



A Q U I T A I N E - E U S K A D I

Logistika Plataforma  
Plate-forme Logistique  
Plataforma Logística



GARRAIO ETA  
HERRI LAN SAILA  
DEPARTAMENTO DE  
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

CONSEIL REGIONAL



AQUITAINE

Argitaratua / Éditent / Edita:

---



Laguntza Teknikoa / Assistance Technique / Asistencia Técnica:

---

**Sorketa a.i.e - TransAudit**

Diseinua / Design / Diseño:

---

**MBN Comunicación**

Edizioa / Édition / Edición:

---


**2001eko Otsaila - Février 2001 - Febrero 2001**



PLAN ESTRATEGIKOA  
Logistika Plataforma  
Akitania-Euskadi

PLAN STRATÉGIQUE  
Plate-forme Logistique  
Aquitaine-Euskadi

PLAN ESTRATÉGICO  
Plataforma Logística  
Aquitania-Euskadi





**ÁLVARO AMANN  
RABANERA**

Eusko Jauriaritzako Garraio eta Herri Lan Sailburua

Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco

Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco

Akitaniarekin, gure auzoko eskualdearekin, sintonia osoz abiarazi dugun ekimen hau proiektatzeko, erabakitzeko eta sustatzeko hainbat arrazoi izan dugu: alde batetik, mugari gabeko Europa hori eraikitzeko orduan ekarpenak egiteko daukagun dugun jarrera, izan ere, horretarako, komunikazio sareen gaineko proiektu eta azpiegituretako baliabideak batzeko prest gaude; bestetik, Atlantikoko Arkuaren erdian dugun pribilegioko kokagune honetatik, eskualde bien garapen ekonomikoan lagunduko duten dinamikak sustatzea eta sendotzea eta, horren ondorioz, Europako erdigune eta Atlantikoko periferiaren arteko oreka ekarriko duten sinergiak sustatzea eta sendotzea; azkenik, izan dugun beste arrazoietako bat, garraio modu ezberdinen arteko konbinazioa sustatzea izan da, garapen jasangarriaren bidez, bizitza-kalitatea hobetu ahal izateko.

Horiek dira Akitania-Euskadi Logistika Plataforma eraikitzeko Plan Estrategikoaren diseinuaren oinarri nagusiak.

Euskadi eta Akitaniako agente publiko zein pribatuen laguntza eta partaidetza zuzena, Europa barruan eskualde logistikoko hori sendotzeko zutoinak izango dira, izan ere, eskualde logistikoko hori penintsula eta kontinenteko Europaren arteko mendebaldeko korridorearen atea izango da, eta ekimen produktibo gehiago erakartzeari begira, balio erantsia izango du.

Diverses sont les motivations qui nous ont poussés à prendre et à lancer cette initiative marquée par une totale harmonie avec notre région voisine d'Aquitaine : la vocation mutuelle de contribution à la construction d'une Europe sans frontières, par la conjonction des ressources d'infrastructures et de projets en réseau des communications; l'encouragement et la consolidation, à partir d'une situation géographique privilégiée au centre de l'Arc atlantique, de dynamiques visant au développement économique des deux régions et, par conséquent, à faire jouer des synergies génératrices d'équilibre entre le centre de l'Europe et la périphérie atlantique, ainsi qu'à favoriser la combinaison des différents modes de transport, dont l'incidence est claire sur l'amélioration de la qualité de vie dans le cadre d'un développement durable.

Tels sont les fondements principaux qui ont inspiré l'élaboration du Plan stratégique pour la construction de la Plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi.

Le soutien et l'implication directe des partenaires publics et privés, tant d'Euskadi que d'Aquitaine, seront les piliers sur lesquels s'appuiera la consolidation d'une euro-région logistique comme porte du couloir occidental entre la péninsule et le reste du continent, en offrant de surcroît une valeur ajoutée afin d'attirer de nouvelles implantations productives.

Son varias las motivaciones que nos han impulsado a tomar y proyectar esta iniciativa, marcada por una total sintonía con nuestra vecina Región de Aquitania: la mutua vocación de aportación a la construcción de una Europa sin fronteras, mediante la conjunción de los recursos de infraestructuras y proyectos en red de comunicaciones; el fomentar y consolidar, desde una privilegiada situación geográfica en el centro del Arco Atlántico, dinámicas para el desarrollo económico de las dos regiones y en consecuencia, sinergias generadoras de equilibrio entre el centro europeo y la periferia atlántica, e impulsar la combinación de los diferentes modos de transporte, incidiendo en la mejora de la calidad de vida en un desarrollo sostenible.

Estos son los fundamentos principales que han inspirado el diseño del Plan Estratégico para la construcción de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.

El apoyo y la implicación directa de los agentes públicos y privados, tanto de Euskadi como de Aquitania, sustentarán como pilares básicos, la consolidación de una Euroregión logística como puerta del corredor occidental entre la península y el resto continental, ofreciendo a su vez un valor añadido para atraer nuevas implantaciones productivas.

## Aurkezpena

## Salutations

## Presentación

Akitaniako Eskualde Kontseiluaren Presidenteordea  
*Garraio arduraduna*

Premier Viceprésident du Conseil Régional D'Aquitaine  
*Chargé des Transports*

Vicepresidente Primero del Consejo Regional de Aquitania  
*Responsable de Transportes*

**JEAN LOUIS  
CARRÈRE**



Akitania eta Euskadi, eskualde mugakideak diren aldetik, Europako eta nazioarteko truke-korrante handien baitan daude. Atlantikoko itsasertza iparretik hegora zeharkatzen duen ardatzean daudenez, Europako iparraldeko eta hegoaldeko eskualdeen arteko lotura dira. Gure bi eskualdeek, betidanik izan duten elkarlanerako ohiturari eutsiz, elkartu egin dira azken aldian Europan sortu den truke-ugalketari aurre egiteko. Izan ere, horrela itsas nahiz trenbide sarera bideratuko dute errepide bidezko merkantzia-garraioa.

Gauzak horrela, Akitania-Euskadi Garraio Batzordeak gure bi lurraldeotako garraio anitzeko plataforma logistikoak egituratu eta osagarri bihurtzeari buruzko hausnarketari ekin dio. "Aquitaine-Euskadi Plataforma Logistikoa", aipatutako hausnarketa horrek sortua, garapenaren zerbitzura egongo den baliabide berri eta boteretsua izango da gure bi eskualdeen eskuetan.

---

## Aurkezpena

L'Aquitaine et l'Euskadi, régions transfrontalières, s'insèrent dans les grands courants d'échanges européens et internationaux. Situées sur l'axe Nord-Sud, le long de la façade atlantique, elles constituent un véritable trait d'union entre les régions européennes septentrionales et méridionales. Fidèles à leur tradition de coopération, nos deux régions, pour faire face à l'explosion des échanges européens, s'associent pour favoriser le transfert du transport de marchandises de la route vers le maritime et le ferroviaire.

Ainsi, à travers la Commission des Transports Aquitaine-Euskadi, une réflexion a été engagée sur l'articulation et la complémentarité des plates-formes logistiques multimodales de nos deux territoires. La constitution d'une "Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi", concrétisation de cette réflexion commune, fournira à nos deux régions un nouvel outil performant au service de notre développement.

Aquitania y Euskadi se insertan, como regiones transfronterizas, en las grandes corrientes de intercambios europeos e internacionales. Situadas en el eje norte-sur que bordea el litoral atlántico, constituyen un verdadero lazo de unión entre las regiones europeas septentrionales y meridionales. Nuestras dos regiones, fieles a su tradición de cooperación, se asocian para hacer frente a la explosión de intercambios europeos, y así favorecer la transferencia del transporte de mercancías por carretera hacia las vías marítima y ferroviaria.

De este modo, a través de la Comisión de Transporte Aquitania-Euskadi, se ha entablado una reflexión sobre la articulación y la complementaridad de las plataformas logísticas multimodales de nuestros dos territorios. La creación de una "Plataforma Logística Aquitania-Euskadi", que materializa esta reflexión común, aportará a nuestras dos regiones una nueva y poderosa herramienta al servicio de nuestro desarrollo.

---

## Salutations

---

## Presentación



A Q U I T A I N E - E U S K A D I

Logistika Plataforma

Plate-forme Logistique

Plataforma Logística

# Aurkibidea

# Sommaire

# Indice

<b>1 SARRERA</b>	<b>7</b>	<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>7</b>	<b>1 INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
1.1 Orokorrean	7	1.1 Généralités	7	1.1 Generalidades	7
1.2 Atlantikoko Arkua	8	1.2 L'Arc Atlantique	8	1.2 El Arco Atlántico	8
1.3 Akitania-Euskadi	9	1.3 Aquitaine-Euskadi	9	1.3 Aquitania-Euskadi	9
1.4 Akitania-Euskadi logistika plataforma	10	1.4 Plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi	10	1.4 Plataforma logística Aquitania-Euskadi	10
<b>2 EGOERA</b>	<b>15</b>	<b>2 SITUATION</b>	<b>15</b>	<b>2 SITUACIÓN</b>	<b>15</b>
<b>3 PROPOSAMENAK</b>	<b>21</b>	<b>3 PROPOSITIONS</b>	<b>21</b>	<b>3 PROPUESTAS</b>	<b>21</b>
3.1 Dauden plataformak optimizatzea	21	3.1 Optimisation des plates-formes existantes	21	3.1 Optimización de las plataformas existentes	21
3.2 Portuen arteko lankidetzak	22	3.2 Coopération interportuaire	22	3.2 Cooperación interportuaria	22
3.3 Lurreko plataformen arteko lankidetzak	25	3.3 Coopération entre les plates-formes terrestres	25	3.3 Cooperación entre las plataformas terrestres	25
3.4 Plataformen berariazko ezaugarriak	26	3.4 Caractéristiques spécifiques des plates-formes	26	3.4 Características específicas de las plataformas	26
3.5 Komunikazio ardatzak hobetzeko proposamenak	28	3.5 Propositions d'améliorations des axes de communication	28	3.5 Propuestas de mejoras de los ejes de comunicación	28
<b>4 AKITANIA-EUSKADI LOGISTIKA PLATAFORMA PROMOZIO OROKORRA</b>	<b>33</b>	<b>4 PROMOTION GÉNÉRALE DE LA "PLATE-FORME LOGISTIQUE AQUITAINE-EUSKADI"</b>	<b>33</b>	<b>4 PROMOCIÓN GENERAL DE LA "PLATAFORMA LOGÍSTICA AQUITANIA-EUSKADI"</b>	<b>33</b>
4.1 Marketingeko plan estrategikoa	33	4.1 Plan stratégique de marketing	33	4.1 Plan estratégico de marketing	33
<b>5 EGITURA ERAGILEA</b>	<b>41</b>	<b>5 STRUCTURE OPÉRATIONNELLE</b>	<b>41</b>	<b>5 ESTRUCTURA OPERATIVA</b>	<b>41</b>
5.1 Eratzeko formula juridikoa	41	5.1 Formule juridique de constitution	41	5.1 Fórmula jurídica de constitución	41
5.2 Funtzionatzeko organigrama	42	5.2 Organigramme fonctionnel	42	5.2 Organigrama funcional	42
5.3 Egitura organiko propioa	43	5.3 Structure organique propre	43	5.3 Estructura orgánica propia	43
5.4 Kanpoko kudeaketarako egitura	44	5.4 Structure de gestion externe	44	5.4 Estructura de gestión externa	44
<b>6 FUNTZIONAMENDU EKONOMIKO ETA FINANTZARIOA</b>	<b>47</b>	<b>6 FONCTIONNEMENT ÉCONOMICO-FINANCIER</b>	<b>47</b>	<b>6 FUNCIONAMIENTO ECONÓMICO-FINANCIERO</b>	<b>47</b>





## 1.1 OROKORREAN

Nazioarteko hainbat arlo zabaletan, politika gizarte eta ekonomiako esparruetako antolakuntzako joeretan gertatzen ari diren aldaketa sakonak, “Globalizazio ekonomikoa” deiturikoak, eragin maila ezberdinetako agente ekonomikoak, publiko zein pribatuak, produkzio sistemak eta zerbitzuak garatzen ari den errealiterako egokitzera behartu ditu; izan ere, horrela lortzen da gero eta handiagoa den lehiakortasun mailari eta garapen ekonomikoaren mailari eustea edo, beste modu batean esanda, nor bere izaera propioa definitzea: esparruaren kontzeptua, kasu honetan Akitania-Euskadi. Egoera horren ondorioz, pertsona eta merkantzien mugimendua izugarri areagotu da, ez bakarrik bolumenari dagokionean, baita ibilitako distantziari dagokionean ere, eta horrek ingurumenari kalte egiteko arrisku handia sortu du.

Bestalde, geroz eta gehiago, errepidea da garraibiderik erabilieta eta horrexegatik errepideetan zirkulazioa larriki astundu da eta, gainera, aurreikuspenen arabera, zirkulazioa oraindik gehiago areagotuko da. Auto-ilarak ez ezik, istripu-arrisku indize handia ere horren ondorioa du.

Garapen jasagarria errespetatuz, eraginkortasun ekonomiko eta sozialeko mailari eusteko, aldaketa kulturalak burutu ahal izateko, arlo zehatz bakoitzari dagozkion neurriak aztertu eta hartu behar ditugu; kasu honetan, garraioen esparruan, garapen orekatua lortuko baitugu horren bitartez.

Une honetan, Europako egitura sozio-ekonomikoa metaketa ekonomikoa bereganatuko duen gunea agerian uzten duen mapa iragarri digu. Gune horretan kontinenteko erdi eta iparrek aldeak sartzen dira eta kanpoaldeko zonak kalteturik suerta daitezke garapen ekonomiko eta sozialean, Europako globalizazioarekin alderatuz gero, desorekatuak gera daitezke-eta.

## 1.1 GÉNÉRALITÉS

Les transformations qui se produisent dans les tendances organisationnelles au plan politique, social et économique à de larges échelons internationaux, ce que l'on a coutume désormais d'appeler “Globalisation économique”, oblige les partenaires économiques des différents niveaux de répercussion, tant publics que privés, à s'efforcer d'adapter les systèmes de production et de services à cette réalité progressive, afin de se maintenir dans les cercles de compétitivité et de développement économique croissant, ou, ce qui revient au même, à définir leur propre identification: concept de localité, en l'occurrence, Aquitaine-Euskadi.

Cette situation entraîne une multiplication dans la mobilité des personnes et des marchandises, qui touche tant au montant des volumes qu'aux distances à parcourir, avec un grave danger de détérioration de l'environnement, lequel, de fait, est déjà en train de se produire.

De plus, la progressive adoption du transport routier comme moyen le plus utilisé, est en train de produire des taux élevés de congestion des voies de communication, dont les prévisions laissent augurer une forte augmentation, en donnant lieu, outre à des paralysies, à un taux élevé de risque d'accidents.

Se maintenir dans ces paramètres en conjuguant l'efficacité économique et sociale avec le respect d'un développement durable, exige de nous, chacun à son niveau, d'étudier et d'adopter des mesures ayant pour finalité d'adopter des transformations culturelles, dans le cas qui nous occupe, dans le secteur des transports, pour nous développer de manière équilibrée.

A l'heure actuelle, la structure socio-économique de l'Europe nous présente une carte où l'on voit se consolider un centre à plus forte concentration économique, constitué par l'espace centre-nord du continent, et d'autres zones périphériques qui peuvent se voir affectées négativement par un développement économique et sociale déséquilibré, par rapport à la globalité européenne.

## 1.1 GENERALIDADES

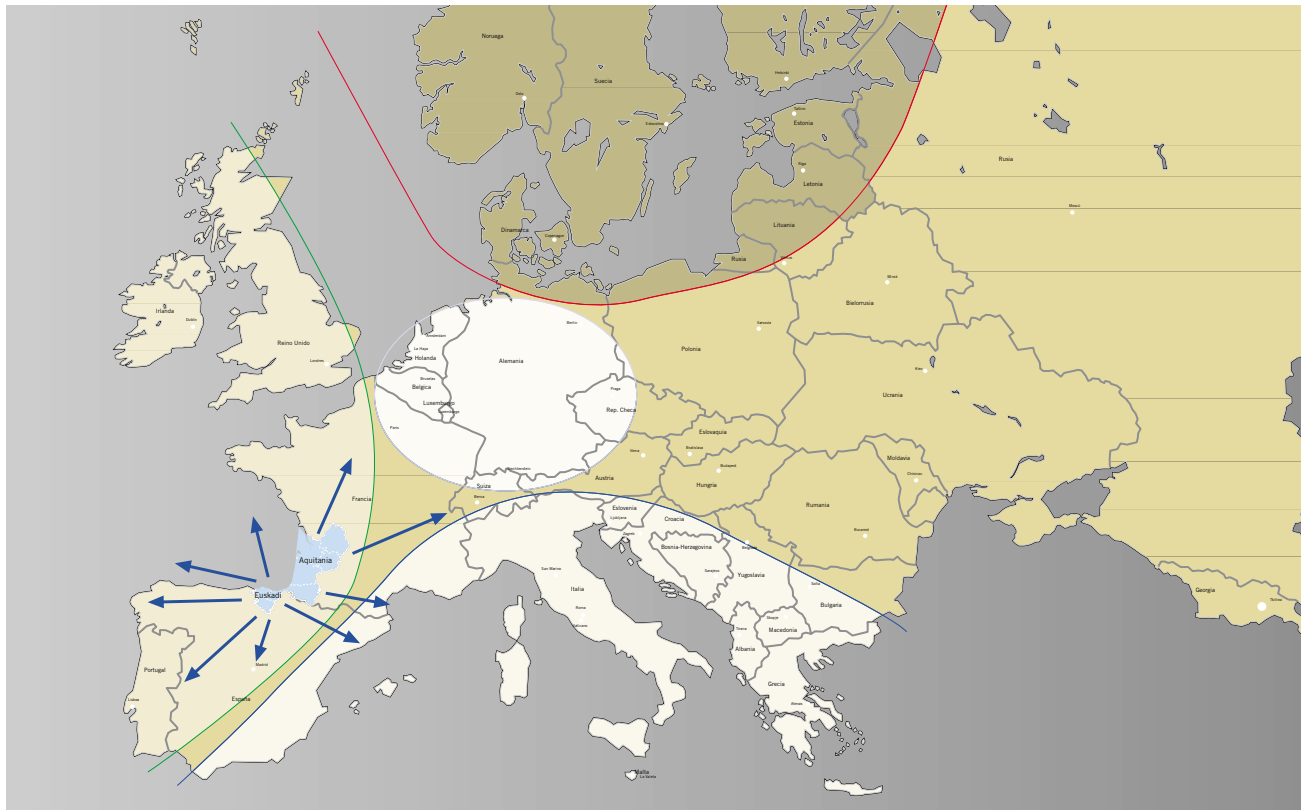
Las transformaciones que se están produciendo en las tendencias organizativas de lo político, social y económico en amplios ámbitos internacionales, que ha dado en denominarse “Globalización Económica” obliga a los agentes económicos de los diferentes niveles de incidencia, tanto públicos como privados,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

Esta situación produce una multiplicación en la movilidad de las personas y de las mercancías, afectando tanto a la cuantía de los volúmenes como de las distancias de recorrido, con el grave peligro de deterioro del medio ambiente que ya se está produciendo.

Por otra parte la progresiva adopción del transporte por carretera como medio más utilizado, está produciendo unos altos índices de congestión viaria, con unas previsiones de gran aumento, lo que produce además de colapsos, un alto índice de riesgo de accidentes.

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

En estos momentos, la estructura socioeconómica de Europa nos depara un mapa en el que se consolida un núcleo de mayor concentración económica, constituido por el espacio centro-norte del continente, y otras áreas periféricas que pueden verse perjudicadas en cuanto a un desarrollo económico y social desequilibrado respecto a la globalidad europea.



## 1.2 ATLANTIKOKO ARKUA

Hori da Atlantikoko Arkua delakoaren egoera (Periferia eta Itsasoko Eskualdeen Biltzarrean sorturiko lurraldeko batzordeetako bat da Atlantikoko Arkua).

Atlantikoko ertzean eta horren eraginpeko lurraldeetan dauden eskualdeek eratu zuten eta horren helburua, alor guztietan, Europa osoarekin kohesioa mantentzea da; horrenbestez, horren baitan Garraio Taldea sortu zen mugikortasuneko loturak hobetzeko asmoz, bai Europako erdialdeari begira, bai eta Atlantikoko aldeari begira ere.

Testuinguru horretan, zehaztutako helburu horiek betetzen lagunduko duten formula eta egoerak aurkitzeko ekintzak eta eztabaidak sustatzen ari dira, eta zeregin horretan Euskadik eta Akitaniak koordinaturiko protagonismo eraginkorra erakusten dute.

## 1.2 L'ARC ATLANTIQUE

Tel est le cas de ce que l'on appelle l'Arc atlantique, constitué comme l'une des commissions territoriales issues de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes.

Composé des régions situées sur la façade atlantique et leur aire d'influence, les objectifs poursuivis sont de s'efforcer de maintenir une cohésion avec le reste de l'Europe dans les différents secteurs. D'où la constitution en son sein du Groupe de Transports, afin d'améliorer les connexions de mobilité tant avec la zone centrale de l'Europe qu'à l'intérieur du propre espace atlantique.

Dans ce contexte, il est actuellement suscité des débats et des actions tendant à cerner les situations et formules propitiatoires permettant d'atteindre les objectifs fixés, avec un rôle protagoniste, actif et coordonné, d'Euskadi et de l'Aquitaine.

## 1.2 EL ARCO ATLÁNTICO

Ese es el caso del denominado Arco Atlántico, constituido como una de las comisiones territoriales surgidas de la Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas.

Compuesto por las regiones situadas en la fachada atlántica y su área de influencia, los objetivos que se persiguen son los de mantener una cohesión con el resto de Europa en los distintos sectores y en consecuencia se constituye en su seno el Grupo de Transportes con el fin de mejorar las conexiones de movilidad tanto con el área central de Europa como entre el propio espacio Atlántico.

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

### 1.3 AKITANIA-EUSKADI

Euskadi eta Akitaniak Gascogne eta Bizkaiko golko ertzean, geografikoki Atlantikoko Arkuaren erdian, eskualde natural bat osatzen dute. Eskualde horren garapen ekonomikorako zein Atlantikoko eremu osoan sinergiak sortaraziko dituzten ekintzak burutu ahal izateko, oso kokagune estrategikoa du.

Horrez gain, estatu ezberdinetan dauden eta elkarren auzoko diren eskualde horiek ardura handia dute mugarik gabeko Europako Batasuna eraikitzeko eta sendotzeko zereginetan. Mosaiko gisako Europa hausteko katean, eskualde horren lankidetzako eremua kateko begi bat da, izan ere, proiektu honen gisako ekimenen bidez, mugaz gaindiko lankidetzako eragiketen bidez, mosaikoaren zatiketa hautsiko da.

### 1.3 AQUITAINE-EUSKADI

Les régions Euskadi et Aquitaine composent ce qui peut être considéré comme une région naturelle sur le littoral du golfe de Gascogne ou de Biscaye, au centre géographique de l'Arc atlantique, qui offre une importante situation stratégique favorable au propre développement de même qu'à la promotion d'actions génératrices de synergies pour tout l'espace atlantique.

Par ailleurs, ces deux régions voisines appartenant à des Etats différents ont une responsabilité importante dans la contribution à la construction et la consolidation de l'Union européenne sans frontières, en constituant un espace de coopération dans la chaîne de maillons et de rupture d'une Europe de mosaïques, par le biais d'actions de coopération transfrontalière du genre de celle correspondant au présent projet.

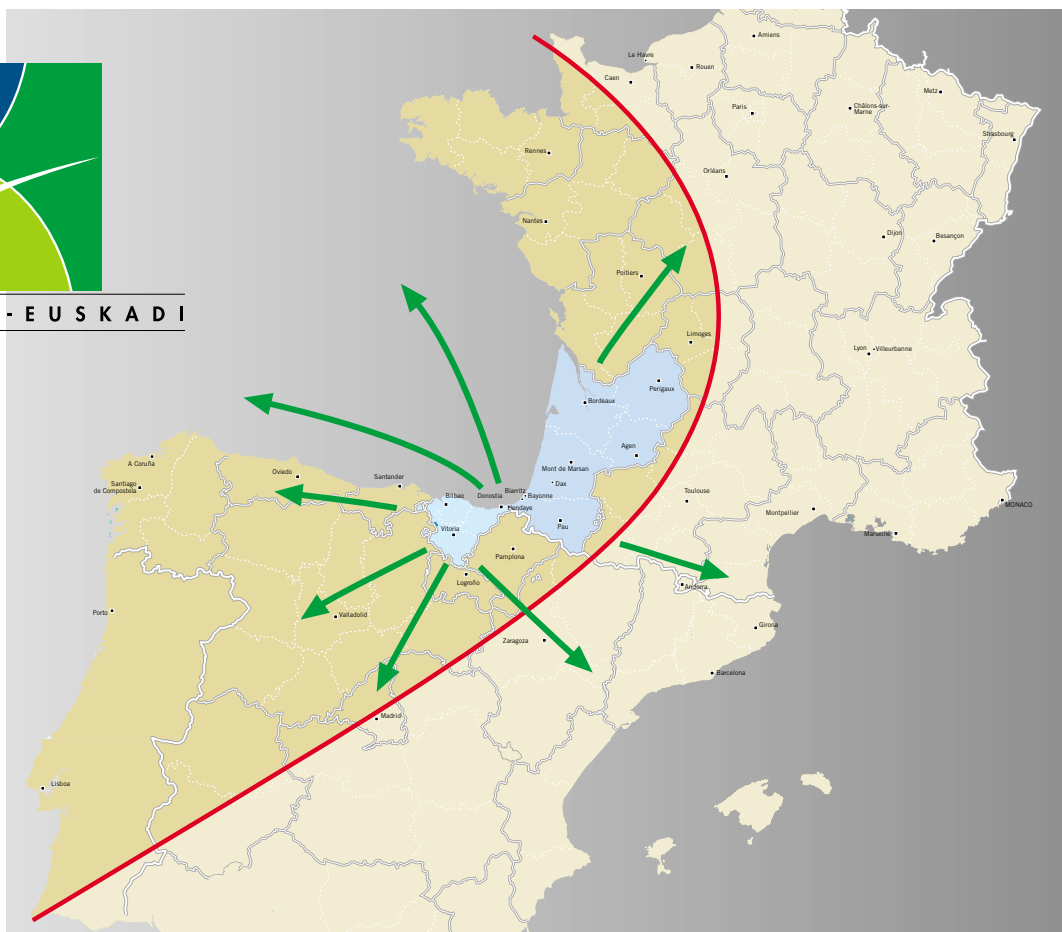
### 1.3 AQUITANIA-EUSKADI

Las regiones de Euskadi y Aquitania componen lo que puede apreciarse como una región natural situada en el litoral del golfo de Gascogne y de Bizkaia en el centro geográfico del Arco Atlántico, que proporciona una importante situación estratégica para su propio desarrollo así como para promocionar acciones generadoras de sinergias para todo el espacio Atlántico.

Por otra parte, estas dos regiones vecinas pertenecientes a Estados diferentes tienen una responsabilidad importante en la aportación a la construcción y consolidación de la Unión Europea sin fronteras, constituyendo un espacio de cooperación en la cadena de eslabones y de ruptura de la Europa de mosaicos, por medio de acciones de cooperación transfronteriza como la correspondiente al presente proyecto.



A Q U I T A I N E - E U S K A D I



## 1.4 AKITANIA-EUSKADI LOGISTIKA PLATAFORMA

Akitania-Euskadi Logistika Plataforma antolatu eta eratzearekin batera, orain arteko mugako kontzeptu lineala guztiz egokituko duen agertoki berria azalduko zaigu, esparru irekia azalduko zaigu eta hor Gasteiz eta Mouguerre-Baiona eskualde naturaleko espazio zabalak, Bordelekin kohesioan egongo denak izango duen eragina dela-eta nazioen arteko mugak lausoturik geratu ahal izango dira. Gune horiek penintsula eta Europako gainerako lurraldeen arteko mendebaldeko komunikazioetako poloak izango dira, eta hiriburuen arteko harremanak direla medio, lankidetzeta mota anitzen eraginez loturik izango dira, hala nola, Baiona-Donostia ardatza, Bordele-Bilbo ardatza, Kooperazioko Fondoak, etab.

Plan Estrategikoak, Akitania-Euskadi Logistika Plataforma definitzerakoan, aparteko erakunde izango dela aipatzen du, beti ere, horren partaide diren erakunde eskudun guztien legeriei eta autonomiei begirune osoa azalduko dielarik, bai politikaren ikuspuntutik, bai ekonomiaren ikuspuntutik, bai eta gizartearen ikuspuntutik ere.



## 1.4 PLATE-FORME LOGISTIQUE AQUITAINE-EUSKADI

L'organisation et la constitution de la Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi présente un scénario prochain de complète conversion de la limite frontalière antérieure en un espace ouvert. La division transnationale pourra de fait s'y voir diluée sous l'effet d'une vaste zone d'espace naturel entre Vitoria-Gasteiz et Mouguerre-Bayonne en liaison étroite avec Bordeaux, en tant que pôles de communications occidentales entre la péninsule et le reste de l'Europe, unis sous l'effet d'un large catalogue de coopérations en relations métropolitaines, ayant comme axes Bayonne-Saint-Sébastien, Bordeaux-Bilbao, Fonds de Coopération, etc.

C'est dans le cadre de ce plan stratégique que s'inscrit la Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi dont le projet est celui d'une organisation unique, dans le respect intégral des législations et de l'autonomie de la totalité des organismes compétents intégrés, à la fois dans ses volets politiques, économiques et sociaux.



## 1.4 PLATAFORMA LOGÍSTICA AQUITANIA-EUSKADI

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

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





#### 1.4.1 Helburuak

Aurretik adierazitako guztia oinarritzat harturik, lehentasuneko honako helburuak zehaztu dira:

##### a) Logistika eta garraio erkidego gisa identifikatzea

- Akitanian eta Euskadin egun dauden azpiegiturak abiapuntutzat harturik, garraio mota ezberdinak batuz, garraio anitzeko estrategiak sustatzeko antolakuntzako hainbat proposamen ezartzea.
- Zirkulazio astuneko puntuak saihesten saiatzea, batez ere errepidean; horretarako, "botilako lepoak" deiturikoak ezabatzea.
- Garraio anitzeko sisteman, kutsadura gutxien sortzen duten garraio motak, hala nola trenbide edo itsaso bidezkoak, sustatzea.
- Trenbide-trazaketa berrien egitasmoekin zerkusirik duten gaietan elkarrekin lan egitea, alde bietan trenbide horien jarraipena bilatzea.
- Itsas portuek duten potentzialtasun handiaz baliatzea eta kabotaje-lineak eta distantzia txikiko itsaso bidezko garraio lineak ezartzea (short sea shipping).
- Garraio anitzeko katean ezinbesteko eta tarteko zerbitzu gisa, jardun logistikoa sustatzea.

##### b) Europar integraturiko gune logistikoa (Europako penintsularako atea)

- Atlantikoko kostaldeko alde estrategiko batean, garraio anitzeko eta logistikako egitura sendo bat sortzea, honako xedeak lortzeko:
  - Europako erdialdea eta iparraldea arintzea (Rotterdam, Hanburgo, Le Havre, etab.)
  - Garraio fluxuak anitzagoak bilakatzea.
  - Negozioen bolumena handitzea eta, horrenbestez, aberastasuna sortzea.
  - Atlantikoko esparru osoarentzat mesedegarri izango diren sinergiak sortaraztea.

Honako Plan Estrategikoa diseinatzerakoan, garraio eta ingurumenari buruzko Europako Parlamentuko eta Batzordearen Gomendio eta Zuzentarauen nondik norakoak aintzat hartu dira.

#### 1.4.1 Objectifs

Prenant pour base les lignes qui précèdent, les objectifs prioritaires établis sont les suivants:

##### a) Identification comme communauté logistique et de transport

- A partir des infrastructures qui existent en Aquitaine et en Euskadi, mettre au point différentes propositions organisationnelles visant à l'intermodalité dans le transport, en combinant ses différents modes.
- S'efforcer d'éviter les points de congestion du trafic, principalement par la route, en éliminant les "goulots d'étranglement".
- Favoriser dans le système intermodal les modes de transport les moins polluants, comme le transport maritime et le rail.
- Coopérer dans les questions en rapport avec les nouveaux projets de tracés ferroviaires et leur prolongement des deux côtés.
- Exploiter le grand potentiel des ports de mer pour établir des lignes de cabotage et de transport maritime de courte distance (short sea shipping).
- Dynamiser l'activité logistique en tant que service intermédiaire et indispensable dans la chaîne du transport intermodal.

##### b) Une aire logistique d'intégration européenne (Porte péninsulaire de l'Europe)

- Créer une puissante structure logistique et de transport intermodal dans un domaine stratégique de la façade atlantique, entraînant des effets de:
  - Décongestion de la zone centre-nord de l'Europe (Rotterdam, Hambourg, Le Havre, etc.)
  - Diversification des flux de transport.
  - Augmentation du volume d'opérations, avec la génération subséquente de richesse qu'elle entraîne.
  - Génération de synergies que favoriseront l'espace atlantique en général.

Dans l'élaboration du présent Plan Stratégique, on a pris en compte les orientations des directives et recommandations de la Commission et du Parlement européen pour ce qui touche aux questions en rapport avec la politique du transport et de l'environnement.

#### 1.4.1 Objetivos

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

##### a) Identificación como comunidad logística y del transporte

- A partir de las infraestructuras existentes en Aquitania y Euskadi, establecer diferentes propuestas organizativas dirigidas hacia la intermodalidad en el transporte, combinando sus distintos modos.
- Tratar de evitar los puntos de congestión del tráfico, principalmente por carretera, eliminando los "cuellos de botella".
- Potenciar en el sistema intermodal los modos de transporte menos contaminantes, como son el transporte marítimo y el ferroviario.
- Cooperar en los temas relacionados con los nuevos proyectos de trazados ferroviarios y su continuación en ambas partes.
- Aprovechar la gran potencialidad de los puertos marítimos para establecer líneas de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping).
- Impulsar la actividad logística como servicio intermedio e imprescindible en la cadena del transporte intermodal.

##### b) Un área logística de integración europea (Puerta peninsular de Europa)

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

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

### 1.4.2 Garraio aniztasunaren kontzeptua

Garraio mota bakoitzak bere ezaugarri tekniko propioak ditu eta horien arabera trafikoa zehatz batzuetan jarduteko joera dute, beti ere, arintasuna, segurtasuna eta kostua bezalako irizpideei erantzun behar dietela.

Garraio aniztasunaren kontzeptua zenbait garraio motaren funtzionamenduari dago lotuta:

- Garraioa portuko ertzean hasten den kasu bakan batzuk alde batera utzita, itsasoko garraioak ibai, trenbide edo errepede bidezko garraio osagarria behar du, itsasoko garraioa burutu baino lehenago eta burutu ostean.
  - Trenbide bidezko garraioa edo ibaiko garraioa burutu baino lehenago eta burutu ostean, oro har, errepede bidezko garraioa behar izaten da.
  - Errepide bidezko garraioan ibilbide-zatiak bata bestearen atzetik egin ohi dira (tartea, lotura, tartea).
- Errepide bidezko merkantzia-garraioen azterketa arina eginez gero, ikusiko dugu abiapuntu eta helmuga bitartean garraio bide bakar bat erabiltzen duten operazioak oso gutxi direla. Kasu horietan kamioiak erabili ohi dira, kamioia baita atetik ateraino ibilbide osoa egitea bermatu ahal duen garraio modu bakarra.

### 1.4.2 Concept d'intermodalité

Chaque mode de transport a ses propres caractéristiques techniques qui le prédisposent à opérer l'un ou l'autre mode type de trafic en fonction de la réponse à certains critères : rapidité, fiabilité, coût,...

La notion d'intermodalité est inhérente au fonctionnement de certains modes de transport:

- Le transport maritime, sauf cas particuliers d'utilisation depuis le bord de quai, a besoin, en amont et en aval, du transport routier, ferroviaire ou fluvial.
- Le transport ferroviaire ou le transport fluvial sont généralement précédés et suivis de trajets par la route.
- Le transport par la route connaît une succession de trajets successifs (groupage, connexion, dégroupage).

Un rapide examen des transports de marchandises par la route montre que les transports qui n'utilisent qu'un seul moyen de transport entre l'expéditeur et le destinataire sont les moins nombreux. Ils sont fréquemment effectués par camion, seul moyen de transport qui soit généralement en mesure d'assurer les trajets de porte à porte.

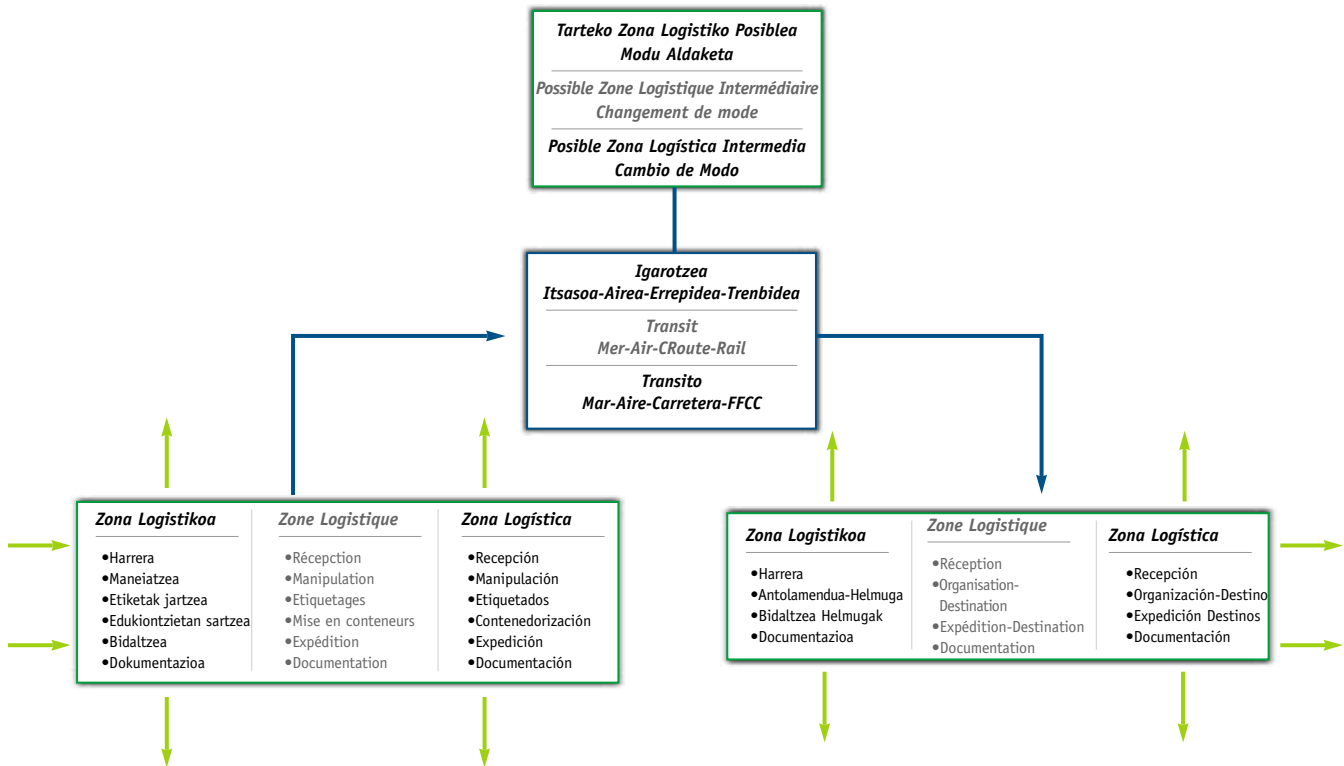
### 1.4.2 Concepto de la intermodalidad

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

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

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

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





### Garraio kontzeptuaren funtsa garraio aniztasunean datza.

Lurralde antolaketaren ardura dutenentzat eta garraioa antolatzeko orduan, gero eta garrantzitsuagoa da, eta Euskadi eta Akitanian ere gauza bera gertatzen da; horregatik:

- Ibilbide logistikoak ahalik eta modu egokienean antolatzeari beharrezkoa da, zامتako hausturei loturik dauden eragozpenak (kostuak, berandutzea...) ahalik eta txikiak izan daitezten.
- Garraiorako irtenbiderik onenak ikertzea eta garraio mota bakoitzaren baldintzak optimizatzea (masifikazioa, berandutzea, kostuak...)
- Plan Orokor batean garraio aniztasuneko oreka berria aurkitzea komenigarria da, errepidearen aurrean modu alternatiboak garatu behar dira (itsasoko kabotajea, ibaiko garraioa, trenbidea), beti ere, ingurumena zaintzeko orduan lagungarri izan daitezkeen garraio motak bultzatuz eta zenbait garraio motak gainezka egin gabe.

Garraio aniztasuneko proposamenak garatu daitezten honakoak bete behar dira:

- Garraio-azpiegiturak egokiak izan behar dira.
- Lotura intermodalak ongi antolatu behar dira.
- Kate logistiko osoaren baldintza ekonomikoak erakargarriak izan behar dira.

#### 1.4.3 Egitura eragilea

Atal hau amaitzeko, antolamendu eragile, funtzional eta finantzarioari dagokion arloa aipatu behar da, atal propioan aztertzen dena; izan ere, aspektu hori aintzat hartu gabe, Akitania-Euskadi Logistika Plataforma eraikitzeko honako proiektu itxaropentsu hau gauzatzeko zailtasun handiak izango litzuzkeen intentzio zerrenda baten aipamen hutsa baino ez litzateke izango.

### La notion d'intermodalité est au centre de la notion de transport.

Il est de plus en plus important pour les responsables de la planification du territoire et pour l'organisation du transport, dont ne peuvent rester à l'écart Euskadi et Aquitaine dans leur ensemble:

- D'organiser au mieux les circuits logistiques pour réduire au minimum les inconvénients associés aux ruptures de charges (coûts, retards...).
- De rechercher les meilleures solutions de transport en optimisant les conditions de chaque mode de transport (massification, retards, coûts...).
- Dans un Plan Général, il est souhaitable de trouver un nouvel équilibre intermodal développant des modes de transport alternatifs à la route (cabotage maritime, fluvial, ferroviaire), qui soient favorables à la conservation environnementale, tout en évitant la saturation de certains modes de transport.

Pour amener les solutions intermodales à se développer, il faut que:

- Les infrastructures de communication soient appropriées.
- Les noeuds intermodaux soient bien organisés.
- Les conditions économiques de la chaîne logistique globale soient attractives.

#### 1.4.3 Structure opérationnelle

Pour en finir avec ce chapitre, on nous permettra de mentionner le volet organisation opérationnelle, fonctionnelle et financière, analysé au chapitre correspondant et sans lequel ce projet de construction de la Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi, porteur de tant de promesses, se réduirait à une déclaration d'intentions difficiles à matérialiser.

### La noción de la intermodalidad es el centro de la noción del transporte.

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

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

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

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

#### 1.4.3 Estructura operativa

Para finalizar este capítulo, se debe hacer mención al apartado de organización operativa, funcional y financiera, analizado en el capítulo correspondiente y sin el cual este ilusionante proyecto de construcción de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, tan solo quedaría en una declaración de intenciones con dificultades de materialización.





# Egoera

# Situation

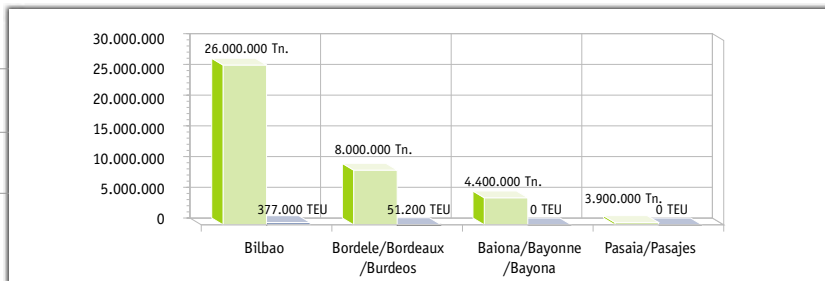
# Situación

Akitanian eta Euskadin garraio anitzeko plataformei buruzko azterketaren 1. faseari buruzko txostenak aipatu lurralde horietan egun dauden garraio anitzeko azpiegiturak aipatzen ditu (gune logistikoak eta komunikazio ardatzak):

- 4 Portu
- 4 Ports
- 4 Puertos

Le rapport sur la phase 1 de l'étude portant sur les plates-formes multimodales en Aquitaine et en Euskadi présente les structures de transport multimodal (zones logistiques et axes de communication) en place dans ces territoires.

El informe de la fase 1 del estudio acerca de las plataformas multimodales en Aquitania y en Euskadi presenta las estructuras de transporte multimodal (zonas logísticas y ejes de comunicación) existentes en estos territorios.



Zalantzarik gabe, maneiaturako merkantziei eta garraio aniztasunari begiratuz gero, Bilbo da porturik garrantzitsuen (26 milioi tona eta 377.000 TEU). Gainerako portuen artean Bordelekoa da edukiontzia maneiatzaren dituen bakarra (51.200 TEU), eta trafikoa orokorra gertu dago 9 milioi tonatik.

Bilbao est, sans conteste, le premier port, en ce qui concerne les marchandises traitées (26 millions de tonnes) et l'intermodalité (377.000 TEU). Si l'on considère les autres ports, seul Bordeaux traite les conteneurs (51.200 TEU) avec un trafic général qui approche les 9 millions de tonnes.

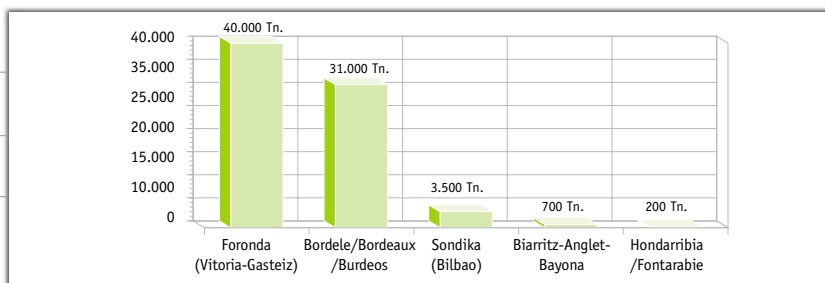
Bilbao es, sin duda, el puerto más importante, en materia de mercancías tratadas (26 millones de toneladas) y de intermodalidad (377.000 TEUs). Entre los otros puertos, únicamente Burdeos trata contenedores (51.200 TEUs) con un tráfico general cercano a los 9 millones de toneladas.

Baiona eta Pasaia portuek urteko trafikoa 3,5 eta 4,5 milioi tona artekoa dute, eta ez dute con/ro delako jarduerarik. Hala ere, Baionako portua Ro-Ro delakoaren linea batek izango lukeen bideragarritasuna aztertzen ari da (1999. urtean jada bazegoen), eta edukiontzitako trafikorako aurrez behar diren azpiegiturak sortu ditu.

Les ports de Bayonne et Pasajes, dont le trafic oscille entre 3,5 et 4,5 millions de tonnes par an, n'a pas d'activité con/ro. Cependant, le port de Bayonne a mis à l'étude la viabilité d'une ligne Ro-Ro qui fut en fonctionnement en 1999 et a créé les infrastructures nécessaires à la mise en place d'un trafic conteneurs.

Los puertos de Bayona y de Pasajes, con un tráfico que oscila entre 3,5 y 4,5 millones de toneladas por año, no tiene actividad con/ro. Sin embargo, el puerto de Bayona estudia la viabilidad de una línea Ro-Ro ya existente durante el año 1999 y ha creado las infraestructuras previas para un tráfico de contenedores.

- 5 Aireportu
- 5 Aéroports
- 5 Aeropuertos



Bost aireportu horien artean bik baino ez dute izan merkantzia-trafiko garrantzitsua:

Seuls deux de ces cinq aéroports ont eu un trafic marchandise significatif :

Sólo dos de entre estos cinco aeropuertos han tenido un tráfico de carga significativo:

- Forondako trafikoa nagusia produktu galkorrak eta paketeak dira (Afrikarekin, itsasoko produktuak batez ere).
- Bordele-Merignac aireportuak, aire bidezko pleitatzeez gain, errepide bidezko garraioari esker ere bolumen handiak mugitzen ditu Pariseko aireportura (Roissy).

- Foronda, dont le trafic principal sont les produits périssables et le transport de colis (fondamentalement les produits de la mer avec le continent africain).
- Bordeaux-Mérignac qui, outre le fret aérien, réalise un important trafic de fret par transport routier avec l'aéroport de Paris (Roissy).

- Foronda, cuyo el tráfico principal son los productos perecederos y transpaquetería (fundamentalmente productos del mar con el continente africano).
- Burdeos-Merignac que, además del flete aéreo, realiza un importante tráfico de flete mediante el transporte por carretera con el aeropuerto de París (Roissy).



**- Errepide bidezko garraioko 4 gune:**

- **ZAISA (Irun):** 20 ha, eta beste 20 hektarea handiago egiteko proiektua.
- **CTV (Vitoria-Gasteiz):** 33 ha-ko azalera, 50 ha arte handitzeko posibilitatea dago; 13.000 m<sup>2</sup> pabilioitarako.
- **APARKABISA (Bilbo):** 20 ha. Bilboko portua gertu badago ere, ez dira garraio mota biak konbinatzen.
- **Bordele-Fret:** 60 ha ditu; horietatik 12 errepide eta trenaren arteko aldaketak egiteko erabiltzen dira. Verdoneko portu-aldearekin loturik dago.

**- 4 centres de transport routier :**

- **ZAISA (Irún):** 20 Ha avec projet d'extension de 20 Ha de plus,
- **CTV (Vitoria-Gasteiz):** 33 Ha de surface, avec possibilité de porter la surface actuelle à 50 Ha; 13.000 m<sup>2</sup> de pavillons,
- **APARKABISA (Bilbao):** 20 Ha. malgré la proximité du port de Bilbao, ne pratique pas l'intermodalité du transport.
- **Bordeaux-Fret:** 60 Ha dont 12 sont dédiés au transbordement route/rail en relation avec la zone portuaire du Verdon.

**- 4 centros de transportes por carretera:**

- **ZAISA (Irún):** 20 Has con proyecto de ampliación de otras 20 Has,
- **CTV (Vitoria-Gasteiz):** 33 Has de superficie, con posibilidad de ampliación actual a 50 Has ; 13.000 m<sup>2</sup> de pabellones,
- **APARKABISA (Bilbao):** 20 Has. Pese a la cercanía del puerto de Bilbao, no practica la intermodalidad del transporte.
- **Burdeos-Fret:** 60 Has de las cuales 12 Has están dedicadas al transbordo carretera/FF.CC. en relación con la zona portuaria del Verdon.

Kontzeptuaren esanahi estuari jarraiki, ZAISA eta APARKABISA garraio guneak dira. Gasteizko Garraio Gunea (CTV) Jundizko plataforma intermodalean dago. Errepide bidezko garraio zatitua egiten duten enpresa askok bulegoak Jundizen dituzte.

Aintzat hartu beharko litzateke Galdakao eta "Araxo" guneak eraikitzeko aukeren inguruan egun egiten ari diren azterketen garapena.

ZAISA et APARKABISA sont des centres de transport au sens strict du terme. Le Centre de Transports de Vitoria (CTV) est situé au sein de la Plate-forme Intermodale de Jündiz, qui accueille de nombreuses entreprises de transport routier fractionné.

A prendre en compte, l'évolution possible des études en cours de réalisation, pour la construction des centres en projet de Galdakao et "Araxo"

ZAISA y APARKABISA son centros de transporte en el sentido estricto de la palabra. El Centro de Transportes de Vitoria (CTV) está ubicado en el seno de la Plataforma Intermodal de Jündiz, que acoge numerosas empresas de transporte fraccionado por carretera.

A tener en cuenta la posible evolución de los estudios en realización, para la construcción los posibles centros de Galdakao y "Araxo".



#### - Garraio anitzeko 4 geltoki:

Akitanian garraio anitzeko lurreko bi plataforma daude, Bordeleko eta Baionako inguruetan. Euskadin beste bat dago, Gasteizetik gertu eta bosgarren bat dago Euskadi eta Akitania artean. Bordele-Hourcadeko plataforma logistikoa, Bordeleko hegoaldean, proiektu interesgarria da, egingo den garraio konbinatuko plataformaren alboko lur-sailetan dago, eta Bordelek jarduerak metatzeko duen gaitasuna areagotuko du.

- **Irun-Hendaia trenbideko gunea:** 1998. urtean 2,6 milioi tona mugitu ziren. Frantziako eta penintsulako trenbideek zabalera ezberdinak dituztenez, merkantziak tren ez aldatu behar dira eta ardatzak aldatu behar dira; horretarako sortu zen gune hau. Nazioarteko garraioari begira dago, izan ere, hori da tren bidezko pasabide bakarra Penintsula Iberikoko mendebaldetik eta hegomendebaldetik, Pirinioetako iparraldera igarotzeko. Garraio anitzeko jarduerak Bidasoako ertz batean zein bestean egiten dira.
- **Bordele-Hourcade:** eginbidean da. Bordele-Bastida guneko gaitasuna handitzea eta lekuz aldatzea erabaki zenean sortu zen proiektu hau. Aipatu gune honetan 950.000 tona maneiatu ziren 1999. urtean.
- **Baiona-Mouguerreko CEF:** orain dela gutxi, Eskandinaviako operadore bat etorri zenean, hasi ziren garraio anitzeko plataforma hau egiten. 2001. urtean, NOVOTRANS iristen denean, jarriko da martxan. Aipatu enpresa horrek egun duen jarduna Hendaia era eramango du.
- **Júndiz:** Jundizeko plataforma intermodalaren proiektuak 50 hektarea erabiliko ditu garraiolarako. Egun dauden gunea (CTV) eta industria-idea garraio konbinatuko zentro batekin lotuko ditu, trenaren geltokitik gertu eta Forondako aireportuaren jarduerarekin harremanak mantenduz.
- Aztertze fasean dauden proiektuen bideragarritasunaren bilakaera, hau da, eraiki daitezkeen plataforma berrien **bideragarritasuna:** Euba (Bizkaia), Ezkio-Itxaso (Gipuzkoa) eta INMARLO-Bilboko portua.

#### - 4 gares intermodales:

En Aquitaine, il y a deux plates-formes intermodales terrestres situées dans les agglomérations de Bordeaux et de Bayonne; en Euskadi il y en a une, dans les environs de Vitoria-Gasteiz et une autre entre la Euskadi et l'Aquitaine. Un projet intéressant est la plate-forme logistique de Bordeaux-Hourcade, au sud de Bordeaux, dont le site est implanté sur les terrains limitrophes de la future plate-forme de transport combiné, qui ne manquera pas d'augmenter les capacités de l'agglomération de Bordeaux.

- **Complexe ferroviaire d'Irún-Hendaye:** 2,6 millions de tonnes réalisées en 1998. Sa création provient de la différence d'écartement entre les voies françaises et ibériques qui obligent aussi bien à un transbordement de marchandises qu'à un changement d'essieux. Ce complexe a une importante vocation internationale, compte tenu qu'il constitue le point de passage ferroviaire obligé entre l'ouest et le sud-ouest de la péninsule ibérique et le nord des Pyrénées. Les activités intermodales se répartissent entre un côté et l'autre de la Bidassoa.
- **Bordeaux-Hourcade:** en cours d'exécution, ce projet résulte du transfert et de l'augmentation des capacités de Bordeaux-Bastide où ont été traitées 950 000 tonnes en 1999.
- **CEF de Bayonne-Mouguerre:** la plate-forme intermodale fut initiée avec l'implantation récente d'un opérateur scandinave. Elle va monter en puissance dans le courant de l'année 2001 avec l'arrivée de NOVOTRANS qui va transférer son activité actuelle d'Hendaye.
- **Júndiz:** le projet de plate-forme intermodale de Júndiz sera associé, sur 50 hectares de transport (CTV) et la zone industrielle actuelle, à un centre de transport combiné autour de la gare ferroviaire en relation avec les activités aéroportuaires de Foronda.
- **Evolution** de la viabilité des projets en cours d'étude, des **possibles futures plates-formes** de Euba (Biscaye), Ezkio-Itxaso (Guipúzcoa) et INMARLO-Port de Bilbao.

#### - 4 estaciones intermodales:

En Aquitania, hay dos plataformas intermodales terrestres ubicadas en las aglomeraciones de Burdeos y de Bayona, y una en Euskadi, en las cercanías de Vitoria-Gasteiz y otra entre Euskadi y Aquitania. Un proyecto interesante es la plataforma logística de Bordeaux-Hourcade, al sur de Burdeos, que está ubicada en los terrenos colindantes de la futura plataforma de transporte combinado, que aumentará las capacidades de la aglomeración de Burdeos.

- **Complejo ferroviario de Irún-Hendaya:** 2,6 millones de toneladas realizadas en 1998. Su creación proviene de la diferencia de ancho entre las vías francesas e ibéricas que precisan, tanto de un transbordo de mercancías, como de un cambio de ejes. Tiene una vocación internacional importante dado que es el punto de paso ferroviario único entre el oeste y el sur-oeste de la península ibérica y el norte de los Pirineos. Las actividades intermodales se reparten entre una parte y otra del Bidassoa.
- **Burdeos-Hourcade:** en ejecución, este proyecto resulta del traslado y de la ampliación de las capacidades de Bordeaux-Bastide donde se han tratado 950 000 toneladas en 1999.
- **CEF de Bayona-Mouguerre:** la plataforma intermodal se inició con la llegada de un operador escandinavo hace poco. Va a levantar el vuelo en el transcurso del año 2001 con la llegada de NOVOTRANS quien transferirá su actividad actual de Hendaya.
- **Júndiz:** el proyecto de plataforma intermodal de Júndiz asociará, sobre 50 hectáreas destinadas a transporte (CTV), la zona industrial existente y un centro de transporte combinado alrededor de la estación ferroviaria relacionado con las actividades aeroportuarias de Foronda.
- **Evolucion** de la viabilidad de los proyectos en fase de estudio, de las **posibles futuras plataformas** de Euba (Bizkaia), Ezkio-Itxaso (Gipuzkoa) e INMARLO-Puerto de Bilbao.





Garraio anitzeko plataforma horiek garraio-azpiegituraren arloan behar dituzten eskakizunek ezaugarri jakin batzuk dituzte eta hainbat arazo sortarazten dute:

### ■ Trenbideari dagokionez:

- *Egitura tekniko dikotomikoa:*

Akitania eta Euskadi artean, dauden trenbideek zabalera ezberdina dutenez, hainbat zailtasun ageri dira. Irun-Hendaia trenbideko gunean, mugaz harantzago dagoen bideetako terminus bati esker, merkantziak trenez eta sare batetik bestera (mugako alde batetik bestera) alda daitezke, eta operazio teknikoak ere egin daitezke; horren ondorioz, zabalera ezberdinak izan arren, bagoiak trenbide batetik bestera pasa daitezke (zabaleraren arabera, ardatza edo ardatzak egokitzea).

- *Mendiek baldintzaturiko topografia:*

Hori da bereziki Euskadiren egoera, izan ere, Irun-Gasteiz eta Bilbo-Gasteiz ibilbideek trazaketa eta soslai desegokiak dituzte eta fluxuak masifikatu egin dira. Bilbo eta Donostia arteko trenbidea ez da nahikoa, trenbide metriko bat baino ez da-eta. Ibilbide hori EUSKOTRENen bidez sendotu da, baina batez ere bidaiarientzako garraioa da, merkantziekin hasi berri baita.

Topografia horren eraginez Hendaia-Irun nazioarteko gunea estuegi sartuta geratzen da edo, zehatzago esanda, ez du hedatzeko aukerarik.

Horrez gain, Pirinioetako mendilerroa ere hor dago, eta trenbidez hura zeharkatzeko pasabide berriak eraikitzea teknikoki oso zaila izateaz aparte, alde finantzarioari begiratu gero, izugarri garesti izango litzateke.

- *Instalazioak metaturik:*

Sarearen egitura dela kausa, edo seinaleztapen mota dela kausa, Frantziako trenbide sareak saturazio arazoak ditu egun, eta etorkizunean arazo gehiago ere izango du, hala nola Baiona eta Bordele arteko ibilbidean eta Baiona-Dax ibilbidean.

Les infrastructures de communication que requièrent ces plates-formes intermodales réunissent un certain nombre de caractéristiques qui posent certains problèmes:

### ■ Au plan ferroviaire:

- *une structure technique dichotomique:*

Entre Aquitaine et Euskadi, le réseau ferroviaire commun présente des difficultés, compte tenu de la différence d'écartement des voies existantes à ce jour. Le complexe ferroviaire Irún-Hendaye permet, grâce à un terminus de voies situé au-delà de la frontière, de transborder des marchandises entre les deux réseaux d'un côté à l'autre de la frontière ou de réaliser des opérations techniques permettant aux wagons de passer d'un écartement de voie à l'autre (changement de l'essieu ou des essieux à écartement de voie variable).

- *une topographie montagneuse:*

Tel est fondamentalement le cas d'Euskadi où les deux noeuds Irún-Vitoria et Bilbao-Vitoria se caractérisent par des tracés dont les profils sont peu propices à une massification des flux. La voie est déficiente entre Bilbao et Saint-Sébastien, puisqu'il s'agit d'une ligne unique à voie métrique. EUSKOTREN assure cette liaison en tant qu'opérateur unique en voyageurs et sous une forme balbutiante pour les marchandises.

Cette topographie provoque l'encaissement du site international d'Hendaye-Irún, ce qui ne manque pas d'entraîner des difficultés, ou plus exactement, des impossibilités d'extension.

La présence de la chaîne pyrénéenne rend difficile au plan technique, et onéreux, au plan financier, tout projet tendant à créer de nouvelles traversées ferroviaires.

- *une gestion des installations:*

Pour des raisons tenant à la structure du réseau ou au type de signalisation, le réseau ferroviaire français connaît à l'heure actuelle, et connaîtra plus encore à l'avenir, des problèmes de saturation : traversées de Bayonne et Bordeaux, tronçon Bayonne-Dax.

Las infraestructuras de comunicación que requieren estas plataformas intermodales reúnen un cierto número de características que plantean determinados problemas:

### ■ En el plano ferroviario:

- *una estructura técnica dicotómica:*

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

- *una topografía de montaña:*

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

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

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

- *una gestión de las instalaciones:*

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

### ■ Errepideei dagokienez:

Merkantzia-garraioaren garapena eta, batez ere, garraio aniztasunaren garapena, garraio anitzeko muturretako guneak lotzen dituen eta elikatzen dituen errepide eta autopista sarearen kalitatearen menpean daude.

Autopista sarearen egitura, oro har, ontzat eman badaiteke ere (hobe izango da Gasteiz eta Donostia arteko N1 errepideko lanak amaitu ondoren eta Durango-Beasain, zeharkako ardatza, ibilbidean A1 errepideko lanak amaituta), adierazi behar da egun hainbat ardatz saturaturik daudela (N1: Donostiarako sarbidea, A68: Bilborako sarbidea, A8-A63: Donostia eta Mirritzte arteko ibilbidea, RN-10 Baiona eta Mourson arteko zatia, eta A63, Bordeleko zeharbidea). Hori, etorkizunari begira, arazo erreala da, izan ere, aintzat hartu behar da aurreikuspenen arabera zirkulazioa, orokorrean, eta bereziki kamioien zirkulazioa hasi egingo dela.

### ■ Itsasoari dagokionez:

Lau portuetako hirutan, euren ezaugarriek zaildu egiten dute itsasotik iristea: bi portu estuariokoak dira (Bordelekoa eta Baionakoa) eta Pasaiaiko portuko geografia berezia da oso; hori dela-eta, eta ontziak porturatzea zaila izaten da (mareak direla-eta) eta azpiegituratan eta mantentze-lanetan gastu handiak izaten ditu (dragatzea). Pentsa daiteke Bilboko portuak dituen ezaugarriak sustatu daitezkeela, handitu daitekeela eta ozeanoa zeharkatzen duten ibilbideek duten premien arabera egokitu daitezkeela. Handitze horrek lurreko azpiegiturak hobetzea eskatzen du.

### ■ Aireari dagokionez:

Bordele-Mérignac eta Forondako aireportuak merkantzia-garraioan garrantzi handikoak direla esan daiteke. Forondako aireportuak arrisku bat dauka, izan ere, mugimendurik gehiena merkantzia-operadore bakar baten menpe dago eta horren jardunaren funtsa, portzentaje handi batean, produktu galkorren garraioan datza (neurri handi batean Hego Afrikatik datorren arraina). Hori dela-eta, pentsatu behar dugu beharrezkoa dela merkantzi, jatorri eta operadoreetan aniztasuna bilatzea, bai eta jatorria bertan izango duten eta hainbat tokitara joango diren merkantziak bilatzea ere.

### ■ Au plan du réseau routier:

Le développement des transports marchandises et, surtout, de l'intermodalité, dépend en particulier, de la qualité du réseau routier et des autoroutes qui relie et alimente les différents pôles intermodaux.

Si l'on peut considérer que la structure globale du réseau d'autoroutes est satisfaisante (elle le sera plus une fois finalisés les travaux de la N 1 entre Vitoria et Saint-Sébastien, la A 1 et l'axe transversal Durango-Beasain), il faut bien constater que la saturation actuelle de certains axes (N1: accès à Saint-Sébastien, A68: accès à Bilbao, A8-A63 entre Saint-Sébastien et Biarritz, RN-10 entre Bayonne et Mourson et la A63: traversée de Bordeaux) suppose un réel problème pour l'avenir compte tenu des prévisions de croissance du trafic en général et des camions en particulier.

### ■ Au plan maritime:

Sur les quatre ports en question, trois possèdent des caractéristiques problématiques du fait de leur accès nautique : deux sont des ports d'estuaire (Bordeaux et Bayonne), alors que Pasajes doit compter avec une géographie singulière, des circonstances qui impliquent des conditions d'accès difficiles (marées) pour les navires et des dépenses élevées d'infrastructures et d'entretien (dragage). On peut considérer que Bilbao jouit de conditions dont on pourrait tirer parti pour réaliser des agrandissements afin de l'adapter aux lignes transocéaniques. Ces extensions se traduiraient par un gain au niveau des infrastructures à terre.

### ■ Au plan aérien:

On peut considérer que les aéroports de Bordeaux-Mérignac et Vitoria-Foronda ont une importance incidence sur le transport marchandises. Ce dernier présente le danger de dépendre pratiquement d'un seul et unique opérateur de marchandises, ainsi que de se dédier pour une forte part à certains produits périssables, en grande partie au poisson d'origine sud-africaine. Cette circonstance fait penser à la nécessité de rechercher la diversification de marchandises, des points de départ et des opérateurs, ainsi qu'à la captation de chargements à leur origine vers des destinations diversifiées.

### ■ En el plano de las carreteras:

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

Si bien se puede considerar que la estructura global de la red de autopistas es satisfactoria (lo será más una vez finalizados los trabajos de la N 1 entre Vitoria y San Sebastián, la A 1 y el eje transversal Durango-Beasain), se debe constatar que la saturación actual de determinados ejes (N1: acceso a San Sebastián, A68: acceso a Bilbao, A8-A63 entre San Sebastián y Biarritz, RN-10 entre Bayona y Mourson y A63: travesía de Burdeos) supone un problema real para el futuro teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento del tráfico en general y de los camiones en particular.

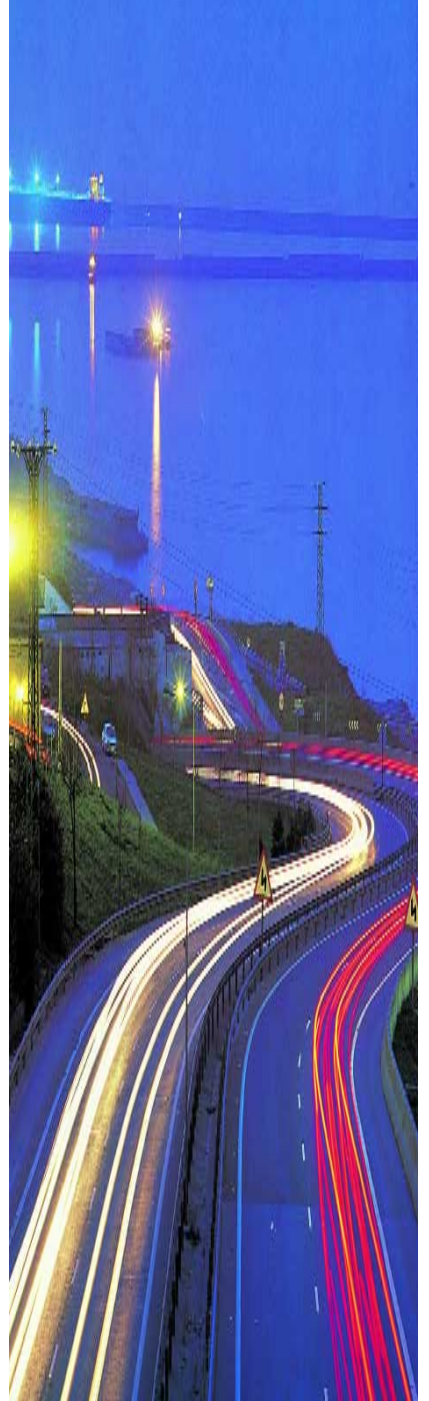
### ■ En el plano marítimo:

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

### ■ En el plano aéreo:

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





# Proposamenak

# Propositions

# Propuestas

## 3.1 DAUDEN PLATAFORMAK OPTIMIZATZEA

Eskualdeetako zenbait erreserba eta egun diharduten edo proiektuetan dauden garraio anitzeko plataformek merkantziak maneiatzeko dituzten gaitasunak ahaztu gabe, Akitania-Euskadi plataforma logistikorearen zuzendaritzako eskemaren xedea, egun dauden egiturak optimizatzea eta egokitzea da, garraio anitzeko gune berriak eraikitzeko aukera baztertu gabe.

Horrez gain, trenbideen zabaleraz ezberdinekin dakarten arazoa konpontzeko, hobekuntza teknikoetan eta muga zeharkatzeko sistema ezberdinetan arreta berezia jarri beharko da (trenbidearen zabaleraren araberako ardatz aldagarriak, ardatzak aldatzea).

Iberiar Penintsula eta Europako erdigunearen arteko merkantzia fluxua areagotuko dela igar daiteke; horri ekiteko, Europako Batasunak, Frantzia eta Espainiako Estatuetakoko gobernuak eta Euskadi eta Akitaniako gobernu eta erakundeek emandako irizpide estrategikoak aintzat harturik, egungo sistemaren garapen nabarmenak sartuko dira:

- Bordeleko kokagunea aldatzea eta horren gaitasuna handitzea (Hourcadeko plataforma martxan jartzea).
- Baiona-Mouguerreko CEF delakora operadore berriak iritsiko da.
- Irún-Hendaia gunea berririo antolatzea eta Playa Aundiko mendebaldera zabaltzeko aukera.
- Jundizko proiektua, CTV eta trenbideko terminala hor izango direlarik eta Forondako aireportua gertu izanik.
- INMARLO proiektua, Bilbo metropolitarrak-Portua gunean.

Portuei dagokienez, Pasaiaiko portua alde batera utzita (horrek ez baitu lurraldeko erreserbarik), gure zonako portuek merkantzia orokorretako trafikoa berriak garatzeko potentziala du, batez ere edukiontzien trafikorako. Horrekin batera, industri produktua eta ontziratutako produktua, likidoak zein solidoak, ere maneia daitezke.

## 3.1 OPTIMISATION DES PLATES-FORMES EXISTANTES

Loin d'oublier certaines réserves territoriales et capacités de traitement des marchandises existantes au niveau des différentes plates-formes intermodales actuelles ou en projet, l'objectif du schéma directeur de la plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi est d'optimiser et d'adapter les structures en place sans oublier la création de nouvelles zones de transport intermodal.

De même, pour pallier le problème du double écartement de voie, il conviendra de prêter une plus grande attention aux améliorations techniques à apporter aux différents systèmes de franchissement de la frontière (essieux à écartement de voie variable, changement d'essieux).

Afin de faire face au prévisible développement des flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le Centre de l'Europe, et prenant en compte les orientations stratégiques de l'Union Européenne, des gouvernements français et espagnol et des autorités régionales d'Aquitaine et d'Euskadi, le système actuel connaît d'importantes évolutions:

- Déménagement du site de Bordeaux doublé d'une augmentation de capacité (mise en marche de la plate-forme d'Hourcade),
- arrivée de NOVATRANS sur le CEF de Bayonne-Mouguerre,
- réorganisation du complexe d'Irún-Hendaye et possibilités d'expansion à l'ouest de Playa-Aundi,
- projet de Jundiz avec le CTV, le terminal ferroviaire et la proximité de l'aéroport de Foronda.
- Projet de INMARLO dans l'aire métropolitaine Bilbao-Port.

En matière portuaire, hormis le port de Pasajes qui souffre d'un manque de réserves territoriales, les ports de la zone possèdent des potentialités pour le développement de nouveaux trafics de marchandises générales, principalement de conteneurs, outre le trafic de produits emballés liquides et solides et de produits industriels.

## 3.1 OPTIMIZACIÓN DE LAS PLATAFORMAS EXISTENTES

Sin olvidar determinadas reservas territoriales y capacidades de tratamiento de las mercancías existentes en las diferentes plataformas intermodales actuales o en proyecto, el objetivo del Plan Estratégico de la plataforma logística Aquitania-Euskadi es optimizar y acomodar las estructuras existentes sin olvidar la creación de nuevas zonas de transporte intermodal.

Asimismo, para paliar el problema del doble ancho de vía, se deberá poner una mayor atención a las mejoras técnicas a aportar a los diferentes sistemas de franqueo de la frontera (ejes de ancho de vía variable, cambio de ejes).

Para hacer frente al previsible desarrollo de flujos de mercancías entre la península ibérica y el centro de Europa, y teniendo en cuenta las orientaciones estratégicas de la Unión Europea, los gobiernos francés y español y los de las Regiones de Aquitania y Euskadi, el sistema actual conocerá importantes evoluciones:

- Relocalización del emplazamiento de Burdeos con aumento de capacidad (puesta en marcha de la plataforma de Hourcade).
- Llegada de nuevos operadores al CEF de Bayona-Mouguerre.
- Reorganización del complejo de Irún-Hendaya y posibilidades de expansión al oeste de Playa-Aundi.
- proyecto de Jundiz con el CTV, la terminal ferroviaria y la proximidad del aeropuerto de Foronda.
- Proyecto de INMARLO en el Area Metropolitana Bilbao-Puerto.

En materia portuaria, excepto el puerto de Pasajes que carece de reservas territoriales, los puertos de la zona poseen potenciales para el desarrollo de nuevos tráfic de mercancías generales, principalmente de contenedores, además del tráfico de los productos envasados líquidos y sólidos y de productos industriales.



## 3.2 PORTUEN ARTEKO LANKIDETZA

Eskualdeetako portuen artean egun ez dago lankidetzarik: nor bere hinterlandeko baliabideak ustiatzen ditu eta ezin daiteke esan portuen arteko lehia dagoenik, izan ere, hinterland horiek bata bestearen jarraian doaz eta ez bata bestearen gainean. Horregatik, portuak elkarren osagarri izateko eta kanporako trafikoei begira lankidetzaz sortzeko aukera gutxi dago. Hala ere, barruko trafikoei begira osa daitezke, short sea shipping, kabotaje eta feeder delakoen bidez.

Dena dela, eskema honek hiru mailatako lankidetzaz egiteko aukera aztertzen du:

### 3.2.1 Kabotajea garatzea

Kabotajea, dudarik gabe, alternatiba bat da lur bidezko (errepide zein trenbidez) garraioen aurrean. Kabotajeak ez du pairatzen komunikazio-ardatzetako saturaziorik, portuetako errepide eta tren geltokietarako sarbideetan ez bada.

Ibilbidea egin aurreko eta egin osteko kostuak aintzat harturik, eta ontziz aldatzeko kostuak aintzat harturik, oro har, esan daiteke itsas garraioari esker egindako ekonomia bakar-bakarrik justifikatu daitekeela zenbait kilometro gehiagoko ibilbideetan.

Horregatik, kasu zehatz batzuetan ez bada, oso aukera txikiak daude lau portuen arteko kabotaje zuzena egiteko, ez eta elkarrengandik urrunen dauden portuen artean ere (Bilboko eta Bordelekoa), izan ere, errepidea erabiliz gero, haien arteko distantzia 400 kilometro baino txikiagoa da.

Horren ezean, kabotajea inguru handiago batean planteatu behar da, Atlantikoko Arkuaren inguruan hain zuzen, edo, bederen, Arkuo hegoaldean (Bretainia eta Andaluzia bitartean). Lau portuek, edo horietako baten batzuek, ahaleginak bil ditzakete eta onura atera diezaiokete Atlantikoko Arkuaren erdigunean duten kokapenari, Arkuo hegoaldean iparralderaino kabotajeako lineak ezartzea sustatuz, eta gure portuetan eskalak egingo direla bermatuz, dela portuen arteko garraio zuzenetan, dela beste helmuga batzuk dituzten garraioetan ontzi-aldaketak egiteko (batez ere Bilbon eta Bordelen).

## 3.2 COOPÉRATION INTERPORTUAIRE

Il n'y a pas à l'heure actuelle de coopération entre les ports régionaux : chacun exploite les ressources de son hinterland et il n'y a pas à proprement parler de concurrence entre eux dans la mesure où ces hinterlands se juxtaposent sans se superposer. D'où les faibles possibilités de complémentarité, de source de coopération en matière de trafics externes. En revanche, ils peuvent être complémentaires quant aux trafics intérieurs en short sea shipping, cabotage et feeder.

Cependant, le présent schéma directeur envisage des possibilités de coopération à trois niveaux:

### 3.2.1 Le développement du cabotage

Le cabotage est, à l'évidence, une solution alternative au transport terrestre, ferroviaire ou routier, qui ne souffre pas de la saturation des axes de communication, sauf en ce qui concerne les accès aux routes et centres ferroviaires sur les sites portuaires.

Compte tenu des dépenses antérieures et postérieures afférentes au réseau routier et des coûts de transbordement, on peut globalement dire que l'économie réalisée grâce au transport maritime ne trouve sa justification que par quelques kilomètres de plus.

C'est pourquoi il est très peu probable, hors cas particuliers, que l'on puisse envisager le cabotage direct entre les quatre ports de la zone, y compris entre les deux les plus éloignés, Bilbao et Bordeaux, qui sont distants de moins de 400 Km. par la route.

Pour sa part, le cabotage doit être envisagé dans un cadre plus large qui sera celui de l'Arc atlantique, au moins dans sa partie sud, entre la Bretagne et l'Andalousie. Les quatre ports en question, ou tel ou tel d'entre eux, peuvent unir leurs efforts en tirant parti de leur situation géographique centrale sur cet arc atlantique, pour promouvoir l'implantation des lignes de cabotage entre le sud et le nord de l'arc atlantique et assurer des escales, soit pour des transports directs entre les ports, soit pour permettre le transbordement vers d'autres destinations (fondamentalement à Bilbao et Bordeaux).

## 3.2 COOPERACIÓN INTERPORTUARIA

Actualmente no existe cooperación entre los puertos regionales: cada uno explota los recursos de su hinterland y no se puede hablar de competencia entre ellos ya que estos hinterlands se yuxtaponen y no se superponen, por lo que existen pocas posibilidades de complementariedad, de fuente de cooperación en los tráficos externos. Sin embargo sí pueden ser complementarios en cuanto a los tráficos interiores en short sea shipping, cabotaje y feeder.

Sin embargo, el presente esquema director contempla posibilidades de cooperación a tres niveles:

### 3.2.1 El desarrollo del cabotaje

El cabotaje es, evidentemente, una alternativa al transporte terrestre, ferroviario o por carretera, que no sufre la saturación de los ejes de comunicación salvo en lo que se refiere a los accesos a las carreteras y centros ferroviarios en los lugares portuarios.

Teniendo en cuenta los gastos de pre y pos de los caminos y los costes de transbordo, se puede decir globalmente que la economía realizada gracias al transporte marítimo sólo encuentra su justificación por unos pocos kilómetros más.

Por ello es muy poco probable, salvo en casos particulares, que se pueda contemplar el cabotaje directo entre los cuatro puertos de la zona, incluso entre los dos más alejados, Bilbao y Burdeos, que están distantes menos de 400 Km. por carretera.

Por el contrario, el cabotaje debe contemplarse en un marco más amplio que será el del Arco Atlántico, al menos en su parte sur, entre Bretaña y Andalucía. Los cuatro puertos en cuestión, o alguno de ellos, pueden unir sus esfuerzos beneficiándose de su situación geográfica central sobre este Arco Atlántico, para promover la implantación de las líneas de cabotaje entre el sur y el norte del Arco Atlántico y asegurar escalas, sea para transportes directos entre los puertos sea para permitir el transbordo hacia otros destinos (fundamentalmente en Bilbao y Burdeos).





### 3.2.2 Bilbo eta Baiona artean edukiontzia itsaso bidez garraiatzeko linea erregular bat

Espainiako ipar-mendebaldeak Europako erdigunera hainbat edukiontzi bidaltzen du (Alemaniako hegoaldera, Austriara, Suitzara, Italiako iparraldera...). Trafiko mota hori hemen gauza liteke.

Bidalketa horietarako, printzipioz interesgarri den irtenbidea honakoa da:

- Bilbon edukiontzia metatzea, Bilbok badu-eta horretarako azpiegiturarik.
- Edukiontzia ontzi bidez Baionara bidaltzea.
- Baionan edukiontzia trenetan sartu eta helmugaraino eramatea.

Oraindik ere hipotesi horien xehetasunak aztertu behar dira alde komertzialetik (zein da merkatua?) eta alde ekonomikotik (epeak eta kostuak lehiakorak izango al dira?). Hala ere, prozesu horien eraginez Bilbo eta Frantzia arteko errepidea arintzea posible izango litzateke, eta Frantzia eta Espainiako trenbideek zabalera ezberdinak izateak dakarren arazoa saihestuko litzateke.

### 3.2.2 Une ligne régulière de transport maritime de conteneurs entre Bilbao et Bayonne

Le nord-ouest de l'Espagne envoie un nombre déterminé de conteneurs vers le centre de l'Europe (sud de l'Allemagne, Autriche, Suisse, nord de l'Italie, ...) et ce type de trafic pourrait se développer ici.

Une solution intéressante, a priori, pour ce genre d'expéditions consisterait:

- A concentrer les conteneurs à Bilbao, qui dispose d'infrastructures adaptées.
- A transférer ces conteneurs par bateau vers Bayonne,
- A les charger à Bayonne sur des trains vers leurs destinations finales.

Cette hypothèse, qui reste à étudier en détail y compris dans ses aspects commerciaux (quel est le marché ?) et économiques (coûts et délais seront-ils compétitifs ?), aurait le mérite de permettre une décongestion de la route entre Bilbao et la France et d'apporter une solution au problème du double écartement ferroviaire entre la France et l'Espagne.

### 3.2.2 Una línea regular de transporte marítimo de contenedores entre Bilbao y Bayona

El noroeste de España envía un determinado número de contenedores hacia el centro de Europa (sur de Alemania, Austria, Suiza, norte de Italia, ...) y este tipo de tráfico podría desarrollarse aquí.

Una solución interesante, a priori, para estos envíos consistiría:

- En concentrar a los contenedores en Bilbao, que dispone de infraestructuras adaptadas.
- En transferir por barco estos contenedores hacia Bayona,
- En cargarlos en Bayona en trenes hacia los destinos finales.

Dicha hipótesis, que aún hay que estudiar en detalle incluso en sus aspectos comerciales (¿cuál es el mercado?) y económicos (¿serán competitivos los costes y plazos?), permitiría una descongestión de la carretera entre Bilbao y Francia y solucionar el problema del doble ancho de vía ferroviaria entre Francia y España.



### 3.2.3 Feeder lineak areagotzea

Mantxako Kanaleko eta Iparreko Itsasoko portu handiek ozeanoetan zehar edukiontzia garraiatzeko kapazitate handia duten ontziak (6.000, 8.000 eta 10.000 edukiontzi garraiatzeko gauza diren ontziak) bidali eta hartzen dituzte. Ontzi horiek Asia eta Amerikara joaten dira.

Eskualdeko merkatuak ezin du justifikatu edukiontzietarako aipatu ontzi horietarako linea erregularrak jartzea; horrez gain, ontzi horiek ezin dira Akitania eta Euskadiko portuetara sartu, Bilboko portua salbuespen bakarra izanik. Horregatik, masifikazio horrek dakarren kostuen murriztapenetik onura atera ahal izateko, kontzentrazio handiko portuetara “zabal” daitezkeen loturak bermatu behar dira. Portu horiek ez dira ugari Europan: Le Havre, Rotterdam, Felixstowe eta, neurri batean, Algeciras. Hori guztia Bilboko portua linea handietako portuen artean sartu eta sustatzeko estrategiaren kaltetan gabe.

Portu horietako bakoitza, nor bere aldetik, lotura horiek garatzen saia daiteke, baina saiakera horien mugak begi bistan daude egungo bolumenei begiratzen badiegu. Horrez gain, harreman urriek ez dute trafikoa areagotzen...

Akitania eta Euskadiko portuen merkataritza alorreko gaitasun eta gaitasun teknikoak batu beharko lirateke feeder lineak jartzeko aukera aztertzerakoan, portu handiak lotu beharko lirateke, eskualdeko hainbat portutan eskalak jarri beharko lirateke eta frekuentzia eta ontziak egokitu beharko lirateke eskualdeko merkatuak dituen beharrak ase ahal izateko.

### 3.2.3 Une intensification des lignes feeder

Les grands ports de la Manche et de la Mer du Nord reçoivent et envoient des navires porte-conteneurs de grande capacité (de 6.000 à 8.000 conteneurs, jusqu'à 10.000) à travers les mers, vers l'Asie et le continent américain.

Le marché régional ne peut légitimer des lignes régulières de conteneurs avec ces navires qui, de surcroît, ne peuvent pénétrer dans les ports d'Aquitaine et d'Euskadi, sauf dans le cas de Bilbao. Pour cette même raison, afin de tirer parti de la baisse des coûts générés par cette massification, on doit assurer les liaisons de “projection” vers ces grands ports de concentration, peu nombreux en Europe que sont Le Havre, Rotterdam, Felixstowe et, dans une moindre mesure, Algeciras, sans préjudice de la mise aux normes et la montée en puissance du port de Bilbao qui serait alors un parmi d'autres pour les grandes lignes.

Chaque port, pris de manière individuelle, peut tenter de développer ces liaisons. Mais les volumes actuels montrent les limites de telles tentatives. Et les rares relations qui existent ne provoquent pas la hausse du trafic....

Il faudrait unifier les capacités commerciales et techniques des ports d'Aquitaine et d'Euskadi pour étudier l'installation de lignes feeder, en mettant en communication les grands ports et en faisant escale dans plusieurs ports régionaux, avec des navires et des fréquences adaptées, et qui répondraient aux besoins du marché régional.

### 3.2.3 Una intensificación de las líneas feeder

Los grandes puertos de la Mancha y del Mar del Norte reciben y envían barcos de contenedores de gran capacidad (desde 6.000 a 8.000 contenedores, hasta 10.000) a través de los océanos, hacia Asia y el continente americano.

El mercado regional no puede legitimar líneas regulares de contenedores con dichos barcos que, por añadidura, son incapaces de penetrar en los puertos de Aquitania y de Euskadi, salvo en el caso de Bilbao. Por ello, para beneficiarse de la baja de los costes generados por esta masificación, se deben asegurar las uniones de “proyección” hacia estos grandes puertos de concentración, poco numerosos en Europa: Le Havre, Rotterdam, Felixstowe y en una medida media, Algeciras, sin perjuicio de la adecuación y potenciación del puerto de Bilbao como uno más de las grandes líneas .

Cada puerto puede, de manera individual, intentar desarrollar dichas uniones. Pero los volúmenes actuales muestran los límites de dichos intentos. Y las pocas relaciones no provocan el alza del tráfico....

Habría que unificar las capacidades comerciales y técnicas de los puertos de Aquitania y de Euskadi para estudiar la instalación de líneas feeder, poniendo en comunicación a los grandes puertos y haciendo escala en varios puertos regionales, con buques y frecuencias adaptadas, y que respondieran a las necesidades del mercado regional.

### 3.3 LURREKO PLATAFORMEN ARTEKO LANKIDETZA

Merkataritza arloan plataforma bakoitzak bere logika propioa duenez, beharrezkoa da zonako guneen arteko lankidetzan koherentzia izatea, hau da, eman nahi diren zerbitzuetan bat etortzea.

Lankidetzan mota hori honakoetan ikus daiteke:

(1) **Zama (pleitatzeko poltsa)** Euskadi edo Akitaniako plataforma logistikokoetako batean zama uztera datozen kamioientzako informazio zerbitzu bat jarriko litzateke; horren bidez, zona horretan dauden zama potentzialen berri emango litzateke eta kamioien joan-etorriei ahalik eta etekin handiena aterako litzateke.

(2) **Plataforma guztietan zerbitzu berdinak ematea:**

- Pertsonentzako zerbitzuak: zerbitzu horien bidez, plataformaren erabiltzaileei konfort neurri bat eman ahal izango zitzaizkien. Administrazio laguntza emateko zerbitzua (faxa, internet...) jarriko litzateke plataformako gidari eta erabiltzaileen esku, jabetxeak, bestelako laguntza motak...
- Ibilgailu astunentzako zerbitzuak: plataforma bakoitzean gutxienez honako zerbitzuak eskaini beharko lirateke: kamioientzako konponketa-tailerra eta mantenu-lanetarako tailerra, arriskua duten zamen segurtasunerako zainpeko aparkalekuak...
- Enpresetarako zerbitzuak: plataformek arazo fiskalak eta mugari dagozkion arazoak saihesteko zerbitzuak enpresen esku jarri ahal izango litzateke eta, bide batez, zamaketari eta gidarien arteko harremanak erraztuko lirateke.

(3) **Kalitateko bermea:** zerbitzu horiek jartzearekin batera, Euskadi eta Akitaniako plataformetan kalitateko bermea jarriko litzateke indarrean. Berme hori indarrean jartzea, erabiltzaileekiko hainbat konpromiso hartzea ekarriko luke eta, horren ondorioz, zerbitzuen kalitatea eta prestazioak baloratuko lirateke.



### 3.3 COOPÉRATION ENTRE LES PLATES-FORMES TERRESTRES

Sachant que chaque plate-forme a sa propre logique commerciale, il faut que la coopération entre les différents sites de la zone se traduise par une cohérence, c'est-à-dire une unité du point de vue des services proposés.

Cette coopération est envisagée en matière de:

(1) **Chargement (bourse de fret):** il s'agirait de mettre à disposition des camions en déchargement sur l'une des plate-formes logistiques d'Euskadi ou d'Aquitaine un service d'information sur les chargements potentiels qui existent dans l'ensemble de la zone afin d'optimiser dans la mesure du possible les navettes des camions.

(2) **Services identiques sur toutes les plates-formes:**

- services aux personnes : ces services permettraient d'apporter un confort aux usagers des plates-formes. Il s'agirait de mettre à la disposition des chauffeurs et des usagers de la plate-forme un service d'assistance administrative (fax, internet, ...) une restauration commune, des services d'assistance, ...
- services aux poids-lourds : chaque plate-forme devrait disposer d'un minimum de services : ateliers de réparation et d'entretien des camions, parkings surveillés pour garantir les chargements à risque, ...
- services aux entreprises : les plates-formes pourraient mettre à leur disposition des services tendant à résoudre les problèmes fiscaux et douaniers et à faciliter les relations entre les chargeurs et les chauffeurs.

(3) **Charte de qualité:** l'implantation de ces services prend en compte la mise en pratique d'une charte de qualité qui s'appliquerait à toutes les plates-formes d'Euskadi et d'Aquitaine. L'application de cette charte, qui comporterait un certain nombre d'engagements vis-à-vis des usagers, permettrait de valoriser la qualité des services et des prestations fournies.

### 3.3 COOPERACIÓN ENTRE LAS PLATAFORMAS TERRESTRES

Dado que cada plataforma tiene su propia lógica comercial, es preciso que la cooperación entre los diferentes emplazamientos de la zona se traduzca por una coherencia, es decir, una unidad en los servicios propuestos.

Esta cooperación está contemplada en:

(1) **Carga (bolsa de flete):** se trataría de poner a disposición de los camiones de descarga en una de las plataformas logísticas de Euskadi o de Aquitania un servicio de informaciones sobre los cargamentos potenciales existentes en el conjunto de la zona con el fin de optimizar lo más posible los viajes de los camiones.

(2) **Servicios idénticos en todas las plataformas:**

- servicios a las personas: estos servicios permitirían aportar un confort a los usuarios de las plataformas. Se trataría de poner a disposición de los conductores y usuarios de la plataforma un servicio de asistencia administrativa (fax, internet, ...) una restauración común, servicios de asistencia, ...
- servicios a los vehículos pesados: cada plataforma debería disponer de un mínimo de servicios: talleres de reparación y de mantenimiento de los camiones, aparcamientos vigilados para asegurar las cargas de riesgo, ...
- servicios a las empresas: las plataformas podrían poner a su disposición servicios tendentes a resolver los problemas fiscales y aduaneros y facilitar las relaciones entre los cargadores y los conductores.

(3) **Carta de calidad:** la implantación de estos servicios contempla la puesta en práctica de una carta de calidad que se aplicaría a todas las plataformas de Euskadi y de Aquitania. La aplicación de esta carta, que comportaría un determinado número de compromisos frente a los usuarios, permitiría valorizar la calidad de los servicios y de las prestaciones suministradas.



## 3.4 PLATAFORMEN BERARIAZKO EZAUGARRIAK

Garraio anitzeko azpiegituren arloan egun dugun egoera ikusita, garraio anitzeko plataforma nagusien antolamendu eskema bat egin behar da, eta horiek lehentasunez sustatu beharreko plataformatzat hartuko lirateke:

### 3.4.1 Jundizko garraio anitzeko plataforma

Forondako aireko azpiegituretatik gertu dago, errepide bidezko garraioa CTVatik, merkantziatarako trenbideko terminaletik eta Bilboko zein Pasaiaiko portuetatik hurbil dago (horiek tren bidez dituzten loturak eta guzti).

Azalera handia bereganatzeko ahalmena du, Penintsulako iparreko zona handi batentzat polo erakargarri izateko kokapen estrategikoa du eta errepide bidez oso komunikazio onak ditu. Horregatik guztiarengatik, garapen logistikorako eta garraio anitzeko plataforma gisa garatzeko, Jundizek potentzial handia eskaintzen du.

Bilboko portuarekin tren bidez egun duen lotura kaxkarra hobetuz gero, portua logistikaren arabera arintzeko aukera eskainiko luke eta itsaso bidez mugitzen diren merkantziak bereganatzeko eta banatzeko gune garrantzitsua izan liteke.

### 3.4.2 Irun-Hendaia plataforma

Euskaditik Akitaniara tren pasatzean, zabalera ezberdinak direla medio egun sortzen diren arazo larriak direla-eta, trenen zirkulazioa izugarri astuna egiten da.

Espazio fisiko askorik ez izateak arazoak larriagotzen ditu. Errepide bidezko garraiorako ZAISA gunea gertu dagoenez eta garraioaren zeregina guztiz erroturik dagoenez, Gasteiz, Bilbo eta Hendaia lotuko dituen abiadura handiko tren jartzean, trenbidea eta errepidea lotzen dituen garraio aniztasunaren jardunak etorkizun oparoa izan dezake.



## 3.4 CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES DES PLATES-FORMES

La situation qui existe quant à infrastructures modales offre un schéma d'organisation en ce qui concerne les principales plates-formes intermodales, qui pourraient être dénommées comme de renforcement prioritaire:

### 3.4.1 Plate-forme multimodale de Jundiz

Accueillant dans un court rayon les infrastructures aériennes de Foronda, le CTV de transport par la route, le terminal ferroviaire de marchandises et la proximité du port de Bilbao et de Pasajes avec la connexion ferroviaire utilisée.

Sa vaste disponibilité de surface, l'emplacement stratégique au plan géographique comme pôle d'attraction dans une large frange du nord de la péninsule et ses excellentes communications par la route, offrent un important potentiel de développement logistique et intermodal.

Une amélioration dans les actuelles communications déficitaires par le rail avec le port de Bilbao, offrirait un important facteur de décongestion logistique portuaire et un centre de drainage et de distribution des marchandises maritimes.

### 3.4.2 Plate-forme Irún-Hendaye

A l'heure actuelle passage ferroviaire obligé entre Euskadi et Aquitaine avec un gros problème de changement d'écartement de voie qui provoque d'importantes congestions du trafic ferroviaire, joint à une carence d'espace physique.

La proximité du centre de transports par la route ZAISA et la forte implantation traditionnelle du transport offrent de bonnes perspectives d'avenir pour les pratiques d'intermodalité route/rail, avec la mise en fonctionnement du tracé à grande vitesse entre Vitoria-Gasteiz, Bilbao et Hendaye.

## 3.4 CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LAS PLATAFORMAS

La situación existente en cuanto a infraestructuras modales, depara un esquema de organización con las principales plataformas intermodales, que podrían denominarse como de potenciación prioritaria:

### 3.4.1 Plataforma multimodal de Jundiz

Acogiendo en un corto radio las infraestructuras aéreas de Foronda, el CTV de transporte por carretera, la terminal de ferroviaria de mercancías y la cercanía del puerto de Bilbao y Pasajes con conexión ferroviaria utilizada.

Su amplia disponibilidad de superficie, la estratégica ubicación geográfica como polo de atracción en una amplia área del norte peninsular y sus excelentes comunicaciones por carretera, ofrecen un importante potencial de desarrollo logístico e intermodal.

Una mejora en las deficitarias comunicaciones actuales por ferrocarril con el puerto de Bilbao, ofrecería un importante factor de descongestión logística portuaria y un centro de captación y distribución de mercancías marítimas.

### 3.4.2 Plataforma Irún-Hendaya

En la actualidad paso obligado por ferrocarril entre Euskadi y Aquitania con un gran problema de cambio de ancho de vía que provoca importantes congestiones del tráfico ferroviario, unido a la falta de espacio físico.

La proximidad del centro de transportes por carretera ZAISA y la fuerte implantación de tradición del transporte ofrecen buenas perspectivas de futuro para la prácticas de intermodalidad carretera/ferrocarril, con la puesta en funcionamiento del trazado de Velocidad Alta entre Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Hendaya.

### 3.4.3 Baiona–Mouguerre plataforma

Baionatik eta bertako portutik gertu dagoen garraio anitzeko plataforma da, eta tren bidezko eta errepide bidezko garraioak lotzen ditu. NOVATRANS enpresarekin batera, handitzeko proiektu ausart bati ekin dio.

Euskadi eta Akitania arteko tren bidezko komunikazioetan bideen zabalera ezberdinen arazoak jarraitu bitartean, plataforma hau Bilbo eta Baionako portuen arteko komunikazioetarako alternatiba izan daiteke, Penintsulatik abiatu eta Europako zenbait gunetara joaten diren merkantziak trenbidez garraiatzeko.

#### 3.4.4 Bordele-Hourcade

Eremu hau gune garrantzitsua da garraio jardunari begira. Bordele-Bastida gunearen kasuan, itsaso, errepide eta tren bidezko garraioak lotzen ditu. Horri Hourcadeko zabalkundea lotu behar zaio, handik merkantzia ugari mugitzen dira-eta iparraldera eta ekialdera.

Garraio ezberdinak lotzen dituzten lau garraio gune horiek Euskadi-Akitania Logistika eta Garraio Plataformaren baitan artikulazio-lotuneetako azpi-plataformatzat har daitezke. Barruko loturetarako sarea osa dezakete eta, trenbidezko zerbitzu eraginkorrak huts eginez gero, Europa kontinentaletik penintsulara eta penintsulatik kontinenteko Europara joan-etorriak egiten dituzten merkantziak mugitzeko balio dezake. Horrez gain, zamak erakartzeko eta banatzeko oinarriko sarea izan daiteke.

#### 3.4.5 INMARLO–Bilboko portua

Orain aztertzeke fasean dagoen gune logistikoko horren proiektua Ortuella eta Trapaga bitartean jartzekoa da. Bilboko portutik, gutxi gorabehera 3 kilometroa egongo da eta portuaren garapen logistikoa begira, zerikusi garrantzitsua izan dezake. Gune honen garapena aintzat hartu behar da eta Akitania-Euskadi antolamendu orokorrean integrazteko modurik egokiena aztertu behar da.



#### 3.4.3 Plate-forme Bayonne–Mouguerre

Elle se compose d'une plate-forme de transport combiné route/rail située dans les environs de Bayonne et très proche du port. En pleine expansion avec un ambitieux projet, renforcé par la présence de l'entreprise NOVATRANS.

Tant que les communications ferroviaires entre Euskadi et l'Aquitaine continueront d'être limitées par la différence d'écartement de voie, cette plate-forme peut être une alternative de communications entre les ports de Bilbao et Bayonne, pour prendre le relais par le rail pour des marchandises qui, provenant de la péninsule, auraient pour destination d'autres points en Europe.

#### 3.4.4 Bordeaux-Hourcade

Ce complexe constitue un important centre d'activité du transport avec une combinaison maritime/route/rail dans le cas de Bordeaux-Bastide avec l'extension d'Hourcade, qui mobilise un important mouvement de marchandises en direction du nord et de l'est.

Ces quatre centres de transport combiné peuvent être catalogués de sous-plate-formes de noeuds d'articulation de la Plate-forme Logistique et de Transport Euskadi-Aquitaine. Constituer un réseau d'interconnexion interne, susceptible, durant une période de carence d'un efficace service ferroviaire, de doter de mobilité les marchandises entre la péninsule et le reste de l'Europe et vice-versa. En dehors de s'ériger en réseau de base d'attraction et de distribution des chargements.

#### 3.4.5 INMARLO–Port de Bilbao

Cette aire logistique, actuellement à l'étude en vue d'un possible projet d'implantation entre les localités d'Ortuella et Trapagan, distante environ de 3 Km. du port de Bilbao, peut développer un rôle important quant au développement logistique du port. On doit prendre en compte son évolution de développement et en analyser le bien-fondé quant à intégration dans cette organisation générale Aquitaine-Euskadi.

### 3.4.3 Plataforma Bayona–Mouguerre

Se compone de una plataforma de transporte combinado carretera / ferrocarril situada en las cercanías de Bayona y muy próximo al puerto. Se encuentra en plena expansión con un ambicioso proyecto, potenciado con la participación de la empresa NOVATRANS.

En tanto las comunicaciones ferroviarias entre Euskadi y Aquitania sigan estando limitadas por la diferencia de ancho de vía, esta plataforma puede ser una alternativa de comunicaciones entre los puertos de Bilbao y Bayona, para la continuación por ferrocarril de mercancías que procedentes de la península tengan sus destinos en otros puntos de Europa.

#### 3.4.4 Bordeaux-Hourcade

Este complejo constituye un importante núcleo de actividad del transporte con combinación marítimo/carretera/ferrocarril en el caso de Bordeaux-Bastide con la ampliación de Hourcade, que desarrolla un importante movimiento de mercancías en dirección al Norte y Este.

Estos cuatro centros de transporte combinado pueden catalogarse como subplataformas de nodos de articulación de la Plataforma Logística y del Transporte Euskadi-Aquitania. Constituir una red de interconexión interna, que puedan, durante un periodo de carencia de un eficaz servicio ferroviario, dotar de movilidad a las mercancías entre la península y el resto Europa y viceversa. Además de constituirse como red básica de atracción y distribución de cargas.

#### 3.4.5 INMARLO–Puerto de Bilbao

Esta área logística, actualmente en estudio para posible proyecto de implantación entre las localidades de Ortuella y Trapagan, distante aproximadamente a 3 Km. del puerto de Bilbao, puede desarrollar un papel importante en cuanto al desarrollo logístico del puerto. Debe tenerse en cuenta su evolución de desarrollo y contemplar su idoneidad de integración en esta organización general Aquitania-Euskadi.





### 3.5 KOMUNIKAZIO ARDATZAK HOBETZEKO PROPOSAMENAK

#### 3.5.1 Trenbideak

Xede nagusia muga zeharkatuko duen tren bidezko zirkulazioaren garapena bermatzea da. Horretarako hiru irtenbide garrantzitsu proposatu dira:

1. Zenbait plataformak trena barne hartuko duen garraio aniztasuna eskaini ahal izatea lortzea. Horrek esan nahi du UIC zabalera izango duen trenbide bat EAEn sartuko dela (Bilbo eta Gasteizeraino).
2. Trenbideetan arintasun hobea bermatzea eta saturazioari loturiko fenomenoak murriztea.
3. Trenez aldatzeko eta zabalera ezberdineko ardatzak aldatzeko teknikak hobetzea

##### 3.5.1.1 Euskadin

Euskadik egun pairatzen dituen gabezia larriak, aurreikuspenei begiraturaz gero, UIC zabalera Abiadura Handiko Trenaren trazaketaren proiektua gauzatzean, modu eraginkorrean konponduko dira. Aipatu proiektua onespena berehala jasotzeko fasean dago. Euskotrenen XXI. Plan Estrategikoaren garapenak ere zeregin horretan lagunduko du.

### 3.5 PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS DES AXES DE COMMUNICATION

#### 3.5.1 Lignes ferroviaires

L'objectif fondamental est d'assurer le développement du trafic ferroviaire transfrontalier. Pour ce faire, trois grands types de solutions sont envisagés:

1. Faire que plusieurs plates-formes puissent assurer l'intermodalité ferroviaire, ce qui signifie qu'une voie à écartement UIC entre dans la CAE (jusque Bilbao et Vitoria-Gasteiz).
2. Assurer une meilleure fluidité des voies en limitant les phénomènes de saturation.
3. Améliorer les techniques de transbordement et de changement d'axes entre les deux écartements.

##### 3.5.1.1 En Euskadi

Les graves déficiences actuelles dont souffre le territoire d'Euskadi seront résolues efficacement selon toutes probabilités par la mise à exécution du projet du tracé ferroviaire à grande vitesse, à écartement de voie UIC, en instance d'approbation imminente, ainsi qu'avec le développement du Plan stratégique XXI d'Euskotren.

### 3.5 PROPUESTAS DE MEJORAS DE LOS EJES DE COMUNICACIÓN

#### 3.5.1 Líneas ferroviarias

El objetivo fundamental es asegurar el desarrollo del tráfico ferroviario transfronterizo. Para ello se contemplan tres grandes tipos de soluciones:

1. Hacer que varias plataformas puedan asegurar la intermodalidad ferroviaria, lo que significa que una vía con ancho UIC entre en la CAE (hasta Bilbao y Vitoria-Gasteiz).
2. Asegurar una mejor fluidez de las vías limitando los fenómenos de saturación.
3. Mejorar las técnicas de transbordo y de cambio de ejes entre los dos anchos.

##### 3.5.1.1 En Euskadi

Las graves deficiencias actuales que padece el territorio de Euskadi, previsiblemente quedarán resueltos con eficacia con la ejecución del proyecto del trazado ferroviario de Velocidad Alta, con ancho de vía UIC, en proceso de inmediata aprobación, así como con el desarrollo del Plan Estratégico XXI de Euskotren.

Abiadura Handiko trenaren aipatu proiektuak honako ibilbideak betetzen ditu:

- Madril-Valladolid-Burgos-Gasteiz-Bilbo-Donostia-Irun-Hendaia. Aurreikuspenen arabera, Daxeraino jarrai lezake.
- Miranda de Ebrotik Gasteizera doan ibilbidea Jundizko terminaletik pasatuko da.
- Elorrión (Gasteiz eta Donostia artean) UIC zabalera izango duen trenbideak Bilborako norabidea hartuko du eta portuko terminaleraino iritsiko da.
- Printzipioz, bateragarri egin nahi dira bidaiariak garraiatzeko abiadura handiko trenen zirkulazioa eta merkantiak garraiatzeko trenen zirkulazioa.
- Topatzen dugun arazoa honakoa da: trazaketa martxan jarri arte epe luzea igaroko da, 8 urte igaroko direla kalkulatu da.

Epe luze hori igaro bitartean, tren bidezko garraioak hedadura nahikoa izan dezan, epe motzean honako beharrak agertuko zaizkigu:

- Zumarraga inguruan (Gipuzkoa) trenbidea hobetzea, aurrez aipaturiko arazoak hemen ere agertzen dira-eta.
- Irun-Hendaia pasabidean zabalera ezberdinetara egokitzeko sistemak arintzea.
- Garraio anitzeko sistema alternatiboak ezartzea, distantzia laburreko itsaso bidezko garraioak aintzat harturik (short sea shipping).



Le projet ferroviaire susmentionné à grande vitesse couvre les tracés ci-après :

- Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria-Bilbao-Saint-Sébastien-Irún-Hendaye, avec le prolongement prévisible vers Dax.
- Le tracé entre Miranda de Ebro et Vitoria passe par le terminal de Jundiz.
- A la hauteur de la commune d'Elorrio (entre Vitoria-Gasteiz et Donostia-San Sebastián) les voies en prolongement à écartement UIC prennent la direction de Bilbao pour aboutir en fin de ligne au terminal du port.
- En principe, la question se pose de la compatibilité entre trafic des trains de passagers à grande vitesse avec le transport de marchandises.
- Le problème qui est suscité est celui du long terme sur lequel ce tracé deviendra opérationnel, et que l'on prévoit dans un délai estimatif de 8 ans.

Pour obtenir une couverture de transport par le rail qui puisse apporter en partie une solution à ce problème de délai, les besoins suivants se posent à court terme:

- Amélioration en cours d'exécution du tronçon ferroviaire dans la zone de Zumarraga (Guipúzcoa), avec une problématique similaire à la précédente.
- Rendre plus agiles les systèmes d'adaptation à la différence d'écartement de voies au passage Irún-Hendaye.
- tablir des systèmes alternatifs d'intermodalité avec intervention du transport maritime de courte distance (short sea shipping).

El mencionado proyecto ferroviario de Velocidad Alta cubre los siguientes trazados:

- Madrid - Valladolid - Burgos - Vitoria - Bilbao - San Sebastián - Irún - Hendaya, con la previsible continuación a Dax.
- El trazado entre Miranda de Ebro y Vitoria pasa por la terminal de Jundiz.
- A la altura del término de Elorrio (entre Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián) las vías en continuación con ancho UIC, toman dirección a Bilbao con finalización en la terminal del puerto.
- En principio, se plantea la compatibilidad de tráfico de trenes de pasajeros a Velocidad Alta con el transporte de mercancías.
- El problema que se suscita es el largo plazo en el que este trazado estará operativo y que se prevé en un plazo estimativo de 8 años.

Para obtener una cobertura de transporte por ferrocarril que pudiera solucionar en parte este periodo de tiempo, se plantean las necesidades siguientes a corto plazo:

- Mejora en ejecución del tramo ferroviario en el área de Zumárraga (Gipuzkoa), con una problemática similar a la anterior.
- Agilizar los sistemas de adaptación a la diferencia de ancho de vías en el paso Irún-Hendaya.
- Establecer sistemas alternativos de intermodalidad con intervención del transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping).





### 3.5.1.2. Akitanian

Honako trazaketetan egingo lirateke hobekuntzak:

- **Baiona-Mousserolles aldea:** Paris-Irún trenbide nagusian agertzen diren zailtasunak, Mouguerreetik etortzen diren trenek sorturiko zailtasunak, alegia, kokaguneak aintzat harturik, konpontzeko zailak dirudite. Baina hainbat hobekuntza aztertzen ari dira.
- **Baiona-Dax zatia:** Geltoki horien artean “Bloke Automatiko Argiduna” izeneko sistema erabili behar da, izan ere, horrela zirkulazioa areagotzeko aukera sortuko litzateke, jarraian joaten diren trenen arteko tartea laburtuko litzatekeelarik.
- **Bordeleko zeharbidea:** Paris-Madril ardatza arinduko bada, Bordeleko “botilako lepoa” ezabatu behar da. Lanak 2001. urtetik aurrera programatu dira. Garona ibaia zeharkatzeko gune berria prestatuko da eta San Juan geltokia berriro antolatuko da. Bordele - San Juan - La Médoquine (Pessac) zatia, egun oso astun dabilena, hobetzeke geratuko da.

Baiona-Puyoô linea pleitatutako garraiorako erabiltzeko aukera aztertzea, zalantzarik gabe, interes handiko gaia izan daiteke, bereziki Mouguerre-Puyoô-Dax ibilbidea aztertzea; izan ere, horrela “Novotrans”eko trenek ez lukete Baionako geltokiaren sektorea, gune astuna, zeharkatu beharko.

## 3.5.1 Errepideak

### 3.5.1.1 Euskadin

Gogoan izan behar dugu Penintsulako Ardatz Atlantikoaren ibilbidearen zirkulazioa derrigorrean pasatzen dela Irunetik, Kantauriko korridoretik merkantziak garraiatzeko zirkulazio handia izaten dela eta, egun, tren bidezko garraioak hainbat gabezia duela. Horiek horrela, errepidean zirkulazio astunak eragindako zailtasunik handienak honakoetan agertzen dira:

- **A8 autopistan, Bilboko portura sartzeko errepideetan eta autopistaren irteeretako inguruetan.** Batez besteko eguneko intentsitate-indizea oso altua izaten da. Neurri batean, arazo hori konpon lezakeen irtenbidea trenaren alternatiba korapilatsua izan liteke.
- **A8 autopistan, Donostia eta Biriato arteko zatian.** Ibilgailu astun ugariak sortzen dituzte batez ere arazoak.

### 3.5.1.2. En Aquitaine

Les améliorations toucheraient les tracés suivants:

- **zone de Bayonne-Mousserolles:** les difficultés qui se posent sur la voie principale Paris-Irún pour les trains provenant de Mouguerre paraissent difficilement surmontables, étant donné la configuration des sites. Mais des améliorations sont à l'étude.
- **tronçon Bayonne-Dax:** il convient de mettre en application le système appelé: “Bloc Automatique Lumineux” (BAL) entre ces deux gares pour augmenter les possibilités de trafics en raccourcissant les distances entre deux convois successifs,
- **traversée de Bordeaux:** la décongestion de l'axe Paris-Madril passe par l'élimination du “goulot d'étranglement” de Bordeaux : les travaux sont programmés à compter de 2001 pour un nouveau franchissement de la Garonne et pour un réaménagement de la gare St-Jean. Restera à améliorer le tronçon entre Bordeaux-St-Jean et La Médoquine (Pessac), le plus congestionné à ce jour.

Il sera sans nul doute intéressant de mettre à l'étude la possibilité d'utiliser la ligne Bayonne-Puyoô pour le transport du fret, et notamment d'envisager l'itinéraire Mouguerre-Puyoô-Dax qui permettrait aux trains “Novotrans” de ne pas devoir transiter par le secteur problématique de la gare de Bayonne..

## 3.5.1 Réseau routier

### 3.5.1.1 En Euskadi

Etant donné le passage obligé en transit sur la route de l'axe péninsulaire atlantique par Irún, le trafic élevé de marchandises dans le couloir de Cantabrie et les actuelles déficiences du transport par le rail, les plus grosses difficultés dans le trafic routier se produisent par congestion, sur:

- **L'autoroute A8 à proximité des sorties et routes d'accès au port de Bilbao,** avec un chiffre important d'intensité moyenne quotidienne (IMD), dont la solution partielle pourrait être l'alternative ferroviaire, laquelle n'est pas simple.
- **L'autoroute A8 sur le tronçon Donostia-San Sebastián y Biriato,** compte tenu principalement du nombre élevé de poids lourds.



### 3.5.1.2. En Aquitania

Las mejoras alcanzarían los siguientes trazados:

- **zona de Bayona-Mousserolles:** las dificultades que se presentan en la vía principal París-Irún por los trenes procedentes de Mouguerre parece difícil de evitar, teniendo en cuenta la configuración de los emplazamientos. Pero se estudian mejoras.
- **tramo Bayona-Dax:** es preciso la aplicación del sistema llamado: “Bloque Automático Luminoso” (BAL) entre estas dos estaciones para aumentar las posibilidades de tráfico acortando las distancias entre dos trenes sucesivos,
- **travesía de Burdeos:** la decongestión del eje París-Madril pasa por la supresión del “cuello de botella” de Burdeos: los trabajos están programados desde 2001 para un nuevo franqueo del Garonne y para una reestructuración de la estación San Juan. Faltará por mejorar el ramal entre Burdeos-San Juan y La Médoquine (Pessac), más congestionado actualmente.

Sin duda resultará de gran interés el estudio de la posibilidad de utilizar la línea Bayona-Puyoô para el transporte de flete, y en particular contemplar el itinerario Mouguerre-Puyoô-Dax que permitiría a los trenes “Novotrans” no tener que transitar por el sector problemático de la estación de Bayona.

## 3.5.1 Carreteras

### 3.5.1.1 En Euskadi

Teniendo en cuenta el obligado paso de tránsitos en la ruta del Eje Peninsular Atlántico por Irún, el elevado tráfico de mercancías en el corredor Cantábrico y las actuales deficiencias del transporte por ferrocarril, las mayores dificultades en el tráfico viario se producen por congestión, en:

- **La autopista A8 en las cercanías de las salidas y carreteras de acceso al puerto de Bilbao,** con un importante índice de Intensidad Media Diaria (IMD), cuya solución parcial podría ser mediante la complicada alternativa ferroviaria.
- **La autopista A8 en el tramo entre Donostia-San Sebastián y Biriato,** debida principalmente al elevado número de vehículos pesados.



Arazo horiek konpontzeko alternatiba partzialetakoa bat merkantziak errepide bidez mugitzeko garraioa, distantzia laburreko itsaso bidezko garraioa eta kabotaje ordezkatzea izango litzateke. Alternatiba horiek aztertzea eta bideragarritasuneko baldintzak bilatzea lan interesgarria izango litzateke.

- **N1 errepidean.** Etxegarateko mendatean bikoiztu gabe geratzen den azken zatia laster bikoiztuko dela aurreikusi bada ere, egindako azterketen arabera, zirkulazio astunak jarraituko du.
- **GI 627 errepidean,** Urbina eta Maltzaga arteko zatian. Errepide horrek industrializazio maila altua duen eskualdea zeharkatzen du.

Errepide bidezko zirkulazioari eman dakizkiokeen irtenbideen artean A1 autopista aipa daiteke. Dagoeneko proiektua erakitzen hasiak dira eta GI 627 errepidearen alternatiba bat izan daiteke. Bestalde, penintsulako Atlantikoko korridorean, N1 errepideko zirkulazioa ere arin dezake. Beasain eta Durango arteko zeharkako errepidea moldatzen denean ere zirkulazioa dibertsifikatu egingo da.

### 3.5.1.2 Akitania

- Kezkarik larrienetako bat portuetarako sarbideak dira. Garraio aniztasunaren barruan itsaso bidezko garraioa sustatu nahi bada, sarbideak hobetu behar dira.

- Testuinguru horretan, esanguratsua da **Baionako kasua**, izan ere, ez dago portua eta A63 autobidearen arteko lotura zuzenik; kamioiek Baionako aglomerazioa iparraldetik inguratu behar izaten dute, eta horretarako bat ere egokia ez den ardatza hartu behar izaten dute (RD85 errepidea, 2 x 1 bide); ondorioz, mugaren eta portuaren arteko distantzia luzeagoa da. Horrez gain, portuaren eta A63 autobidearen arteko lotura zuzena egingo balitz, Baiona-Mouguerreko CEF eta portuko Con-Ro aldea errazago lotuko lirateke.
- **Bordele eta Le Verdon arteko edukiontzien trafikoa** Bordeleko aglomerazioarekin lur bidezko lotura da. Horri begira, trenbidea indartzeko lanak aurreikusi dira eta, hori osatzeko, Bordele-Lesparre-Le Verdon errepide bidez hobeto lotzeko ahaleginak egin beharko dira.

- A63 autobidean, Biriatu eta Labenne artean iragarri den zirkulazio astuna arazo erreala da, izan ere, arazo hori konpontzeko aztertu diren irtenbideek arazo teknikoak, eskualdeko arazoak eta ingurumen arloko arazoak dituzte.

L'une des solutions alternatives partielles pourrait consister dans la déviation du transport de marchandises par la route vers des modes de transport maritime de courte distance et le cabotage. Ce sont là autant d'options qu'il serait intéressant de mettre à l'étude de même que la recherche de conditions viables.

- La N1, dont les prévisions de congestion sont importantes en dépit de la finalisation prochaine du dédoublement du dernier tronçon au col d'Etxegarate.
- La route GI 627 entre Urbina et Maltzaga, qui traverse une zone fortement industrialisée.

Du point de vue des solutions à apporter au trafic routier, une amélioration partielle en matière de décongestion sera apportée par l'exécution en cours du projet d'autoroute A 1 en tant que solution alternative à la GI 627 et l'option de diversification de trafics de la N 1, dans le couloir péninsulaire atlantique. De même, l'aménagement de la route transversale entre Beasain et Durango ne manquera pas de faire également sentir son effet de diversification de trafics.

### 3.5.1.2 En Aquitaine

- L'une des principales préoccupations est l'accessibilité des ports qui doit être améliorée si l'on souhaite favoriser le transfert maritime intermodal.

- Dans ce contexte, le cas de Bayonne est significatif puisqu'il n'existe pas d'accès direct entre la A63 et la zone portuaire; les camions doivent contourner par le nord l'agglomération de Bayonne en empruntant un axe (RD85) qui non seulement n'est pas adapté (2 x 1 voie) mais rallonge le parcours entre la frontière et le port. De plus, la création d'un accès direct entre le port et la A63 permettrait de relier plus facilement le CEF de Bayonne-Mouguerre dans la zone Con-Ro du port.
- Le trafic de conteneurs entre Bordeaux et Le Verdon suppose une liaison terrestre avec l'agglomération de Bordeaux : il est prévu d'effectuer des travaux de renforcement de la voie ferrée. Ceux-ci devront être complétés par une amélioration de la connexion routière Bordeaux-Lesparre-Le Verdon.

- La congestion annoncée de l'autoroute A63 sur le tronçon entre Biriadou et Labenne pose un réel problème, sachant que les différentes solutions envisagées pour le pallier se heurtent à des difficultés techniques, environnementales et territoriales.

Una de las alternativas parciales pudiera ser la desviación del transporte de mercancías por carretera hacia modos de transporte marítimo de corta distancia y el cabotaje, opciones éstas, que sería de interés su estudio y búsqueda de condiciones viables.

- La N1, con unas previsiones de congestión importantes a pesar de la próxima finalización del desdoblamiento del último tramo en el puerto de Etxegarate.
- La carretera GI 627 entre Urbina y Maltzaga, atravesando una comarca de gran industrialización.

En cuanto a soluciones del tráfico por carretera, aportará una mejora parcial en descongestión, la ya iniciada ejecución del proyecto de autopista A 1 como alternativa a la GI 627 y opción de diversificación de tráfico de la N 1, en el corredor peninsular atlántico. Así mismo, el acondicionamiento de la carretera transversal entre Beasain y Durango, también tendrá su efecto de diversificación de tráfico.

### 3.5.1.2 En Aquitania

- Una de las principales preocupaciones es la accesibilidad de los puertos que debe mejorarse si se desea favorecer la transferencia intermodal marítima.

- En este contexto, el caso de Bayona es significativo puesto que no existe acceso directo entre la A63 y la zona portuaria; los camiones deben rodear la aglomeración de Bayona por el norte tomando un eje (RD85) que no es apropiado (2 x 1 vía) y que alarga el recorrido entre la frontera y el puerto. Además, la creación de un acceso directo entre el puerto y la A63 permitiría unir más fácilmente el CEF de Bayona-Mouguerre en la zona Con-Ro del puerto.
- El tráfico de contenedores entre Burdeos y Le Verdon supone una unión terrestre con la aglomeración de Burdeos: están previstos los trabajos de refuerzo de la vía férrea. Deberán ser completados por una mejora de la conexión por carretera Burdeos-Lesparre-Le Verdon.

- La congestión anunciada de la autopista A63 en el tramo entre Biriadou y Labenne impone un problema real, ya que las diferentes soluciones contempladas para paliarlo chocan con dificultades técnicas, medioambientales y territoriales.





# Akitania-Euskadi Logistika Plataformaren promozio orokorra

Xedeetarako behar den egitura teknikoa antolatzeaz gain, aurrez zehaztu diren zerbitzuen eraginkortasunari dagokionez, emaitza eraginkorrek eta epeen neurriak garatuko den barne zein kanporako proiektzioaren araberako proportzio zuzena izango dute. Horregatik, ezinbestekoa da Marketing Plan bat diseinatzea, eta hori izango da barne komunikazioan zein kanpora begira, sustapenerako oinarritzko tresna.

## 4.1 MARKETING PLANA

Atal honetan Akitania-Euskadi Logistika Plataforma sustatzeko eta horren inguruko komunikazioa lantzeko ildo orokorrak planifikatu nahi dira. Honako faktoreak hartuko dira aintzat:

- Garraioko jarduean (hainbat modu ezberdinetan) aritzen diren zenbait guneak osatzen duten plataforma osoa sustatuko da. Horren logistika eta funtzionatzeko dituen egitura propioak ere sustatuko dira.
- Plataforma osatzen duten egituren autonomia guztiz errespetatuko da, eskumenei dagokionez, egiturei dagokionez eta finantzei dagokionez ere.

### 4.1.1 Helburuak

Sustatu nahi den objektuaren definizioa horrela kontsideratuko da:

Estrategikoki kokapen ezin hobea duen plataforma da. Eskualde natural zabal bat da, Euskadi eta Akitania, eta itsaso, trenbide edo errepide bidezko garraiorako azpiegitura sorta handia dauka. Garraio anitzeko antolamendua eta antolamendu logistikoa ditu, eta antolamendu horien bidez aurre egiten die Europako mendebaldean merkantziak maneiatzeko eta banatzeko beharrei eta behar logistikoei. Bestalde, munduan, orokorrean, helmuga duten merkantzien eta, bereziki, Europako erdiguinea eta Mediterraneoko korridorea helmugatzen dituzten merkantzien abiapuntua da (azken kasu horretan Toulouse eta Eboko korridorea zeharkatuz, Pirinioetako alde bietan).

# Promotion générale de la “Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi”

Oltre l'organisation de la structure technique qui correspondrait aux objectifs, quant à l'efficacité des services prédéterminés, les résultats effectifs et l'ordre de grandeur des délais seront directement proportionnels à la projection tant interne qu'externe qui sera mise en oeuvre. A ce titre, il est indispensable de mettre au point un Plan de Marketing en tant qu'outil fondamental de promotion, aussi bien au niveau de la communication interne, que de la projection vers l'extérieur.

## 4.1 PLAN STRATÉGIQUE DE MARKETING

Ce chapitre prétend planifier les grandes lignes de la politique de communication et de promotion de l'ensemble de la Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi, en tenant compte de:

- Concept de promotion de la totalité d'une plate-forme intégrée par divers centres d'activité au niveau du transport dans ses divers modes et de logistique, ayant leurs propres structures de fonctionnement.
- Respect total de l'autonomie des différentes structures intégrées, dans leurs volets de compétences, structurels et financiers.

### 4.1.1 Objectifs

La définition de l'objet à promouvoir peut se considérer comme:

Une plate-forme excellentement située au point de vue stratégique correspondant à une macro-région naturelle, Euskadi et Aquitaine, dotée d'une importante gamme d'infrastructures de transport maritime, aérien, par la route et le rail, dotée d'une organisation intermodale et logistique qui répondra aux besoins de traitement, de la logistique et la distribution des chargements dans le partie occidentale de l'Europe, ainsi que de plate-forme d'origine vers différentes destinations à l'échelon international en général et en particulier avec l'Europe centrale, et le couloir méditerranéen à travers Toulouse ainsi que le corridor de l'Ebre, de l'un et l'autre côtés des Pyrénées.

# Promoción general de la “Plataforma Logística Aquitania-Euskadi

Además de la organización de la estructura técnica que corresponda a los objetivos, en cuanto a la eficacia de los servicios predeterminados, los resultados efectivos y la magnitud de plazos estará en proporción directa a la proyección tanto interna como externa que sea desarrollada. Por este motivo es imprescindible el diseño de un Plan de Marketing como herramienta básica de promoción tanto a nivel de comunicación interna, como de proyección hacia el exterior.

## 4.1 PLAN DE MARKETING

Este capítulo pretende planificar las líneas generales de la política de comunicación y promoción del conjunto de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, teniendo en cuenta:

- El concepto de promoción de la totalidad de una plataforma integrada por diversos núcleos de actividad en el transporte en sus diversos modos y de logística, con sus propias estructuras de funcionamiento.
- El total respeto a la autonomía de las diferentes estructuras integradas, en sus apartados competenciales, estructurales y financieros.

### 4.1.1 Objetivos

La definición del objeto a promocionar puede considerarse como:

Una plataforma de excelente ubicación estratégica correspondiente a una macroregión natural, Euskadi y Aquitania, dotada de una importante gama de infraestructuras del transporte marítimo, aéreo, por carretera y ferrocarril, con una organización intermodal y logística que responde a las necesidades de tratamiento, logística y distribución de cargas en el occidente europeo, así como de plataforma de origen hacia diferentes destinos del ámbito internacional en general y en particular con la Europa Central, y el corredor MedIterráneo a través de Toulouse y el corredor del Ebro a ambos lados de los Pirineos.

Honakoak dira marketing planaren helburu nagusiak:

- Egun dauden gune autonomiadunei dagokienez, errentagarritasuna, erantsitako balio gisa, lortzea. Helburu bera jarriko da plataforma horrek bere baitan har ditzakeen egiturei dagokienez edo plataformak sor ditzakeen egiturei dagokienez.
- Inbertsioak eta sektoreko kanpoko kokapenak erakartzea. Ekoizpeneko atal berriak ezartzea erakarri ahal izateko behar den testuingurua lortzeko, bi eskualdeei behar bezalako hornidura ematea.

#### 4.1.2 Egitura kronologikoa

Marketingeko Plan bereizitako honako hiru faseak bete behar ditu:

- I. FASEA - Plataforma antolatzea eta eratzea.
- II. FASEA - Plataforma hedatzea.
- III. FASEA - Plataforma sendotzea.

Horren ostean, fase bakoitzean jarduteko ildo orokorrak ezarriko dira. Planteamenduaren egitura fase bakoitzak izango dituen berariazko egoerei erantzunak ematean datza.

##### 4.1.2.1 I. FASEA.- Plataforma antolatzea eta eratzea

Egituren kudeaketan eta partaidetzan eskumenak dituzten hainbat erakunde desberdin agertzen zaizkigu eta, horren ondorioz, egoera korapilatsua da; hori dela-eta, sustapena hasteko orduan, komenigarria da oinarritzko bilgunetik, elkarren arteko adostasunetik abiatzea.

Marketingeko Plan lehenengo fasea Euskadi eta Akitaniak elkarbanatzen duten esparruan baino ez litzateke egingo. Geroago, eskualde horietako bakoitzean, hurbiltzeko, komunikatzeko eta parte hartzera animatzeko jarduerak gauzatuko lirateke, eskualde bakoitzak dinamika propioa garatuz.



Les principaux objectifs du présent Plan de Marketing sont:

- L'obtention de rentabilité comme valeur ajoutée dirigée vers les centres autonomes existants, ainsi que les infrastructures à créer et qui seraient intégrées dans le cadre de l'organisation mise en place.
- Le drainage d'investissements et de localisations externes au secteur, ainsi que doter les deux régions d'un cadre d'attraction vers l'implantation de nouvelles unités de production.

#### 4.1.2 Structure chronologique

Le Plan de Marketing doit répondre à trois phases différenciées, comme le sont

- PHASE I.- D'organisation et de constitution de la Plate-forme.
- PHASE II.- De lancement.
- PHASE III.- De consolidation.

Dans un second temps, on établirait les lignes générales d'intervention dans le cadre de chaque phase, sous une structuration de réponses aux situations spécifiques à chacune d'elles.

##### 4.1.2.1 PHASE I.- D'organisation et de constitution de la Plate-forme

Compte tenu de la complexité que produit la diversité d'organismes dotés de compétences tant du point de vue de l'aspect participatif que de la gestion des structures, il devient indiqué d'initier la promotion à partir d'un point d'accord minimum et de mise en commun.

Cette première phase du Plan de Marketing serait réduite à un niveau local de l'instance commune à Euskadi et à l'Aquitaine, pour engager ensuite les actions pertinentes de rapprochement, de communication et d'animation à la participation au niveau interne de chacune des deux régions, de manière indépendante.

Los objetivos principales del presente Plan de Marketing, lo constituyen:

- La obtención de rentabilidad como valor añadido dirigida hacia los núcleos autónomos existentes, así como aquellas infraestructuras que puedan ser creadas e integradas en su organización.
- La atracción de inversiones y ubicaciones externas del sector, así como dotar a ambas regiones de un marco de atracción hacia la implantación de nuevas unidades productivas.

#### 4.1.2 Estructura cronológica

El Plan de Marketing debe responder a tres fases diferenciadas, como son:

- FASE I.- De organización y constitución de la Plataforma.
- FASE II.- De lanzamiento.
- FASE III.- De consolidación.

A continuación se establecen las líneas generales de actuación en cada fase, bajo una estructuración de respuestas a las situaciones específicas de cada una de ellas.

##### 4.1.2.1 FASE I.- De organización y constitución de la Plataforma

Debido a la complejidad que produce la diversidad de entes con competencias tanto en el aspecto participativo como de gestión de las estructuras, se hace conveniente iniciar la promoción desde un punto básico de encuentro y puesta en común.

Esta primera fase del Plan de Marketing estaría reducida a un ámbito local del ámbito común de Euskadi y Aquitania, para posteriormente proceder a las acciones pertinentes de acercamiento, comunicación y animación a la participación en el nivel interno de cada una de las dos regiones, de forma independiente.

### **Zer sustatuko da?**

Plataforma komuna eratzeak ekar ditzakeen abantailak sustatuko dira, hau da, eskualde biek osatutako esparru bakarrean garraio mota ezberdinak biltzeko ekar ditzakeen abantailak.

### **Zeintzuk dira helburuak?**

Proiektuaren eraginpeko agente guztiak parte hartzeko eta lankidetzan aritzeko aproposa izango den testuingurua sortzea.

### **Nola sustatuko da?**

Era egokian sailkatutako talde sektorialen aurrean agertuz eta proiektuari buruzko txosten informatiboa azalduz, hainbat agirik osatuta. Beste jarduera batzuk argitalpen espezializatu bidez, komunikatu eta artikuluen bidez egingo dira.

### **Zeinentzat izango da sustapena?**

Plataforman sar daitezkeen guneak kudeatzeko eta sustatzeko eskumena duten erakundeentzat. Besteak beste honako erakundeentzat:

- Eskumena duten erakunde publikoentzat.
- Garapen ekonomikoaren inguruko jarduerak egiten dituzten eta sektorearekin zerikusia duten erakunde eta elkarreentzat.
- Garraio eta logistika zerbitzuetako jarduera mota guztietan sustatze eta kudeatze zereginetan aritzen diren organoentzat.
- Sektore horretako enpresari elkarreentzat.

### **Non egingo da sustapena?**

Hasteko, gizarteari aurkeztuko zaion sustapen-programa Euskadi eta Akitaniak duten esparru komunean egingo da. Elkarren arteko sustapenaren helburuak bete ondoren, programa informatiboa egingo da, parte hartzera animatuko duen programa. Eskualde bakoitzak programa propioa egingo du, beti ere, biak koordinatuko direlarik.



### **Que promeut-on?**

Il s'agit de promouvoir les atouts communs qu'offre la constitution d'une Plate-forme commune avec le concours des différents modes de transport à un seul et unique échelon pour les deux régions.

### **Quels sont les objectifs?**

La création d'un état d'esprit propitiatoire de collaboration et de participation de tous les partenaires concernés par le projet.

### **Comment promouvoir?**

Par une communication informative du projet lors de comparutions devant divers groupes sectoriels classés sous la forme qui convient, avec appui documentaire. D'autres actions seraient menées à travers des articles et communiqués insérés dans des publications spécialisées.

### **A qui s'adresse la promotion?**

Aux organismes compétents dans la gestion et la promotion des centres en principe partie prenante de la Plate-forme, comme peuvent l'être entre autres:

- Pouvoirs publics compétents.
- Organisations et associations s'occupant d'activités de développement économique en rapport avec le secteur.
- Organismes de promotion et de gestion des différents modes d'activité dans le transport et les services logistiques.
- Confédérations patronales du secteur.

### **Où promouvoir?**

Initialement le programme promotionnel de présentation sociale serait appliqué à l'échelon commun de la Région Aquitaine-Euskadi pour passer, une fois remplis les objectifs de promotion commune, au stade du développement d'un programme d'information et d'animation à la participation dans chaque instance régionale de manière indépendante quoique coordonnée.



### **¿Qué se promociona?**

Se trata de promocionar las ventajas comunes que ofrece la constitución de una Plataforma común con el concurso de los diferentes modos de transporte en un único ámbito de las dos regiones.

### **¿Cuáles son los objetivos?**

La creación de un ánimo propiciatorio de colaboración y participación de todos los agentes afectados por el proyecto.

### **¿Cómo se promociona?**

Mediante comunicación informativa del proyecto en comparencias ante diversos grupos sectoriales clasificados de forma conveniente, con apoyo documental. Otras acciones se realizarían a través de artículos y comunicados a través de publicaciones especializadas.

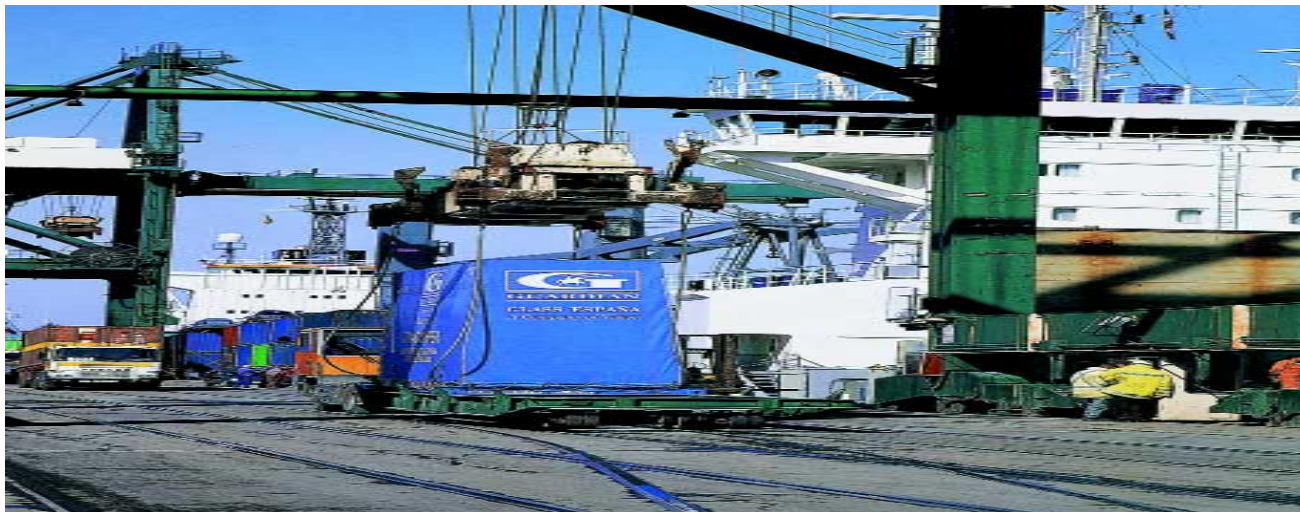
### **¿A quién se dirige la promoción?**

A los organismos competentes en la gestión y promoción de los núcleos presuntamente integrantes de la Plataforma, como pueden ser entre otros:

- Organismos públicos competentes.
- Organizaciones y asociaciones de actividades de desarrollo económico relacionados con el sector.
- Organismos de promoción y gestión en los diferentes modos de actividad en el transporte y servicios logísticos.
- Asociaciones empresariales del sector.

### **¿Dónde se promociona?**

De forma inicial el programa promocional de presentación social, se aplicaría en el ámbito común de la Región Aquitania-Euskadi, para una vez cumplidos los objetivos de promoción común, pasar a desarrollar un programa informativo y de animación a la participación en cada ámbito regional de forma independiente aunque coordinada.



#### 4.1.2.1 II. FASEA.- Plataforma hedatzea

Kanpora begira egingo den informazio eta ezagutzako programa izango da. Programaren edukia eta hartzailak aukeratzeko planteamendua, planteamendu orokorra izango da.

##### Zer sustatuko da?

Garraio Anitzeko eta Logistikako Plataforma handi baten sorrera sustatu nahi da. Plataforma hori Atlantikoko kostaldeko erdian dago eta Eusko Jaurlaritzaren eta Akitania Eskualdeko Kontseilua ditu liderrak.

##### Zeintzuk dira helburuak?

Nazioarteko eremuan Plataformaren ezaugarriak eta osaketa, orokorrean, jakinaraztea. Sektorearen eta Europako Batasunaren interes orokorra erakartzen saiatzea.

##### Nola sustatuko da?

Honako ildoei jarraituko dien jardura plana ezarri:

- Plataforma identifikatuko duen anagrama diseinatzea.
- Azoka, mintegi eta garraio eta logistikako sektoreetan propio antolatzen diren beste topaketa batzuetan parte hartzea, bertan ala beste herri batzuetan.
- Komunikabide espezializatuaren artikulua argitaratzea eta proiektuaren ardura dutenekin elkarrizketak egitea sustatzea.
- Foiletoak eta publizitateko materialak argitaratzea, idatziz edo euskarri informatikoan.
- Informazio orokorreko baliabideak erabiltzea.

#### 4.1.2.1 PHASE II.- De lancement

Ainsi est dénommé le programme d'information et de divulgation vers l'extérieur, sur la base d'une philosophie de généralité des contenus et des destinataires.

##### Que promeut-on?

L'objet à promouvoir est la création d'une grande Plate-forme Logistique et de Transport intermodal, située au centre de la façade atlantique et pilotée par le Gouvernement basque-Eusko Jaurlaritzaren eta le Conseil Régional d'Aquitaine.

##### Quels sont les objectifs?

Faire connaître à un niveau international, la composition et les caractéristiques de la Plate-forme, dans les grandes lignes, en s'efforçant de susciter l'intérêt général du secteur et de l'UE en général.

##### Comment promouvoir?

En établissant un plan d'intervention dans les lignes suivantes:

- Conception d'un anagramme identificateur de la Plate-forme
- Participation à des salons, séminaires et autres événements spécifiques du secteur du transport et de la logistique, tant au niveau intérieur qu'international.
- Publication d'articles et promotion d'entretiens avec les responsables du projet, dans les moyens de communication spécialisés.
- Edition de brochures et de matériel publicitaire écrit et/ou avec base informatique.
- En utilisant des ressources de communication au niveau de l'information générale.

#### 4.1.2.1 FASE I.- De lanzamiento

Es denominado al programa de información y conocimiento dirigido hacia el exterior, desde un planteamiento de generalidad en sus contenidos y destinatarios.

##### ¿Qué se promociona?

El objeto a promocionar es la creación de una gran Plataforma Logística y del Transporte Intermodal, situada en el centro de la fachada atlántica y liderada por el Gobierno Vasco-Eusko Jaurlaritzaren eta el Consejo Regional de Aquitania.

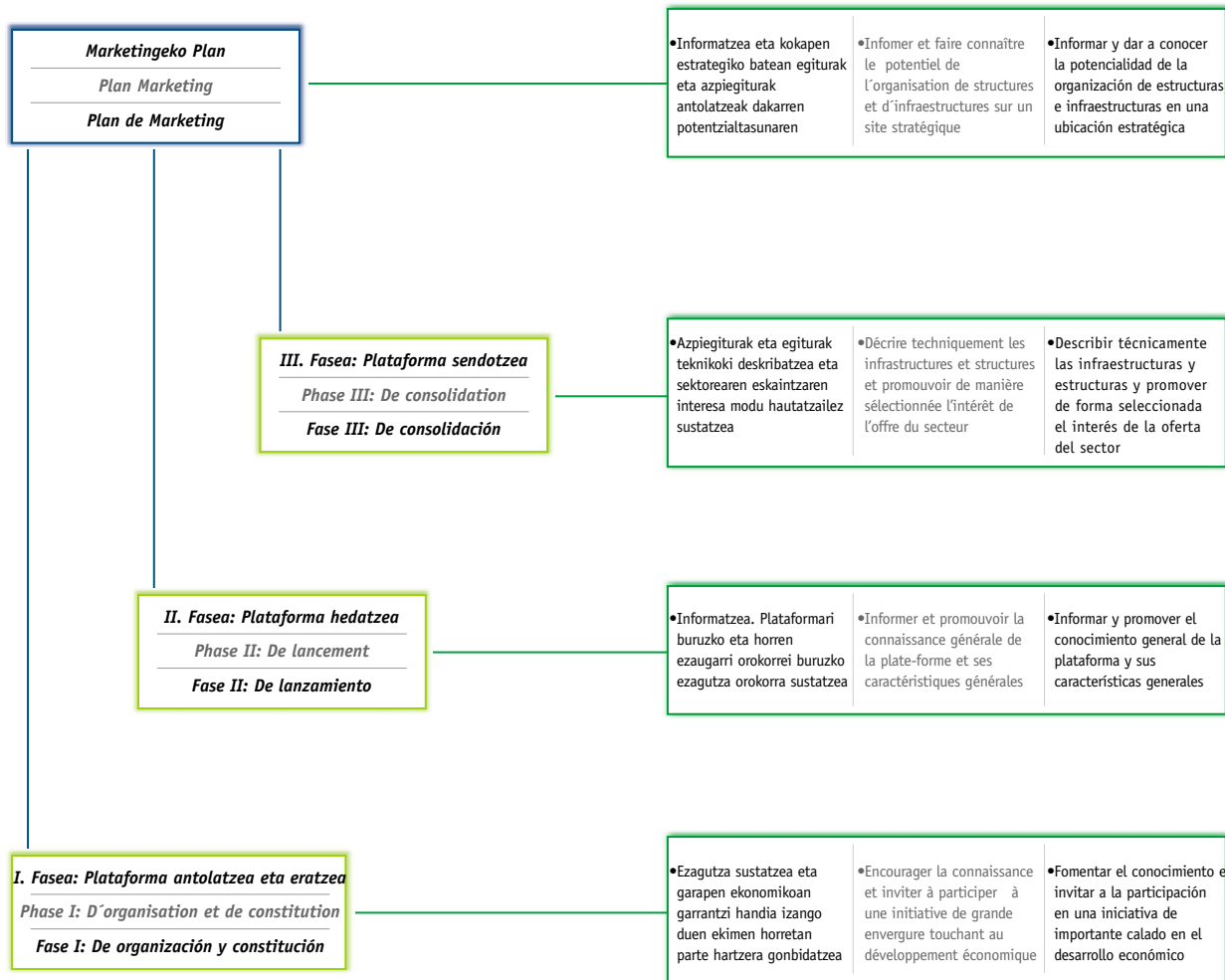
##### ¿Cuáles son los objetivos?

Dar a conocer en un ámbito internacional, la composición y características de la Plataforma, a un nivel genérico, tratando de obtener el interés general del sector y de la UE en general.

##### ¿Cómo se promociona?

Estableciendo un plan de actuaciones en las siguientes líneas:

- Diseño de anagrama identificativo de la Plataforma.
- Participación en ferias, seminarios y otros eventos específicos del sector de transporte y la logística tanto a nivel interior como internacional.
- Publicación de artículos y promoción de entrevistas con responsables del proyecto, en medios de comunicación especializados.
- Edición de folletos y material publicitario escrito y/o con base informática.
- Utilizando recursos de comunicación a nivel de información general



### Zeinentzat izango da sustapena?

Sustapenaren fase honen helburua gizarte osoak Plataforma ezagutzea da. Garapen ekonomikorako ekitaldiei buruzko informazioari dagokionez, garraio eta logistikako sektoreak dira sustapenaren xedeak, eta industri sektorearentzat ere egingo da, lehiakortasuna bultzatzeko neurrien eta garapenaren adierazle gisa.

### Non egingo da sustapena?

Plataformaren ezagutzaren sustapena bi mailatan planifikatuko litzateke. Alde batetik, barneko esparru geografikoan Frantziari eta Espainiari dagokien eremuan, eta, bestetik, aurrez hautatuko liratekeen eta lehentasuneko interesa izango luketen herrien partaidetzaz.

### A qui s'adresse la promotion?

Cette phase de promotion devra être projetée à la connaissance de la société en général, et à effet d'information d'actions de développement économique, du secteur du transport et la logistique en particulier. Mais également au secteur industriel en tant qu'atout supplémentaire de progrès et d'appui à la compétitivité.

### Où promouvoir?

La promotion de la connaissance se planifierait à un double niveau. D'une part, à l'échelon géographique interne correspondant à la France et l'Espagne, et à un autre niveau via la participation dans des pays jugés d'intérêt prioritaire sélectionnés auparavant.

### ¿A quién se dirige la promoción?

Esta fase de promoción, deberá estar proyectada al conocimiento en la sociedad en general, a efectos de información de acciones de desarrollo económico, al sector del transporte y la logística en particular y al sector industrial como un aspecto más de progreso y apoyo a la competitividad.

### ¿Dónde se promociona?

La promoción del conocimiento se planificaría en dos niveles. Por una parte, en el ámbito geográfico interno correspondiente a Francia y España, y en otro nivel mediante la participación en países de interés prioritario seleccionados previamente.



#### 4.1.2.3 III. FASEA.- Plataforma sendotzea

Marketingeko Plan sendotzeko fasean jarduera zehatz batzuk egingo dira. Plataformak azpikaintzen duenaren inguruko informazioa, helburuak eta hartzaileak zehatzuko dira.

##### Zer sustatuko da?

Garraioa eta Logistikako Plataforma bat sustatuko da. Plataformak azpiegituren eta egituren antolamendu jakin bat izango du, eta kasu bakoitzari egokitutako eskaintza zehatz eta egokia emango du.

##### Zeintzuk dira helburuak?

Fase honetan, agente hartzaileen interesa piztea da helburua, kasu zehatz bakoitzari egokitutako zerbitzurik onenak aztertu eta eskaini ahal izateko.

#### 4.1.2.3 PHASE III.- De consolidation

La phase de consolidation du Plan de Marketing correspond à un Plan d'actions concrète tant pour ce qu'offre la Plate-forme, qu'au niveau des objectifs et destinataires

##### Que promet-on?

L'objet à promouvoir est une Plate-forme Logistique et de Transport, se composant d'une organisation déterminée d'infrastructures et de structures, avec une offre concrète et adaptée pour chaque cas.

##### Quels sont les objectifs?

Les objectifs dans cette phase sont de susciter l'intérêt des partenaires auxquels ils s'adressent, afin d'étudier et d'offrir les services adaptés à chaque cas particulier.

#### 4.1.2.3 FASE III.- De consolidación

La fase de consolidación del Plan de Marketing, corresponde a un Plan de acciones concretas tanto en lo que ofrece la Plataforma, como en los objetivos y destinatarios

##### ¿Qué se promociona?

El objeto a promocionar es una Plataforma Logística y del Transporte, compuesta por una determinada organización de infraestructuras y estructuras, con oferta concreta e idónea para cada caso.

##### ¿Cuáles son los objetivos?

Los objetivos en esta fase son los de provocar el interés de los agentes a los que van dirigidos, con el fin de estudiar y ofrecer los servicios óptimos a cada caso particular



## Nola sustatuko da?

Fase honetan, sustapena egiteko, berariazko merkatu-azterketak egin ostean, emaitzak ikustean antzeman daitezkeen interesdun potentzialak aukeratuko lirateke eta horiei begira, ekimen zuzenak egingo lirateke.

## Zeinentzat izango da sustapena?

II. Fasean lorturiko presentzia orokorrari eutsita ere, III. Fase honetako jarduerak bideratzerakoan, hainbat alorretan antzemandako interesdunei zuzenean egingo zitzaizkien kanpainak:

- Garraio eta logistikako sistemetako operadoreak.
- Negozio neurri zehatz batera iristen diren garraio-erabiltzaileak.
- Ekoizpen eta banaketako sektoreetako inbertitzaile ekonomikoak.
- Garraio eta logistikako beste plataforma batzuk, elkarren arteko trukaketak eta lankidetzak gauzatzeko aukera bilatuz.

## Non egingo da sustapena?

Estatu bietan, logikoa denez, egin beharko litzatekeen barne sustapenez gain, berariazko merkatu-azterketa egin ostean, emaitzak ikustean negozio egiteko aukera gehien eskainiko litzuketuen herriak aukeratuko lirateke.

## Comment promouvoir?

La promotion dans cette phase se réaliserait par l'action directe devant les intéressés potentiels détectés par les résultats des études de marché qui seraient réalisées à cette fin.

## A qui s'adresse la promotion?

Indépendamment du maintien de présence générale établi dans la Phase II, dans cette Phase III la canalisation des actions serait de manière directe vers le rôle apprécié dans ses différents secteurs de:

- Opérateurs dans les divers systèmes du transport et la logistique
- Usagers du transport ayant un certain volume d'opération.
- Investisseurs économiques du secteur productif et de la distribution.
- Autres plates-formes logistiques et de transports, en se réservant la possibilité de développer des politiques d'échanges et de coopération.

## Où promouvoir?

En dehors de la logique promotion intérieure des Etats correspondants, on procéderait au repérage des pays pouvant offrir le plus de possibilités d'affaire sur la base des résultats obtenus par l'étude de marché correspondante.

## ¿Cómo se promociona?

La promoción en esta fase se realizaría mediante la acción directa ante los potenciales interesados detectados mediante los resultados de los estudios de mercados que se realicen a tal fin.

## ¿A quien se dirige la promoción?

Independientemente del mantenimiento de presencia genérica establecido en la Fase II, en esta Fase III la canalización de las acciones sería de forma directa hacia el rol detectado en sus diferentes sectores de:

- Operadores en los diversos sistemas del transporte y la logística
- Usuarios de transporte con determinado volumen de negocio.
- Inversores económicos del sector productivo y de distribución.
- Otras plataformas logísticas y de transportes, con posibilidad de desarrollar políticas de intercambios y cooperación.

## ¿Dónde se promociona?

Además de la lógica promoción interior de los Estados correspondientes, se procedería a la identificación de los países que más posibilidades de negocio puedan ofrecer en base a los resultados obtenidos por el correspondiente estudio de mercado.





# Egitura eragilea

Akitania-Euskadi Logistika Plataforma sortzeko, hedatzeko eta sendotzeko (horretarako epeak oraindik ere zehaztu gabe badaude ere) proiektu ausart horren arrakasta, plataforma eratzeko, martxan jartzeko eta horren programa garatzeko egiten den kudeaketari loturik izango da.

Hainbat erakundek, publiko zein pribatuk, interes komunak bilatzen dituztelako, garrario eta logistika arloetako jarduerara-gune garrantzitsu ezberdinek funtzionatzeko egitura komunak bilatzen dituztelako, bi herrik legerian eta kulturen interes komunak bilatzen dituztelako eta beste hainbat baldintzak direla-eta, ia-ia ezinbestekoa da egitura eragile sendo eta propioa sortzea.

Horrez gain, baliabide finantzarioen zuzkidurek eragin zuzena izango dute programak egiteko erritmo eta epeetan.

## 5.1 ERATZEKO FORMULA JURIDIKOA

Organo bakar batek antolamendu eragile eta funtzionala ezarri behar du. Horretarako, partaidetza publiko eta pribatuko baltzu mistoa era daiteke; horren formula juridikoa, une egokian, erabakiko litzateke helburuak eta osaketa aintzat hartuta.

Plataformaren heterogeneotasuna ikusirik, baltzua eratzeko prozesuaren hasiera oso konplexua izango litzateke; horregatik, komenigarria izango litzateke antolamendu eta hedatze prozesuei tarteko fase batean ekitea. Tarteko fase horretan Eusko Jaurlaritzak eta Akitaniako Eskualde Kontseiluak, lankidetzako proiektu baten bidez, euren gain hartuko litzateke aipatu prozesuak.

Behin-behineko epe horretan Akitania-Euskadi Logistika Plataforma izeneko proiektu berrian interesik edo eskuduntzarik izan dezaketen agente publiko zein pribatuekin eten gabeko komunikazioa izan behar da; horrela, geroago egin daitekeen baltzua eratzeko prozesua irekiko da, unean erabakiko den metodoa erabiliz.

# Structure opérationnelle

Le succès de cet ambitieux projet de constitution, de projection et de consolidation dans des délais à déterminer de Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi, sera directement lié à la démarche engagée pour sa constitution, sa mise en fonctionnement et son développement programmatique.

La mise en commun d'intérêts de différentes institutions publiques et privées, les structures de fonctionnement de différents et importants centres d'activité logistique et de transport, les législations et les cultures de deux pays différents et autres contraintes, rendent pratiquement indispensable la conjonction au sein d'une solide organisation opérationnelle propre.

Dans le même temps, la dotation en ressources financières aura un impact direct sur les rythmes et délais de réalisation des programmes.

## 5.1 FORMULE JURIDIQUE DE CONSTITUTION

L'organisation opérationnelle et fonctionnelle doit s'établir à partir d'un organe unique, comme peut l'être la constitution d'une société mixte à participation publique et privée, dont la formule juridique serait adoptée en son temps sur la base de son bien-fondé à la fois pour ses fins et sa composition.

Compte tenu de la complexité initiale du processus de constitution sociale tenant à son hétérogénéité, il paraît opportun d'initier un processus d'organisation et de lancement dans une période transitoire, sous la houlette ou assumé par le Gouvernement basque-Eusko Jaurlaritzak et le Conseil Régional d'Aquitaine, en élaborant un projet de coopération.

Durant cette période transitoire, une communication constante devra être assurée avec les partenaires publics et privés susceptibles d'être compétents ou intéressés au projet de Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi, afin d'ouvrir un processus de constitution sociétaire d'avenir, sous la forme qui serait envisagée.

# Estructura operativa

El éxito de este ambicioso proyecto de constitución, proyección y consolidación en plazos a determinar de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, estará directamente relacionado con la gestión que se realice para su constitución, puesta en funcionamiento y desarrollo programático.

La puesta en común de intereses de distintas instituciones públicas y privadas, estructuras de funcionamiento de diferentes e importantes núcleos de actividad logística y del transporte, legislaciones y culturas de dos diferentes países y otros condicionantes, hacen prácticamente indispensable la conjunción en una sólida organización operativa propia.

Al mismo tiempo, la dotación de recursos financieros tendrá incidencia directa en los ritmos y plazos de realización de los programas.

## 5.1 FÓRMULA JURÍDICA DE CONSTITUCIÓN

La organización operativa y funcional debe establecerse desde un único órgano, como puede ser la constitución de una sociedad mixta con participación pública y privada, cuya fórmula jurídica se adoptaría en su momento en base a la idoneidad para sus fines y su composición.

Dada la complejidad inicial del proceso de constitución social debido a su heterogeneidad, parece conveniente iniciar un proceso de organización y lanzamiento en período transitorio, protagonizado o asumido por Eusko Jaurlaritzak-Gobierno Vasco y el Consejo Regional de Aquitania, conformando un proyecto de cooperación.

Durante este período transitorio debe mantenerse una constante comunicación con los agentes públicos y privados que pueden ser competentes o interesados en el proyecto de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, con el fin de abrir un proceso de constitución societaria de futuro, en la forma que sea considerada.

## 5.2 FUNTZIONATZEKO ORGANIGRAMA

Azalduko den organigrama funtzionatzeko sistema marko bati dagokio. Prozesuak izango duen garapenean ager daitezkeen behar errealei erantzuteko moduko egitura pentsatu da.

Horregatik, Zuzendaritza Nagusiarentzako egoeraren araberako laguntza planteatzen da, arlo tekniko guztietan. Laguntza hori kanpoko agenteekin kontratu bidez gauzatu da, baliabide propioen bidez behar horiek asetzeko premia sortu ezean.

## 5.2 ORGANIGRAMME FONCTIONNEL

L'organigramme défini correspond à un système cadre de fonctionnement, en pensant à une structure à la mesure des besoins réels durant l'évolution du processus.

En ce sens, il est envisagé une assistance conjonctuelle à la Direction Générale dans ses différents domaines techniques, par des relations contractuelles externes, dans la mesure où il sera requis le concours de ressources propres.

## 5.2 ORGANIGRAMA FUNCIONAL

El organigrama que se define corresponde a un sistema marco de funcionamiento, pensando en una estructura a la medida de las necesidades reales durante la evolución del proceso.

En este sentido se contempla una asistencia coyuntural a la Dirección General en sus diferentes áreas técnicas, por medio de relaciones contractuales externas, en tanto sea requerido el concurso de recursos propios.





### 5.3 EGITURA ORGANIKO PROPIOA

#### 5.3.1 Administrazio Kontseilua edo Gobernu batza

Printzipioz, baltzuan parte hartzeko aukera beste erakundeei eskaini bitartean, organo horren osaketa (kargudun kopurua zehaztea eta kargu horiek nortzuk beteko lituzketen zehaztea) Gobernu biek, edo espreski izendatutako horien ordezkoei, erabaki beharko lukete.

Baltzuan partaide berriak sartu ahala, organoaren egitura hori aldatu beharko litzateke, ordezkatzeko maila orekatua mantenduz.

Baltzua zuzentzeko organo gorena izango litzateke eta horren betekizunak Estatutuetan zehaztuko lirateke.

#### 5.3.2 Batzorde teknikoa

Plataformaren garapen prozesuan hainbat aldaketa gerta badaitezke ere, organo horretako partaideak Administrazio Kontseiluak aukeratutako ordezkapean teknikoko kargudunak izango lirateke. Horiekin batera, hainbat aholkulari ere sar litezke, behin-behineko izendapenez edo behin betiko izendapenez.

Batzorde Tekniko horrek proposamenak Administrazio Kontseilura jasoko lituzke, eta proposamen horien jarraipena eta kontrola egingo lituzke.

### 5.3 STRUCTURE ORGANIQUE PROPRE

#### 5.3.1 Le Conseil d'Administration ou Conseil de Gouvernement

En principe et tant que la participation sociétaria ne sera pas ouverte à d'autres organismes, sa composition correspondrait en nombre et en répartition de charges, aux membres des deux Gouvernements ou délégations expresses, sur lesquelles un accord se sera dégagé.

Logiquement cette structure de composition devrait être adaptée à la représentativité qui pourrait intervenir par de nouvelles intégrations dans la société.

Ses fonctions en tant qu'organe au plus haut niveau de Direction de la société, correspondraient à ce qui est établi dans les Statuts.

#### 5.3.2 Commission technique

Sans préjudice des changements qui pourraient advenir dans le processus de développement de l'Organisme, cet organe serait composé des dirigeants de représentation technique, lesquels seraient désignés par le Conseil d'Administration, ainsi que par les conseillers qui, le cas échéant, seraient nommés à titre permanent ou provisoire.

Les fonctions de cette Commission technique auraient principalement un caractère de suivi, de contrôle et de présentation des propositions devant le Conseil d'Administration.

### 5.3 ESTRUCTURA ORGÁNICA PROPIA

#### 5.3.1 El Consejo de Administración o Junta de Gobierno

En principio y en tanto no se abra la participación societaria a otras entidades, su composición correspondería en número y ostentación de cargos, a los miembros de ambos Gobiernos o delegaciones expresas, que se acuerden.

Lógicamente esa estructura de composición debería ser adaptada a la representatividad que pudiera darse por nuevas integraciones en la sociedad.

Sus funciones como máximo órgano de Dirección de la sociedad, corresponderían a lo establecido en los Estatutos.

#### 5.3.2 Comisión técnica

Sin perjuicio de los cambios que pudieran realizarse en el proceso de desarrollo del Ente, este órgano sería compuesto por cargos de representación técnica, que sean designados por el Consejo de Administración, así como por los asesores que en su caso podrían ser nominados de forma continua o eventual.

Las funciones de esta Comisión Técnica tendrían principalmente un carácter de seguimiento, control y elevación de propuestas al Consejo de Administración.

### 5.3.3 Zuzendaritza Nagusia

Baltzuaren arduraduna izango litzateke, eta zuzenean egongo litzateke Batzorde Teknikoaren menpean. Zuzendaritza lanez gain, aholkularitza teknikoak koordinatuko litzuzke.

### 5.3.4 Administrazio Saila

Baltzuaren egitura propioa izango litzateke. Horren zeregina baltzuaren jardunarekin zerikusirik duten arlo guztietan, eguneroko jarduna egitea da. Hasieran ahalik eta egitura txikiena izango luke, eta beharren arabera haziko litzateke.

## 5.4 KANPOKO KUDEAKETARAKO EGITURA

Egituran inflaziozko ager ez dadin, batez ere proiektua martxan jartzeko hasierako faseetan (kontuan izan behar da inflazioa gertatuz gero, jardunak berak eraginda, egiturak aldatzeko beharra ager daitekeela), interesgarri ikusi da kontratu bidez kanpoko lankidetzak izateko bideak jartzea, adituen zenbait kabinetek kudeaketako alor guztien beharrei erantzun ahal izateko.

### 5.4.1 Kudeaketa Teknikorako Kabinetea

Garraio eta logistikako sistemetan aditua, lankidetzan aritzeaz gain, garraioen aniztasuna ezarriko luke Plataformako hainbat eremutan.

### 5.3.3 Direction Générale

Il s'agit de la figure du responsable exécutif de la Société, dépendant directement de la responsabilité directe de la Commission technique. La charge devrait en revenir à une personne exerçant des fonctions de direction ainsi que de coordination entre les différentes assistances techniques.

### 5.3.4 Département Administration

Ainsi dénomme-t-on la structure propre à la Société dont la fonction est la réalisation du travail au jour le jour dans tous les aspects en rapport avec l'activité. Au départ, elle se composerait d'une structure minimum, qui s'élèverait en fonction du besoin progressif de couverture.

## 5.4 STRUCTURE DE GESTION EXTERNE

Dans le souci d'éviter une inflation de structures, surtout dans la phase initiale de mise en route du projet, qui serait susceptible de conduire au bout d'un certain temps à des restructurations conseillées par la propre dynamique, il est jugé intéressant de mettre en place des canaux de collaboration contractuelle externe à travers le concours de cabinets experts qui prendraient en charge les divers domaines de gestion.

### 5.4.1 Cabinet de Gestion technique

Expert en systèmes de transport et de logistique, il remplirait les fonctions de coopération et d'établissement de l'intermodalité dans les différentes instances de la Plate-forme.

### 5.3.3 Dirección General

Es la figura del responsable ejecutivo de la Sociedad, dependiente directo de la Comisión Técnica. Debería corresponder a una persona ejerciendo funciones de dirección con las de coordinación entre las diferentes asistencias técnicas.

### 5.3.4 Departamento de Administración

Se denomina a la estructura propia de la Sociedad cuya función es la realización del día a día en todos los aspectos relacionados con la actividad. En un inicio se compondría de una estructura mínima, que aumentaría en función de la progresiva necesidad de cobertura.

## 5.4 ESTRUCTURA DE GESTIÓN EXTERNA

Con el fin de evitar una inflación estructural, sobre todo en el periodo inicial de puesta en funcionamiento del proyecto, que pudiera llevar en un espacio de tiempo a reestructuraciones aconsejadas por la propia dinámica, se considera interesante establecer cauces de colaboración contractual externa mediante el concurso de gabinetes expertos que atiendan las diversas áreas de gestión.

### 5.4.1 Gabinete de Gestión Técnica

Experto en sistemas de transporte y logística realizaría las funciones de cooperación y establecimiento de intermodalidad en los diferentes ámbitos de la Plataforma.





#### ***5.4.2 Merkataritza-Kudeaketarako Kabinetea***

Marketingeko Plana kudeatzeko eta garatzeko zereginak beteko litzuzke. Plataformaren merkataritza-jarduna bideratuko luke.

#### ***5.4.3 Kudeaketa Finantzariorako Kabinetea***

Gai ekonomiko eta finantzarioak planifikatu eta garatuko litzuzke. Baliabide propioak eta Europako laguntzako programak aintzat hartuko litzuzke.

#### ***5.4.4 Ikerketa eta Trebakuntzarako Kabinetea***

Garraio antzeko eta logistikako arloetan alternatiba berriak eta egokitzapenak bilatu, aztertu eta ikertzeari ekingo lioke. Plataformako sektore eta alor guztietako trebakuntzarako planen ardura izango luke. Horren helburuak hauek litzateke: garraio sistema guztiak sistema anitzak izateko bidean jartzea, lehiakortasuna bilatzea eta nazioarteko merkatuan aurrera egitea.

#### ***5.4.5 Datu Base eta Estatistikako Kabinetea***

Fluxu, zama, izaera, jatorria, erabilitako medioa eta antzeko faktoreen gaineko datuak izatea oso erabilgarria izango litzateke. Estatistiken bilakaera aztertu beharko luke eta basea eguneraturik mantendu beharko luke. Etorkizuneko jarduna planifikatzeko tresna bikaina izango litzateke.

#### ***5.4.2 Cabinet de Gestion commerciale***

Exerçant des fonctions de développement et gestion du Plan de Marketing et d'action commerciale de la Plate-forme.

#### ***5.4.3 Cabinet de Gestion financière***

Sa fonction comprend la planification et le développement des aspects économiques et financiers, ayant une incidence tant sur les ressources propres que sur les programmes d'aides européennes.

#### ***5.4.4 Cabinet d'Etudes et de Formation***

Se dédiant à la recherche et l'étude d'adaptations et de nouvelles solutions alternatives dans le champ du transport intermodal et de la logistique. De même, il serait responsable des plans de formation dans tous les secteurs et toutes les instances de la Plate-forme, pour tendre à une reconversion des systèmes de transport vers l'intermodalité, la compétitivité et l'ouverture à l'international.

#### ***5.4.5 Cabinet de Base de Données et de Statistique***

L'utilité de disposition de données relatives à des flux de charges, à la nature, l'origine, la destination, le moyen utilisé, etc. ainsi que leur évolution statistique d'actualisation permanente, offriront un outil intéressant pour planifier l'avenir.

#### ***5.4.2 Gabinete de Gestión Comercial***

Con funciones de desarrollo y gestión del Plan de Marketing y acción comercial de la Plataforma.

#### ***5.4.3 Gabinete de Gestión Financiera***

Su función comprende la planificación y desarrollo de los aspectos económicos y financieros, incluyendo tanto en los recursos propios como de programas de ayudas europeos.

#### ***5.4.4 Gabinete de Estudios y Formación***

Dedicado a la investigación y estudio de adaptaciones y nuevas alternativas en el campo del transporte intermodal y la logística. Así mismo sería responsable de los planes de formación en todos los sectores y ámbitos de la Plataforma, tendente a una reconversión de los sistemas de transporte hacia la intermodalidad, la competitividad y la internacionalización.

#### ***5.4.5 Gabinete de Base de Datos y Estadística***

La utilidad de disposición de datos relativos a flujos de cargas, naturaleza, origen, destino, medio utilizado, etc. Así como su evolución estadística de actualización permanente, ofrecerán una herramienta útil para planificar el futuro.





# Funtzionamendu ekonomiko eta finantzarioa

Akitania-Euskadi Logistika Plataforma eratzeko eta funtzionamenduan jartzeko, jakina, jardunerako Plataformak beharrezko izango dituen baliabide finantzarioak eduki beharko dira.

Horretarako, urteko diru-sarrerak eta gastuak islatuko dituen aurrekontua egingo da. Erabakiko diren jarduera-programak eta ekitaldi ekonomiko orekatua ahalbideratuko duten formula finantzarioak hor agertuko dira.

Gastuen atalean honako elementuek ekarriko dituzten kostuen berri jasoko da:

- Zuzendaritzako organoek
- Kontratupeko langileek
- Gastu orokorrek
- Inbertsioek
- Kanpoko zerbitzuen kontratazioek
- Sustapenak eta publizitateak

Diru-sarreraren atalean honakoak agertuko dira:

- Baliabide propioak, partaideek egindako ekarpenak direla-eta.
- Kanpoko baliabideak, laguntza-programak direla-eta.
- Hainbat jarduerak ekarritako diru-sarrerak.

# Fonctionnement Économico-Financier

En toute logique, la constitution et le fonctionnement opérationnel de la Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi devra disposer des ressources financières nécessaires à son activité.

A cet effet, on confectionnera les budgets correspondants de dépenses et recettes annuelles, correspondant aux programmes d'interventions qui seront décidés, ainsi que les formules financières qui permettront l'équilibre de l'exercice économique.

Le chapitre dépenses contiendra les coûts correspondant à:

- Organes de direction
- Personnel recruté
- Frais généraux
- Investissements
- Appel à services externes
- Promotion et publicité

Le chapitre recettes se composera de:

- Ressources propres par contributions des associés.
- Ressources externes provenant de programmes d'aides.
- Autres recettes pour activités.

# Funcionamiento Económico-Financiero

Lógicamente, la constitución y funcionamiento operativo de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi, deberá contar con los recursos financieros necesarios para su actividad.

A tal fin se elaborarán los correspondientes presupuestos de gastos e ingresos anuales, correspondientes a los programas de actuaciones que se acuerden, así como las fórmulas financieras que posibiliten el equilibrio del ejercicio económico.

El capítulo de gastos contendrá los costos correspondientes a:

- Los órganos de dirección
- Personal contratado
- Gastos Generales
- Inversiones
- Contratación de servicios externos
- Promoción y publicidad

El capítulo de ingresos estará compuesto por:

- Recursos propios por aportaciones de los socios.
- Recursos externos de programas de ayudas.
- Otros ingresos por actividades.





A Q U I T A I N E - E U S K A D I



A Q U I T A I N E - E U S K A D I



Logistika Plataforma Akitania-Euskadi  
Plate-forme Logistique Aquitaine-Euskadi  
Plataforma Logística Aquitania-Euskadi