



Nota de Prensa

PLATAFORMA LOGÍSTICA AQUITAINE-EUSKADI

La octava edición del Atlantic Logistic Forum 2011 concluyó el pasado jueves con una gran afluencia de público

El pasado jueves, 29 de septiembre, tuvo lugar en la Cámara de Comercio de Bayona el Atlantic Logistic Forum (ALF 2011), Foro del Transporte y la Logística del Arco Atlántico, concebido por el Gobierno Vasco y el Consejo Regional Aquitania, que a lo largo del día se convirtió en lugar de encuentro del sector logístico de ambos lados de la frontera. Organizado por la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi (PLAE) en colaboración con la Cámara de Comercio de Bayona, el foro congregó a aproximadamente a 250 personas.

El encuentro se centró en el Corredor de Transporte Atlántico como un corredor verde y competitivo, y es que se quiere potenciar un corredor alternativo a la carretera y potenciando los modos ferroporuarios de tal manera que se logre un modelo de transporte más sostenible en que los distintos modos ferroviario, marítimo, aéreo, terrestre y logístico, se coordinen optimizando el uso de cada uno, logrando de esta manera ser más competitivo y más eficiente.

La inauguración corrió a cargo de representantes de Aquitania, de la Cámara de Comercio de Bayona, así como de la Comisión Europea, cuyo representante, el Señor **Carlo Secchi**, de la Unidad "Coordinación de los proyectos prioritarios TEN-T. DG MOVE, es Coordinador europeo para el Proyecto prioritario del Eje Ferroviario a gran velocidad del Sur Oeste europeo - DG MOVE de la Comisión Europea, un proyecto clave en nuestra zona geográfica. Además, cabe señalar el foro también contó con la presencia del Coordinador Europeo del proyecto nº22 el Sr. **Gilles Savary**.

Para dar comienzo al foro, **Bernard Uthurry**, Vice-presidente de la PLAE y Vice-Presidente primero del Consejo Regional de Aquitania, señaló que la región entre el Bidasoa y Bayona consta de más de 600.000 habitantes y un desarrollo económico y turístico importantísimo donde resulta indispensable desarrollar el ferrocarril para reducir la saturación de las carreteras. El Consejo Regional de Aquitania y le Gobierno Vasco hace algunos meses presentaron en Bruselas un Manifiesto a favor del Corredor Ferroviario Atlántico que resulta primordial para Aquitania y Euskadi.

Carlo Secchi, Coordinador europeo para el Proyecto prioritario del Eje Ferroviario a gran velocidad del Sur Oeste europeo de la DG MOVE, Comisión Europea, le tomó la palabra y apuntó la importancia de la evolución de este gran proyecto: el PP3, que debe unir las plataformas multimodales, garantizar la unión de los nodos principales, y

de la UE con sus países vecinos, crear redes multimodales e inteligentes, así como redes core y green corridors que favorezcan la descarbonización.

Finalmente, **André Garreta**, Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Bayona afirmó que por la frontera de Biriattou se prevé que pasen unos 17.000 camiones en el 2020, con lo cual estamos ante un problema económico y medioambiental de gran envergadura. En este sentido, él apuntó que el Puerto de Bayona aboga por la intermodalidad y hace uso del ferrocarril en todas sus zonas, de hecho, está considerado el 5. Puerto nacional para el ferrocarril y según él, no existe razón alguna para que el ferrocarril no se desarrolle una vez que se adapten los anchos de vía, puesto que Euskadi cuenta con todos los medios de transporte necesarios para favorecer la intermodalidad.

A continuación se dio paso a la primera de las ponencias marco que giró en torno a las **“Perspectivas a medio y largo plazo del transporte de mercancías y la logística”** a cargo de **Michel Savy**, Ingeniero y Economista, experto en transporte de mercancías, ENPC, Director de la OPSTE y Codirector del Centro Franco-chino de ciudades y territorios.

Michel Savy señaló que ante la crisis actual son necesarias nuevas perspectivas. El trabajo Transport 2050 de la CGPC ha sido aceptado pese a la crisis y al moderado crecimiento económico europeo, y este trabajo exige una mutación estructural. Hay que tener en cuenta que vivimos una deslocalización y desindustrialización, una ausencia de políticas industriales, un descenso importante de la natalidad y un aumento de migraciones.

Ante este panorama de globalización y mundialización, los puertos se convierten en los puntos que marcan un territorio por las importaciones, las exportaciones y las actividades logísticas que generan y los hinterlands son un elemento clave. Las perspectivas de futuro, por tanto, se basan en la transformación, y es que la crisis no frena la evolución, sino que ralentiza los volúmenes de operaciones, paraliza a corto plazo las inversiones, provoca una reestructuración y obliga a adaptaciones y mutaciones, tales como, la reducción de costes, adaptación de servicios, búsqueda de nuevos clientes e innovación, en definitiva, una mutación estructural.

Los corredores de mercancías en Europa y el Proyecto de Corredor Atlántico fue el segundo de los paneles donde intervinieron **Mikel Díez**, Director de transportes del Gobierno Vasco y **Dimitrios V. Lyridis**, Profesor de la Universidad Nacional Técnica de Atenas, Coordinadora del Proyecto SuperGreen.

Mikel Díez Sarasola habló acerca del Corredor Ferroviario Atlántico y el Proyecto CFA—EFFIPLAT que se encuentra liderando el Gobierno Vasco. En su intervención señaló que en el Libro Blanco de Transportes se apunta que más del 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero son generadas por el transporte y que para el 2050 debemos reducir el 60% de las mismas y para el 2030 el 30%.

La red ferroviaria vasca se tejió entre 1861 y 1950 y la carretera de desarrolló entre 1950 y 2011. El transporte de mercancías por ferrocarril en España supone sólo el 4% en la actualidad y esto es insostenible, además, resulta aún más problemático en lugares transfronterizos como en Euskadi donde circula el 50% del transporte europeo de

mercancías por carretera. Por lo tanto, resulta fundamental impulsar los modos ferroportuarios para descongestionar nuestras carreteras y alcanzar los objetivos del Libro Blanco.

¿Cómo podemos potenciar el modo ferroviario? Evolucionando nuestras redes y servicios haciéndolas de escala europea con recorridos largos, seguros y fiables para el transporte de mercancías, favoreciendo las conexiones ferroviarias con los puertos y fortaleciendo centros eficaces de cambio modal; Plataformas intermodales, nodos de transbordo, y redes de plataformas intermodales como la de Júndiz o la de Lezo-Gaintxurizketa, entre otras acciones.

Dimitrios V. Lyridis, siguió con el panel y habló acerca de los corredores verdes. Según él, los corredores verdes son un concepto europeo que define aquellos trayectos de larga distancia destinados al transporte de mercancías donde se emplea una tecnología avanzada y comodal para la obtención de una energía eficiente que ayude a reducir el impacto medioambiental. Los corredores verdes se caracterizan por ofrecer soluciones logísticas sostenibles, una logística comodal, un sistema de reglas armonizado, infraestructuras efectivas y estratégicas y soluciones innovadoras. El proyecto del Surpergreen Corridor fue aceptado el 15 de junio de 2010 y tiene una duración de 3 años con un presupuesto total de 3.453.747 euros.

La alta velocidad ferroviaria y los retos europeos fue el siguiente tema a tratar, en este caso, con la presencia de **Gilles Savary**, Coordinador europeo de la red nº22.

Éste apuntó que el tren es el único medio de transporte que hace competencia al avión y subrayó que en España han conseguido una ingeniería y tecnicidad muy importantes. El TAV se ha desarrollado mucho en Europa. En la revisión de las RTE-T se definen cuáles son los corredores verdes y señaló que uno de los más importantes es el que transcurre por Euskadi.

Ya por la tarde, se ha dio paso al panel de transporte marítimo donde los representantes de los Puertos de Bayona y Pasajes, **Pascal Marty Director de Puertos y Equipamientos del Puerto de Bayona** y **Olivier Hautin**, Marketing Director del mismo puerto, hablaron acerca del Puerto de Bayona y su vocación por la intermodalidad.

Pascal Marty apuntó que el puerto de Bayona es totalmente intermodal, es un puerto modesto que mueve de entre 4 a 4,3 MT anuales y es el noveno puerto francés que mueve 1000 buques al año. Todas sus áreas están unidas al ferrocarril y es que en los últimos 15 años han invertido más 72 millones de euros para la intermodalidad con un aumento del tráfico del 60% pasando del 2,5 al 4.3 MT anuales. El puerto genera 970 empleos directos y un impacto económico de 530 millones de euros en Aquitania.

Lucio Hernando, Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasajes se pronunció seguidamente en torno al **Transporte Marítimo como elemento clave del corredor atlántico**.

Lucio Hernando quiso recalcar que el puerto de Pasajes está abierto 365 días del año y que tiene virtudes, no obstante, aprovechó la cita para dar a conocer las dificultades y limitaciones con las que se encuentra en puerto para su desarrollo, puesto que es la

realidad actual. Así, apuntó que actualmente, existe un estancamiento en el crecimiento de los tráficos y una enorme dificultad para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el Puerto de Pasajes. Así mismo, tienen grandes impactos medioambientales derivadas de la actividad portuaria y todo esto se ve agravado con la crisis, donde la captación de nuevos mercados se vuelve aún más difícil. Por lo tanto, desde el puerto se plantean diversas acciones a medio y largo plazo para solucionar estos problemas, tales como: incrementar la cuota de mercado de los tráficos actuales, incorporar nuevos tráficos a las instalaciones logísticas en el entorno y entrar en la red de puertos secos como el de PLAZA. A largo plazo se plantean actividades en la dársena exterior (posibilidad de desarrollo de nuevos tráficos (contenedores y roro), así como la regeneración integral interior del puerto; mejora de las infraestructuras del transporte, conexiones con la red de autopistas y autovías, conexiones ferroviarias, interconexión con plataformas logísticas intermodales como son la Plataforma de Lezo-Gaintxurizketa o la de Júndiz. El objetivo; incrementar la intermodalidad.

Tras el transporte marítimo, la **carretera** fue el tema protagonista de la jornada donde **Jordi Clotas Perpignà**, Gerente Delegación de Cataluña de Molinero Logística, SL. & Responsable de Proyectos Logísticos y **Arnaud Bilek**, Responsable de Calidad de Transportes Mendy/CONSOPTIMA quisieron ofrecer su visión acerca de cómo lograr un **transporte de mercancías por carretera más eficiente y la importancia que puede tener la carretera en la creación de corredores sostenibles**.

Ya entrada la tarde, la **Optimodalidad Euroclub**, como un nuevo enfoque a los corredores verdes fue tratado en el foro por **Philippe Mangeard**, Presidente del Círculo por la Optimodalidad en Europa-COE.

Finalmente, en la sesión de clausura la organización quiso ofrecer una visión más humana del sector y para ello optó por centrar la ponencia en la **comunicación** como clave para **promover la sostenibilidad en el transporte**. Para ello, contó con la presencia de **Elena Alfaro**, Expert in Customer Experience & Experiential Marketing.

En su intervención podríamos destacar que la sostenibilidad del planeta exige una comunicación que conciencie a la sociedad de la importancia de cuidar y garantizar, de forma urgente el desarrollo humano sostenible. Así mismo, afirmó que la investigación en la actualidad deberá ser emocional y tendencial frente a la cuantitativa y observacional de antes. De esta manera, lograremos una innovación cocreativa adaptada al entorno del cliente. Como dato, los presupuestos destinados a mejorar la experiencia aumentarán en un 75% en el futuro reciente en las compañías.

Cabe señalar que esta edición el ALF ha contado con el **Label 2011 Año de los Pirineos** organizado en el marco de la iniciativa "2011 Año de los Pirineos", liderada por el Consorcio de la CTP con el objetivo de movilizar a todos los actores pirenaicos y valorizar un territorio rico, diversificado y dinámico." <http://www.pyrineo.eu/>