulouse, la saturación del tramo Burdeos - Tours o los cuellos de botella de Montpellier, de Nimes o de Lyon. En cuanto al transporte por carretera, las previsiones hablan de una próxima saturación en numerosos tramos de las autopistas A7 y A9 (corredores "rhodanien" y "languedocien") y en la autopista A63 del arco atlántico.

▶ Las inversiones en modernización de los itinerarios actuales están llevándose a cabo (adaptación al gálibo B de la línea París - Toulouse, ampliación de 2 a 3 carriles por sentido de la autopista A9) y la realización de nuevas infraestructuras solo se llevará a cabo a base de grandes inversiones, donde la rentabilidad económica directa es difícil de evaluar. Ninguna de las soluciones técnicas consideradas actualmente para aumentar la capacidad de los ejes que atraviesan los Pirineos parece suficiente para solucionar totalmente el problema. Las perspectivas de cabotaje marítimo se enfrentan con problemas de organización portuaria y de capacidad de los operadores.

La línea de alta velocidad Perpignan-Figueras, a finalizar en el 2005, no ofrece aún una idea sobre la proporción que habrá entre trenes de mercancías y de pasajeros. Las perspectivas de corredores ferroviarios dependen aún de la voluntad de diferentes operadores

ferroviarios nacionales, de la solución de problemas técnicos y elección de materiales adecuados, de la disponibilidad de líneas y del problema de la rentabilidad.



▶ Los aspectos medio-ambientales y de fomento del territorio son además espinosos, ya que se trata de zonas muy sensibles.

Todos estos elementos en conjunto llevan a pensar que

El tráfico de mercancías en el espacio es un buen indicador de las especializaciones e interdependencias que organizan el territorio

Michel SAVY professeur à l'ENPC, directeur du LATS et de l'ESL Logistique et Territoires - Espace Géographique n°3 1993

es conveniente, a partir de ahora, llevar a cabo una reflexión socio-económica global sobre la necesidad de administrar mejor las infraestructuras en vías de saturación pero considerando también cuestiones relativas al fomento del espacio europeo. Se trata así de aclarar, en el marco de estos estudios, las apuestas a realizar en el futuro ya que los debates son complejos, lo que está en juego es importante y la gestación de las infraestructuras lleva mucho tiempo. Por lo tanto, se impone la necesidad de considerar los transportes como un

sistema. Esto lleva a elecciones racionales de articulación de redes; lleva a inclinarse por niveles de calidad elevados: velocidad, accesibilidad, seguridad, fiabilidad; y lleva, por último, a tener en cuenta las prácticas y estrategias de los actores del transporte y de la logística (cargadores, operadores logísticos y transportistas).

Así, si pueden existir alternativas a los intercambios transpirenaicos, nuestro único propósito sería: **Favorecer la puesta en marcha de un sistema transpirenaico de transporte eficaz y sostenido para consolidarse como una zona logística importante.**

El estudio de las redes permite una aproximación del papel de los transportes en la formación y definición de los sistemas espaciales

M. WOLKOVITSCH professeur Université AIX-MARSEILLE La Géographie des Transports Armand Colin 1992

Informe (A)

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



Estudio y análisis de los sistemas de transportes



La Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées (DRE) tiene como importante misión la puesta en marcha y desarrollo de herramientas de conocimiento y de información sobre los transportes de mercancías. El objetivo es aportar puntos de vista útiles para una mejor definición de las políticas públicas.

Dentro del marco del programa de estudio, la DRE pretende poner a disposición de sus socios un "estudio-acción" para orientar y favorecer la cooperación transfronteriza sobre la organización de los transportes y la logística en las regiones del Suroeste europeo. Está prevista una fase de análisis estratégico y una fase de encuentros con los actores del transporte.

7 Fase de análisis

La fase de análisis de la estrategia tiene como objetivo: identificar las grandes categorías de organización logística de cargadores industriales y comerciales presentes en el espacio estudiado; identificar la estrategia de las empresas de transporte de mercancías; y determinar las ventajas e inconvenientes de un futuro plan de

cooperación en materia de política de infraestructuras, sobre todo desde una perspectiva Norte-Sur. Este análisis se hará a partir de un estudio documental y de una centena de entrevistas en la Península Ibérica, Francia y el Norte de Europa. A partir de este trabajo se identificarán los factores clave unidos a los principales impulsores de futuras cooperaciones, como por ejemplo:

- El grado de complementariedad en cuanto a la naturaleza de los fletes.
- El grado de complementariedad de las organizaciones logísticas de los cargadores.
- Las perspectivas de evolución de la oferta de diferentes tipos de transporte (carretera, aire, mar).
- El papel y el lugar de las PYMES locales.

7 Fase de encuentros

La siguiente fase, de encuentros entre los actores del transporte, es primordial, ya que se trata de orientarse hacia un desarrollo sostenido.

La ambición es, por tanto, a partir del diagnóstico precedente, trabajar con todos los

actores implicados. Se formarán grupos de trabajo interregionales y transnacionales, con el fin de:

- sensibilizar a los distintos actores sobre las articulaciones posibles entre diferentes redes de transporte, destacando el interés en desarrollar soluciones multimodales (transporte combinado...) como herramienta de desarrollo de su territorio.
- destacar los agentes económicos públicos y privados sobre los que la Unión Europea se podrá apoyar posteriormente.
- finalmente, realizar intercambios de puntos de vista sobre posibles alternativas estratégicas (acciones, proyectos colectivos,...).

Los invitados a participar en estos grupos serán personas provenientes del mundo económico, de asociaciones de profesionales y cámaras de comercio, de administraciones locales y de servicios e instituciones estatales. Los debates de estos grupos serán animados por equipos de consultores especializados franceses, españoles y portugueses.

7 Programa

- ▶ marzo 2000: fase de análisis estratégico
- ▶ septiembre 2000: fase de organización de seminarios transnacionales
- ▶ enero 2001: preconización y redacción del informe para la Unión Europea

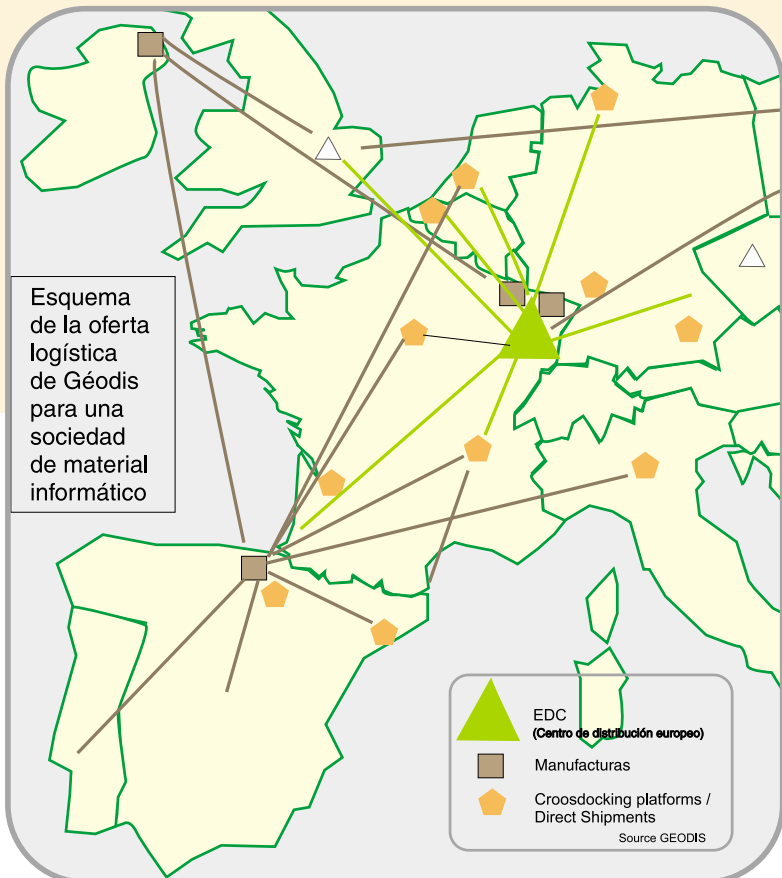
7 Contacto

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



La línea Pau Canfranc

"La línea ferroviaria PAU CANFRANC puede ser rentable a condición de que su ancho sea armonizado hasta Zaragoza. La inversión se elevaría a 2000 millones de francos (304,9 millones de Euros)". (Le Moniteur del 10 de marzo del 2000). Por su parte La Vie du Rail del 15 de marzo del 2000 y La Tribune del 7 de abril del 2000 matizan aún más y sólo hablan de un pequeño equilibrio con horizonte en el 2015 con una inversión de 2150 millones de francos (327,77 millones de Euros).



Jean Hourcade
cosultor

Alternativas : Acaba Usted de publicar la versión española de su libro*? ¿Con que otra mirada ve a los transportes ?

Jean HOURCADE : Una mirada que se interesa por el transporte como tema de sociedad. Hablo de movilidad antes de hablar de transporte. La movilidad es inherente a cualquier animal incluyendo al hombre. El transporte, actividad relacionada con esta necesidad de movilidad viene después. Supone una cierta organización de la sociedad para satisfacer esta meta.

Alternativas : ¿ Hacia qué organización se está orientando la sociedad para resolver estas cuestiones de transportes ?

JH : Primero, hay que resolver cuestiones que calificaría de espaciales. Después de haber creado sociedades basadas en unas fronteras, la creación de Europa desde 1957 trastorna estas organizaciones espaciales. El caso de los enlaces, particularmente los ferroviarios, entre la Península Ibérica y el resto de Europa es una excelente ilustración. Tres tipos de fronteras se superponen: una frontera política creada en 1659 por el Tratado de los Pirineos, una frontera física y por fin una frontera técnica, aquella del ancho de vía ibérico creada por la Real Orden de 1844. Con el proyecto de la TCP, es hacia una supresión de estas tres fronteras hacia donde hay que ir.

Alternativas : Además de estos, ¿ ve usted algunos otros aspectos importantes que habría que examinar ?

JH : En la Europa de los 15, la movilidad global crece de manera lineal con el enriquecimiento (PIB). Con ella también la energía necesaria crece, igual que la contaminación del aire o la ocupación del espacio, etc. . Si queremos seguir enriqueciéndonos, se tendrá que inventar una sociedad que permita vivir mejor con una menor movilidad. Pero antes es urgente, para no someter nuestro medio ambiente a unas tensiones irreversibles, aumentar fuertemente la cuota de mercado de los modos de transportes más respetuosos con el medio ambiente.

Alternativas : Para concluir, ¿ ve usted algunos otros aspectos a tomar en cuenta ?

JH : Después del espacio, se tendrá que ordenar el tiempo. Es un tema que toca todavía más al corazón de nuestra sociedades y por eso es más difícil de realizar tanto al nivel individual como colectivo. Tal como digo para concluir mi libro : "¡ Debemos reaprender y reinventar el tiempo !".

***¿Que movilidad para mañana ? Otra mirada a los transportes**

Prefacio de Neil Kinnock, Comisario europeo de transportes.
Editor Oikos-Tau en Vilassar de Mar (Barcelona).
En la colección Redes y Territorio.
ISBN :84-281-0981-8

Informe (B)

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



Las mercancías a través del arco Sur-Oeste : competencia modal y oferta ferroviaria innovadora.



7 Introducción al problema

Los intercambios de mercancías entre Francia y la Península Ibérica se han más que duplicado durante los últimos diez años. Igualmente los intercambios con el Norte de Africa (Marruecos especialmente) y Europa toman una importancia considerable. Además las perspectivas de crecimiento previstas de aquí a quince o veinte años, hacen pensar que el volúmen global de intercambios podría multiplicarse por tres, haciendo que los problemas en la cadena pirenaica sean más agudos, si cabe, que los correspondientes a la Travesía Alpina entre Francia e Italia.

El reparto modal de los flujos de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa muestra un dominio amplio del modo carretera (75 %), por encima del marítimo (19 %) y ferroviario (6 %). Este reparto modal se traduce en un tráfico importante de vehículos pesados en los puntos de la frontera franco-española. Este flujo, que se ha duplicado en menos de ocho años, conduce progresivamente a una saturación de las redes de carreteras y autopistas, sobre todo en el territorio francés.

Existen varias razones que dependiendo de la competencia, estructura económica, características técnicas o datos geográficos e históricos, explican la débil participación del ferrocarril en el transporte de mercancías hacia o desde la Península Ibérica. El aumento del tráfico, casi exponencial, no ha afectado al ferrocarril, considerado sin

embargo el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente. De ahí se extrae la siguiente cuestión : "¿ De qué manera se pueden adaptar las infraestructuras de transporte para hacer frente a esta situación ?"

7 Análisis

Para que sea una respuesta efectiva y una herramienta eficaz para un mercado tan competitivo como es el del transporte de mercancías en el Sudoeste Europeo, una infraestructura ha de aportar una ventaja comparativa a sus usuarios potenciales frente a otras opciones modales, sobre todo a los grandes cargadores españoles o norteeuropeos.

Esto es particularmente importante si queremos que el ferrocarril sustituya a otros modos de transporte. La opinión de los expertos economistas es que se necesitan fuertes atractivos para que los usuarios, a veces gestores de un negocio de transporte de mercancías basado en unidades relativamente pequeñas y flexibles, pasen a una organización substancialmente distinta, que implica un modo de trabajo más sistemático, una acumulación previa y posterior clasificación de contenedores y finalmente un transporte por vía ferroviaria. Los usuarios de esta infraestructura dentro de la gran cadena logística han de ser capaces de responder tan bien o incluso mejor a las demandas de sus clientes.

El análisis de la viabilidad de una infraestructura de transporte pasa pues por un

conocimiento exhaustivo de las elecciones logísticas de los grandes cargadores.

¿ Por qué una mercancía se encamina a veces por tren, otras por avión y en número más frecuente, por camión?, ¿ Cuáles son los precios, los plazos o el resto de condiciones de transporte para cada uno de los casos ?, ¿ Proponen los operadores contratos para el flujo regular de mercancías, con cláusulas de prioridad, con tarifas especiales o descuentos?. Entender las respuestas que dan los operadores de transporte de mercancías a estas cuestiones es necesario para estimar el potencial que se puede atribuir a cada modo de transporte en la competencia intermodal y para evaluar parámetros del intercambio tales como calidad y coste de transporte. Es efectivamente la combinación de las decisiones de los operadores sobre cada uno de los envíos a efectuar, ya sea a cuenta propia o por cuenta ajena, la que al final decide la opción modal más beneficiosa para el mercado de la mercancía.

7 Programa

El programa se desarrolla en 12 meses y comprende tres etapas :

- ▶ La primera consiste en realizar una encuesta a una muestra representativa de los cargadores y operadores logísticos en los países de Europa Occidental.
- ▶ La segunda consiste en la elaboración de un modelo probabilístico de reparto modal de flujos que permita evaluar el peso de los diferentes determinantes de elección modal y permitiendo simular la evolución de las infraestructuras y servicios de transporte a medio y largo plazo.
- ▶ La tercera consiste en incluir los escenarios de oferta y extraer resultados con el fin de justificar el interés de la creación de un enlace ferroviario central Sur Europa-Pirineos.

7 Contactos

▶ Conseil Régional Midi-Pyrénées
Jean Sarda : rmp.dit@wanadoo.fr

▶ Université des Sciences Sociales
Marc Ivaldi : ivaldi@cict.fr



Alternativas Informe (C)

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



Equilibrio territorial y redes de transporte



Las regiones del Sudoeste Europeo (Diagonal Continental) se caracterizan por un territorio desequilibrado urbano/rural y relativamente apartado de los grandes ejes de comunicación. La utilización del coche particular se encuentra en pleno desarrollo en detrimento del transporte público, especialmente del ferroviario. La situación es todavía más significativa por lo que se refiere al transporte de mercancías.

Las regiones pues, han determinado emprender una serie de estudios tratando de encontrar la solución mediante una alternativa modal tanto en lo que se refiere al transporte de viajeros como al transporte de mercancías, participando en este programa INTERREG II C.

En el marco de esta gestión, la Región de Limousin (responsable de la Tarea que se describe), la Región de Alentejo (Portugal), El Gobierno de Aragón (España), la Dirección Regional del Equipamiento de Midi-Pyrénées (Francia) y la SNCF (Dirección Regional en Toulouse, Francia) han decidido asociarse en el marco de un ambicioso programa operativo europeo.

Los asociados han optado por lanzar un estudio cuyo objetivo es realizar un análisis comparativo de las soluciones propuestas y/o llevadas a cabo por los asociados para optimizar y revalorizar las líneas ferroviarias de las redes secundarias con la intención de impulsar el mercado ferroviario, de irrigar los territorios atravesados y mejorar la articulación con la red principal.

La comparación debe permitir establecer modos de reflexión comunes y consensuados para encontrar soluciones nuevas en el conjunto de las redes. El objetivo para los asociados de la tarea C, una de las cuatro que componen este proyecto, es beneficiarse de los trabajos y experiencias de los otros para aplicar sobre sus propios territorios soluciones que han sido retenidas en otros sectores.

Esta verdadera puesta en común de reflexiones, métodos operativos y soluciones debe favorecer futuros estudios y acciones de cada uno, siendo el objetivo común el desarrollo de los transportes ferroviarios secundarios.



7 Concurso público

Un concurso público o licitación ha sido lanzado por la Región del Limousin tomando como base un pliego de condiciones discutido con los asociados.

La elección del prestatario de los servicios se realizará en el mes de abril del año en curso.

La metodología del estudio es la siguiente:

- 1 - Análisis de los estudios en curso y antecedentes : poner de manifiesto las diferencias y las similitudes.
- 2 - Análisis del método de evaluación.
- 3 - Análisis comparativo de las soluciones consideradas.
- 4 - Análisis de evaluación de los resultados y comparación de los costes.
- 5 - Definición de las soluciones óptimas y adaptables a las otras redes para la inte-

gración en los pliegos de condiciones de los futuros estudios de los asociados y/o para la puesta en marcha de nuevas soluciones.

Una oficina de estudios, considerando las comparaciones anteriores, tendrá que elaborar:

- Una lista de las distintas soluciones posibles, sus costes y los efectos esperados para aumentar la competitividad del ferroviario.
- Un proyecto de pliego de condiciones que podría permitir tomar en cuenta esos elementos en los futuros estudios empezados de los asociados.
- Una lista de acciones que serían puestas en marcha sobre un estudio cuyos ejemplos provienen de otros previos.

7 Programa

La duración estimada del estudio es de 5 a 6 meses.

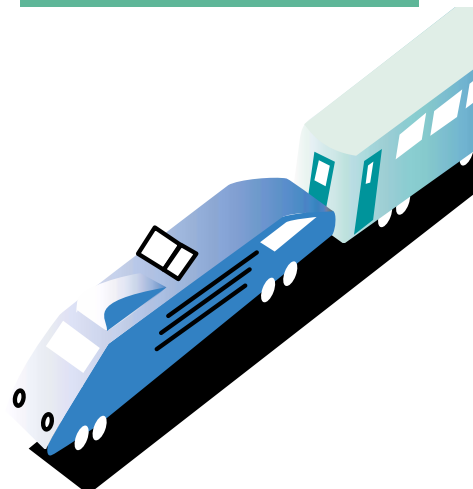
Para cumplir este análisis comparativo, los asociados han decidido proponer los estudios siguientes como base de trabajo :

- El estudio de las líneas ferroviarias Limoges-Poitiers y Limoges-Angoulême (Región del Limousin, Francia)
- El estudio de los transportes de la Región de Alentejo (Portugal) y estudio del potencial de las infraestructuras ferroviarias de la Región de Alentejo (parte turística).
- El estudio de la transversal de interconexión Bordeaux-Toulouse-Marseille y estudio del esquema director TER (SNCF de Toulouse, Francia).

Las características de los enlaces y de las zonas de concentración, así como los objetivos para cada estudio podrían permitir enriquecer el análisis comparativo.

7 Contacto

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



Alternativas

Informe (D)

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



Optimización de las redes ferroviarias del Sudoeste de Europa

Los intercambios entre la Península Ibérica y el resto de Europa se incrementan muy notablemente desde la ampliación de la Unión en 1986. La participación del transporte por carretera en dichos intercambios es enormemente mayoritaria.

Tanto las perspectivas de evolución de la economía de España, Portugal y Marruecos, como las perspectivas de ampliación de la UE hacia los países del Este distan mucho de hacer prever un estancamiento.

Todo concurre a pronosticar que se recurrirá crecientemente al modo ferroviario. El objetivo de los estudios de optimización de las redes ferroviarias, que constituye la tarea D, consiste en someter un inventario exhaustivo de las posibilidades actuales y de las perspectivas a plazo medio ofrecidas por las infraestructuras ferroviarias.

► En Francia, RFF ha llevado a cabo una intensa reflexión sobre la modernización de la línea Norte-Sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) prioritariamente orientada hacia el tráfico de viajeros, pero que integra asimismo la problemática del transporte de mercancías.

► En España, la Diputación General de Aragón ha emprendido un estudio prospectivo sobre el papel de Zaragoza como punto nodal de la red ferroviaria tras la puesta en servicio de la línea de ancho UIC entre Madrid, Barcelona y Perpignan.

► Por último, a ambos lados de los Pirineos, Aragón y Midi-Pyrénées han emprendido dos estudios de optimización de las infraestructuras (" estudio red " con vistas a analizar la factibilidad técnica de un enlace ferroviario Norte-Sur de gran capacidad).

Se trata, en concreto, de evaluar las posibili-



dades, con distintos horizontes temporales y con inversiones distintas (más o menos cuantiosas), de :

- favorecer el modo ferroviario para los intercambios entre grandes distancias, es decir la cesión al ferrocarril de una parte significativa de los intercambios de la Península Ibérica
- desarrollar considerablemente soluciones ferroviarias para el tráfico europeo con los puertos del sur de la Península
- constituir en Francia pasillos de mercancías, además de los del Ródano
- estudiar la factibilidad de la alternativa del Centro multimodal de Zaragoza como recep-

tor de flujos de exportación y de importación desde y hacia el resto de Europa (concepto de red en forma de estrella)

- analizar y evaluar el impacto de la no-interoperabilidad o de la interoperabilidad del nudo de Zaragoza con el resto de la red europea.



Continúa ►

Alternativas

Informe (2)

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



El pliego de condiciones se desdobra en dos fases principales :



7 Un diagnóstico previo

¿Cuál es la situación actual (y la extrapolada a plazo corto) de la oferta de transporte ferroviario de mercancías? ¿cuáles son sus reservas de capacidad? ¿sus eslabones débiles? ¿cuáles son las condiciones de interoperabilidad de las redes? ¿cuál es su rendimiento en términos de puesta en camino? ¿cuáles son los proyectos de equipamiento en este campo?

Los datos se recopilarán, no sólo para la situación actual, sino también para los plazos corto o medio, en función de las evoluciones programadas.

La oficina de estudios establecerá una cartografía exacta del conjunto de las líneas ferroviarias, indicando el grado actual de utilización de las mismas, sus reservas de capacidad, los problemas de trazado o de explotación, la localización de las plataformas, etc.

Realizará, en lo referente a cada territorio potencialmente afectado, un análisis de las actuales estrategias públicas y profesionales, con el fin de evaluar la dinámica local susceptible de acompañar y de coadyuvar al proyecto de un nuevo enlace ferroviario.

Identificará los principales centros económicos y los caracterizará bajo el punto de vista de los intercambios de mercancías, de tal manera que sea posible evaluar el interés de un tejido de enlaces ferroviarios articulados en torno a la red principal constituida por el proyecto de enlace internacional.

7 Propuestas de evolución de la oferta

Partiendo del diagnóstico, se procederá a una evaluación de las obras que deban realizarse para reducir los eslabones débiles de la red, incrementar las capacidades de explotación de ciertos ramales o realizar nuevas infraestructuras que falten, sobre todo en caso de nudos ferroviarios. El objetivo consistirá en asegurar las mejores condiciones de interoperabilidad de las redes a distintos niveles (internacional, nacional, regional o incluso local).

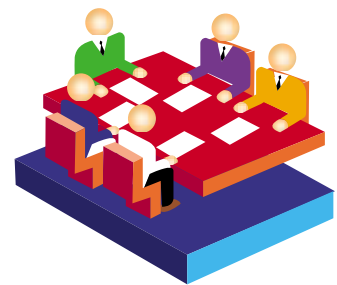
El estudio deberá permitir que se identifiquen las principales dificultades previsibles en lo que se refiere a la puesta en práctica de los escenarios propuestos, así como los principales elementos de programación (tiempo necesario para los estudios y los trabajos, procedimientos previos, escalonamiento preferencial de las inversiones...).

Establecer dichos escenarios de servicios dará paso a definir varias hipótesis de explotación de la red ferroviaria (plataformas logísticas puestas en red, explotación por ejes...).

La oficina de estudios creará, por tanto, escenarios contrastados a 20 años de la oferta de servicio de flete ferroviario (coherentes con las simulaciones elaboradas en el marco de la tarea B).

Por último, los escenarios de inversión y de explotación se cruzarán para constituir escenarios de oferta, los cuales serán evaluados mediante una reja multicriterio; se concederá atención especial a los costos exteriores (medio ambiente, contaminación, contribución al efecto invernadero, consumo de energía, seguridad, contribución a la ordenación del territorio, etc.).

Se propondrá una evaluación de la rentabilidad socioeconómica de los escenarios, con el fin de que los mismos puedan ser objeto de una comparación objetiva.



7 Programa

El estudio de las redes al norte de los Pirineos correrá a cargo de la Région Midi-Pyrénées, en colaboración financiera con la Région Aquitaine y la Red Ferroviaria Francesa (RFF):

- ▶ Febrero del 2000: concurso público europeo.
- ▶ Abril del 2000: escrutinio de las respuestas al concurso.
- ▶ Diciembre del 2000: informe final del estudio.

Los estudios de las redes al sur de los Pirineos correrá a cargo del Gobierno de Aragón:

- ▶ Enero de 1999: concurso público europeo
- ▶ Marzo de 1999: escrutinio de las respuestas al concurso.
- ▶ Diciembre del 2000: informe final del estudio.

7 Presentacion

Se presentarán ambos estudios en forma de un sistema de coordenadas geográficas informatizadas (SIG) de conformidad con las normas europeas.

7 Contactos

▶ Gobierno de Aragón
Eva Sierra Vinagre : esierra@aragob.es

▶ Conseil Régional Midi-Pyrénées
Jean Sarda : rmp.dit@wanadoo.fr