

LORENZO SOTO

Buenos días a todos. Los que me van a permitir ustedes que voy a poner una serie de transparencias.

Yo también, al igual que el señor Apellániz voy a tener una intervención mucho más corta que Don Jesús Sánchez y básicamente lo que quiero explicarles es desde el punto de vista de productor de la mayor parte de estos... de transporte en contenedor que él ha mencionado antes, cuál es nuestra actividad y cómo desarrollamos la misma.

En primer lugar permítanme brevemente explicarle cuál es el rol del operador de transporte combinado internacional.

Nosotros, como el moderador ha presentado, formamos parte o somos una sociedad que se dedica a fomentar el transporte combinado y somos un operador de transporte combinado internacional.

Este es un componente de la cadena logística que se ocupa del establecimiento de líneas, cuando hablo de líneas estoy hablando de trenes, crear conexiones entre diferentes puntos, dando valor añadido al producto que ofrecen los ferrocarriles, tales como seguimiento, coordinación, inversión en los proyectos, etc.

Básicamente me gustaría destacar que nuestro mercado es el del transportista o el del operador logístico.

...es el operador de transporte combinado internacional ... europeo por excelencia. Inicia su actividad a principios de los años 70 y surge de la necesidad de coordinar y agrupar los envíos containerizados que se realizaban vía los puertos del Atlántico, al interior de Europa.

A la vista del funcionamiento de este sistema, los operadores y los transportistas de carretera europeos adoptan este sistema y se realizan también unas sociedades que actualmente son...

A principios de los años 90 esta actividad que se desarrolla básicamente entre sociedades de tráfico marítimo y las sociedades de... básicamente en transporte terrestre, esta división, en los años 90, a partir de los procesos de liberalización que la Unión Europea impone. Por lo tanto, ... deja de haber exclusivas de tráfico marítimo y se empieza a incrementar tráfico continental y las sociedades de tráfico continental y las otras dejan de hacer tráfico continental exclusivamente y empiezan a hacer tráfico marítimo...

Paralelo a esto, de la fusión de Intercontainer y de "Intergiro" que es una sociedad que tiene el mismo objetivo inicial que Intercontainer pero que está destinada al transporte de productos perecederos al interior de Europa, nace la actual Intercontainer-Intergiro que les acabo de comentar, tal como la conocemos en la actualidad.

Intercontainer-Intergiro en la actualidad dispone de 5.000 ... vagones para transporte combinado y 1.228 vagones frigoríficos. El tráfico desarrollado por el Grupo Intercontainer, y más adelante explicaré qué es el Grupo Intercontainer, en el año 1999 fue de 2 millones de TU, el equivalente aproximadamente a un millón de camiones.

Un poco por explicar la unidad de..., de dónde viene, les he explicado anteriormente, el tráfico combinado tiene un origen marítimo. El ... es una unidad marítima que corresponde a la longitud de una UTI, que es una panagórica que significa Unidad de Transporte Intermodal...

La tónica del combinado tiene desde el contenedor marítimo, la caja móvil, al remolque, pasando por las imágenes que hemos visto antes de la carretera rodante que es cuando se suben los camiones a una plataforma y van con cabeza tractora...

...por lo tanto, contenedor es una palabra que se conoce vulgarmente en la UTI pero es mucho más extenso.

Como les decía el TEU una unidad de transporte intermodal que tiene mide aproximadamente 6 metros.

La cifra de negocios de Intercontainer en 1999 es de 365 millones de euros y como ya les he comentado anteriormente Intercontainer que es una sociedad europea, desarrolla su actividad en toda Europa a través de 14 sociedades participadas y de sus 12... distribuidas en aquellos países donde no está representada por ninguna sociedad.

Aquí podemos ver los diferentes países, las diferentes sociedades que representan a Intercontainer-Intergiro.

Por lo tanto en la Península Ibérica existe una sociedad que se llama Intercontainer Ibérica que está participada en la actualidad por Renfe y por Intercontainer-Intergiro y surge del interés de ambas sociedades de desarrollar el transporte combinado en la Península Ibérica. Inicia su actividad en el año 99 y lleva, desde entonces, desempeñado una enorme función.

... como representante o agente del Departamento una para los tráficos extraibéricos y otra como ... de transporte combinado en las relaciones intraibéricas.

Intercontainer Ibérica dispone de 6 oficinas entre España y Portugal y ha gestionado, durante el año 99, 62.400 envíos extraibéricos, quiere decir envíos que han pasado por los puntos fronterizos de "Orlo"... en cuanto a tráficos intraibéricos las cifras hoy se... que equivalen a 10.800 TUI aproximadamente y 5.400 camiones. El total de envíos realizados son 69.800... que equivaldría a 56.600 camiones en el año 99.

De estas cantidades podemos decir que Zaragoza representa un 20% de estos volúmenes y que el 80% del volumen salido de Zaragoza ha sido encaminado por la...

Los volúmenes de tráfico citados anteriormente se dictaminan por toda Europa en... utilizando un sistema de explotación basado bien... cuando el volumen lo permite y....

LA GRABACION DE LA PONENCIA ES INAUDIBLE PARA SU TRANSCRIPCION

En los tráficos extraibéricos Intercontainer utiliza básicamente el esquema logístico denominado ... basado en... situado en Beds que es una localidad muy próxima a la frontera alemana donde acuden los trenes origen-destino España y básicamente las ... son ... y Tarragona con conexiones directas desde Langer, Zaragoza y Valencia.

Básicamente los países con los que conecta este sistema de explotación son Francia, Italia, Alemania ... y para alcanzar los otros países más alejados existen unas conexiones ... y antiguos países del Este, Grecia, Turquía ...

LA GRABACION DE LA PONENCIA ES INAUDIBLE PARA SU TRANSCRIPCION

INTERVENCIÓN: Yo quería preguntar al señor Apellániz .. reconocer el hecho de que cuando se juntan la eficacia o las formas de poner en práctica la empresa y se consigue que por una línea de ferrocarril cerrada estemos importando volúmenes de 1.000 toneladas diarias de mercancías.

En concreto ha planteado una cuestión que afecta a su área de trabajo pero que pienso que en general afecta a los muchos tráficos ferroviarios y es el problema de las terminales, el problema de llegar al cliente. No vamos a entrar aquí a hablar de la política de terminales,.... pero vamos a buscar soluciones.

Tuvimos ocasión de conocer en el simposio que se celebró en Jaca en octubre del 98, una tecnología de transporte ferroviario relativamente nueva que es el sistema bimodal, es decir, que los semi-remolques de carretera se constituyen en vagones de ferrocarril sobre bojes que comparten cada dos un boje, evitando por tanto los problemas de cargas y demás que tienen los temas ... y que, por ejemplo, permitirían atender el transporte ferroviario a una clientela mediana o pequeña que no está ...

La pregunta es: ¿una tecnología de este tipo se ha ensayado, los semi-remolques se fabrican en Zaragoza, Lecitrailer por ejemplo en Leciñena, les da al menos la posibilidad de incrementar su cuota de mercado...?

RESPUESTA: Yo creo, yo también la he escuchado, no la conozco, no puedo hablar con un criterio cierto. Lo que sí que yo he estado hablando con Renfe. No quiero hablar peyorativamente pero yo diría que Renfe es una empresa funcional lenta. Es intentar montar en los ramales finales plataformas de recepción y de entrega de mercancías porque hay muchas veces que la fabricación de piensos luego tiene su valor añadido en los animales y por poner un símil un poco aragonés, los animales comen todos los días, y a la vez ellos también necesitan un suministro todos los días. ¿Qué ocurre con los ferrocarriles? Los ferrocarriles son competitivos porque pasan grandes volúmenes donde pueden repartir costos, pero el problema es que tiene que hacer entregas muy rápidas en esas terminales. Yo creo que habría que fomentar ramales donde se hicieran pequeños almacenamientos y prestaciones de carga rápidas para que fuera competitivo.

Yo creo que ahí habría una gran solución.

También explicar claramente que en el mercado de los cereales y también un poco lo he intentado comentar con Renfe. Están en grandes áreas de consumo. No hay que hacer grandes inversiones. Yo diría que el consumo de los cereales está en Cataluña es en Lérida que la mayor productora de cereal de Europa. En Zaragoza en lo que es la capital que ahí están las cuatro

fábricas o cinco fábricas que consumen el 85%. En la zona de Toledo que es donde hay otro gran consumo que ... Valencia es quizá algo más anticompetitivo porque tienen el puerto cerca.

... pensando muchas veces que por el eje que tiene y por los costos se puede llegar a Valencia porque hoy los niveles de... por los problemas del gasoil fundamentalmente están subiendo mucho, los costos de descarga están aumentando cada día, y sobre todo los gastos de almacenamiento y financiación en los puertos son muy importantes. Por eso digo que Valencia no lo descarto como un centro competitivo de una frontera central.

Otros grandes consumos más difíciles de acceder son Galicia, que también se centra mucho en la zona de Orense las demandas, y otro sería Andalucía que ése ya la competencia es mucho más difícil por la cercanía a los puertos.

Por eso digo que con inversiones pequeñas y con buenos servicios, y con unos costos razonables de transporte, creo que puede ser competitivo y de hecho hoy se está demostrando que lo puede ser en cantidades muy pequeñas. Hoy nada más para dejarlo un poquito claro que estamos haciendo en Canfranc, nos estamos intentando acercar a los grandes consumidores, intentar competir más por la necesidad de grandes volúmenes y servicios que en sí la competencia del camión en cortos recorridos.

INTERVENCIÓN: En primer lugar yo quiero pedirles perdón porque seguramente todo lo que les he explicado... decir cuál es nuestro nivel de actividad. Nosotros...

LA GRABACION ES INAUDIBLE PARA SU TRANSCRIPCION.

... y el paso previo y el paso final de nuestra actividad es un acarreo al domicilio del cargador y una entrega de la terminal de destino al domicilio del receptor. Por lo tanto, nuestra actividad... y aparentemente no tiene porqué tener ninguna diferencia el hecho de la carga...

INTERVENCIÓN: ¿Alguna pregunta más?

PREGUNTA: Quería preguntarle al responsable de Intercontainer sobre la exposición del señor Sánchez Farraces. El señor Sánchez Farraces nos ha expuesto los beneficios que puede llevar el venir a la región aragonesa proyectos de plataforma logística y usted, como responsable de una empresa que trabaja en el transporte intermodal, quería preguntarle qué opinión le merecen estas nuevas infraestructuras que se puedan crear.

LORENZO SOTO: Para empezar diría que me ha sorprendido gratamente la exposición del señor Sánchez porque está muy bien informado y en segundo lugar que nosotros trabajamos para las infraestructuras que hay en la actualidad y evidentemente y a más infraestructura más facilidad para el desarrollo de nuestra actividad. Por lo tanto, yo no puedo estar en contra de lo que se está exponiendo esta mañana porque las infraestructuras lo que hacen es favorecer los intercambios y el trabajo.

MODERADOR (FERNANDO VIÑAS): ¿Alguna otra pregunta o comentario?

PREGUNTA: Sólo es una pequeña duda de carácter técnico. Esta unidad que ha comentado de unos seis metros, ¿cómo se relaciona con los contenedores estándar de 14 pies y de 28 pies?

RESPUESTA: NO SE ENTIENDE

El apogeo o el auge del transporte combinado surge a raíz de la Guerra de Corea, es utilizado por la logística del ejército de los americanos y es un transporte que en sus orígenes es meramente marítimo, marítimo o fluvial en el caso de los egipcios que subían sus cofres a los barcos que recorrían el Nilo.

... Se utilizan las medidas de 20 pies y de 40 pies. Veinte pies es la unidad bases...

Por lo tanto, si usted me habla de contenedores de 19 pies o de 10 pies...

LA GRABACION ES INAUDIBLE PARA SU TRANSCRIPCION.

(CINTA 3)

JAVIER JIMENEZ: ... Pero sin embargo es curioso como desde este punto de vista la planificación que se desarrolla en torno a lo que fue el Plan Director de Infraestructuras que señalaba con claridad que había un eje de crecimiento potencial prioritario en el marco del estado español, y ese eje denominado el eje del Ebro, sabemos que podría establecerse entre los dos extremos desde Vizcaya a Tarragona, estaba determinado como el segundo desde el punto de vista funcional y uno de los que mostraba mayores potencialidades de desarrollo. Está tomado de manera expresa y literal desde el punto de vista el capítulo de la planificación de infraestructuras y desarrollo territorial, como señalaba en el Plan Director de Infraestructuras. Y, sin embargo, por contra, entre los ejes con menor nivel de desarrollo desde el punto de vista de la potencialidad de crecimiento, se encontraba el eje Madrid-Valle del Ebro-Soria-Navarra-Zaragoza. Con lo cual lo que se configura es una visión en la que, desde ese punto de vista, Aragón está incluido por un lado en un eje de enorme potencial que, sin embargo, desde el punto de vista del desarrollo de las infraestructuras incluso de la demanda de las infraestructuras necesarias para Aragón, se acumulan sobre un eje que también la propia planificación determina que no es eje prioritario desde el punto de vista de los corredores de transporte como es el eje Madrid-Valle del Ebro.

Claro, hay una nueva perspectiva, por eso yo también señalaba la importancia que tiene considerar el desarrollo de las infraestructuras desde el punto de vista de las regiones europeas, donde la noción clásica de competitividad entre economías nacionales, basada en las ventajas

competitivas de unas empresas frente a otras, se vienen a establecer entre las ventajas competitivas y las oportunidades de desarrollo de unas regiones europeas frente a otras y por lo tanto en algunos casos también las políticas que desarrollan los estados miembros tienen mucho que ver con respecto a las posibilidades de crecimiento y desarrollo de estas mismas regiones.

Desde ese punto de vista no cabe duda que la dotación de infraestructuras juega un papel importante en el desarrollo regional, desde luego medido a niveles de renta, productividad o empleo. Pero, sin embargo, hay otros factores que en nuestra opinión terminan modulando el impacto que la inversión en infraestructuras tiene sobre el potencial desarrollo de crecimiento.

Precisamente entre esos recursos complementarios cabe citar la estructura productiva de la región, su situación geográfica y el grado de aglomeración, el grado de saturación o de composición de su área metropolitana. Y por ello nosotros entendemos que cabe insistir en el carácter necesario pero no suficiente de la dotación de infraestructuras en orden a la consecución al equilibrio regional. Es decir, la dotación de infraestructuras no es el único parámetro que permite medir el grado de desarrollo y, por lo tanto, también en nuestra opinión, es necesario buscar como en todo, equilibrio y ese equilibrio debería de situarse entre el potencial de desarrollo de una región y por lo tanto su dotación de infraestructuras que así se convierten en factor importante, pero también en el grado de aprovechamiento que ese potencial tiene por delante.

Claro, en ese grado de aprovechamiento interviene a su vez otros agentes y por eso nosotros también entendemos que para el pleno desarrollo de una región hace falta la conjunción de factores públicos y privados, lo cual es indudable, los factores públicos porque o bien generan, a través de inversión en infraestructuras, un efecto inducido de potenciación de una determinada zona, o bien su ausencia limita las capacidades de desarrollo, pero también los privados porque los privados son los que permiten aproximar la situación real de una región a su crecimiento potencial.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, desde esa perspectiva, no habrá un modelo territorial de desarrollo equilibrado si se sustenta exclusivamente en el desarrollo de las infraestructuras por la demanda de las mismas, porque también se produce un efecto muy curioso donde enormes corredores de transporte que se supone que iban a ser polo de desarrollo regional o local y un caso muy significativo es el caso italiano acaban haciendo un efecto chimenea y que por lo tanto desde el origen de esa infraestructura a su conexión con una red de infraestructuras superior lo único que producen es un tirón con lo cual, si me permiten la expresión, en vez de seguir como un eje vertebrador del potencial desarrollo de una región, lo que sirve es como un camino de paso.

Precisamente por eso yo creo que en la construcción europea que es algo bastante importante para los agentes sociales, en concreto para las organizaciones sindicales, y donde recientemente hemos tenido la oportunidad de mostrarlo así y lo volveremos a mostrar próximamente en Niza, reclamando la Europa de lo social, unos de los elementos que empiezan a configurar la Europa de lo social y no la Europa estrictamente económica tiene que ver con las preocupaciones de un desarrollo organizado en el marco de la Unión Europea.

Es curioso que, desde el punto de vista de las infraestructuras, la primera referencia expresa que se hace en el marco de la Unión Europea es en el tratado de Maastricht en 1992, cuando se empiezan a determinar las condiciones para la inclusión de un nuevo título en el

Tratado de unión, haciendo referencia precisamente a las redes transeuropeas y en virtud de ese nuevo título quedan establecidos los objetivos de la nueva política comunitaria de infraestructuras desde el punto de vista de las infraestructuras del transporte, de las telecomunicaciones y de la energía.

Precisamente con el fin de impulsar el desarrollo y acelerar su realización la Comisión Europea elabora el Libro Blanco “Crecimiento, competitividad y empleo”, como ustedes conocen. Es presentado en el Consejo Europeo de Bruselas en el año 93. Una de las principales recomendaciones es proponer la concentración de los esfuerzos en un limitado número de proyectos prioritarios desde el punto de vista de la finalización del tejido de redes transeuropeas, y de hecho la propuesta originaria contemplaba 26 proyectos. Para ello, y también en cumplimiento de ese propio mandato de la Comisión se crea un grupo de trabajo (Grupo Cristofersen) que entre otras cosas tiene la responsabilidad de seleccionar cuáles de los proyectos presentados, como desarrollos de redes transeuropeas, obtienen la condición o la caracterización de prioritarios y, por lo tanto, concentran los esfuerzos desde el punto de vista financiero y de desarrollo, para la construcción de esa red transeuropea.

El grupo Cristofersen en la colaboración de la Comisión Europea termina seleccionando 14 proyectos, sobre los que se centran los recursos que aporta la Comunidad Europea, bien entendido sea también que proyectos complementarios que tienen que ver con el papel no sólo que juegan las inversiones del Banco Europeo, inversiones y los fondos estructurales en nuestro caso y los fondos de cohesión, y la cofinanciación de los estados miembros sobre la selección.

Pero en cualquiera de los casos lo que se viene a establecer es la columna vertebral del sistema de transporte en el marco de la Unión Europea y desde ese punto de vista son identificados como prioritarios 14 de estos proyectos. Esta propuesta es aprobada en el Consejo de Hesen, en Alemania, en diciembre de 1994. Por lo tanto desde 1994 quedan configurados los principales corredores de transporte en el marco de la Unión Europea y desde el punto de vista de lo que le corresponde al estado español, de esos 14 proyectos hay 3 que vertebran infraestructuras dentro del territorio del estado español, uno de ellos que es el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan, el segundo que también es el desarrollo de la red del tren de alta velocidad de Madrid-Vitoria... por lo tanto contemplando también el desarrollo de la Ivacta, como se conoce comúnmente, y el desarrollo de la autopista Lisboa-Valladolid en el bien entendido sentido de que es desde la frontera hispanolusa hasta el desarrollo de infraestructura viaria a la conexión de Valladolid.

¿Cuál es la situación? Pues la situación es que desde 1994, y además viene a coincidir con la aprobación en el mes de abril del Plan Director de Infraestructuras que presenta el Gobierno del PSOE, hay un sistema de ordenación que, por lo tanto, lo que hace es determinar cuáles son las infraestructuras básicas del estado español en conexión con lo que son las infraestructuras básicas de la red viaria transfronteriza europea. Y desde 1994, lo que tendría que haber sido, en nuestra opinión, también un debate que hubiera permitido generar infraestructuras alternativas o complementarias a esa columna dorsal de transporte en Europa, no se ha hecho. No se hace con la presentación del Plan Director de Infraestructuras que es verdad que es el primer esfuerzo de planificación que se hace en el estado español, desde el punto de vista de dar una visión integrada, pero que es verdad también que entre otras cosas adolece de una previsión presupuestaria y de una estabilidad en lo político, como se demuestra después cuando el lógico

juego de la alternancia que el Partido Popular gana las elecciones y presenta el Plan de Inversiones de Infraestructura 2000-2007, que no viene a cuestionar desde el punto de vista de la planificación en diseño de redes lo que contiene el Plan Director de Infraestructuras del gobierno del PSOE, sino que lo que hace es acomodar las inversiones y la reorientación de algo que todo el mundo recuerda muy bien desde el punto de vista de que el Plan Director de Infraestructuras es todo el mundo con autopista y da el tiempo suficiente a que el Plan de Infraestructuras 2000-2007 presentado por el Gobierno del Partido Popular se convierta a todo el mundo con el tren de alta velocidad.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, y de la inversión, hay otro elemento que se tenía que haber tenido en cuenta como es la discusión de la Agenda 2000 y por lo tanto la finalización de los fondos estructurales en el 2006 tal como los conocemos ante el escenario de la ampliación de la Unión Europea. Y entendemos que desde ese punto de vista lo que nunca se ha desarrollado ha sido un modelo social de transporte, un modelo social de transporte que tenga en cuenta todas estas variables.

Termino comentando cuáles son las variables que a juicio de Comisiones Obreras, a juicio del movimiento sindical, también de UGT y Comisiones porque son reivindicaciones que ha hecho suyas también la Confederación Europea de Sindicatos, cómo debe de establecerse un debate con respecto a las infraestructuras y por lo tanto el fin que deben de cumplir.

En nuestra opinión las infraestructuras puede, insisto, que sean una condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo regional. Los planes de infraestructuras se presentan como un instrumento para avanzar en un mayor equilibrio territorial pero en realidad las propuestas que hay inciden en los desequilibrios actuales. Yo creo que hay una visión de corredor chimenea que no genera actividad ni empleo alrededor de esa infraestructura, sino lo que hace es un proceso de vasos comunicantes donde, al final, todo acaba conectado con la gran espina dorsal de comunicación en Europa y que, por lo tanto, es preciso fomentar un desarrollo más equilibrado.

Para ello entendemos que se debe dejar de potenciar y estimular exclusivamente el crecimiento de las áreas metropolitanas. Yo creo que si hay un ejemplo desde el punto de vista de un modelo de desarrollo territorial muy concentrado en áreas metropolitanas es precisamente Aragón, donde una parte muy importante de su población se concentra en torno al área metropolitana de Zaragoza, pero incluso donde también desde el punto de vista del desarrollo y del crecimiento económico esto es así, con lo cual se produce una situación de desertización social de infraestructuras y decrecimiento económico en el conjunto de la comunidad autónoma. Y, por lo tanto, habría que trabajar en favor de un desarrollo de población y socioeconómico más equilibrado y, por lo tanto, que tuviera una visión más contextual del conjunto del territorio. Yo creo que es uno de los elementos centrales.

Además existe también un concepto de infraestructura que está muy polarizado en lo vial, es decir, en las grandes redes. Por eso insisto que mientras que el Plan Director era el gran plan de las autovías y las autopistas, el Plan de Inversión de Infraestructuras 2000-2007 es el gran plan de la alta velocidad a todos los sitios. Pero al final parten del mismo análisis. Es el concepto vial, vial desde el punto de vista, insisto una vez más, de los grandes corredores y eso es una enorme preocupación que todos aquellos agentes que podemos intervenir desde el punto de vista del empleo y de la actividad económica deberíamos de tener presente.

Por otra parte también entendemos que muchas veces la realización de pequeñas actuaciones a nivel local o comarcal deberían incidir en ese cambio cualitativo que estamos demandando en relación con la inversión que es verdad que son iniciativas proporcionalmente muy pequeñas pero que, sin embargo, obtienen una rentabilidad social muy elevada. Pero es cierto que son complicadas de gestionar porque, desde luego, no tienen el mismo glamur político de las macroinfraestructuras, desde luego también se presta menos en el debate de las infraestructuras al victimismo y la verdad es que exigen cofinanciación y planificación regional y local, lo que muchas veces es complicado de hacer pero es necesario hacer.

Nosotros entendemos, y con esto finalizo, que en ese esfuerzo que señalaba de la Europa de lo social, de la inclusión a partir del Tratado de Maastricht del capítulo del transporte de las redes transeuropeas y especialmente en el transporte, genera un debate a la luz de una de las muchas comisiones y por lo tanto que terminan denominándose Delhors y yo ya no sé cuántas de todas llevan eso y desde luego de multitud de temas distintos, pero sí que hacen especial referencia al Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea donde yo creo que es la primera vez también que, con esa visión integrada, se marcan los ejes básicos de lo debe de ser una política de infraestructuras en el marco de la Unión y que hubiera debido de servir precisamente también para que los estados miembros dentro de su respeto a la subsidiariedad y la toma de decisiones, pues hubiéramos orientado en ese punto de vista un marco homogéneo desde el punto de vista de las redes de transporte.

Y fundamentalmente hay dos criterios que yo quiero terminar señalando en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea que no se recogían ni en el Plan Director de Infraestructuras ni en el Programa de Infraestructuras 2000-2007. Son dos: uno, la apuesta por la intermodalidad y el transporte combinado, con lo cual el propio título de estas jornadas en nuestra opinión no es adecuado, no hay que hablar de plurimodalidad sino que hay que hablar de intermodalidad y de transporte combinado; y la segunda, que se olvida la afirmación en el Libro Blanco de la Unión Europea se realiza en torno a la internalización de los efectos externos del transporte y del coste de las infraestructuras.

¿Por qué es importante? En primer lugar, apostar por la intermodalidad y el transporte combinado porque en España lo que se hace es apostar por infraestructuras muy viales y, por lo tanto, por planes modales exclusivos de tal manera que lo que se produce son corredores estancos, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como de los modos del transporte, lo que a su vez genera es o una sobresaturación de capacidad de los corredores de transporte o una insuficiente prestación de la capacidad de desarrollo de esos mismos corredores. Si lo que se hace es una planificación que no tiene en cuenta la intermodalidad, será imposible hacer de manera equilibrada el desarrollo de corredores de transporte donde esté integrada de manera natural la carretera, el ferrocarril, las vías fluviales y marítimas que existen, el transporte aéreo. Es decir, tiene que haber una visión que integre el conjunto de los modos de transporte, fundamentalmente porque además es una de las novedades que el Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea aporta, y porque fundamentalmente también mucho que ver las decisiones que se toman de cuáles son las 14 acciones prioritarias para el desarrollo de las redes transeuropeas, porque si se observa el mapa del proyecto final de redes transeuropeas hasta el horizonte del 2010, de transporte combinado, y se superpone sobre las 14 actuaciones prioritarias determinadas por la Unión Europea y por la comisión Cristofersen, se observa con absoluta

claridad que lo que se hace es completar la red de transporte combinado de la Unión Europea porque precisamente esas decisiones políticas y presupuestarias si obedecen a los criterios del propio Libro Blanco de Transporte de la Unión Europea, cuestión que sin embargo, en muchas ocasiones, desde el punto de vista de las decisiones de los estados miembros no se tiene en cuenta; y la apuesta por la internalización de los costes porque, desde ese punto de vista, no es una discusión de tarifas como recientemente y recurrentemente surge, sino es una discusión que ayuda también a analizar de manera homogénea los costos de cada modo y los costos del desarrollo de un modelo de infraestructuras frente a otro.

Terminaría diciendo que, en nuestra opinión, potenciar el transporte público, enfriando el transporte privado especialmente en el ámbito urbano, el desarrollo de un modelo de ferrocarril más eficaz y eficiente y el desarrollo del transporte marítimo y, por lo tanto, la limitación, el dimensionamiento de lo que debe de suponer el peso del transporte por carretera, el tener en cuenta una variable ecológica y, por lo tanto, un menor impacto ambiental no sólo desde el punto de vista de las infraestructuras que parece que es lo que está en boga sino del coste añadido, por lo tanto de externalización de una actividad tan importante como el transporte de cara al conjunto de la sociedad, una mayor coordinación y, por lo tanto, una menor competencia, aprovechando las capacidades de cada modo de transporte y atendiendo a su balance social y por lo tanto a ese criterio intermodal. Insistir una vez más en que más transporte intermodal y combinado y menos plurimodalidad disfrazada de intermodalidad y que, por lo tanto, la internalización de los costes externos permitirían una verdadera armonización de las condiciones de competencia entre los modos de transporte, no es lo que ha primado en el desarrollo de las infraestructuras en el estado español.

Termino con este asunto.

Mi intención no era hacer una intervención sobre los lugares comunes pero sí me ha parecido muy sugerente el retomar cuál es la filosofía del Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea y ponerla en contraposición con lo que realmente se hace del estado español y sobre todo también ponerla en contraposición con todos aquellos agentes que tenían que haber tomado decisiones desde 1994 y que yo creo que al final el modelo de infraestructuras en el estado español ha pasado de la gran obra faraónica al victimismo y lo que ha faltado más esfuerzo de planificación y más consenso social, porque es verdad que en el punto de vista político muy difícil lo ponéis el movimiento ciudadano que reclama que por su puerta pase una vía de alta capacidad, ya sea una autopista, ya sea un ferrocarril de alta velocidad, incluso muchas veces olvidándose, no hay nadie que lo diga en voz alta, que si un tren de alta velocidad tiene virtualidad es por su velocidad comercial, de tal manera que si va parando en todas las cabeceras de comarca es mejor adoptar otro móvil.

Pues eso hoy pasa con la alta velocidad. En su día paso con las autopistas y con las autovías. Es muy fácil dibujar líneas en los mapas y tomar decisiones políticas que tienen que ver con las líneas, pero al final lo que se observa también es el estado de desarrollo de la infraestructuras que se comprometen desde el punto de vista público.

Yo creo que haríamos un enorme favor, todos los que al menos tenemos una opinión equivocada o no, si reorientáramos este debate sobre la necesidad social, sobre el desarrollo de una planificación de infraestructuras útiles socialmente, pero yo entiendo que somos otros los

que tenemos que hacer esta reflexión precisamente porque no nos dedicamos a tomar decisiones de cara al público con respecto a estas cuestiones.

Nada más y muchas gracias.

MODERADOR (MARIANO RAMON): Muchas gracias señor Jiménez.

Tiene la palabra el señor Catalán.

FRANCISCO CATALAN: Buenos días. Gracias, Mariano.

Agradecer al Consejo Económico y Social de Aragón, en nombre de la Unión General de Trabajadores, la posibilidad de participar en este foro de debate sobre el transporte transfronterizo plurimodal en primer lugar, para decir que en nuestra comunidad autónoma estamos especialmente sensibilizados con el tema del transporte ya que, a través de los tiempos, hemos estado a la cola de este país maltratado, diría yo, en cuanto a inversiones en materia de infraestructuras aun a sabiendas de nuestra posición geográfica estratégica, de la saturación de los otros dos pasos fronterizos tanto carreteros como ferroviarios, que desde nuestro punto de vista hace necesario abrir nuevos pasos.

Yo creo que esta situación que se nos ha dado nos ha unido y, como pudimos comprobar en las Mesas que hubo ayer y veremos a lo largo de la mañana de hoy, el grado de coincidencia entre agentes económicos, sociales e instituciones públicas es muy alto. Al menos para nosotros cualquier tipo de jornadas, estudios, documentos, aportaciones a la opinión pública para su debate, así ha quedado demostrado.

Yo voy a hacer la intervención con una introducción y un análisis de la situación del transporte en Aragón, analizando los modos de transporte carretero y ferroviario transfronterizo, para concluir con cuál debe ser el papel de los sindicatos ante el reto del transporte en el siglo XXI.

Las infraestructuras del transporte son un elemento determinante del desarrollo endógeno y de la posición competitiva de un territorio, ya que guardan estrecha relación con el funcionamiento del sistema productivo, al facilitar el movimiento de personas y mercancías al mismo tiempo, que son instrumento básico de las políticas que tienden a vertebrar los territorios y a favorecer su competitividad y crecimiento.

Aragón es una región enclavada en el centro geográfico de un potencial polígono económico Madrid, Bilbao, Valencia, Barcelona, Toulouse, Pau. No obstante esta localización privilegiada no está lo suficientemente explotada. El peso económico del sector del transporte y las comunicaciones en Aragón es menor a la media española, suponiendo escasamente un 2'84 del total nacional.

Además en los últimos 3 años se ha producido una caída muy importante en el empleo, valorándola nosotros en un 9%.

De la misma forma se observa un déficit inversor en todos los sectores a excepción de la...

Ante todos estos hechos aparece de forme patente la clara necesidad de una política de transportes en nuestra comunidad autónoma, basada en la complementariedad del modo, la vertebración del territorio y generadora de empleo en la comunidad autónoma.

La barrera geográfica que suponen los Pirineos ha supuesto históricamente una importante restricción e impermeabilidad a los intercambios entre Francia y España y, consiguientemente, dificultades de vertebración en las comunicaciones transfronterizas de los territorios y barreras al desarrollo económico en la región.

Desde la incorporación de España y Portugal a la Unión Europea en el año 86 se han multiplicado los intercambios de mercancías y el tráfico de viajeros entre la Península Ibérica y el resto de Europa. En la actualidad el movimiento de viajeros a través de la frontera franco-española se eleva a unos 100 millones de trayectos si contamos los modos carretero, ferroviario y aéreo, mientras que el tráfico de mercancías se eleva a unos 92 millones de toneladas. El tráfico de mercancías supone un 8% de este tráfico, por lo tanto la carretera que supone el 92, entendemos que está completamente saturada. Este tráfico ferroviario se canaliza por Portbou, 4 millones y medio de toneladas, y por Irún-Hendaya 3 millones de toneladas.

Pero aún así el tráfico ferroviario supone retenciones, supone congestión, ya que el cambio de ancho de vía y el trasvase de la carga a veces conllevan una paralización de incluso hasta 24 horas, por lo que nos hace ver necesariamente la apertura de otro paso fronterizo.

El transporte de mercancías por carretera alcanza los 84 millones de toneladas, un 92% del total como decíamos anteriormente, lo que supone un tráfico diario de unos 14.000 camiones por la frontera que suponiéndole un crecimiento de un 10% anual nos iríamos a muchísimos camiones hacia el año 2005.

Los puntos más importantes son los pasos costeros de Lepertoux y Vignetoul, que en el primer semestre del año 99 según los últimos datos que tenemos eran recorridos por 7.000 y 6.500 camiones día respectivamente y que ya suponen en la actualidad problemas de congestión y saturación estableciéndose restricciones de circulación en determinados periodos del año.

Los pasos costeros, tanto por carretera como por ferrocarril, suponen un 93% del tráfico total, mientras que el 7% restante que utiliza solamente la carretera plantea serios problemas. Con 5 millones de toneladas en el 97 por Somport pasaron 1'8 millones de toneladas, por Viella 1'7, por Tuimorens 1'5.

Debido a la ausencia o al valor poco ligado de los peajes, por la saturación de las rutas costeras constituyen rutas cada día más frecuentadas. Los fenómenos de contaminación acústica, luminosa y medio ambiental, al mismo tiempo que los problemas derivados al ser carreteras no preparadas para el tráfico intensivo, han ido aumentando.

Si el crecimiento de los intercambios a través de los Pirineos se mantiene al ritmo de los últimos años, a pesar de la adecuación de las vías actuales se prevé un colapso en las rutas costeras dentro de 10 años. Según previsiones para el año 2010 habría un tráfico de mercancías por la frontera hispanofrancesa de un volumen 136 millones de toneladas. Del total 126 se realizarían por pasos costeros.

Por lo tanto habría que plantear la necesidad de revisar los sistemas de transportes y repartir las cargas y los pasos fronterizos.

Potenciar un corredor central es una necesidad imperiosa para solucionar los problemas de congestión y saturación de los dos pasos costeros transfronterizos. Sirva como ejemplo que en los Alpes, con zonas de dificultad orográfica comparable a los Pirineos, el flujo de mercancías transita en el límite de Italia a través de 4 puntos fronterizos ferroviarios y 7 carreteros. Este eje estratégico transfronterizo entre España y Francia conectaría el arco mediterráneo y el sur francés descongestionando los pasos territoriales existentes y contribuiría a lograr una mejor vertebración del espacio en la Unión Europea, supondría una conexión directa de Aragón con la diagonal continental de la Unión Europea y sería un paso factible para el movimiento de personas entre Centroeuropa y el Norte de África, si cabe más directa que el estrecho, con países como Argelia y que supondría una vía alternativa de descongestión para Madrid, al mismo tiempo que establece un nexo de unión que mejora los tráficos de mercancías con Portugal. Esta vía de comunicación también contribuiría a dar salida a los futuros intercambios comerciales de la Unión Europea con el norte de África. Los intercambios entre África del Norte y Europa van creciendo de forma bastante rápida en los últimos años y se prevé un importante crecimiento para los próximos.

Existe, pues, un potencial de crecimiento de este tráfico pasando por los Pirineos por lo que este tercer corredor facilitará estos intercambios que entran en la lógica de los acuerdos formalizados entre la Unión Europea y los países vecinos del sur.

En cuanto al transporte del ferrocarril, el ferrocarril necesita recuperar cuota de mercado porque no sólo no se ha invertido en las últimas décadas sino que se ha desinvertido.

La red de alta velocidad permite volver a creer en el ferrocarril aunque necesita una apuesta decidida en la potenciación...