

Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Índice de contenidos

1.	Presentación y síntesis del Avance del Plan.....	1
1.1.	Contexto y motivación.....	1
1.2.	Objeto y alcance	3
1.3.	Enfoque de desarrollo del Avance.....	4
1.4.	Red de Centros de Intercambio Modal	5
1.5.	Configuración de la Plataforma Logística de Euskadi.....	6
	1.5.1 Perspectivas de desarrollo.....	6
	1.5.2 Propuesta de Red.....	9
2.	Oportunidades logísticas en la CAPV.....	11
2.1.	La CAPV: rótula del espacio transfronterizo	11
	2.1.1 Caracterización del entorno geológico.....	11
	2.1.2 La Plataforma logística Euskadi Aquitania.....	12
2.2.	Un espacio con oportunidades logísticas.....	14
	2.2.1 Los flujos de mercancías.....	14
	2.2.2 Las oportunidades logísticas de la CAPV	16
2.3.	Directrices territoriales y de desarrollo de infraestructuras y suelo.....	18
	2.3.1 Ordenación territorial y suelo.....	18
	2.3.2 Infraestructuras modales.....	31
2.4.	Necesidades de suelo para actividades logísticas	47
	2.4.1 Tipologías de zonas logísticas	47
	2.4.2 Evaluación de las necesidades de suelo.....	50
	2.4.3 Oferta de suelo para actividades logísticas	51

3.	Configuración de la Plataforma Logística de Euskadi.....	53
3.1.	Opciones de red física.....	53
3.2.	Planteamiento del desarrollo de nodos de la Plataforma	55
4.	El sistema del transporte de pasajeros en Euskadi.....	60
4.1.	Oportunidades del transporte intermodal de pasajeros	60
4.2.	Localización y clasificación de centros de intercambio modal.....	63
	4.2.1 Territorio Histórico de Bizcaia	63
	4.2.2 Territorio Histórico de Gipuzcoa.....	67
	4.2.3 Territorio Histórico de Álava	70
	4.2.4 Otras localizaciones	70
	Anexo.....	72

1. Presentación y síntesis del Avance del Plan

1.1. Contexto y motivación

El 19 de noviembre de 2002 el Consejo de Gobierno aprobó el “Plan Director de Transporte Sostenible. La política común de Transportes de Euskadi 2002-2010”, plan a través del cual se articula la política de transportes de la Comunidad Autónoma, que tiene como objetivos principales: desvincular el desarrollo económico del incremento de demanda de transporte, lograr una accesibilidad universal, impulsar un equilibrio entre los modos de transporte, potenciar la posición estratégica de Euskadi en Europa y avanzar hacia un modelo de transporte sostenible.

El Acuerdo de Coalición para la formación del Gobierno Vasco de la VII Legislatura señala que “un desarrollo de las redes de infraestructura y de comunicaciones que articule adecuadamente los territorios es condición necesaria e imprescindible para la integración europea y para la cohesión territorial de nuestro País, y a este objetivo se debe dirigir la política en materia de infraestructura del transporte, a través de un sistema de transportes comunicaciones adecuadamente planificado, equilibrado y coordinado, desde una dimensión logística óptima, ofertando una red de intermodalidad de calidad y con seguridad, capaz de dar respuesta a la gran movilidad interna, de un País productivo y que soporte importantes tráficos hacia y desde el interior”.

El referido Plan Director recoge como una línea de actuación concreta la de redactar el Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte, conforme a las estrategias de potenciar el desarrollo de la intermodalidad, de potenciar la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi, la creación de Centros Logísticos con capacidad para atender y gestionar el transporte integral, el desarrollo de transporte combinado y la intermodalidad, etc...

Pues bien, en consecuencia, el desarrollo armónico y sostenible del **sistema de transportes de la CAPV**, aportando la máxima contribución del mismo a la **calidad de vida** de los ciudadanos y ciudadanas y con la **competitividad** del País Vasco, y su **integración** en el territorio y en el marco europeo se formula el Avance del presente Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte (PTSRILT).

La evolución de las necesidades de movilidad de las personas y de los requisitos de las cadenas logísticas, el elevado nivel de urbanización y complejidad orográfica del País Vasco, las interrelaciones de las redes de la CAPV con las de regiones limítrofes, las fuertes inversiones que requieren las infraestructuras y el gran número de agentes que intervienen en la planificación y explotación del transporte requieren **articular coherentemente los esfuerzos** que tanto entidades públicas como privadas realizan en el sector del transporte y la logística.

El AVANCE de Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene por objeto desarrollar además de las directrices emanadas del Plan Director de Transporte Sostenible y del Acuerdo de Coalición

aquellas que se derivan de la Ley 4/1990 de Ordenación del Territorio del País Vasco y la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres cuanto a la potestad de la CAPV de planificar los transportes intracomunitarios así como los que resulten de competencia del País Vasco en ejecución de la normativa del Estado en lo referente a la **planificación de una red intermodal y logística ambientalmente sostenible, económicamente eficiente y socialmente equilibrada**. En concreto el planeamiento territorial de transporte pretende articular la malla de conexión y relación entre los nodos de la red de ciudades, centros productivos y logísticos y de éstos con el exterior, en función de los intereses de la comunidad y de la problemática específica de su desarrollo e incardinación en el sistema económico general. Así pues, las alternativas y determinaciones contenidas en el AVANCE tienen un doble objetivo:

- El fomento de la **intermodalidad** (tanto en mercancías como con viajeros) como instrumento de reequilibrio modal para prevenir y reducir la congestión en cuellos de botella de las infraestructuras, la interconexión eficiente sin pérdida de valor en el transporte de mercancías y la utilización de cadenas de transporte multimodal.
- La localización de una **estructura logística potente** que minimice los costes a productores y distribuidores radicados en la CAPV y que desarrolle las oportunidades de la actividad logística y de transporte.

En este AVANCE el concepto logística comporta todas “las actividades que sirven de apoyo a la principal misión de una organización. Estas actividades incluyen la gestión y almacenamiento de materiales, el transporte, el embalaje, la distribución, el diseño de los de los sistemas frontales, la información de logística, la gestión y la ingeniería de los sistemas de apoyo, la ingeniería del ciclo vital y el servicio al cliente”¹.

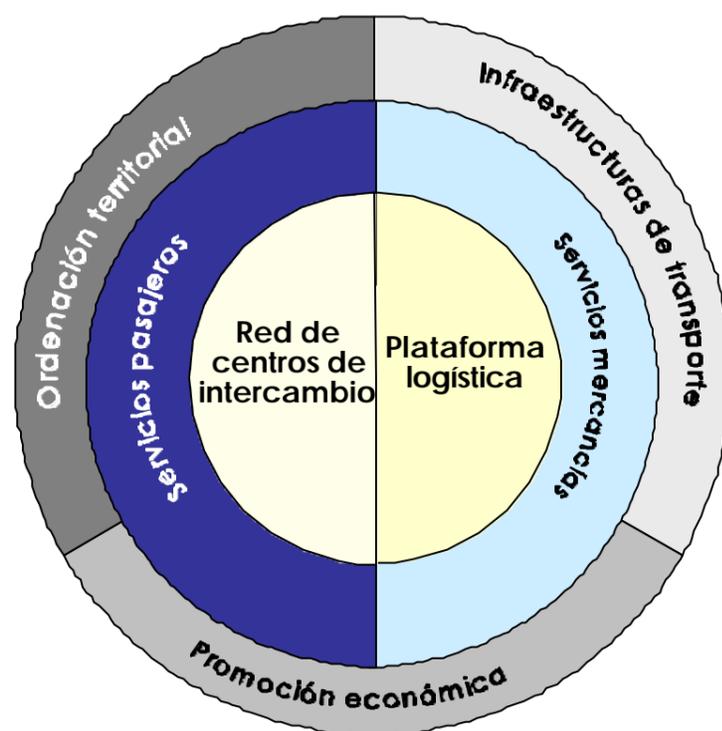
Por otra parte es importante considerar que dentro de los Proyectos prioritarios de Redes Transeuropeas de Transporte dos afectan directamente a nuestro territorio:

- Por un lado el proyecto núm. 3 de nueva red ferroviaria Madrid – Vitoria – Dax
- Por otro el proyecto núm. 6 de transporte multimodal Península - Contenedor

En la conformación de la propuesta del AVANCE, además del análisis de un amplio conjunto de estudios sectoriales y de la realización de trabajos de campo puntuales para la elaboración de una radiografía de la situación actual y de perspectivas futuras, se han tenido en cuenta los distintos **instrumentos de planificación territorial y sectorial** de la CAPV, las orientaciones y directrices en materia de política de transportes de la Unión Europea, **la planificación vigente** y proyectos de **infraestructuras** existentes en todos los modos (ferrocarril, carreteras, puertos y aeropuertos), el estado actual y proyectos en desarrollo de **centros de transporte de mercancías**, la interrelación y colaboración de los distintos **ámbitos competenciales** y organismos responsables.

El AVANCE de PTSRILT constituye un documento que en su trámite de audiencia será mejorado y concretado con la **participación** de todos los agentes interesados para su redacción y aprobación definitiva.

¹ Definición tomada del mundo militar por el grupo de interés de Logística, Transporte y Distribución del IIE.



1.2. Objeto y alcance

En su fase de AVANCE, el PTSRILT tiene como objeto principal la definición de la **tipología** de los nodos de las redes de intercambio modal de pasajeros y de la realización de actividades logísticas en suelo estructurado para tal fin; la identificación de las **localizaciones** ideales de dichos nodos; la estimación de superficies y **características** funcionales de los mismos y finalmente la determinación de **opciones** de ubicación de nodos de acuerdo a proyectos existentes o a planificar que respondan a las necesidades y objetivos de la CAPV.

Así pues, el alcance del PTSRILT se dirigirá fundamentalmente a la cobertura de los **interfases** de los Planes Territoriales Parciales y Planes Territoriales Sectoriales:

- la **planificación de infraestructuras** de transporte, especialmente en la dimensiones de accesibilidad y de inserción en infraestructuras lineales de este tipo de nodos singulares de las redes de transporte.
- la **planificación del territorio**, especialmente en los aspectos de planeamiento y gestión urbanística e implantación de infraestructuras cuyos condicionantes funcionales y estructurales tienen impacto en el espacio físico.
- la estructuración de formas de participación dinámicas en su impulso de los entes responsables de los ferrocarriles, puertos, aeropuertos, carreteras y del desarrollo de suelo y promoción económica, de los diversos niveles de la Administración en la CAPV y de la iniciativa privada, mediante la coordinación y alineamiento de criterios para establecer un campo de juego estable en el que los distintos **agentes tengan cauces de actuación atractivos**.

1.3. Enfoque de desarrollo del AVANCE

Establecidos los objetivos de la Red Intermodal y Logística del Transporte del CAPV enunciados en la motivación y el alcance del Plan Sectorial, el documento de AVANCE formula una propuesta global para los centros intermodales de pasajeros y los centros de actividades logísticas, coherente con las necesidades del transporte de pasajeros y mercancías y asentada sobre las bases comunes de infraestructuras del transporte, promoción económica y ordenación territorial.

La generación de propuestas para ambos tipos de nodos ha requerido la utilización de metodologías de trabajo específicas para cada uno de ellos. Pasajeros y mercancías presentan problemáticas claramente diferenciadas. La implantación de centros de intercambio también ocurren en entornos territoriales muy diferentes. Las técnicas para su análisis y toma de decisión son distintas. En consecuencia el Plan se estructura en dos partes diferenciadas: red de centros de intercambio modal (pasajeros) y configuración de la Plataforma Logística de Euskadi (mercancías).

Sin embargo, dadas las interrelaciones en los flujos de personas y mercancías en el uso de infraestructuras y la existencia de servicios comunes, es conveniente mantener una visión integradora de ambas partes que facilite su gestión. Es por ello que se presenta un único Plan para abordar ambas dimensiones.

Complementariamente a este documento se han desarrollado una serie de monografías destacando las siguientes:

- Tendencias de la logística europea
- Situación de la logística en Euskadi
- Tendencias del transporte de viajeros en Europa
- Situación del transporte de viajeros en Euskadi
- Alternativas y propuestas de desarrollo de una Plataforma Logística en Euskadi
- Bases jurídicas del Avance del Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la CAPV.

1.4. Red de Centros de Intercambio Modal

La red de centros de intercambio modal que se propone plantea una jerarquización en:

- *Grandes centros intermodales*: incluye los centros con potencialidad para atender todos los ámbitos de la movilidad: cercanías, regional y de largo recorrido, pudiendo alguno de ellos incluso servir como estación para la Nueva Red Ferroviaria de alta Velocidad del País Vasco. En estos grandes centros intermodales resulta fundamental el establecimiento de un sistema de información al usuario claro y eficaz que permita al viajero el conocimiento de todas las combinaciones disponibles para sus desplazamientos combinados.

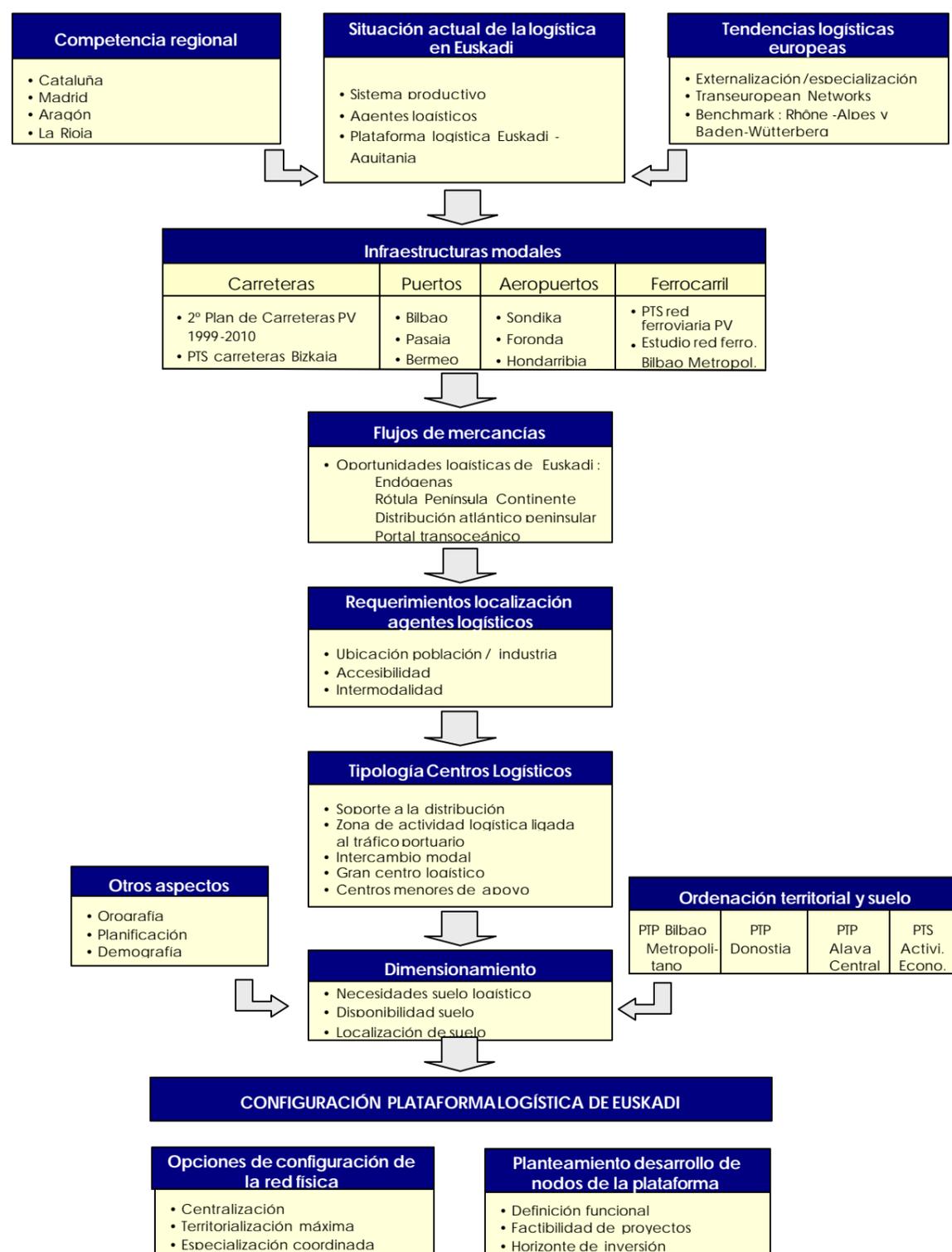
Dentro de Bizkaia son tres los grandes centros intermodales con características adecuadas para permitir el intercambio de todos los ámbitos de movilidad: Aeropuerto de Loiu, Abando y San Mamés. Estos dos últimos constituyen alternativas válidas para la terminal ferroviaria de Alta Velocidad en Bilbao.

Tanto en Gipuzkoa como en Álava estos grandes centros intermodales corresponderían con las estaciones de Alta Velocidad de San Sebastián y Vitoria respectivamente.

- *Intercambiadores ferroviarios*: incluyendo en esta categoría las estaciones de:
 - Bolueta: permite el intercambio directo entre las líneas Bilbao Atxurri – Bermeo y Bilbao Donostia / San Sebastián y las líneas 1 y 2 de Metro de Bilbao.
 - Casco Viejo: permite el intercambio modal de la línea de EUSKOTREN Bilbao – Lezama con las líneas 1 y 2 del Metro de Bilbao.
 - Sestao Urbinaga, en la situación actual no es real ni operativo el intercambio modal entre las líneas C1 y C2 de Cercanías y la línea 2 el Metro de Bilbao. Si se pretende, tal y como indica el *Estudio de la Red Ferroviario del Area Funcional de Bilbao Metropolitano*, la transformación de los servicios ferroviarios de las líneas C1 y C2 hasta Sestao en líneas de tranvía, el éxito del intercambio modal pasa por la incorporación de una estación (de Renfe inicialmente y en el futuro del Tranvía) en Urbinaga junto a la reciente estación de Metro Bilbao.
- *Intercambiadores ferrocarril – vehículo privado - autobús*: incluyendo en esta categoría los centros intermodales de Leioa; Urduliz, Plentzia, Ansio, Lezama, Muskiz, Gernika, Lemoa y Cadagua en Bizkaia y Amurrio en Gipuzkoa y las estaciones de ferrocarril de Irún, Tolosa:, Zumarraga, Neasain y Maltzaga también en Gipuzkoa

1.5. Configuración de la Plataforma Logística de Euskadi

1.5.1. Perspectivas de desarrollo



El análisis sobre la situación actual de la logística en Euskadi, así como su contextualización respecto a la logística europea y su comparación con otras comunidades autónomas limítrofes, muestran que existen una serie de oportunidades para la CAPV, que pueden encaminarse a aumentar su protagonismo desde el punto de vista logístico en el ámbito estatal y europeo. Estas oportunidades se pueden resumir en las siguientes:

- **Endógenas:** Se trata de la logística estática procedente del almacenaje y distribución de las mercancías con origen/destino en el País Vasco. Las oportunidades desde el punto de vista logístico pasarán por dotar de unas infraestructuras de calidad capaces de absorber los crecimientos de toneladas generadas en los próximos años.
- **Rotula Península - Continente:** La situación geográfica de la CAPV y sus comunicaciones con el resto de la Península y de Europa, hacen que sea una zona de mucho tránsito de mercancías. En este sentido, estas mercancías suponen una oportunidad en la medida que se dote a la CAPV de uno o de varios centros de intercambio modal, que sean capaces de atraer mercancías que antes realizaban el cambio modal en una instalación localizada en un lugar diferente o atraer nuevas mercancías que antes no hacían intercambio modal.
- **Distribución atlántico-peninsular:** El Oeste de Francia supone para el País Vasco una oportunidad muy importante. Además, no se debe olvidar el hinterland formado por la propia península ibérica, donde la CAPV goza de una posición logística privilegiada.
- **Portal transoceánico:** Los puertos de la CAPV deben llegar a jugar un papel importante en el tráfico de mercancías de la península y en el papel de gateway en el intercambio Europa-América.

Como premisa necesaria para poder aprovechar las citadas oportunidades, existen dos factores clave, que se deben tener en cuenta en la tarea de planificación:

- Debe existir un sistema integral de infraestructuras (carreteras, ferrocarril, puertos y aeropuertos), que presente una adecuada red para las mercancías con origen/destino en la CAPV o en tránsito hacia otros mercados.
- Esta dotación de infraestructuras debe ser complementada por una plataforma de centros logísticos que aporte un alto valor añadido a los diferentes agentes de la cadena logística en tareas de distribución y almacenamiento.

El desarrollo de determinadas infraestructuras viene planificado a través de otros Planes Sectoriales. A pesar de ello, en la concepción de la plataforma logística de Euskadi se ha tenido en cuenta la situación actual y el desarrollo futuro de las infraestructuras, ya que éste es uno de los elementos fundamentales en la concepción de la logística global de Euskadi.

Otro elemento que se ha tenido en cuenta han sido las necesidades de los diferentes agentes logísticos. Los diferentes segmentos tienen diversas necesidades logísticas, no sólo en cuanto a funcionalidad (tipología de naves,

servicios requeridos, etc.), sino también en cuanto a localización del suelo logístico (cercanía a grandes núcleos de población, necesidad de situarse próximos a un centro de intercambio modal, etc.)

De este modo, se han identificado cuatro tipologías diferentes en cuanto a dotación de instalaciones logísticas estructuradas:

1. En primer lugar, aprecen las zonas en las que se puedan situar **grandes centros logísticos**, de distribución peninsular-internacional. En estas zonas se podrían situar centros logísticos diseñados para grandes empresas de distribución, grandes operadores logísticos o empresas transportistas de nivel nacional o internacional. En estos centros se suelen llevar a cabo actividades logísticas de mayor valor añadido: picking, packing, almacenamiento, etiquetado, etc. A la vez, son centros que pueden servir como atracción de nuevas inversiones, y representan una opción de segunda línea en el caso de congestión de zonas metropolitanas. La ubicación más idónea para este tipo de centros es en una segunda línea de suelo logístico, donde los precios de suelo son menores y existe una mayor disponibilidad en cuanto a extensión. En este caso, una adecuada accesibilidad a las grandes vías también debe estar garantizada.
2. **Zona de Actividades Logísticas (ZAL)** asociadas a puertos y aeropuertos Se trata de centros que van muy ligados a la actividad de estas infraestructuras, y que facilitan la operación diaria en estos centros, al mismo tiempo que añaden valor a la cadena logística. La situación ideal de un centro de este tipo sería lo más próxima posible al Puerto, teniendo una buena conexión a las principales infraestructuras viarias y ferroviarias. En este tipo de centro logístico se podrían situar, entre otros, empresas dedicadas al transporte marítimo: consignatarias, transitarias, etc., empresas dedicadas al transporte aéreo: transporte urgente internacional y operadores logísticos, etc.
3. En un tercer nivel aparecen los **centros de soporte a la logística**. Se trata de zonas destinadas a la implantación de instalaciones de apoyo a la logística, y englobaría a dos tipologías bien diferenciadas según su relación con la actividad de almacenaje.

En un primer plano destacan las zonas en las que se pueden desarrollar **centros de distribución regional** (del tipo de los ya desarrollados en la CAPV: Aparcabisa, Centro de Transportes de Vitoria, etc.). Estos centros han de estar situados cerca de las grandes áreas urbanas y muy bien comunicados con las principales vías. Los clientes tipo de estos centros son, entre otros las empresas de paquetería industrial, empresas de courier, transportistas de carga general y operadores logísticos (normalmente para instalar almacenes de apoyo o cross-docking).

Adicionalmente, otra tipología de centros de soporte a la logística constaría de todas aquellas actuaciones que sirven de **apoyo al sistema de transporte**, pero sin incidir en las cuestiones de almacenaje y distribución. Se trata de centros de segundo orden que complementan la red primaria de centros logísticos con criterios territoriales y de respuesta a necesidades específicas. En concreto, serían actuaciones del siguiente estilo: truck-center, o centros de servicio a los camiones y a los conductores (con gasolinera, taller de

reparaciones y mantenimiento, restaurante, etc.), aparcamientos (de vehículos ligeros y/o de vehículos pesados) y aparcamiento de vehículos de mercancías peligrosas, etc.

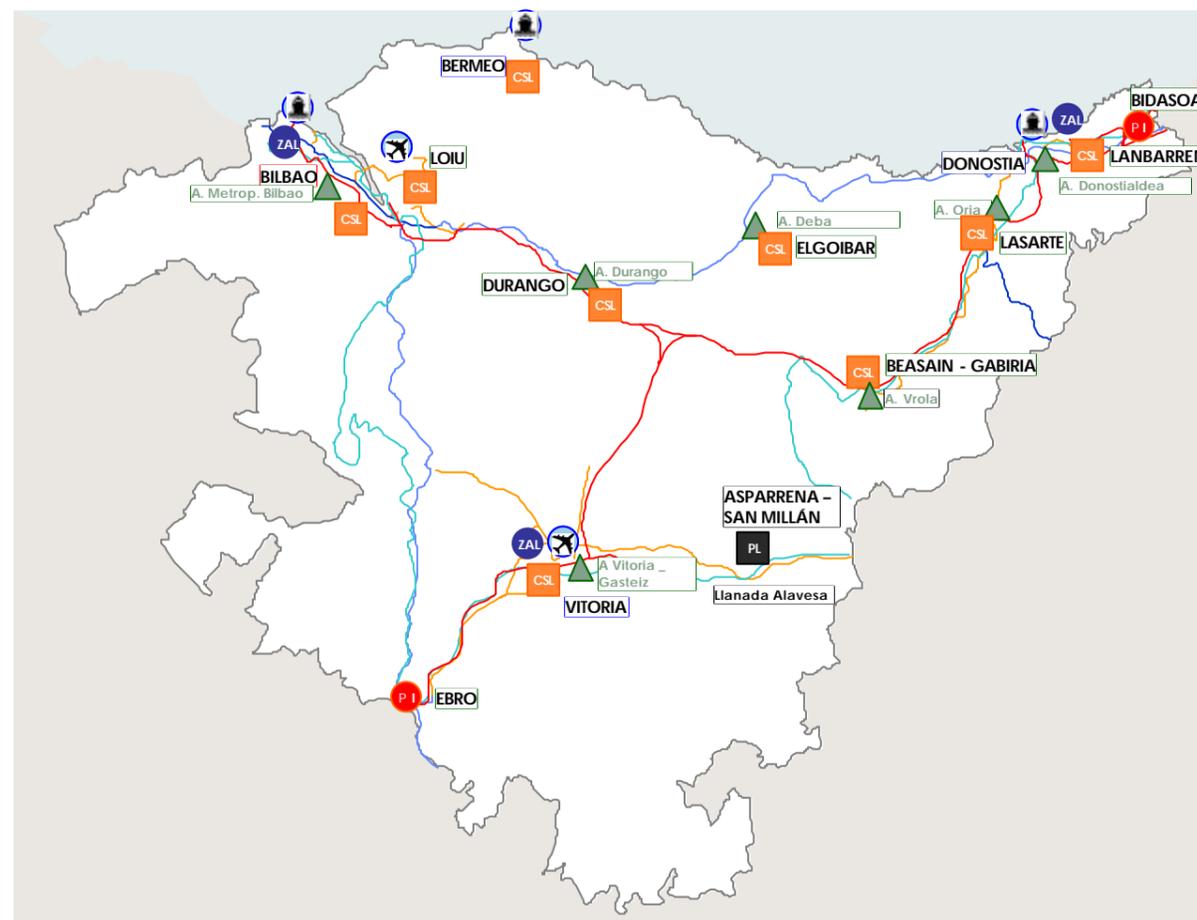
4. Adicionalmente aparecen las zonas para la implantación de una **plataforma intermodal**, que garanticen la intermodalidad tren-carretera y tren-tren (cambio de ancho de vía). Una plataforma de este estilo sería un gran apoyo a la logística de la CAPV y facilitaría su desarrollo a nivel euroatlántico. Los clientes tipo de un centro de estas características son, entre otros operadores de transporte combinado, operadores logísticos con necesidades de intermodalidad y otros grandes transportistas (sobre todo internacionales) con necesidades de intermodalidad.

La traducción de estas tipologías en necesidades de suelo logístico para el desarrollo de la logística de Euskadi se ha realizado teniendo presente la disponibilidad de suelo industrial con características adecuadas para la implantación de actividades logísticas.

Las necesidades de suelo logístico estructurado a desarrollar en el territorio de la CAPV para asegurar un adecuado desarrollo logístico y mantener así la competitividad industrial de Euskadi durante los próximos años se pueden dividir según las diferentes tipologías de centros establecidas:

- Centros de soporte a la logística de distribución / agregación. Se prevé una necesidad de unas 450 ha para asegurar la adecuada distribución de mercancías a los grandes núcleos de población.
- ZAL de apoyo a actividades portuarias. Se estima que hay disponibles algo más de 250 ha de apoyo a las actividades portuarias.
- Plataformas intermodales y gran centro logístico. Se prevé una necesidad en conjunto que pueden llegar hasta los 1.800 ha
- Finalmente, las instalaciones menores de apoyo a la logística se han considerado fuera del alcance del presente plan en cuanto a la proposición de zonas concretas de desarrollo y dimensionamiento.

Nuevos centros de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi en la CAPV



- | | |
|---|---------------------------------------|
| Autopistas de peaje | Áreas de producción y consumo |
| Autopistas libres de peaje | Centro Soporte Logístico |
| Red de interés preferente. Autovía y vías de dos calzadas | Centro Intermodal |
| Ancho ibérico | Zona Actividades Logísticas |
| Ancho UIC | Gran Centro Logístico Llanada Alavesa |

Fuente: Elaboración propia

1.5.2. Propuesta de Red

En el presente documento se propone una Plataforma Logística para la CAPV, para asegurar el crecimiento logístico y un adecuado apoyo al desarrollo industrial de Euskadi. La red logística propuesta sigue un **modelo de especialización coordinada**, en el que se reparten entre los tres territorios históricos de la CAPV el total de las tipologías de centros mencionadas, de tal manera que se garantiza una oferta racional de servicios logísticos para el conjunto de la CAPV.

A continuación, se presentan los principales nodos de la Plataforma distinguiendo por Territorios Históricos:

Bizkaia

El crecimiento del Puerto de Bilbao es uno de los pilares fundamentales sobre los que se debe sustentar el desarrollo logístico de la CAPV. Una de las actuaciones que debe apoyar este crecimiento es una zona dedicada al tratamiento logístico (almacenaje, intermodalidad, etc.) de las mercancías que mueva el Puerto. Para facilitar este desarrollo resulta muy conveniente la implantación de una **ZAL** en las proximidades del Puerto.

Otra de las conclusiones de la diagnosis del sector logístico en la CAPV determina la necesidad de desarrollar un **centro de distribución regional** en alguna zona próxima al Gran Bilbao, además de los posibles centros a situar en las proximidades de las áreas de producción y consumo de Loiu, Bermeo y Durango.

Gipuzkoa

Otro nodo de la plataforma logística propuesta lo constituye el desarrollo en este Territorio Histórico de una Plataforma Intermodal a localizar en el área del Bidasoa.

Por otra parte se plantean cuatro **centros de distribución regional**. En este caso, las posibilidades de localización son escasas, debido a la situación ya conocida de consolidación de suelo que se da en esta zona de la CAPV. En todo caso deberán servir las áreas de producción y consumo de Donostialdea, Oria, Deba y Urola.

En Gipuzkoa además cabe considerar la localización de una **ZAL de apoyo** al Puerto de Pasajes.

Álava

Se prevé la necesidad de desarrollar una plataforma intermodal de interconexión Ebro / Meseta, un gran centro logístico localizado en la Llanada Alavesa, un centro de distribución regional que de servicio al área de producción y consumo de Vitoria-Gasteiz y una ZAL de apoyo al aeropuerto en el Territorio Histórico de Álava.

Se han presentado los principales nodos de la Plataforma, así como sus posibles localizaciones. El desarrollo de los mismos debe tener en cuenta otros factores, entre los que destacan los de mercado y de viabilidad económica. Se deben, por tanto, acompañar los desarrollos de las diferentes actuaciones logísticas.

Cuando se mencionan criterios de mercado se pretende poner énfasis en la oferta de instalaciones logísticas y la demanda captable por las mismas. El criterio de viabilidad económica tiene en cuenta esta captación de demanda y la pone en relación con la importante inversión necesaria que se debe realizar para cada uno de los citados centros. Por tanto, en la medida que existan actuaciones similares a las propuestas que cubran las necesidades de los agentes y operadores del sector del transporte y la logística, la urgencia de desarrollar los proyectos disminuye y puede retrasarse en el tiempo.

2. Oportunidades logísticas en la CAPV

2.1. La CAPV: rótula del espacio transfronterizo

2.1.1. Caracterización del entorno geológico

La ubicación estratégica de la CAPV como zona de paso de los mercados peninsulares y el resto de Europa sitúa la CAPV como centro de un hinterland de cerca de 12 millones de habitantes. Además de la propia CAPV, el hinterland incluye las regiones francesas de Aquitania y Midy Pirinées, al norte; la CF de Navarra, al este; Cantabria, al oeste; y La Rioja, al sur en una primera corona y Aragón, Asturias y parte de Castilla y León (Soria, Burgos y Valladolid) en una segunda.

La CAPV se encuentra situada estratégicamente en el centro del Eje Atlántico europeo. Este es, junto al Eje Dorsal o banana europea (desde Londres hasta el norte de Italia, pasando por París y el área Rhin-Rhur) y el Arco Mediterráneo (Valencia, Barcelona, Lyon), el tercer gran eje económico del Viejo Continente. En el ámbito peninsular la CAPV se ubica en la rótula formada por la cornisa Cantábrica y el eje del Ebro, en un área de alto potencial económico.

Se trata de un área económica de cierto peso tanto a escala peninsular como europea. El PIB anual del conjunto de la zona sumaba en 2000 unos 215.000 millones de euros con un nivel económico per cápita entorno a la media europea. Por su parte la CAPV, junto con la CF de Navarra más Cantabria y la Rioja suponen algo más de 55 mil millones de euros (9,2 billones de pesetas)

La estructura económica difiere sensiblemente de un ámbito a otro. En el caso de la región francesa de Aquitania y la CCAA de La Rioja, la actividad agrícola mantiene un peso importante en el conjunto del PIB. En ambos casos estamos hablando de un peso de las actividades agropecuarias del 11,2% del VAB. Este es un porcentaje sensiblemente superior al de la CAPV, la CF de Navarra o el resto de territorios considerados en el hinterland.

La CAPV y la CF de Navarra mantienen una estructura económica bastante equilibrada: un sector primario entorno al 2-4% del VAB; una industria que suma entre un 30% y un 45% de la actividad económica; y unos servicios que representan el 50-60% del producto generado.

La industria es uno de los ejes económicos del área. Con algo más de 950 mil ocupados en este sector, la actividad industrial es uno de los principales ejes económicos de la región.

La CAPV, con más de 200 mil trabajadores en el sector secundario, es el principal centro industrial. Con un tejido económico trufado de pequeñas y medianas empresas, la industria vasca tiene un carácter netamente exportador. A diferencia de las regiones francesas, en la CAPV se contabiliza un menor número de establecimientos o centros productivos de gran tamaño. A pesar de ello, como muestran las estadísticas de importación y exportación, el grado de apertura de la economía vasca es muy significativo.

Extensión, población residente y densidad del *hinterland* entorno a la CAPV (2.001)

	Extensión Km2	Población	Densidad Hab/Km2
CA de EUSKADI	7.235	2.099.829	290
Álava	3.037	282.989	93
Bizkaia	2.217	1.140.288	514
Gipuzkoa	1.981	676.552	342
CF de NAVARRA	10.391	530.819	51
CANTABRIA	5.321	535.131	101
ASTURIAS	10.604	1.062.998	100
CASTILLA Y LEÓN (Burgos, Soria, Valladolid)	18.416	937.742	51
LA RIOJA	5.045	276.702	55
ARAGÓN	47.720	1.204.000	25
AQUITANIA	41.309	2.908.359	70
MIDY-PYRÉNÉES	45.348	2.551.687	56
Total	114.649	8.902.527	63

Fuente: Eustat, INE y INSEE

Producto Interior Bruto, distribución del VAB y Poder de Paridad de Compra (2.000)

	PIB (millones Ecus-Euros)	Distribución del VAB				PIB habitante
		Servicios	Agricultura	Industria	Construcción	
CA de EUSKADI	35.015	55,7%	1,4%	35,9%	7,0%	16.702
Álava	5.744	48,4%	2,2%	43,0%	6,2%	20.335
Bizkaia	17.737	59,4%	1,1%	31,5%	8,0%	15.584
Gipuzkoa	11.534	53,5%	1,5%	39,0%	6,0%	17.082
CF de NAVARRA	9.237	50,8%	4,7%	36,7%	7,8%	17.755
CANTABRIA	7.093	66,3%	5,1%	25,0%	7,6%	13.255
ASTURIAS	12.819	62,3%	6,0%	29,0%	6,7%	12.153
CASTILLA Y LEÓN	32.530	62,3%	6,0%	29,0%	6,7%	13.151
LA RIOJA	4.040	52,8%	11,2%	33,6%	6,4%	14.601
ARAGÓN	17.716	62,3%	6,0%	29,0%	6,7%	15.151
AQUITANIA	48.258	63,6%	11,2%	19,9%	5,3%	16.668
MIDY-PYRÉNÉES	48.400	72,0%	4,50%	18,3%	5,2%	19.300
Total	215.108					18.103

Fuente: Eustat, INE y INSEE

Importaciones, Exportaciones y actividad industrial (2.000)				
	Importaciones	Exportaciones	Industria	
	(millones Ecus)	(millones Ecus)	Empleados	Establecimientos > 500 empleados
CA de EUSKADI	6.672	9.599	202.088	26
Álava	1.379	3.146	39.129	5
Bizkaia	3.353	3.444	85.288	11
Gipuzkoa	1.940	3.009	77.671	10
CF de NAVARRA	2.840	3.920	61.700	9
CANTABRIA	n.d.	n.d.	34.140	0
ASTURIAS	n.d.	n.d.	57.000	16
CASTILLA Y LEÓN	n.d.	n.d.	148.000	16
LA RIOJA	n.d.	n.d.	30.173	0
ARAGÓN	n.d.	n.d.	108.900	24
AQUITANIA	6.293	8.883	163.504	31
MIDY-PYRÉNÉES	n.d.	n.d.	156.300	43
Total			961.805	165

Fuente: Eustat, INE y INSEE

Transportes y comunicaciones en la Euroregión								
	Autop.	Ferroc.	Tráfico aéreo			Tráfico marítimo		
	km	km	Aerop.	Pasajeros	Mercancías (t)	Puertos	Buques	Mercancías (miles t)
CA de EUSKADI	463	611	3	2.288.491	39.774	3	5.114	26.172
Álava	172	156	1	144.412	33.776			
Bizkaia	146	266	1	1.969.245	5.684	2	3.692	22.411
Gipuzkoa	145	189	1	174.834	314	1	1.422	3.761
CF de NAVARRA	213	241	1	278.463	631			
AQUITANIA	730	1.685	6	4.145.182	15.300	2	5.088	13.045
Dordogne		359	2	53.490				
Gironde	343	449	1	2.792.000	14.000	1	3.133	8.682
Landes	51	312						
Lot et Garonne	117	258	1	25.592				
Pyrenées Atlantiques	219	307	2	1.274.100	1.300	1	1.955	4.363
Total EUROREGIÓN	1.406	2.537	10	6.712.136	55.705	5	10.202	39.217

Fuente: Euroregión 2000. Eustat

2.1.2. La plataforma logística Euskadi -Aquitania

Ante el imparable proceso de globalización de la economía, las colectividades locales han de redefinir su estrategia en el mercado en el que se desenvuelven, iniciando el proceso por una asunción plena de su propia personalidad, con lo cual se pueden presentar ante su mercado con unos claros matices diferenciadores, de ahí que para no ser totalmente absorbido por el proceso globalizador las sociedades de pequeños territorios como Euskadi o Aquitania acentúen sus características diferenciadoras y además aúnen esfuerzos en pro de un futuro para sus gentes.

Estas dos regiones componen una región natural situada en el litoral del golfo de Bizkaia en el centro geográfico del Arco Atlántico constituyendo un espacio de cooperación transfronteriza el cual se ve reforzado por el proyecto de Plataforma Logística Euskadi-Aquitania.

La posición geográfica de Euskadi y Aquitania le confieren un paso natural entre los mercados europeos y el resto de la Península. Esto se traduce en un importante flujo de personas y mercancías a través de este corredor, siendo la carretera el principal modo de transporte.

Si bien el área dispone actualmente de ciertas infraestructuras logísticas y de transporte, para los próximos años hay que prever un importante desarrollo de las infraestructuras de transporte intermodales, especialmente en lo referente al ferrocarril.

La red de infraestructuras viarias de alta capacidad dan cobertura al conjunto del área así como aseguran una buena comunicación con el resto de Europa y del Estado. En cuanto a los centros de transporte de mercancías por carretera, la oferta actual se concentra en: Zaisa (Irún), 20 Has más posible ampliación de otras 20 Has; CTV de Vitoria, 33 Has más posible ampliación de otras 50-60 Has; Aparkabisa (Bilbao), 20 Has más posible ampliación de otras 15-20 Has; y Burdeos-Fret, 60 Has.

A parte de la ampliación de las actuales instalaciones, a medio plazo hay que prever el desarrollo de nuevos centros de mercancías, incluyendo nuevas plataformas intermodales.

La nueva red de alta velocidad junto con la modernización de la red de transporte convencional debe dotar al territorio de una oferta de transporte alternativa a la carretera. Esto permitiría absorber parte del tránsito de mercancías y viajeros por carretera, descongestionando algo el paso de Irún. Actualmente existen cuatro estaciones intermodales: Irún-Hendaia, con diferentes anchos de vía obliga a la ruptura de carga; Burdeos-Hourcade; CEF de Baiona-Mougerre; y Jundiz. El elevado crecimiento de los flujos de mercancías demandan de un mayor desarrollo de las conexiones intermodales entre carretera, ferrocarril y marítimo.

Bilbao es el principal puerto del área (3.700 buques y 22,4 millones de toneladas de mercancías), bastante por delante de Bayona (1.955 buques y 4,3 millones de toneladas) y Burdeos (3.100 buques y 8,6 millones de toneladas). Cabe destacar además elevado potencial de crecimiento del Puerto de Bilbao tanto en tránsitos como en número de operaciones.

Finalmente, el sistema aeroportuario de la Euroregión está formado por cinco aeropuertos. De estos tres tienen un peso significativo ya sea en mercancías o per-

sonas. El aeropuerto de Bilbao está centrado básicamente en el transporte de viajeros (2 millones pasajeros/año). En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Foronda (Vitoria) claramente especializado transporte de mercancías (40.000 toneladas/año). Por su parte el aeropuerto de Burdeos tiene un uso mixto (2,7 millones de viajeros/año y 14.000 toneladas/año).

En este contexto se plantea como uno de los objetivos de la Plataforma Logística Aquitania Euskadi la creación de una potente estructura logística y del transporte intermodal con efectos de:

- Descongestión de la zona centro-norte de Europa (Rotterdam, Hamburg, 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 el espacio Atlántico en general.

Para ello se plantean una serie de propuestas que alrededor de:

- Optimización de las plataformas existentes: plataforma intermodal de Jundiz, Plataforma Irún – Hendaya, Plataforma Bayona – Mouguerre, Bordeaux – hourcade e Inmarlo – Puerto de Bilbao
- Cooperación interportuaria mediante el desarrollo del cabotaje, la creación de una línea regular de transporte marítimo de contenedores entre Bilbao y Bayona y la intensificación de las líneas feeder.
- La cooperación entre plataformas terrestres.
- La mejora de los ejes de comunicación tanto ferroviarias como por carretera.

Para finalizar se debe hacer referencia al hecho de que a corto plazo las decisiones francesas no son muy coherentes con el horizonte final de una plataforma común lo cual permite a la CAPV la oportunidad de hacer un esfuerzo para desplazar hacia el sur los principales elementos de esta plataforma.

2.2. Un espacio con oportunidades logísticas

2.2.1. Los flujos de mercancías

El análisis de los flujos de mercancías en la CAPV ha de permitir conocer las oportunidades de generación de logística estática en este ámbito territorial y en consecuencia las oportunidades logísticas que se pueden dar.

Tal como indica la tabla el análisis de los flujos de mercancías en la CAPV muestran un peso importante del transporte por carretera en comparación a los otros tres modos (marítimo, ferrocarril y aéreo). Mientras que el total de flujos movidos por carretera representan el 65% del total, el transporte marítimo representa un 30% y el ferrocarril un 5%. El transporte aéreo puede considerarse despreciable si se compara con el resto de modos.

El principal flujo de intercambio de la CAPV se da con el resto de la Península Ibérica y por carretera y es equilibrado en ambos sentidos (entradas y salidas) llegando a los 20 millones de Tn al año.

En cuanto al movimiento internacional se da un cierto desequilibrio entre las importaciones (unos 4 millones de Tn) y las exportaciones (unas 3,5 millones de Tn).

Los flujos de paso con Europa presentan también un cierto desequilibrio en el mismo sentido que en los flujos entre la CAPV y Europa lo que muestra la importancia que tiene la CAPV en relación con los tráficlos internacionales entre la península y Europa (sobre todo los que tienen origen y destino Francia).

A medio plazo (año 2010) esta situación variará ligeramente produciéndose un incremento de los flujos no sólo por factores estrictamente comerciales. Entre los factores que más han de influir en estos crecimientos destacar las políticas comunitarias de fomento de la intermodalidad, la incorporación de nuevos países a la Unión Europea, la captación de tráficlos en el Puerto de Bilbao, la evolución de infraestructuras intermodales en el País Vasco, etc.

Se estima que estos cambios van a tener como resultado los flujos que se indican en la tabla siguiente de la cual se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El papel del transporte por carretera seguirá siendo preponderante, aunque el transporte por ferrocarril experimentará crecimientos.
- Si bien desde diversas administraciones se están llevando a cabo importantes esfuerzos para fomentar la intermodalidad, a medio plazo las infraestructuras ferroviarias no estarán disponibles al 100%, lo que tendrá consecuencias en el movimiento de mercancías.
- Los desequilibrios de intercambio no variarán de sentido (la metodología utilizada para hacer las previsiones de futuro no permite tener en cuenta variaciones en este sentido)
- Finalmente destacar la importancia que adquirirán los tráficlos marítimos y el papel clave que jugarán en la logística de toda la CAPV.

Principales flujos de mercancías en la CAPV por modo de transporte y tipología (año 2.000)				
Modo	Tipo de flujo	2000 (millones de toneladas)		
		Entrada	Salida	Total
Carreteras	País Vasco – Europa	4,16	3,40	7,56
	País Vasco – España	19,44	19,40	38,84
	Tráficlos internos País Vasco			42,59
	Tráficlos de paso con Europa	11,44	10,20	21,64
Ferrocarril	País Vasco – Europa	0,16	0,06	0,22
	País Vasco – España	1,0	2,1	3,1
	Tráficlos internos País Vasco			0,8
	Tráficlos de paso con Europa	0,84	0,59	1,43
Marítimo	País Vasco – Resto	22,12	8,49	30,61

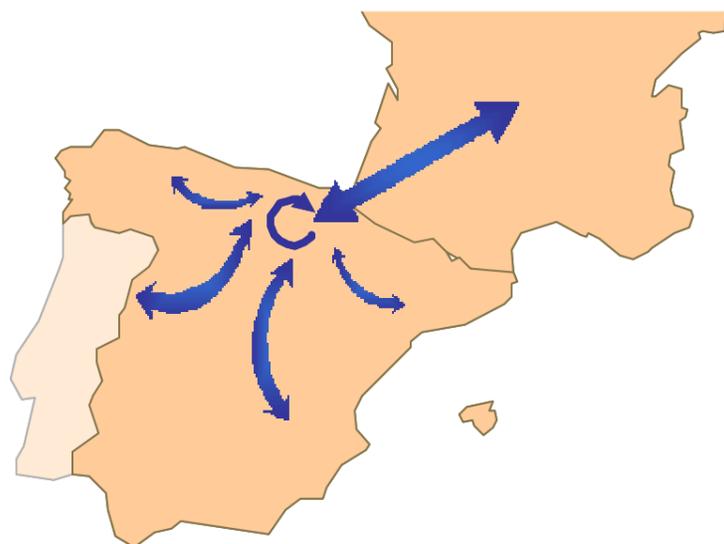
Fuente:Elaboración propia

Principales flujos de mercancías en la CAPV por modo de transporte y tipología (año 2.010)				
Modo	Tipo de flujo	2010 (millones de toneladas)		
		Entrada	Salida	Total
Carreteras	País Vasco – Europa	6,78	5,54	12,32
	País Vasco – España	34,81	34,74	69,55
	Tráficlos internos País Vasco			57,24
	Tráficlos de paso con Europa	18,63	16,61	35,24
Ferrocarril	País Vasco – Europa	0,25	0,09	0,34
	País Vasco – España	1,22	2,56	3,78
	Tráficlos internos País Vasco			0,88
	Tráficlos de paso con Europa	1,24	0,87	2,11
Marítimo	País Vasco – Resto	42,1	17,02	59,12

Fuente:Elaboración propia

El incremento de flujos comportará un cierto volumen de logística estática el cual comporta una serie de oportunidades logísticas en la CAPV que se describen en el apartado siguiente.

Oportunidades logísticas de la CAPV: Rótula Península – Continente (Puerta Atlántica de Europa)



Fuente:Elaboración propia

Oportunidades logísticas de la CAPV: Distribución atlántico – peninsular (Eje Arco Atlántico)



Fuente:Elaboración propia

2.2.2. La oportunidades logísticas en la CAPV

Las oportunidades logísticas en la CAPV a medio y largo plazo se resumen a continuación.

- *Endógenas*

Se trata de la logística estática procedente del almacenaje y distribución de las mercancías con origen/destino en el País Vasco. Las oportunidades desde el punto de vista logístico pasarán por dotar de unas infraestructuras de calidad capaces de absorber los crecimientos de toneladas generadas en los próximos años.

Tradicionalmente, estas mercancías eran tratadas por los almacenistas y distribuidores o por los almacenes de los propios grupos cargadores. Actualmente, la externalización de servicios logísticos, favorece una mayor demanda de suelo por parte de los operadores logísticos y de transportistas especializados frente a la tradicional demanda de suelo para almacenaje de los propios fabricantes y los almacenistas-distribuidores.

- *Rótula Península – Continente: Puerta Atlántica de Europa*

La situación geográfica de la CAPV y sus comunicaciones con el resto de la Península y de Europa, hacen que sea una zona de mucho tránsito de mercancías. En este sentido, estas mercancías suponen una oportunidad logística en la medida que se consiga una rotura en la carga, porque sino, simplemente suponen un tránsito (lo que provoca un aumento de la congestión, mayor contaminación medioambiental, etc.).

Por tanto, lo que se debe perseguir con este tipo de tránsitos es provocar un punto de rotura (por cambio de modo). Esto será posible en la medida de que se dote la CAPV de uno o de varios centros de intercambio modal, que sean capaces de atraer mercancías que antes realizaban el cambio modal en una instalación localizada en un lugar diferente (entraban por otro puerto, iban en camión hasta Francia donde se realizaba el cambio al ferrocarril, etc.) o atraer nuevas mercancías que antes no hacían intercambio modal (esta captación de tráfico se verá muy favorecida por la entrada del ferrocarril UIC en la CAPV y por la política de la Unión Europea de fomento del transporte intermodal).

- *Distribución atlántico-peninsular*

Esta oportunidad logística surge al analizar la situación de la CAPV en referencia a los hinterlands a los que podría llegar a servir.

En este sentido, el Oeste de Francia supone para el País Vasco una oportunidad muy importante. Se trata de una región importante en cuanto a población y a producción industrial, con grandes necesidades de logística y distribución y una gran capacidad de atracción de flujos de mercancías. Esta región está siendo servida sobretodo desde otros puertos, de los que Bilbao está actuando en la actualidad de *feeder*. Si en un plazo medio, el Puerto de Bilbao, gracias a las inversiones que se están realizando y a su política comercial, logra aumentar su área de influencia, la citada región representará una gran oportunidad, ya que no dispone de puertos importantes.

Además, no se debe olvidar el *hinterland* formado por la propia Península Ibérica, donde ya ha quedado demostrado que la CAPV goza de una posición logística

privilegiada. En concreto, se puede decir que Bilbao supone el principal nodo de entrada desde la Fachada Norte hacia el centro peninsular.

- *Portal transoceánico*

El análisis del sistema portuario del País Vasco muestra una serie de palancas de crecimiento del Puerto de Bilbao y su potencialidad como portal transoceánico, entre ellas:

- La captación de tráfico con origen/destino América (sobre todo Sudamérica), de tal forma que Bilbao podría consolidarse como plataforma preferente de los intercambios latinoamericanos con Europa.
- El desarrollo del Puerto de Bilbao en su papel de gateway en el mercado Atlántico-Europa, en el que ya tiene protagonismo dada su posición como puerto natural para el acceso de las mercancías del Norte de Europa y Norteamérica hacia la península Ibérica.
- La especialización del puerto de Pasaia como complemento de los tráfico de Bilbao.

Para aprovechar estas oportunidades es necesario destacar la importancia de las infraestructuras (carreteras, ferrocarril, puertos, etc.) y de las instalaciones logísticas (centros intermodales, centros logísticos, etc.).

En concreto, se puede observar que los dos últimos grupos de oportunidades descritas (la de jugar un papel importante en la distribución atlántico-ibérica y la de convertirse en un gran portal transoceánico) están muy ligadas al éxito del actual proceso de inversión y transformación que está realizando en el sistema portuario de la CAPV.

El aprovechamiento de los otros dos grupos de oportunidades (la derivada del crecimiento de los flujos endógenos y la de jugar un papel de rótula entre la península y Europa) tienen más relación con dotar a la CAPV de instalaciones logísticas adecuadas (centro intermodal, centros de distribución, etc.) para poder dar valor añadido a los citados flujos.

Lógicamente, todo lo expuesto va muy ligado entre sí, y no se pueden realizar compartimentos estancos, ya que se han de ver las oportunidades y la manera de aprovecharlas en su conjunto para toda la CAPV.

2.3. Directrices territoriales y de desarrollo de infraestructuras y suelo

2.3.1. Ordenación territorial y suelo

En este apartado se analizan los aspectos más importantes de los Planes Territoriales Parciales (PTP) de la CAPV en proceso de tramitación. Debido a la reciente incorporación de estos planes al sistema de ordenación del territorio, una parte de los mismos se encuentran en fase de avance, pudiendo ser susceptibles de modificaciones sustanciales en su desarrollo.

En este apartado el análisis se centra en los ámbitos correspondientes al sistema polinuclear de capitales de los territorios históricos: Bilbao, Donostia y Vitoria – Gasteiz.

Además se analizan la determinaciones del Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del País Vasco en cuanto a la oferta de suelo industrial.

Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano

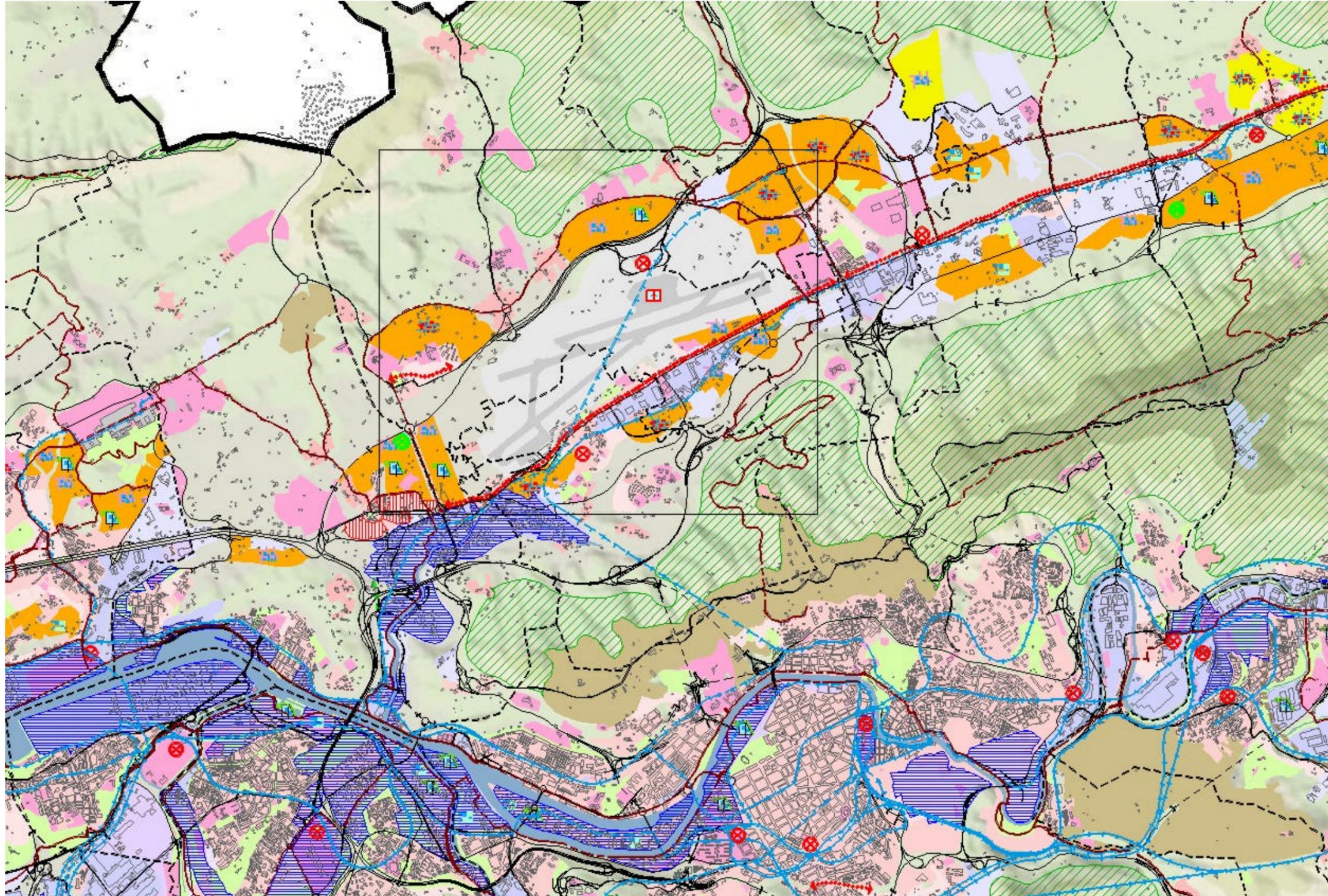
Las propuestas para el ámbito de actuación del plan vienen determinadas principalmente, en lo que respecta a propuestas logísticas e intermodales, por los siguientes documentos:

- 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, definitivamente aprobado
- Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia, definitivamente aprobado
- Plan Territorial Sectorial de la red Ferroviaria del País Vasco, definitivamente aprobado
- Estudio de la Red Ferroviaria del Área Funcional de Bilbao Metropolitano
- Plan territorial sectorial de creación pública de suelo para actividades económicas y de equipamientos comerciales.

Además se estudian e incorporan buena parte de las propuestas de modificación del Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria en el Área Funcional de Bilbao Metropolitano, actualmente en fase de redacción y que desarrolla los contenidos del PTS ferroviario del País Vasco en el ámbito de esta área funcional.

Se describen a continuación las actuaciones más significativas, haciendo hincapié en aquellas propuestas que no se corresponden con el planeamiento aprobado definitivamente y son por tanto objeto de un especial estudio, pudiendo no llegar a desarrollarse en el futuro.

Ubicación del Sistema General Aeroportuario en Loiu



Fuente: P.T.P. Bilbao. Avance

Infraestructuras

En cuanto a la red de carreteras, la propuesta más importante que realiza este plan consiste en introducir la variante de autopista a la solución sur o “solución super-sur” que lógicamente alivia el grave problema de la congestión en los accesos a Bilbao por el sur al separar los flujos de largo recorrido de los tráficos de agitación.

Aunque esta propuesta supone una disminución de tiempos de viaje, es de prever que no genere una cantidad apreciable de viajes inducidos.

Tampoco están proyectadas conexiones intermodales o logísticas en las inmediaciones de la mencionada autopista.

El resto de actuaciones en carretera se corresponden con las recogidas en los planes definitivamente aprobados, destacando de entre ellas el Corredor del Ballonti, que discurre por los términos municipales de Santurtzi, Sestao, Portugalete y Barakaldo, generando unos suelos entre la autopista A-8 y el propio corredor bien comunicados con el Puerto de Bilbao así como con el conjunto de municipios de la margen izquierda, susceptibles de usos industriales y logísticos.

En cuanto a los ferrocarriles el plan propone la instalación de una nueva estación pasante en San Mamés como terminal de pasajeros de la alta velocidad en Bilbao. Este emplazamiento tiene muy buenos enlaces intermodales con la red de transporte urbana y metropolitana y permite la prologación de la red de alta velocidad en dirección Cantábrica, como parte del ferrocarril transcantábrico.

Otras propuestas consisten en la tranviarización de los servicios de cercanías que actualmente presta Renfe en margen izquierda y del tramo Atxuri – Etxebarri de EUSKOTREN.

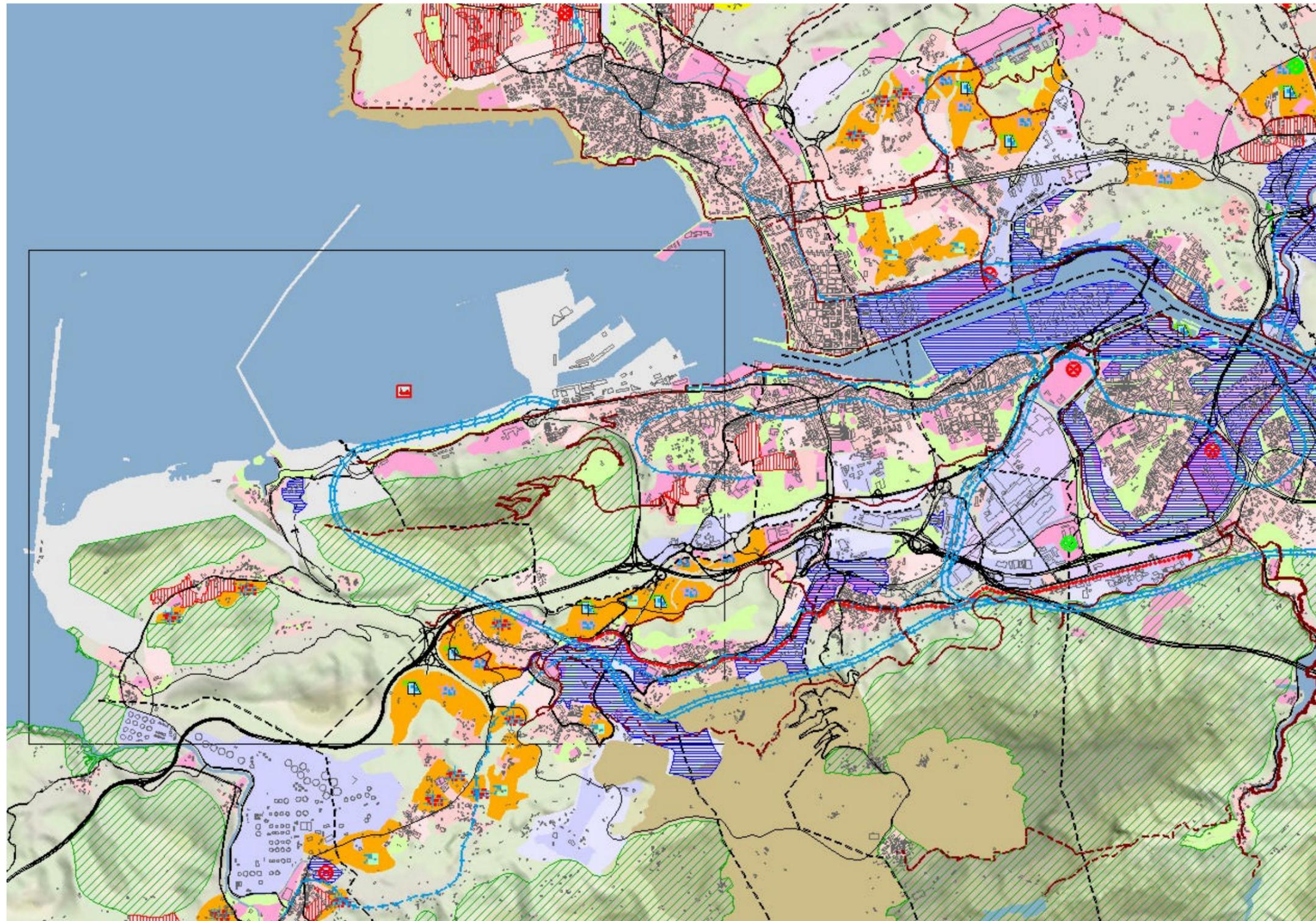
Áreas de intervención logística

Mediante estudios de idoneidad del terreno para los diferentes usos realizados con la ayuda de sistemas de información geográfica se han localizado dos áreas de posible intervención logística en el entorno del Puerto de Bilbao:

- La primera de unas 60 a 80 Ha se apoya en el enlace de Abanto y Zierbena de la autopista A-8, organizándose a partir de la carretera N-639 que conecta la autopista con la N-634. Dicho vial constituye el acceso directo al área portuaria por el norte.
- La segunda de las zonas se encuentra comprendida entre las conexiones de Santurtzi y Portugalete, tanto al norte como al sur de la autopista, y se organiza en torno al futuro Corredor del Ballonti, que ejerce de vía distribuidora de tráfico a los municipios e la margen izquierda de la Ría de Bilbao

Ambas zonas se encuentran próximas y bien comunicadas con el futuro Área de Servicios y Desarrollo Industrial de Abanto y Zierbena y Ortuella, de más de 80 Ha de superficie (en color azul en la figura), pudiendo además servir de apoyo logístico a la actividad industrial allí generada.

Posible ubicación ZAL Puerto de Bilbao



Fuente: P.T.P. Bilbao. Avance

Terminales Pasajeros

Como se ha comentado con anterioridad, el plan territorial propone un cambio de emplazamiento de la estación de pasajeros en Bilbao de la futura línea de alta velocidad Vitoria – Dax. El emplazamiento en San Mamés, cercano al área de renovación urbana de Bilbao, provocaría una potencialización del entorno afectando no solo a la movilidad sino también a la localización de actividades.

La ubicación de esta estación, además de tener las ventajas e inconvenientes ya mencionados, deja abierta la posibilidad de una continuación del servicio de alta velocidad a través del corredor cantábrico.

En lo que se refiere al Aeropuerto de Loiu, el plan plantea una conexión ferroviaria en ancho métrico de la capital con la terminal, a través de un nuevo túnel en Artxanda

Para el Puerto de Bilbao se respeta la propuesta de accesos viarios establecida en el PTS de carreteras. También se establece, como indica el PTS ferroviario conexión para mercancías de la terminal portuaria en ancho métrico, ibérico y UIC a través del nuevo Túnel del Serantes.

Plan Territorial Parcial de Donostia

Se recogen a continuación las determinaciones del documento de avance del plan, teniendo en cuenta que el documento de aprobación inicial se encuentra en fase de redacción en la actualidad y que podría aportar modificaciones sustanciales respecto a las del avance.

Las propuestas para el ámbito de actuación del plan vienen determinadas principalmente, en lo que respecta a propuestas logísticas e intermodales, por los siguientes documentos:

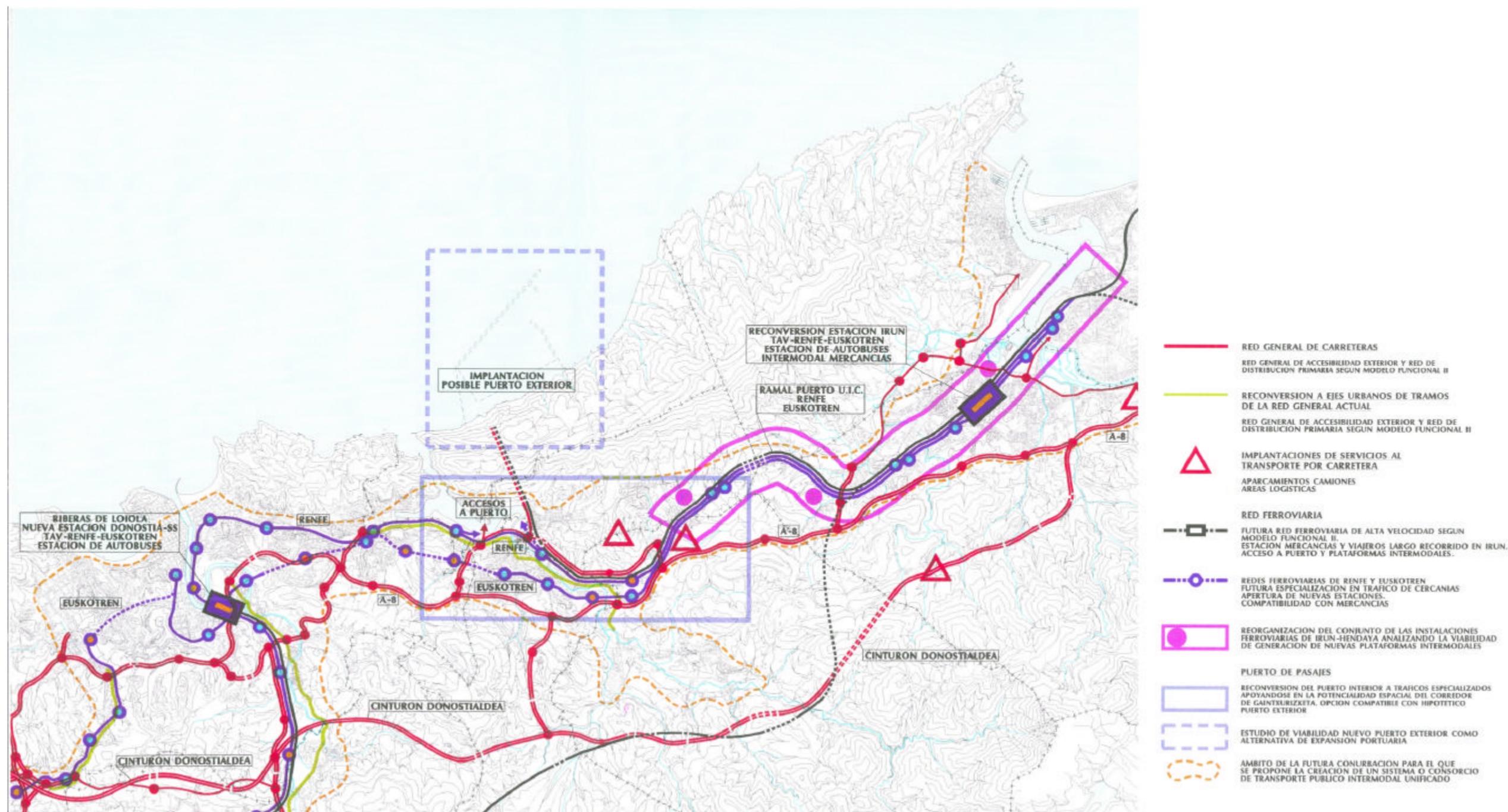
- 2º Plan General de Carreteras del País Vasco 1999-2010, definitivamente aprobado
- Plan Territorial Sectorial de la red Ferroviaria del País Vasco, definitivamente aprobado
- Plan Territorial Sectorial de Actividades económicas del País Vasco.

Infraestructuras

En lo que respecta a carreteras la principal propuesta del plan consiste en el estudio y posible adopción de lo que se denomina *Modelo Funcional II*, consistente en la ampliación del segundo cinturón de San Sebastián, ya contemplado en el Plan de Carreteras del País Vasco (Arizeta – Rentería) hasta Irún tarifando el tramo completo y liberando de peaje la autopista actual en dicho tramo.

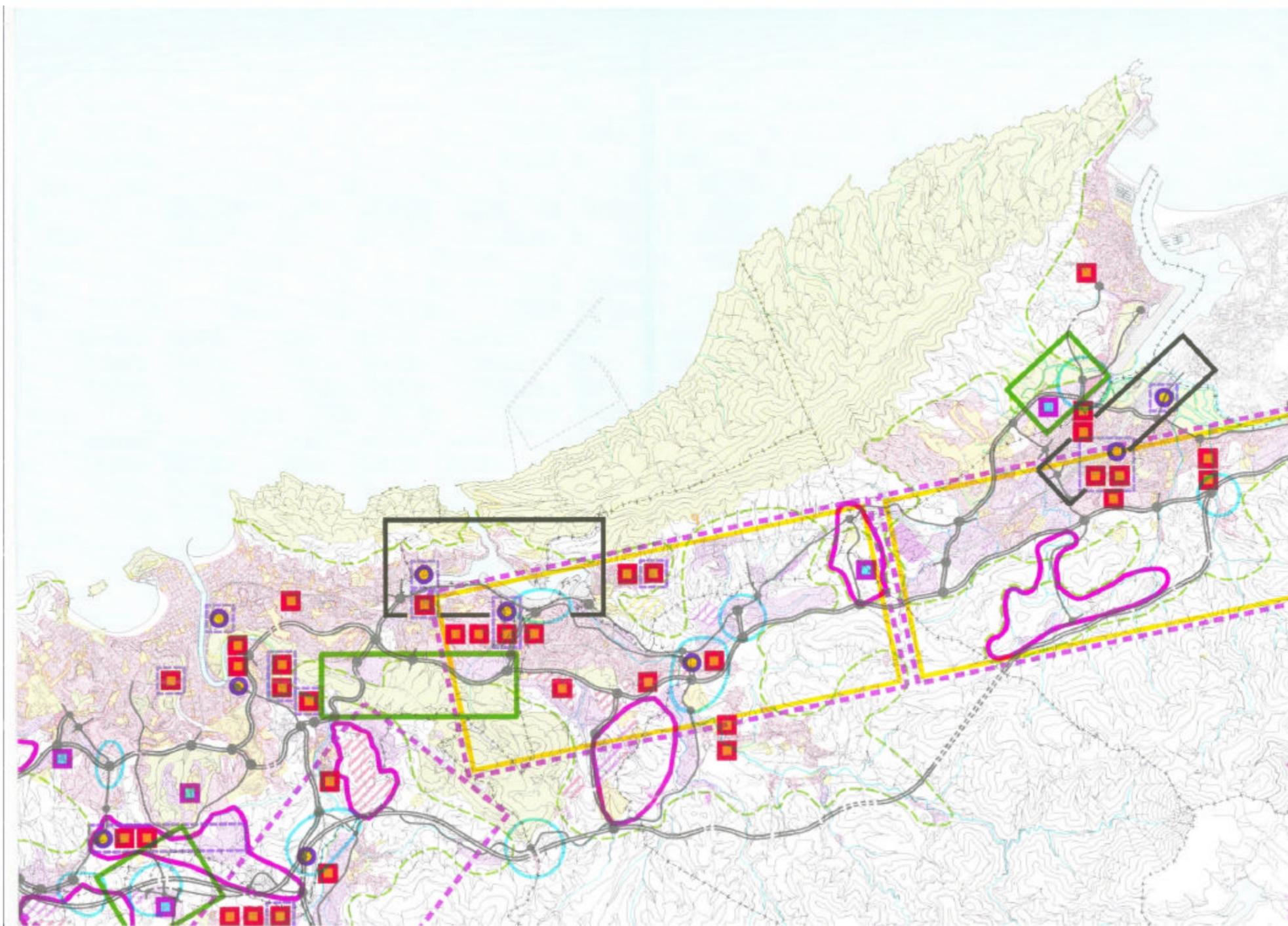
Esta propuesta resulta interesante desde el punto de vista logístico puesto que favorece el desarrollo de áreas logísticas en el entorno de la Autopista A-8 y N-1

Propuesta de Ordenación del Transporte. Donostialdea – Bajo Bidasoa



Fuente: P.T.P. Donostialdea – Bajo Bidasoa. Avance

Propuesta de Ordenación del Transporte. Donostialdea – Bajo Bidasoa



- INTERVENCIONES URBANISTICAS**
-  **OPERACIONES DE RECONVERSION URBANISTICA INTEGRAL LIGADAS A LA TRANSFORMACION ESPACIAL DE INSTALACIONES DE LA RED DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES**
 - 1. PUERTO DE PASAJES**
ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL PUERTO EXTERIOR
RECONVERSION DEL PUERTO INTERIOR
PLATAFORMAS LOGISTICAS EN EL CORREDOR DE GARRANTZETA
NUCLEO TERCIARIO EN LA HERRERA
POSIBLE DESLOCALIZACION DE LA CENTRAL TERMICA Y GANSA
NUEVAS CONEXIONES A LA RED FERROVIARIA
 - 2. ESTACION DE IRUN**
RECONVERSION INTEGRAL DE LAS INSTALACIONES EXISTENTES
CONSOLIDACION COMO NUEVA ESTACION GENERAL DE LARGO RECORRIDO
POTENCIACION DE LA INTERMODALIDAD TREN-CARRICTERA
ESTACION DE AUTOLIBRES, PERAL
LIBERACION DE SUELO PARA TERCIARIO Y VIVIENDAS
 -  **OPERACIONES DE GESTION PUBLICA DE SUELO PARA V.P.O.**
LOCALIZACION EN PUNTOS ESTRATEGICOS DEL CONJUNTO DEL TERRITORIO
CONEXIONES A NUCLEOS URBANOS PREEXISTENTES, USADOS A LA RED PUBLICA DE TRANSPORTE Y AFITOS PARA LA ACCESION DE ALTAS DENSIDADES
 - OPERACIONES DE PROMOCION PUBLICA DE POLIGONOS DE ACTIVIDAD ECONOMICA Y PARQUES EMPRESARIALES**
 -  **RED DE NUEVOS POLIGONOS DE ACTIVIDAD ECONOMICA**
ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA DETERMINAR SU LOCALIZACION EN EL BAJO BIDASOA, GARRANTZETA, CORREDOR DEL URUMEA, BAJO ORIA Y ANOARIN
 -  **PLATAFORMAS LOGISTICAS DE APOYO AL SECTOR DEL TRANSPORTE**
ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA DETERMINAR SU LOCALIZACION EN EL BAJO BIDASOA Y GARRANTZETA
 -  **RED DE PARQUES EMPRESARIALES PARA ACTIVIDADES AVANZADAS**
CREACION DE NUEVOS PARQUES EMPRESARIALES EN BAJO BIDASOA, GARRANTZETA, CORREDOR DEL URUMEA Y BAJO ORIA A SUAVIA A LOS DE IRIBARREN Y ZURTO
 - OPERACIONES DE POTENCIACION DE NUEVOS CENTROS DE ACTIVIDAD TERCARIA Y DOTACIONAL**
 -  **PROMOCION DE PARQUES PERIURBANOS CON EQUIPAMIENTO DOTACIONAL**
PARQUES DE AORRAGA, GARRANTZETA, ULI HAZETA Y AZUBA
 -  **INCENTIVACION DE NUCLEOS TERCARIOS Y DOTACIONALES EN ENCLAVES DE NUEVA DENAMIZACION URBANA**
IASARTE, AORRAGA, ASTIGARRAGA, AMARA, TIBACALERA, HERRERA MERTCAN, ANTOY, ARRADIA, IRUN Y FERNA
- ESTRATEGIAS DE PLANIFICACION TERRITORIAL**
-  **AREAS DE INTERES ESTRATEGICO POR SU CONDICION DE PUNTOS SENSIBLES PARA LA FUTURA CONFIGURACION DE LA RED DE COMUNICACIONES EN RELACION CON EL MEDIO NATURAL Y CON EL DESARROLLO URBANISTICO.**
AREAS A DOTAR DE UNA PLANIFICACION INTERSECTORIAL, SUPRAMUNICIPAL Y DE CARACTER NO CONTINENTAL
 -  **AREAS SOBRE LAS QUE SE PREVEN OPERACIONES DE CAMBIO DE USO Y DESLOCALIZACION DE LOS USOS EXISTENTES**
AREAS EN LAS QUE SE LOCALIZAN IMPORTANTES OPERACIONES DE PROMOCION DE V.P.O. Y DOTACIONES TERCARIAS
 -  **AREAS A DESARROLLAR MEDIANTE UNA PLANIFICACION TERRITORIAL INTEGRADA**
AREAS CON CAPACIDAD DE ACCESION DE NUEVOS CRECIMIENTOS URBANISTICOS A DESARROLLAR MEDIANTE UNA PLANIFICACION TERRITORIAL INTEGRADA Y COORDINADA A LA CREACION DE SU PROPIO SOPORTE INFRAESTRUCTURAL

Fuente: P.T.P. Donostialdea – Bajo Bidasoa. Avance

(cuyo desdoblamiento también se propone en el PTP) al descongestionar los corredores de tráfico de largo recorrido.

En el ámbito de los ferrocarriles, el plan propone en la zona del área funcional de Donostialdea un trazado al sur del recogido en el PTS ferroviario de la comunidad autónoma. Debe recordarse que el trazado de esta línea constituye una determinación vinculante del PTS y que cualquier modificación del mismo requerirá la redacción y tramitación del plan.

La conexión con la estación de San Sebastián se propone de forma directa en ancho UIC.

Áreas de intervención logística

El plano en el que se reflejan los asentamientos urbanos y al que corresponde la figura adjunta refleja de manera clara la vocación de las áreas situadas junto a los dos corredores principales de Transporte: N-1 y A-8.

Los principales desarrollos se producen al este de San Sebastián y se organizan de la siguiente forma:

- La A-8 como impulsor de actividades logísticas e industriales. Corredor San Sebastián – Irun.
- N-1 asociada a usos principalmente industriales

Además del desarrollo y ampliación de áreas logísticas existentes como Zaisa en Irun, el plan propone la consolidación de área logísticas como la de Gaintxurizketa.

Terminales Pasajeros

Como se ha mencionado la propuesta del plan respecto a la estación de San Sebastián es de conexión directa en ancho UIC con la línea de alta velocidad. Se propone además su ubicación en Riberas de Loiola, al sur del emplazamiento recogido en el PTS ferroviario, garantizando la intermodalidad con:

- EUSKOTREN
- Renfe
- Estación de autobuses

La estación de Irun se configura con un marcado carácter de intermodal de mercancías, con conexión directa con Renfe y EUSKOTREN y en las inmediaciones del área logística de Zaisa.

Plan Territorial Parcial de Vitoria – Gasteiz

El documento para Aprobación Inial del Plan Territorial Parcial De Alava (Noviembre 2002) plantea un modelo en el que la integración de esta área en los ejes transeuropeos se subraya como uno de los elementos claves de su estrategia territorial.

En consonancia el PTP, desarrolla una propuesta con *dos objetivos básicos: por un lado integrar piezas territoriales ya existentes, indicios de un proceso de transformación ya en marcha... por otro, introducir nuevas actividades “tractoras” aprovechando las potencialidades diferenciales de Alava Central.*

Entre las potencialidades diferenciales el PTP destaca por un lado la disponibilidad de suelo y por otro la ubicación espacial, en la rúcula de las conexiones de Europa con la Península Ibérica. Para la materialización de estas oportunidades el PTP plantea un *proyecto de proyectos* que denomina **Arco de la Innovación**, y que se articula en base a *elementos infraestructurales* y a *nuevas piezas* de actividad en el territorio:

Elementos Infraestructurales. Nuevos y existentes

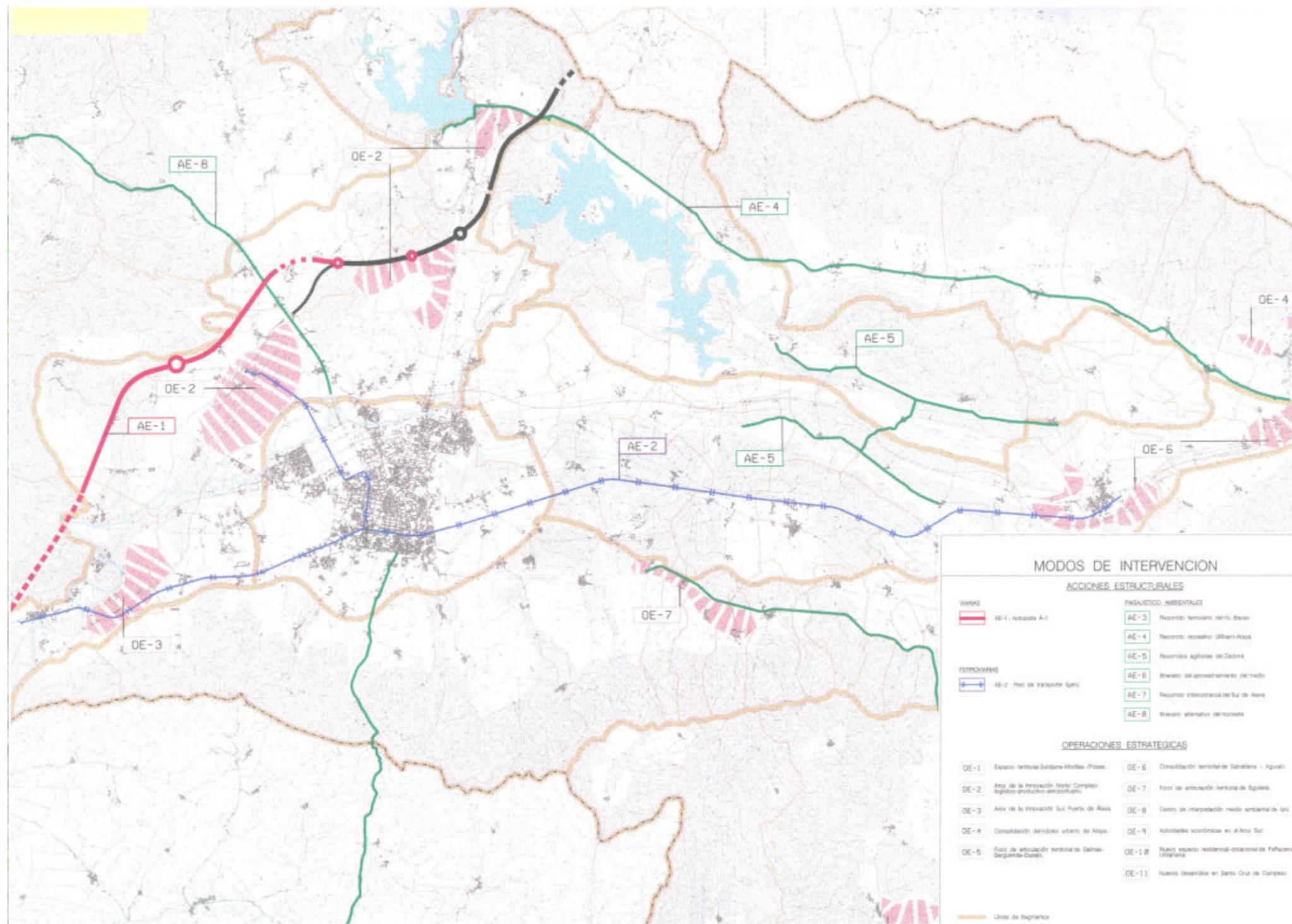
- Autopista A-1, prolongada hasta Armiñón. Como elemento de accesibilidad y estructuración del Arco.
- N-I. Como elemento articulador entre los nuevos desarrollos y Vitoria-Gasteiz
- Posible pasillo ferroviario, especializado en mercancías. Afectos de vincular las dos principales áreas logísticas-productivas de Alava central: Polígono Industrial de Jundiz-CTV y la nueva plataforma logístico-productiva del aeropuerto de Foronda.
- Posible Red de metro ligero con tres ramales desde el centro de Vitoria, hacia Aeropuerto-Lakua, Salvatierra y Nanclares, estos últimos con uso mixto de la plataforma ferroviaria de ancho ibérico existente.

Las Nuevas Piezas

- Plataforma logístico-Productiva de Foronda. Puede, en principio, incorporar:
 - Centro Logístico y Zona de almacenaje
 - Area de desarrollo de actividades vinculadas a la aeronáutica
 - Extensión del área de fraccionamiento de carga
 - Parques de actividades y áreas de servicios
- Nueva “puerta de acceso” a Alava Central. Simbólica y de actividades singulares
- Piezas de actividad existentes. Se integran en el conjunto, y son:
 - Polígono Industrial Los Llanos y centro de Ocio
 - Aeropuerto
 - Polígono Industrial de Jundiz/CTV

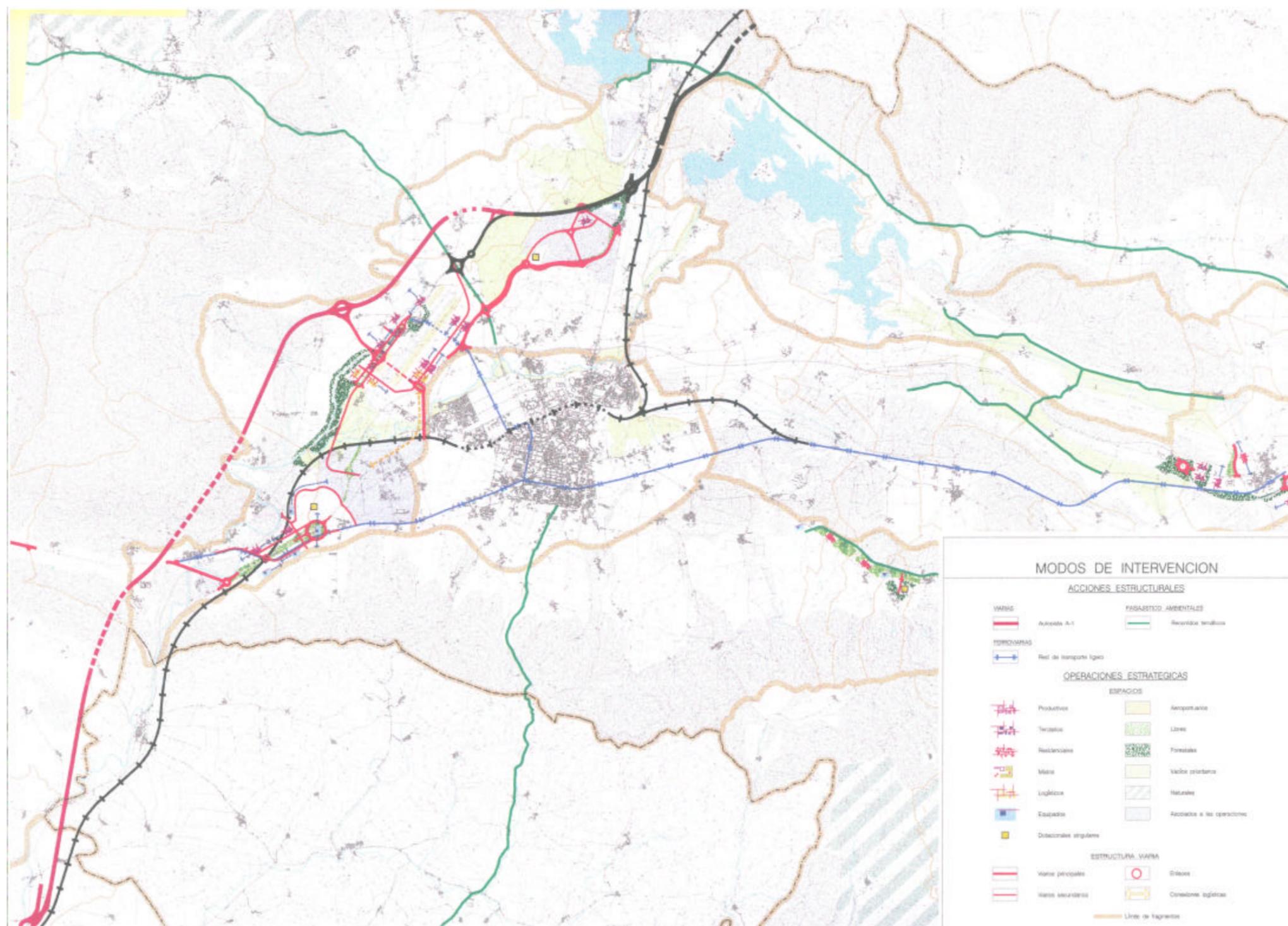
- Centro Comercial de Erxebarri-Ibiña
- Parque tecnológico de Alava
- Polígono industrial de Gojain.

Modos de intervención, accines estructurales y operaciones estratégicas



Fuente: P.T.P. Alava Central

Modos de intervención. Criterios de Ordenación



Fuente: P.T.P. Alava Central

Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del País Vasco

El suelo con calificación para actividades económicas en el conjunto de la CAPV asciende a 10.300 Has., de las cuales entorno a 7.350 Has. se encuentran ocupadas y 2.950 Has. corresponden a suelos libres.

El análisis de la distribución territorial de la oferta de suelo permite destacar la falta de suelo en Bizkaia y Gipuzkoa frente a la amplia oferta de Álava. En los años 2000 el T.H. de Álava disponía de una importante reserva de suelo calificado y urbanizado con un 1.100 Has libres, sobre un total de 3.300 Has, lo que supone un 33%. En este territorio es la administración pública (Diputación Foral de Álava, Ayto. de Vitoria-Gasteiz, etc. ...) la principal promotora de los polígonos y áreas de actividad económica. Por municipios, las principales ofertas de suelo en cantidades significativas se concentran en: Vitoria-Gasteiz (263 Has), Iruña de Oca (134 Has) y Lantarón (164 Has).

En el caso de los otros dos territorios, estamos hablando de reservas de suelo en los años 2000 de: 935 Has en Bizkaia (un 24% del total de suelo calificado); y 915 Has en Gipuzkoa (un 28% del suelo). También aquí es la administración pública la principal responsable del desarrollo de suelo industrial.

Por otro lado, en el caso de Bizkaia y Gipuzkoa, a pesar de la existencia de estas reservas de suelo desocupado con calificación, esto no se traduce automáticamente en una oferta de suelo disponible para su inmediata ocupación. En la práctica buena parte de los suelos inventariados como desocupados no representan una oferta real por varios motivos: que corresponden a instalaciones industriales obsoletas a reconvertir; pertenecen a empresas que los detentan como reservas para posibles ampliaciones; se trata de suelos marginales sobre los que se concentran cargas urbanísticas no resueltas; son suelos topográficamente inadecuados; no disponen de planeamiento urbanístico de desarrollo; se encuentran sin urbanizar; la propiedad del suelo pide un precio tan elevado que resulta inasequible; etc.

En Bizkaia, únicamente Amorebieta-Etxano ofrecía una oferta superior a las 100 Has de suelo bruto. En los demás municipios el suelo libre está disponible en cantidades menores. Finalmente, en Gipuzkoa, a parte de Donostia-San Sebastián, solamente Irún disponía de cierta cantidad de hectáreas libres (88 Has).

2.3.2. Infraestructuras modales

Sistema portuario

El sector portuario vasco facturó en el año 2000 un total de 981 mil € (163.000 millones de pesetas), con lo que se sitúa entre los principales a nivel del contexto peninsular.

El sistema vasco está liderado por el puerto multipropósito de Bilbao y, en menor medida, por Pasajes, en el que se aprecia una mayor especialización hacia las mercancías a granel y el segmento automóvil. Ambos puertos disfrutaban de una situación geográfica privilegiada en el cruce de las fachadas atlánticas de la Península y Francia, y con accesos de calidad a grandes centros urbanos como Madrid, Zaragoza, Burdeos o Toulouse y Centro Europa; por lo que cuentan con excelentes oportunidades para su crecimiento futuro.

Seguidamente se describen en mayor detalle las claves estratégicas de la situación actual y perspectivas futuras de los puertos de Bilbao y Pasajes.

- Puerto de Bilbao

Situación actual

Tradicionalmente, Bilbao se ha posicionado en el mercado nacional como un puerto netamente importador de materias primas y, más concretamente, de productos líquidos transportados a granel.

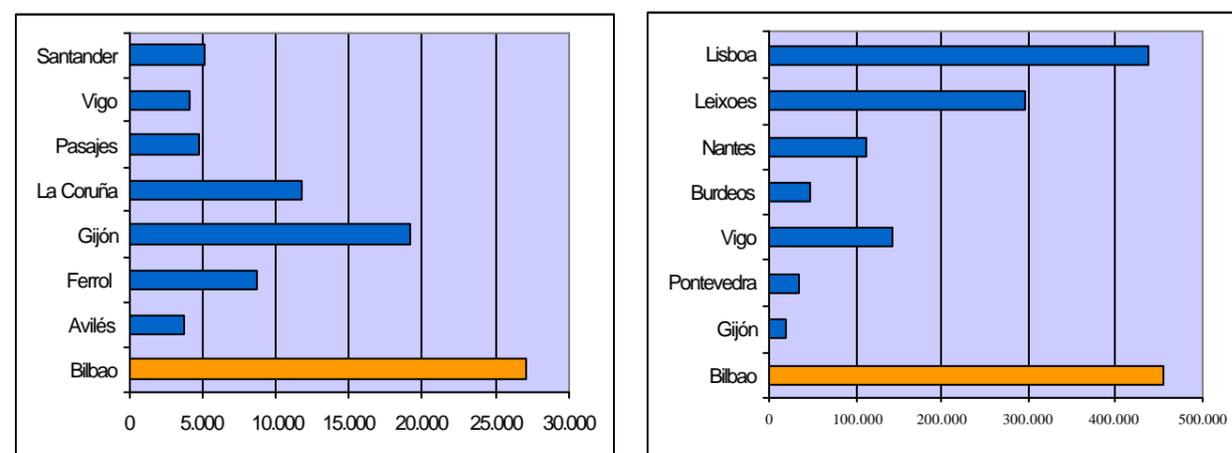
Así, el Puerto de Bilbao ha mantenido históricamente unas tasas de importación notablemente más elevadas que en exportación, siendo la única excepción a este comportamiento el flujo de mercancías contenerizadas.

Se observa como entre 1991 y 1998 la media de importación se situó entre el 71% y 75% del total de mercancías, para posteriormente aumentar entre 1999 y 2001 a medias entre el 76% y 78%. Es de esperar que en la medida en que se incremente la proporción de mercancías contenerizadas sobre el total, este porcentaje comience a reducirse progresivamente, aunque resulta poco previsible que a medio plazo se alcancen niveles inferiores al 70%.

De hecho, en los últimos años se evidencia una clara tendencia hacia el avance de la contenerización en el Puerto de Bilbao que, previsiblemente, irá en aumento, en la medida en que se ejecuten las inversiones previstas en el Abra Exterior, y Bilbao consiga consolidar su posicionamiento como puerto de contenedores emergente en la Fachada Atlántica europea.

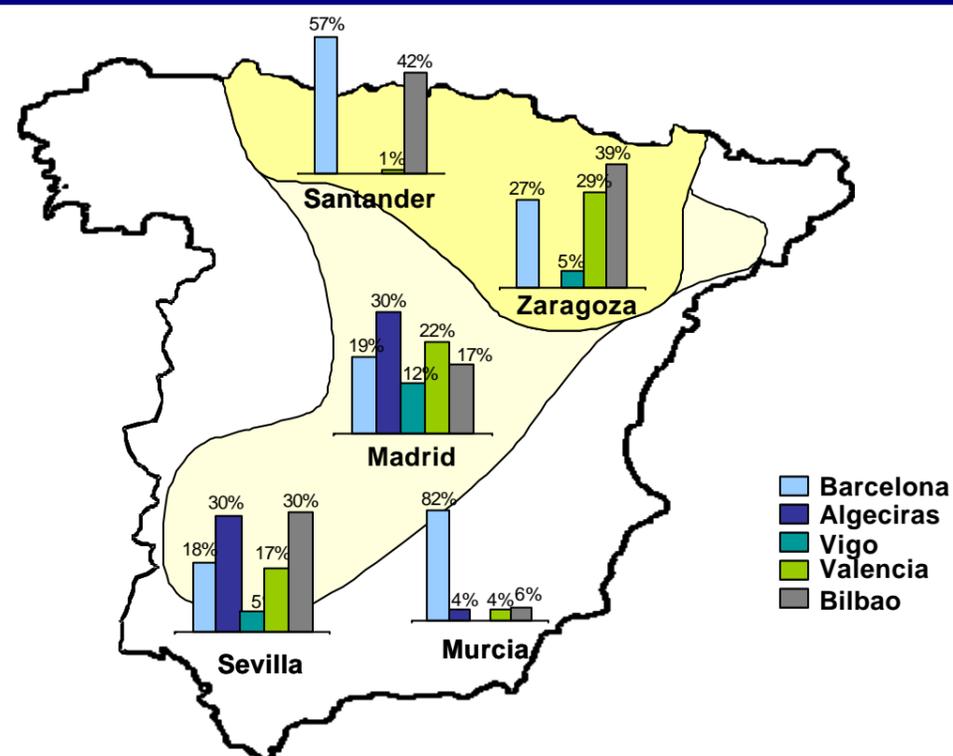
La comparación con otros puertos por "mercado geográfico" (España, Cantábrico y Arco Atlántico) permite afirmar que Bilbao cuenta con condiciones objetivas inmejorables como principal puerto de contenedores del Arco Atlántico europeo, siendo el puerto de Lisboa su único competidor relevante a corto plazo.

Tráfico total y tráfico de contenedores de los principales puertos del Arco Atlántico (2001)



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao, Ente Público Puertos del Estado. Memorias de los puertos de Lisboa, Leixoes, Nantes y Burdeos.

Penetración comparada de los principales puertos en OD singulares (2001)



Fuente: Agencia Tributaria.

Históricamente, Bilbao ha centrado su servicio al hinterland terrestre de los tres Territorios Históricos del País Vasco y, particularmente, en Bizkaia, a la cual ha servido como centro importador para cubrir las necesidades de su industria siderúrgica y metalúrgica.

En los últimos años, sin embargo, esta tendencia histórica si bien se mantiene, ha comenzado a modificarse, y Bilbao se ha resituado como un nodo portuario a escala peninsular, haciendo uso de su posición privilegiada como puerto central y líder de la fachada atlántica pensinsual.

Si se compara la penetración de Bilbao con la de otros grandes puertos españoles en algunas localizaciones representativas como Madrid, Zaragoza, Sevilla, Murcia o Santander; puede verse en la figura adjunta como la presencia de Bilbao es relevante en la mayoría de los casos, siendo Barcelona su principal competidor, salvo en los casos de Madrid (donde predomina Valencia) o Sevilla (con una fuerte presencia de Algeciras). En conjunto, puede confirmarse que Bilbao dispone de un amplio hinterland peninsular, que si bien está predominantemente consolidado en el eje Santander-Zaragoza, no deja de ser relevante en otros puntos estratégicos como Madrid o Sevilla, donde ocupa una posición destacada frente al puerto líder.

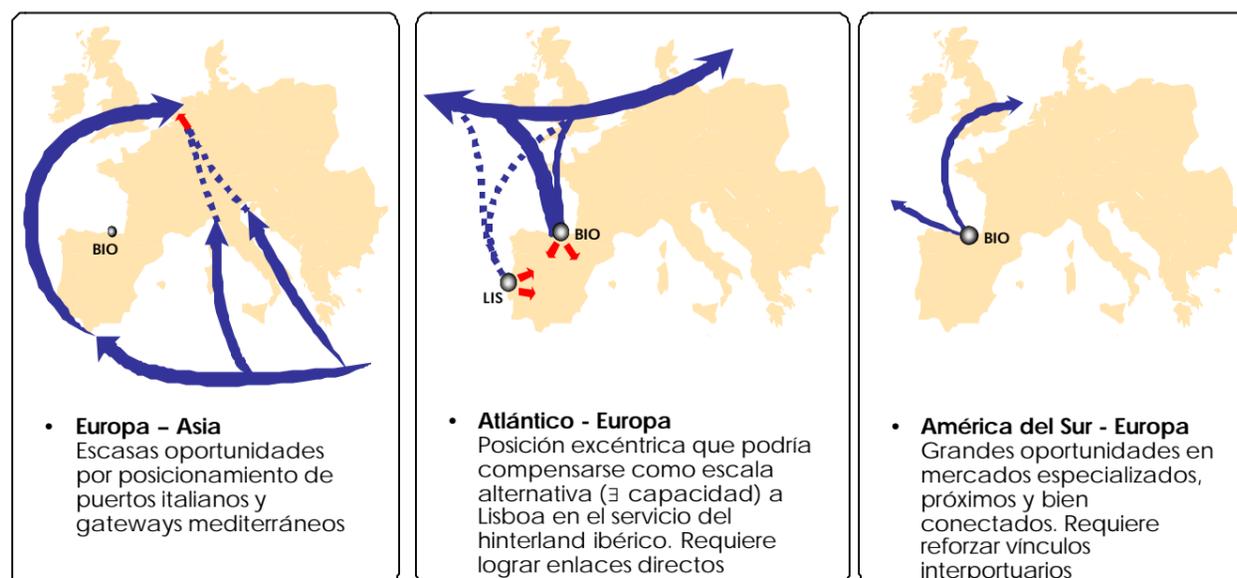
Perspectivas

Las principales oportunidades de desarrollo del Puerto de Bilbao se deben a su condición de liderazgo de los flujos de la fachada Norte, mientras que sus principales amenazas se concretan en la competitividad de otros puertos alternativos sobre la ruta Mediterráneo-Mar del Norte, entre los que destaca Lisboa y, en menor medida, Vigo o Leixoes.

De acuerdo con lo anterior, cabe puntualizar las siguientes condiciones objetivas para situar a Bilbao como puerto emergente en el mercado de la carga contenerizada en Europa:

- Bilbao es el principal puerto en volumen total de carga (27.101 MTMA en 2001) y principal suministrador del centro peninsular desde la fachada Norte.
- El liderazgo de Bilbao es igualmente notable en cuanto a mercancía contenerizada en el Arco Atlántico (70% del mercado de contenedores del Cantábrico), siendo Lisboa la única amenaza real a corto plazo. En el momento actual, sin embargo, las condiciones de partida de Bilbao son superiores, dado que el mayor volumen de carga se concentra en el Centro peninsular hacia el cual existe acceso viario y ferroviario, además de una vinculación histórica consolidada.
- En este contexto, el cambio en las relaciones “pendulares” Asia – USA tendrá importantes consecuencias a corto plazo, que podrían aprovecharse para resituarse a Bilbao en las rutas del Corredor Atlántico Norte.
- El gráfico adjunto muestra los escenarios posibles dentro del nuevo esquema de rutas, en el que Bilbao podría convertirse en el eslabón principal de la cadena Lisboa – Rotterdam o, incluso, en una alternativa a Lisboa en ciertas rutas provenientes del Extremo Oriente vía Algeciras.

Oportunidades de Bilbao por mercado estratégico



Fuente: Elaboración propia.

- La potencia de un nuevo eje Bilbao-Algeciras se insertaría dentro del esquema Asia-USA, aprovechando el potencial de Bilbao como rótula de feeders con el Mar del Norte y plataforma de acceso a América Latina.

Adicionalmente, ha de tenerse en cuenta que el futuro de Bilbao pasa por la llegada de nuevos operadores globales y por el surgimiento y consolidación de un mayor número de rutas directas.

La figura adjunta muestra como las oportunidades de Bilbao son diferentes según el mercado del que se trate:

- Mercado Europa-Asia:** en este primer eje las oportunidades de Bilbao son particularmente escasas dada su situación geográficamente excéntrica, y al progresivo fortalecimiento de la posición de los gateways mediterráneos (Génova, Barcelona, Valencia, etc.) y de los hubs interoceánicos (Algeciras, Malta, Gioia Tauro), como puertas de entrada al Norte de Europa. Esta tendencia se ha visto notablemente reforzada con la política de “doble fachada” impulsada por los puertos alemanes y por Róterdam.
- Mercado Atlántico-Europa:** constituye el mercado natural de Bilbao dada su posición como puerto natural para el acceso de las mercancías del Norte de Europa y Norteamérica hacia la península Ibérica. Es de esperar que este papel de gateway norte se mantenga, aunque sería deseable que aumentaran las conexiones directas con Estados Unidos, en detrimento de la opción feeder desde Róterdam. A corto plazo, la mayor amenaza que enfrenta Bilbao para consolidar su papel ibérico es el crecimiento de Lisboa como alternativa en el eje Atlántico.
- Mercado Europa-América Latina:** representa otro de los mercados tradicionales de Bilbao, y es el que cuenta a priori con mayores expectativas de crecimiento y desarrollo, de tal forma que Bilbao podría consolidarse como plataforma preferente de los intercambios latinoamericanos con Europa.

De lo anterior se deduce que el futuro de Bilbao ha de apoyarse fundamentalmente sobre dos mercados de oportunidad: su papel como gateway peninsular de los intercambios con Europa Norte, y su posición estratégica en las relaciones comerciales entre Europa y América Latina.

Esto sólo será posible si el puerto de Bilbao finaliza sus planes de infraestructura en el Abra Exterior, y si se accede a una mejora de los servicios ferroviarios, tanto en lo que respecta a la conexión con el mercado ibérico – asegurando así la función de gateway peninsular – como en la disponibilidad de ancho UIC que permita penetrar las zonas estratégicas de desarrollo económico del oeste francés, en igualdad de condiciones que Burdeos o Nantes.

Por otra parte el crecimiento esperado de los tráficos se traducirá en un considerable volumen de operaciones logísticas, que habrán de ser satisfechas adecuadamente, tanto en lo que respecta a la accesibilidad hacia los mercados interiores, como en la necesaria disponibilidad de espacios ad hoc para el tratamiento logístico de las mercancías y la posible realización de trabajos de perfeccionamiento activo.

Por tanto el desarrollo futuro del puerto de Bilbao debería venir acompañado de la creación de una zona de actividades logísticas marítimas, la cual deberá contar con accesibilidad directa a las terminales portuarias y situarse preferentemente en un radio de distancia no superior a los 10 kilómetros, a fin de minimizar las deseconomías derivadas de la congestión metropolitana.

- Puerto de Pasaia

Situación actual

El Puerto de Pasaia se encuentra estratégicamente situado sobre el corredor de acceso a la fachada norte peninsular, siendo su principal desventaja la proximidad del puerto de Bilbao, con una mayor tradición en el servicio de mercancía general no especializada.

El contexto general de Pasaia muestra su fuerte posicionamiento en el segmento de graneles sólidos (productos siderúrgicos, chatarra, ...) y el crecimiento del tráfico de automóviles, en los cuales ha registrado una clara tendencia hacia la especialización, convirtiéndose en el puerto referencia para ambos tráficos en la Fachada Atlántica española.

Así, entre los tráficos de importación más relevantes se cuentan la chatarra y productos siderúrgicos, que suponen aproximadamente un 43 % del total de los tráficos portuarios, y que se mantienen dentro de una clara tendencia expansiva. Otras importaciones en las que existe potencial de crecimiento son papel y pulpa, madera, productos marmóreos, cereales y abonos.

En el caso de las exportaciones, destaca el incremento sostenido del segmento de automóviles, cuyas expectativas a medio plazo podrían consolidarse. El segmento de exportación más relevante son, sin embargo, los productos siderúrgicos (perfiles, chapas, barras, etc.), los cuales han experimentado un significativo aumento en los últimos años, mientras que la exportación de cemento y clinker ha descendido notablemente.

En cuanto a los orígenes y destinos de la carga, llama la atención el potencial de Pasajes como posible rótula entre tráficos de Europa Norte y del Mediterráneo. De hecho, actualmente, Reino Unido y Holanda ocupan las primeras posiciones como orígenes de mercancías importadas, mientras que en exportación los destinos principales son países del sur como Grecia o Marruecos. Ambos flujos, si bien están vinculados a diferentes segmentos de mercancías, representan un punto de partida para explorar el potencial de transbordo en rutas de short sea shipping, bajo un esquema de operación pendular.

El comportamiento de los tráficos más dinámicos, así como la relevancia de las relaciones con los países del norte de Europa, constituyen los ejes estratégicos del futuro desarrollo de Pasaia, el cual se verá claramente potenciado con la realización de las obras de la Ampliación Exterior.

Perspectivas

El mercado marítimo se encuentra actualmente en un complicado proceso de concentración y cambios estratégicos que afectan a la mayor parte de los segmentos de carga y, muy especialmente, a los sectores de interés para el futuro del Puerto de Pasaia (siderúrgico, cementero, hortofrutícola y automotriz).

Los cambios que se están produciendo obedecen tanto a modificaciones relevantes sobre los factores de producción de la carga (deslocalizaciones, acuerdos de libre comercio y aduanales, nuevas unidades monetarias, emergencia de nuevos productores a bajo coste, etc.), como a otros factores intrínsecos al negocio marítimo (adquisiciones y fusiones de los grupos armatoriales, agrupación de terminaleros, aumento en la capacidad de carga de los buques, fletes mínimos, mejoras a la productividad portuaria, desnacionalización de las regulaciones, etc.).

A corto y medio plazo, es previsible que las rutas de comercio y, paralelamente, el posicionamiento relativo de los puertos, se vean afectados por estos cambios geoestratégicos, generándose oportunidades para aquellos puertos con capacidad para absorber oscilaciones en los tráficos, y para recibir nuevas cadenas de productos por vías no tradicionales como el Short Sea Shipping.

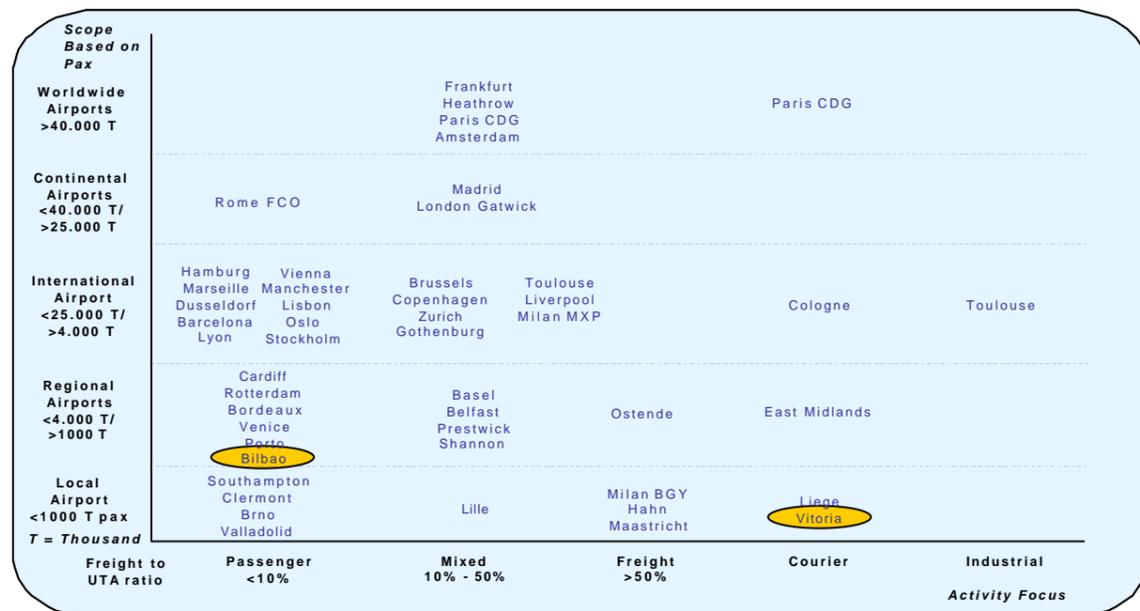
A futuro, el Puerto de Pasaia podría beneficiarse de su posición geográfica privilegiada para el servicio de los tráficos de cabotaje europeo entre Alemania – España y Reino Unido – Portugal, para los que cuenta con claras ventajas frente a Bermeo o Bayona e, incluso, Bilbao o Burdeos.

De igual manera, el análisis de la evolución de las relaciones comerciales entre España y los países del Arco Atlántico Europeo, revela significativas oportunidades para Pasaia en nichos de carga específicos, en algunos de los cuales empieza a tener un posicionamiento propio (automóviles, papel, madera, etc.).

Todas estas expectativas de crecimiento se verán definitivamente potenciadas con la construcción y entrada en servicio del proyecto de Ampliación Exterior de Pasaia, el cual permitiría pasar de las 60 Ha de superficie de explanada actual a algo más de 230 Ha, a la vez que prácticamente se duplicaría la superficie de aguas abrigadas, pasando de 92 Ha a 151 Ha.

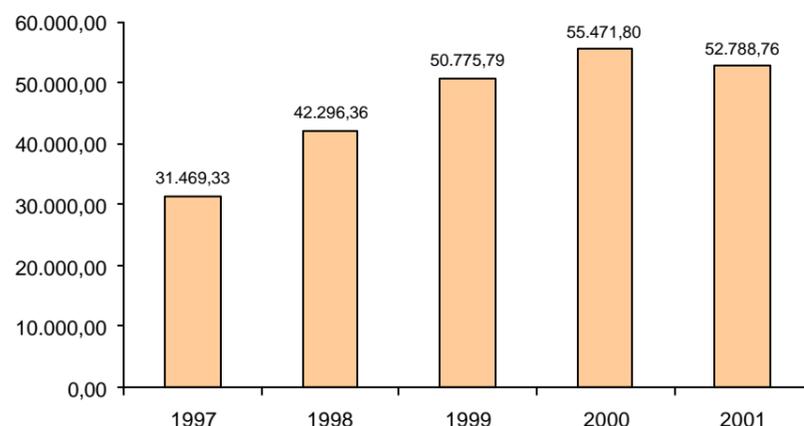
En definitiva, la construcción de la Ampliación Exterior constituye una gran oportunidad para consolidar la progresión de los tráficos actuales de Pasaia, a la vez que permitirá diversificar la presencia del puerto en otros segmentos no tradicionales (distribución intraeuropea de pulpa de papel, conservas, vinos, productos del mar, maderas y sus derivados industriales, y productos hortofrutícolas, entre otros).

La industria aeroportuaria en Europa



Fuente: elaboración 2001 ACI Traffic Data,

Volumen de carga (Tn) en el Aeropuerto de Vitoria



Fuente: AENA, elaboración propia

El sistema aeroportuario de la CAPV

Euskadi está dotado de tres aeropuertos con excelentes infraestructuras para el transporte de viajeros y mercancías que se encuentran situados en las inmediaciones de las ciudades de Vitoria-Gasteiz, Bilbao y Donostia.

El sistema aeroportuario de la CAPV presenta un modelo estratégico conjunto. Por un lado, el aeropuerto de Bilbao está especializado en operaciones de pasajeros, con una red de alta capilaridad en el mercado estatal y una red de conexión con los principales hubs europeos.

El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz se ha especializado en el tráfico de mercancías hasta situarse en el cuarto puesto en el ranking por volumen de carga del Estado. Constituye la base de operaciones de importantes empresas de transporte urgente internacional. Procesa anualmente más de 55 millones de toneladas.

El aeropuerto de Vitoria-Foronda

Por su parte el aeropuerto de Vitoria queda enmarcado entre los aeropuertos locales con una actividad preferentemente Courier. Esta afirmación se apoya en los siguientes hechos:

- Vitoria es base de operaciones de EAT (DHL).
- El aeropuerto de Foronda procesa en torno a las 50 M de Toneladas anuales.

La especialización en operaciones cargueras aporta mayor eficiencia y reducción en tiempos de proceso. La focalización del aeropuerto de Vitoria al mercado de carga aérea le ha permitido conseguir unos niveles de crecimiento considerables durante los últimos años, tal como se puede observar en la gráfica adjunta

Esta especialización en carga aérea queda patente en las instalaciones del Aeropuerto. De un total de 15 Ha. destinadas a actividades portuarias:

- La zona de carga ocupa 5,13 Ha (más de un tercio de la superficie total).
- La zona de servicios ocupa 3,05 Ha.
- La de pasajeros cuenta con una terminal que ocupa 1,36 Ha. y un aparcamiento de 1,95 Ha.
- El resto está formado por la zona de aviación general (0,59 Ha), abastecimiento energético (2,92 Ha).

En la Zona de Carga se encuentran las instalaciones de varias empresas importantes del transporte internacional. De hecho, el crecimiento del tráfico en el aeropuerto se ha debido a la llegada de estas empresas. Cabe destacar la presencia de DHL International, TNT, Iberia, etc. Por otro lado, también disponen de instalaciones en esta zona diversas compañías aéreas, como es el caso de EAT (filial de DHL), Swiftair, etc. Estas instalaciones son de diverso tipo: hangares y talleres (para las compañías aéreas) y naves para el tratamiento de la mercancía (en el caso de los operadores de transporte).

También existe un Terminal de Perecederos, que ocupa una superficie de 3.640 m². El edificio cuenta con 9 puertas en el lado tierra y 6 puertas para el lado aire. Actualmente está ocupado y es gestionado por el operador DECOEXA.

En cuanto a las expediciones y recepciones de las mercancías se ha comprobado que el 76% del total del tráfico es de "llegada", lo que sitúa al Aeropuerto de Vitoria con un papel de receptor de mercancía.

En cuanto al origen y destinos, se puede decir que la mayoría del tráfico se realiza con países europeos. En este factor influye el hecho de que DHL tenga su hub principal en Bruselas. En la tabla adjunta pueden consultarse los principales países en cuanto a orígenes y destinos.

Cabe destacar el importante papel de Sudáfrica como país de origen de tráfico aéreo. Por último, también destacar el papel importante del resto de España como origen y destino de mercancías, lo que constata el importante papel jugado por el Aeropuerto de Vitoria en el transporte urgente.

- *El aeropuerto de Bilbao*

Dentro de la red de aeropuertos mundiales el aeropuerto de Bilbao se considera como aeropuerto de pasajeros para un ámbito regional debido a que:

- Dispone de una red de alta capilaridad en el mercado doméstico y de una red europea de conexión a los grandes hubs europeos.
- Goza de una mayor cobertura europea y de largo radio a través de conexiones con Madrid, París CDG, Frankfurt y Londres Heathrow.
- El aeropuerto de Bilbao no opera la carga aérea debido a que no dispone de red de largo radio.
- Las necesidades de servicios de transporte aéreo obliga a concentrar la provisión de servicios aeroportuarios a pasajeros en un único aeropuerto.

El Plan Director del Aeropuerto supuso la definitiva expansión del aeropuerto, ya que se construyeron la nueva pista y demás instalaciones complementarias, con lo que se ha producido el despegue definitivo del aeropuerto con un incremento constante de tráfico de pasajeros: 1.000.000 en 1990, 1.600.000 en 1995, 2.000.000 en 1997 y 3.000.000 previstos en el 2005.

En la actualidad el aeropuerto de Bilbao funciona como un aeropuerto alimentador. En esta instalación se operan 476 frecuencias con aeropuertos hubs nacionales (MAD, BCN) y europeos (CDG, FRA, LHR, ZHR), como puede observarse en la figura adjunta. Esas frecuencias suponen el 65% del total de operaciones de la instalación. Cabe destacar que las operaciones de alimentación son realizadas por aerolíneas de bandera:

- Madrid y BCN (Iberia)
- París CDG (Air France)
- Frankfurt (Lufthansa)

- Londres (British Airways)
- Bruselas (Virgin / SN Brussels)
- Zurich y Basilea (Swiss)

Las opciones de mejora para el principal aeropuerto de la CAPV se centran en el lanzamiento de nuevas frecuencias a destinos europeos sin acceso con la red actual. Los destinos escogidos deben encontrarse en un radio de 2 horas de vuelo para ser operados mediante aeronaves regionales. Por ejemplo Roma, Munich, Stuttgart, Ginebra, Luxemburgo, Amsterdam y Manchester...

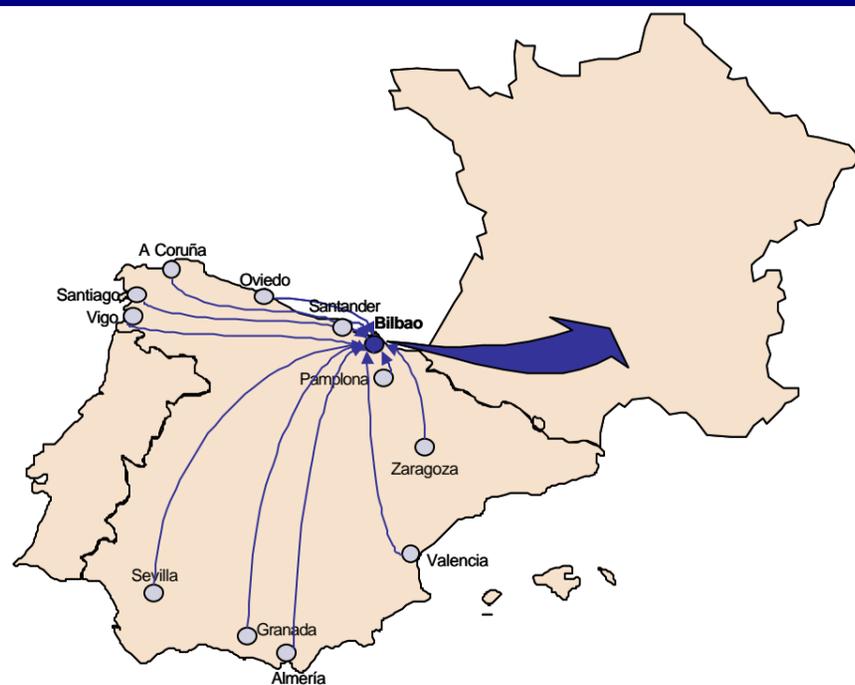
Sin embargo, este modelo aeroportuario aporta crecimientos lentos debido a que se basa en crecimientos basados en la evolución de la demanda del hinterland.

El posicionamiento del aeropuerto de Bilbao como hub en el sistema aeroportuario español, y de ese modo convertirse en una puerta de entrada a Europa alternativa a los aeropuertos de Madrid y Barcelona, se basa en una serie de activos que se pueden resumir en:

- La localización geográfica: la CAPV, que se enclava en un cruce de caminos norte-sur como punto alternativo de entrada a Europa.
- El aeropuerto de Sondika es una instalación descongestionada, por lo que no se incurriría en gastos derivados de la congestión (retrasos, cancelaciones).
- La dimensión del aeropuerto permite una mejor eficiencia en sus operaciones y la reducción de tiempos de conexión al mercado europeo y de largo radio. Como se ha demostrado en el caso de Clermont-Ferrand, un tiempo de conexión adecuado está en torno a los 30 min. La mayor dimensión y tráfico en aeropuertos con Madrid y Barcelona no permite un tiempo tal, dificultando una operación de conexión rápida y eficiente.
- El aeropuerto de Hondarribia

Este aeropuerto ha sido durante los últimos años uno de los aeropuertos españoles que mayor crecimiento ha experimentado. Desde 1995 el tráfico ha ido aumentando a un ritmo superior a la media del resto de aeropuertos del estado. A partir de 1998 se da un incremento considerable en el número de pasajeros debido a la ampliación de su horario comercial, por lo que ha visto aumentada su frecuencia de vuelos con Madrid y Barcelona. Durante el año 2002, en el que hubo un ligero descenso en el número de pasajeros, se superaron los 271.000. En la siguiente tabla se puede observar el desarrollo del tráfico aéreo durante estos últimos años:

BIO como puente de entrada a Europa, alternativa a Madrid y Barcelona



Fuente: Elaboración propia

Año	Número de pasajeros
1998	223.345
1999	248.671
2000	283.833
2001	281.059
2002	271.216

Fuente: AENA

El aeropuerto de San Sebastián sirve a un tráfico fundamentalmente nacional de tipo regular y responde a las necesidades de tráfico interior que se genera en su entorno.

Los orígenes/destinos principales son las ciudades de Madrid (con un 70% de operaciones que conectan Donostia y esta ciudad) y Barcelona (con un porcentaje de operaciones alrededor del 25%).

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista de 1.754 metros por 45 metros. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma de 26.500 metros cuadrados con cuatro puestos con una capacidad de seis aeronaves a la hora. El edificio terminal puede absorber 292 pasajeros en hora punta en salidas y 311 en llegadas.

La red de carreteras del País Vasco

Situación actual

Actualmente, la red de carreteras de alta capacidad (autopistas) presenta cuellos de botella en el extrarradio de los grandes núcleos urbanos, donde el tráfico de larga distancia se suma al tráfico metropolitano. Es el caso de La Coruña, Oviedo/Avilés/Gijón, Bilbao, Valladolid y San Sebastián.

La elevada congestión que se genera en la autopista A-8 entre San Sebastián y la frontera francesa constituye un grave problema, ya que el tráfico de camiones que viaja desde Portugal y gran parte de España hacia Europa atraviesa esta autopista.

Existen tramos con altos niveles de congestión en la red de carreteras bidireccionales, carreteras que ya se ha clasificado como "ausencia de enlaces", ya que deberían sustituirse por autopistas, resolviendo de este modo no sólo la congestión, sino también los problemas de seguridad y calidad y prolongados tiempos de recorrido que se padecen actualmente.

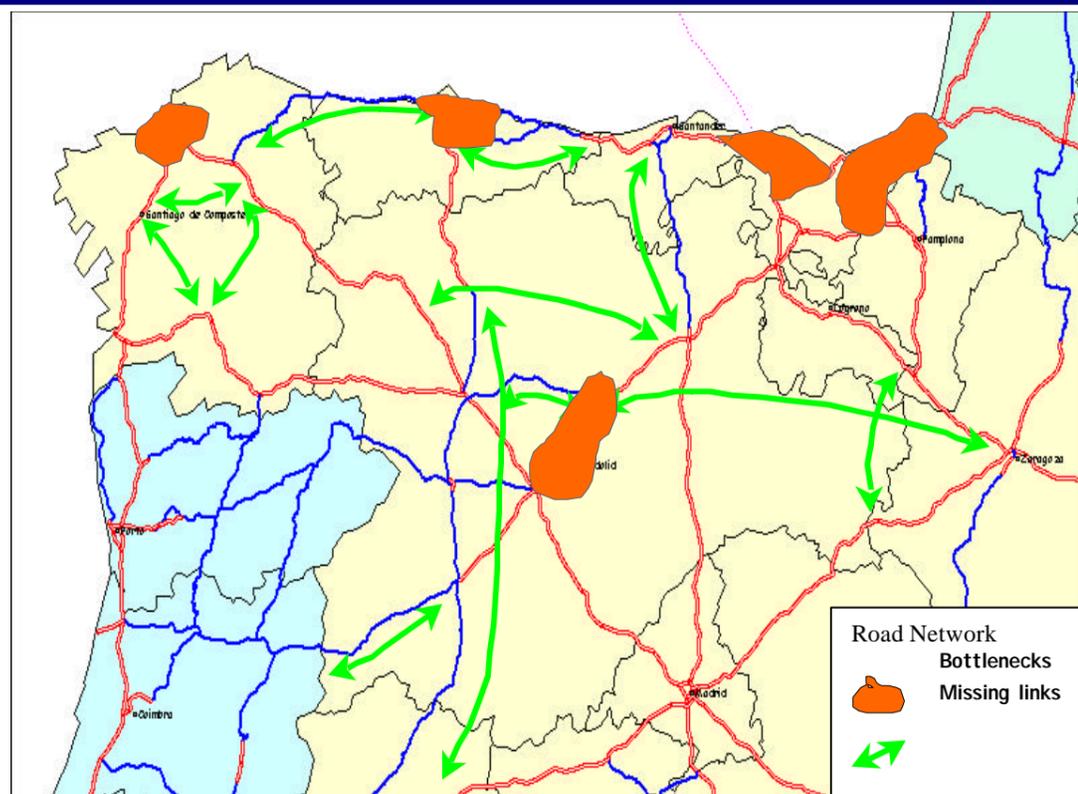
En dirección oeste-este existe una patente falta de conectividad en los siguientes ejes:

- Autovía del Cantábrico (A-8). El tramo este (Torrelavega-Oviedo) se está construyendo actualmente. Sin embargo, el tramo que conectaría Asturias con Galicia se encuentra todavía en sus primeras fases de estudio, lo cual significa que tardará en hacerse realidad.
- Salamanca-Vilar Formoso, que completaría la red de autopistas del eje Portugal-Francia.
- Conexiones entre Castilla y Navarra, Aragón y Cataluña. Podrían plantearse dos posibles ejes, León-Burgos, o más al sur, Oporto-Zamora-Valladolid-Soria-Zaragoza. La conexión León Burgos esta previsto que entre en funcionamiento al año 2003.

En dirección norte-sur, deben realizarse las siguientes conexiones:

- Acceso desde Cantabria a la Meseta, con las opciones de Santander-Aguilar-Burgos y Santander-Aguilar-Palencia.
- Eje de la Plata: nuevo corredor León-Zamora-Salamanca-Cáceres para unir Castilla y León con Extremadura y Andalucía.
- Acceso desde Asturias a la Meseta: nuevo corredor Benavente-Onzonilla para unir Asturias con la Meseta.

Análisis red de carreteras



Fuente: Estudio Arco Atlántico. Gobierno Vasco

Previsiones de infraestructuras

Se recogen en este apartado las principales inversiones en infraestructuras viarias correspondientes tanto al Plan General de Carreteras del País Vasco como a los planes territoriales sectoriales de carreteras correspondientes a los Territorios Históricos de la Comunidad,

Las propuestas del plan se establecen en el escenario 1999-2010. La principal de ellas es la mejora de los itinerarios Europeos E-05 (Glasgow - San Sebastián -

Madrid - Sevilla - Algeciras) y E-80 (Lisboa - Coimbra - Burgos - San Sebastián - Pau) con la entrada en servicio de la autopista A-1 Eibar - Vitoria. Su entrada en servicio está prevista de la siguiente forma:

- Eibar - Límite con Álava: 2004
- Límite Gipuzkoa - Luko: 2004
- Luko - Etxebarri: 2009

Se garantiza por tanto a corto plazo una infraestructura que permita el desarrollo de actividades logísticas en Alava Central con adecuada conexión hacia Francia y Europa Central.

La duplicación de calzadas prevista para la N-1 en el período 2008 -2010 en los tramos Gaintxurizketa - Ventas e Irun y duplicación de la variante de Irun se consideran importante para el desarrollo pleno del área logística de Gaintxurizketa. El aumento de capacidad de la futura autovía del Urumea previsto asimismo para el año 2010 favorecería asimismo este desarrollo logístico gipuzcoano, al diversificar los flujos de transporte N-1 GI-131.

El corredor transversal Durango - Beasain, Bi-632 GI-632, cuya entrada en servicio está prevista en el plan en el año 2009, resulta fundamental para el funcionamiento de la conexión intermodal carreteras - ferrocarril asociada a una posible estación de mercancías en Ezkio - Itxaso.

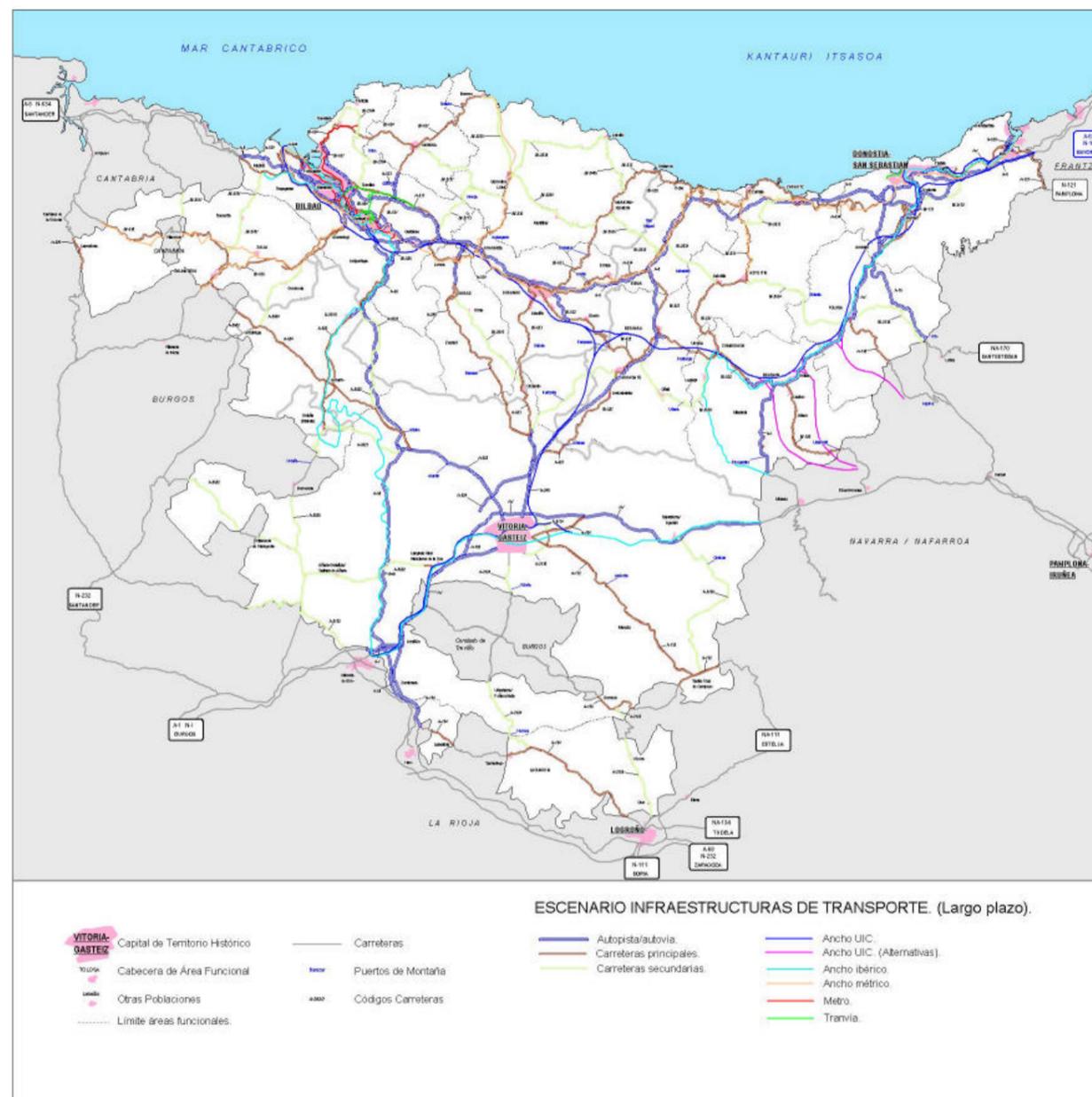
Ya en el ámbito metropolitano, existen una serie de acciones que se plantean como vías de descongestión de las actuales infraestructuras, pudiendo servir como distribuidoras del flujo de mercancías generado en los centros logísticos.

En este sentido el Segundo Cinturón de San Sebastián cuya entrada en servicio está prevista para el año 2007 ayudará a la disminución de los tiempos de tránsito de largo recorrido al eliminar el tráfico de agitación generado en el área metropolitana de San Sebastián.

La denominada "solución super-sur" en Bilbao, no recogida en los planes de carreteras pero en fase de estudio, provocará un efecto parecido pero con escasa capacidad de generación de nuevos desarrollo logísticos.

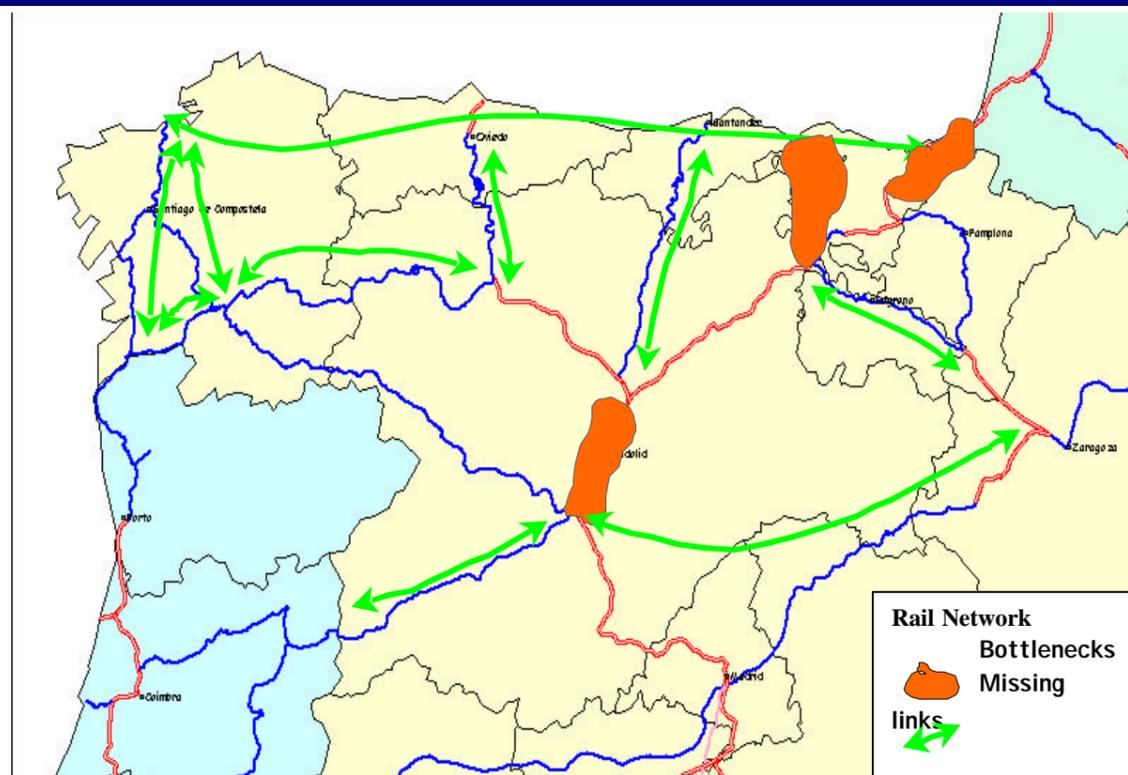
Dentro del área metropolitana de Bilbao se considera importante la reciente ejecución del corredor del Txori-Herri, adecuadamente comunicado con el Aeropuerto de Loiu y Autopista A-8 al este de Bilbao, y en las inmediaciones de la conexión con la autopista A-68 en Basauri. Esta infraestructura ha potenciado el valor del suelo para el desarrollo de actividades logísticas (términos municipales de Galdakao y Amorebieta).

Red de carreteras. Escenario de futuro



Fuente: *Elaboración propia*

Análisis red de ferrocarril



Fuente: Estudio Arco Atlántico. Gobierno Vasco

La red de ferrocarriles

Situación actual

Comparando la capacidad teórica con el número de desplazamientos (trenes/día) en cada enlace de la red ferroviaria del Arco Atlántico, aparecen los siguientes cuellos de botella:

- Medina del Campo -Venta de Baños: este enlace registra una ocupación de más del 50% de su capacidad, y recoge la mayoría de los flujos entre Madrid y el norte de España.
- Vitoria-Bilbao: concentra los servicios de desplazamientos diarios del área metropolitana de Bilbao, los servicios de larga distancia y los flujos del transporte de mercancías generados en el área industrial y en el puerto de Bilbao.
- Irún: este es un punto muy conflictivo ya que es aquí donde la red ferroviaria española conecta con la francesa.
- Asturias: existen dos cuellos de botella importantes: Pajares y el acceso al puerto de Gijón.

El mayor problema que afecta a la red ferroviaria es que no puede responder a los nuevos requisitos del transporte de mercancías y pasajeros, lo cual conduce a una regresión continua en ambos mercados de transporte. El problema no se solucionará únicamente mejorando la red actual, sino que es necesario crear una nueva red que permita al ferrocarril competir en tiempo y eficacia con otros modos de transporte.

A continuación se enumeran los lugares que no cuentan con enlaces ferroviarios, y que en el futuro deberían cumplir los criterios antedichos:

- Eje de la costa norte peninsular (Eje Cantábrico): Irún-Galicia.
- Eje Portugal-Irún. Con especial atención a los trazados de Fuentes de Oñoro-Medina del Campo y a la conexión transfronteriza de Irún.
- Conexión Meseta-Cantabria.
- Conexión Meseta- Asturias.
- Conexión Meseta-Galicia.
- Conexión Bilbao-Meseta.
- Conexión País Vasco - Valle del Ebro.
- Conexión transversal Castilla y León - Aragón.

Entre estas conexiones, las únicas que no se consideran en los actuales planes de infraestructuras son el Eje Cantábrico y la conexión transversal Castilla y León - Aragón. Esta última se puede instrumentar mediante una conexión directa entre Castilla y León y Aragón o utilizando parte de la infraestructura planeada para conectar Castilla y León - La Rioja - Aragón.

Hoy en día, existe una conexión por ferrocarril de vía métrica desde Irún hasta El Ferrol, ofrecida por EUSKOTREN, en el País Vasco, y por Feve, en las demás Comunidades. Su trazado consiste principalmente en una sola vía, no electrificada, que presenta serios problemas técnicos, ya que su uso se limita a los servicios suburbanos que conectan con los núcleos urbanos (San Sebastián, Bilbao, Santander, Oviedo y El Ferrol) y a algunos transportes de mercancías.

Evidentemente, para lograr una integración ferroviaria eficiente del norte de la Península, es necesario un nuevo ferrocarril que conecte unas regiones con otras y, directamente, con el resto de la red europea, que compita con otros medios de transporte, tanto en transporte de mercancías como de pasajeros, y tanto en distancias cortas como largas.

Previsiones de infraestructuras

Se describen a continuación las previsiones de infraestructuras ferroviarias propuestas para el País Vasco en relación con el Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria del País Vasco.

El PTS de la comunidad autónoma recoge la propuesta de alta velocidad del Ministerio de Fomento. Sus determinaciones son vinculantes respecto al trazado de la red ferroviaria de alta velocidad, pero no respecto a los accesos a puertos de Bilbao y Pasajes.

La conexión intermodal ferroviaria para las estaciones de alta velocidad recogidas en el PTS ferroviario es:

- Bilbao Abando: Renfe, Feve Metro Bilbao y Tranvía
- Astigarraga: Renfe, con conexión con la estación del norte
- Vitoria – Gasteiz: Renfe
- Euba: EUSKOTREN
- Irun: Renfe y EUSKOTREN
- Ezkio – Itxaso: Renfe
- Jundiz – Renfe

Para la línea operada EUSKOTREN se proponen actuaciones de rectificación de trazado y desdoblamiento para mejorar la calidad del servicio. Destaca la creación de un puerto seco en Amorebieta para tráfico de mercancías asociadas a Puerto de Bermeo fundamentalmente así como una estación de intercambio en Euba.

Se propone asimismo la penetración desde Rentería hasta el puerto de Pasaia de cara a potenciar el tráfico de mercancías

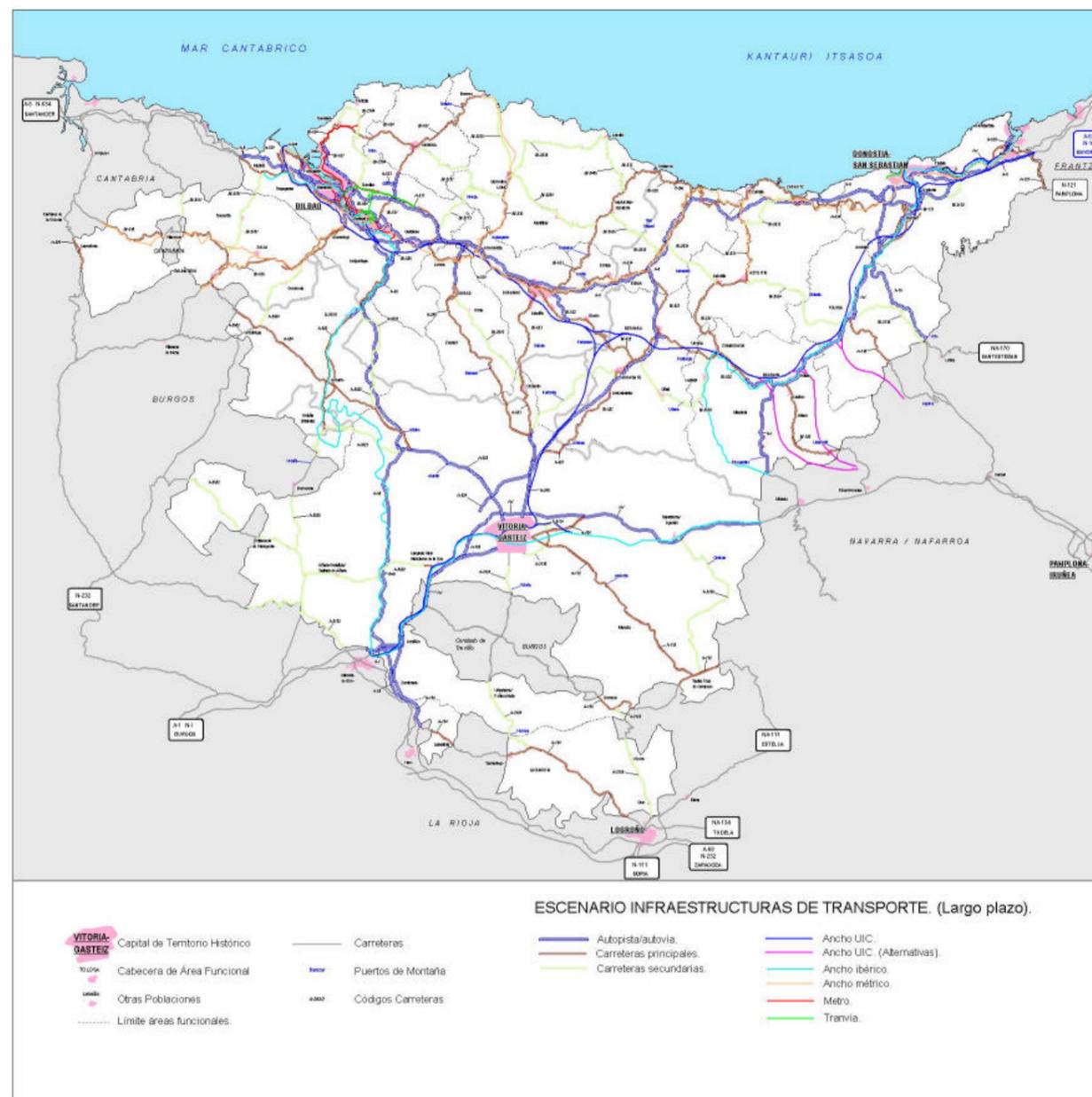
Es propuesta del plan la colaboración de los operadores EUSKOTREN – Feve sobre los servicios de cercanías Bilbao – Balmaseda y acceso a puerto de Bilbao y ACB.

Para el acceso al puerto de Bilbao se proponen dos escenarios de infraestructuras ferroviarias.

En el primero el acceso a la ACB se realiza en ancho métrico aprovechando la reserva de la línea de ancho ibérico. La comunicación con el puerto se resuelve en una primera fase en ancho ibérico a través del túnel del Serantes.

En una segunda fase y con la entrada del tren de alta velocidad se realiza un Bypass de mercancías al sur del área metropolitana en ancho métrico y ancho UIC (o bien ibérico con intercambiador de ancho). El acceso definitivo en ancho métrico a la ACB se realiza aprovechando la reserva de suelo correspondiente a línea de ancho ibérico.

Red de ferrocarril. Escenario de futuro



Fuente: Elaboración propia

2.4. Necesidades de suelo para actividades logísticas

2.4.1. Tipologías de zonas logísticas

Los criterios de localización de las diferentes tipologías de operadores logísticos, permiten establecer cuatro tipologías de zonas logísticas en cuanto a dotación de instalaciones:

1. En primer lugar, aprecen las zonas en las que se puedan situar *grandes centros logísticos*, de distribución peninsular-internacional. En estas zonas se podrían situar centros logísticos diseñados para grandes empresas de distribución, grandes operadores logísticos o empresas transportistas de nivel nacional o internacional. En estos centros se suelen llevar a cabo actividades logísticas de mayor valor añadido: picking, packing, almacenamiento, etiquetado, etc. A la vez, son centros que pueden servir como atracción de nuevas inversiones, y representan una opción de segunda línea en el caso de congestión de zonas metropolitanas. La ubicación más idónea para este tipo de centros es en una segunda línea de suelo logístico, donde los precios de suelo son menores y existe una mayor disponibilidad en cuanto a extensión. En este caso, una adecuada accesibilidad a las grandes vías también debe estar garantizada. Posibles clientes de estos centros podrían ser:

- Transportistas de carga general.
- Grandes operadores logísticos.
- Actividad industrial con un fuerte componente logístico.
- Empresas con necesidades de gran espacio para el almacenaje y la distribución.

2. *Zona de Actividades Logísticas (ZAL)* asociadas a puertos y aeropuertos Se trata de centros que van muy ligados a la actividad de estas infraestructuras, y que facilitan la operación diaria en estos centros, al mismo tiempo que añaden valor a la cadena logística. Como ya se ha visto en el apartado sobre infraestructuras modales, el Puerto de Bilbao, gracias a las inversiones que se están realizando, va a experimentar crecimientos importantes. Para garantizar este crecimiento se debe planificar un centro que facilite el tratamiento logístico de los flujos marítimos generados. La situación ideal de un centro de este tipo sería lo más próxima posible al Puerto, teniendo una buena conexión a las principales infraestructuras viarias y ferroviarias. En este tipo de centro logístico se podrían situar, entre otros:

- Empresas dedicadas al transporte marítimo: consignatarias, transitarias, etc.
- Empresas dedicadas al transporte aéreo: transporte urgente internacional.
- Operadores logísticos, etc.

Necesidades logísticas según segmento de actividad: localización, accesibilidad e intermodalidad			
Tipología	Localización	Accesibilidad	Necesidad intermodalidad
Paquetería Industrial	Proximidad a grandes centros de consumo	Necesidad de excelente accesibilidad a principales vías de comunicación	NO
Operadores Logísticos	Centro geográfico respecto a grandes zonas de consumo e industriales	Necesidad de buena accesibilidad a grandes vías de comunicación	No necesaria Sí valorada
Transportistas de carga general (<i>Grupaje</i>)	Proximidad a centros de producción y consumo	Necesidad de muy buena accesibilidad a principales vías de comunicación	NO
Transporte marítimo (<i>consignatarios/transitarios</i>)	Proximidad a Puerto	Buenas conexiones a carretera y ferrocarril	Sí
Operadores intermodales	Nodo intermodal	Buena accesibilidad a grandes vías	Sí

Fuente: Elaboración propia

Tipologías de centros logísticos y segmentación de la demanda	
Tipología de centro	Segmentos demanda
Centros de distribución regional	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas de paquetería industrial • Empresas de courier • Transportistas de carga general (grupaje) • Operadores logísticos (normalmente para instalar almacenes de apoyo o crossdocking)
Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de apoyo a las operaciones protuarias	<ul style="list-style-type: none"> • Empress dedicadas al transporte marítimo: consignatarias, transitarias, etc. • Empresas dedicadas al transporte aéreo • Operadores logísticos (con importantes flujos de transporte marítimo)
Plataforma Intermodal	<ul style="list-style-type: none"> • Operadores de transporte combinado • Operadores logísticos con necesidades de intermodalidad • Otros grandes transportistas (sobretudo iternacionales) con necesidades de intermodalidad.
Gran centro logístico	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes operadores logísticos • Transportistas de carga general • Actividad industrial con un fuerte componente logístico • Empresas con necesidades de gran espacio para el almacenaje y la distribución

Fuente: Elaboración propia

3. En un tercer nivel aparecen los *centros de soporte a la logística*. Se trata de zonas destinadas a la implantación de instalaciones de apoyo a la logística, y englobaría a dos tipologías bien diferenciadas según su relación con la actividad de almacenaje.

En un primer plano destacan las zonas en las que se pueden desarrollar *centros de distribución regional* (del tipo de los ya desarrollados en la CAPV: Aparcabisa, Centro de Transportes de Vitoria, etc.). Estos centros tienen como principal finalidad descongestionar las áreas metropolitanas y crear espacios cercanos a los grandes núcleos de población donde poder desarrollar todas las actividades logísticas de valor añadido que requiere la distribución. Como ya se ha comentado, han de estar situados cerca de las grandes áreas urbanas y muy bien comunicados con las principales vías. Los clientes tipo de estos centros son, entre otros:

- Las empresas de paquetería industrial.
- Empresas de courier.
- Transportistas de carga general.
- Operadores logísticos (normalmente para instalar almacenes de apoyo o cross-docking).

Adicionalmente, otra tipología de centros de soporte a la logística constaría de todas aquellas actuaciones que sirven de *apoyo al sistema de transporte*, pero sin incidir en las cuestiones de almacenaje y distribución. Se trata de centros de segundo orden que complementan la red primaria de centros logísticos con criterios territoriales y de respuesta a necesidades específicas. En concreto, serían actuaciones del siguiente estilo:

- Truck-center, o centros de servicio a los camiones y a los conductores (con gasolinera, taller de reparaciones y mantenimiento, restaurante, etc.)
- Aparcamientos (de vehículos ligeros y/o de vehículos pesados).
- Aparcamiento de vehículos de mercancías peligrosas, etc.

4. Adicionalmente aparecen las zonas para la implantación de una *plataforma intermodal*, que garanticen la intermodalidad tren-carretera y tren-tren (cambio de ancho de vía). Una plataforma de este estilo sería un gran apoyo a la logística de la CAPV y facilitaría su desarrollo a nivel euroatlántico. Dado que cada vez es más importante la movilidad de mercancías utilizando los diferentes modos de transporte, se deben crear nuevos espacios donde se potencie la interacción entre los diferentes modos. Estos centros deben estar ubicados en los principales nodos multimodales de la red de infraestructuras. En el caso de que una actuación tipo ZAL no tuviese espacio suficiente en las zonas cercanas al puerto de Bilbao, cabría la posibilidad de llevar a cabo una actuación que garantizase el intercambio modal a todos los niveles (incluido el intercambio entre el Puerto y la carretera y el ferrocarril). En este caso a la plataforma multimodal se le añadiría la función de "Puerto Seco". Los clientes tipo de un centro de estas características son, entre otros:

- Operadores de transporte combinado.
- Operadores logísticos con necesidades de intermodalidad.

Otros grandes transportistas (sobre todo internacionales) con necesidades de intermodalidad.

2.4.2. Evaluación de las necesidades de suelo

Las potencialidades de la CAPV como plataforma logística así como las oportunidades que se derivan de la disposición y desarrollo de las grandes infraestructuras modales deben traducirse en unas necesidades de suelo a desarrollar según las diferentes tipologías de centro que se han descrito en el punto anterior.

La pieza clave para el desarrollo de la Red Intermodal y Logística del Transporte de la CAPV se identifica con el proyecto de un gran centro logístico, el cual debería contar con unas 1.500 ha. Esta alta necesidad de suelo bruto responde al papel central otorgado a este centro en la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi como inductor de nuevos flujos logísticos y catalizador de todos los existentes en la actualidad.

Por otra parte el análisis de la potencialidad de las infraestructuras nodales de la CAPV, materializadas en las fortalezas del Puerto de Bilbao y del Aeropuerto de Vitoria, así como en los planes de desarrollo del Puerto de Pasajes, permite identificar la necesidad de desarrollar una extensión de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) asociadas a puertos y aeropuertos por un total de 250 Has.

Adicionalmente la necesidad de suelo logístico para desarrollar plataformas intermodales ha sido estimada en unas 300 ha. El decidido impulso institucional de los diferentes organismos de regulación del transporte a nivel europeo auguran una creciente interacción ferrocarril – carretera, con el objetivo de reducir los efectos negativos del transporte terrestre, por lo que este eslabón de la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi resultará clave en el futuro.

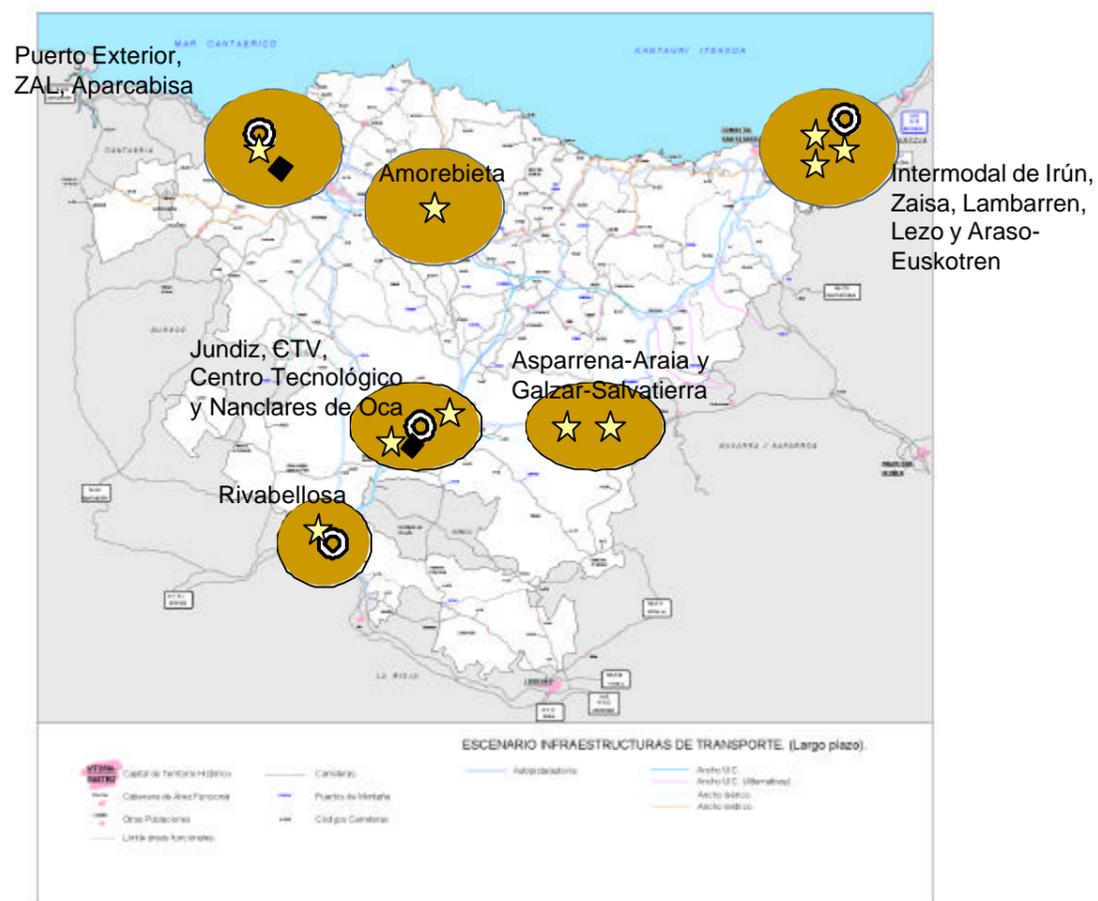
Por último se estiman unas necesidades de suelo dedicado a la logística de distribución y agregación regional de unas 450 ha brutas. En este apartado se consideran tan sólo los centros dedicados a la distribución regional. Esa superficie logística, repartida entre diversos centros ubicados en las cercanías de las mayores conurbaciones vascas, facilitará la labor de descongestión de los centros urbanos. La evaluación de las necesidades de suelo para la tipología de centros de soporte a la logística consistente en todas aquellas actuaciones que sirven de apoyo al sistema de transporte, queda fuera del alcance de este plan.

Como resumen de todos estos resultados, se estiman las necesidades de suelo logístico bruto descritas en la tabla adjunta, en las que se especifica según las diferentes tipologías de centros a desarrollar. En total se trata de 2.500 ha brutas a desarrollar en consonancia con los dictámenes del Plan Territorial Sectorial de Actividades Económicas del país Vasco. Estos espacios de reserva deben tener un ritmo de comercialización en consonancia con las preexistencias y con las nuevas promociones desde el sector privado. Estas consideraciones y otras relacionadas con el beneficio social y económico para la CAPV determinarán los plazos de ejecución de las diferentes piezas que componen la Plataforma Logística Aquitania – Euskadi en el territorio correspondiente a la CAPV.

Necesidades de suelo logístico bruto según la tipología de los centros logísticos a desarrollar	
Tipología de centro	Suelo bruto
Gran Centro Logístico	1.500 ha
ZAL de apoyo a actividades portuarias y aeroportuarias	250 ha
Plataformas intermodales	300 ha
Centros de soporte a la logística de distribución / agregación	450 ha
TOTAL	2.500 ha

Fuente: Elaboración propia

Principales enclaves para el desarrollo de suelo logístico



- Plataformas logísticas e intermodales
- ☆ Polígonos para actividades del transporte y distribución de mercancías
- ◆ Centros de servicio al transporte

Fuente: Elaboración propia

2.4.3. Oferta de suelo para actividades logísticas

La localización del suelo para actividades logísticas responde a los siguientes criterios:

- La ubicación respecto a los centros de demanda potencial de servicios logísticos: centros de población (consumo) y centros industriales (producción). La capacidad de atracción de una plataforma logística depende de su distancia respecto a los clientes potenciales.
- Un segundo factor crítico en la implantación de una plataforma logística es el acceso a las infraestructuras nodales y lineales: red de autopistas y autovías, a la red de ferrocarril, puertos, aeropuertos e instalaciones logísticas ya existentes en el territorio.
- En tercer lugar la disponibilidad de suelo en cantidad, precio y características físicas suficientes es también determinante en el proceso de localización del suelo para actividades logísticas.

Basándose en estos criterios y en las necesidades de suelo logístico en cada uno de los T.H. se identifican las principales oportunidades para el desarrollo o ampliación de nuevas plataformas logísticas.

En Álava no existe una problemática especial para disponer de suelo para actividades logísticas en cantidad y características suficientes. De los proyectos actualmente en marcha hay que destacar:

- **Área de Vitoria:**
 - Jundiz: consolidación de la plataforma existente.
 - CTV: ampliación de la plataforma.
 - Entorno del Centro Tecnológico
 - Polígono Industrial Nanclares de Oca. Situado junto a la N1 y la línea de Ferrocarril Madrid Irún y el futuro trazado del TAV.
- **Área de Ribavellosa:**
 - Plataforma logística situada en el cruce de dos autopistas y dos líneas férreas.

Eje N1:

- Polígono de Asparrena San Millán (Araia).
- Polígono de Galzar (Salvatierra-Agurain)..

Bizkaia presenta algunas complicaciones mayores para la implantación de plataformas logísticas de ciertas dimensiones.

- *Gran Bilbao:*
 - ZAL de Serantes: Plataforma configurada como superficie de expansión del Puerto Exterior entre la A-8 y el monte Serantes
 - Aparcabisa: Ampliación de las actuales instalaciones.
 - Puerto exterior: Plataformas Logísticas e Intermodales y Polígonos para Actividades del Transporte y Distribución de Mercancías en el Puerto Exterior. Plataformas de apoyo a las Estaciones de Clasificación y de Contenedores. Terminales de Contenedores y de Vehículos. Plataformas para Muelles de Contenedores y de Multipropósitos. Plantas Industriales. Explanadas de Almacenaje, Ciudad del Transporte en el Calero, etc.
- *Durnaguesado:*
 - Boroa-Amorebieta
 - Durango – Irreta.
- *Valle de Asua*
 - Corredor de Txorrieri.

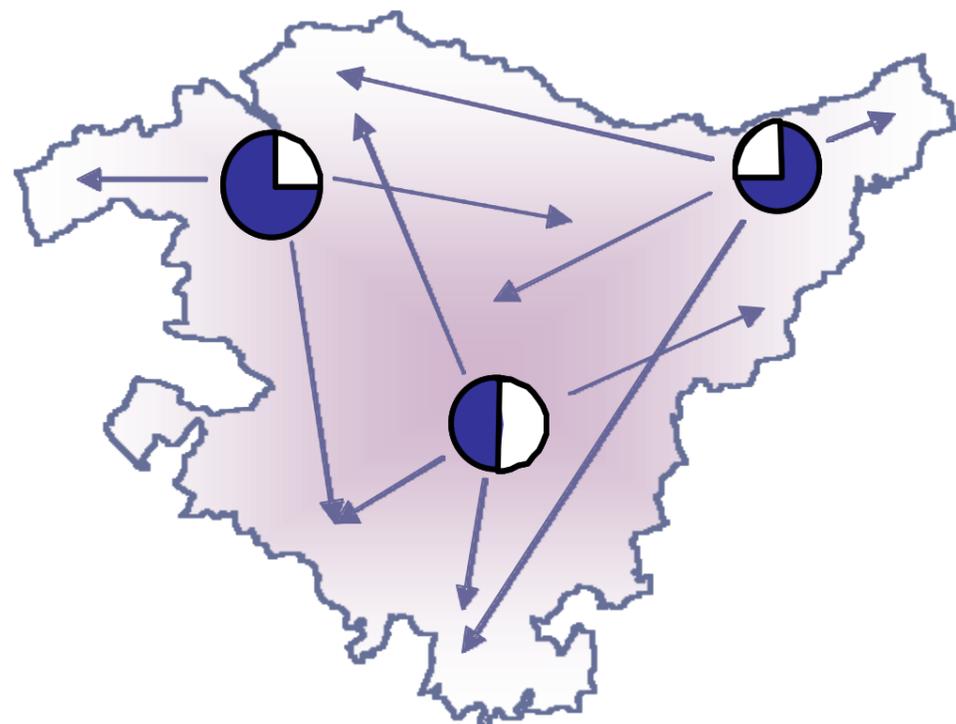
En Gipuzkoa puede resultar difícil encontrar suelo para usos logísticos a medio plazo.

- *Corredor Pasajes-Irún:*
 - Irún: instalaciones de intercambio ferrocarril - carretera.
 - Zaisa.
 - Lamarren:
 - Área de Lezo
 - Proyecto EUSKOTREN de Áraso.

3. Configuración de la Plataforma Logística de Euskadi

3.1. Opciones de red física

Opciones de red: Modelo de especialización coordinada



Fuente: Elaboración propia

Del análisis de las diferentes opciones de configuración de una Plataforma Logística se concluye que el modelo de red de centros logísticos que se debe planificar en la CAPV es un modelo basado en la especialización coordinada. Dicha opción observa que tenga en cuenta no sólo la potencialidad funcional y de negocio sino también su factibilidad técnica y territorial, así como su viabilidad institucional y de inversión, y su impacto en el planeamiento existente.

En este modelo cada zona del territorio debe asumir la responsabilidad de servir un segmento determinado de la demanda logística, pero asegurando que la totalidad del territorio garantiza un servicio logístico integral. De esta forma, la red a planificar sería la de una plataforma formada por una serie de centros que en su conjunto garanticen todas las funcionalidades logísticas del territorio, pero situando cada uno en la zona más conveniente desde el punto de vista de mercado, funcional, urbanístico y de factibilidad territorial.

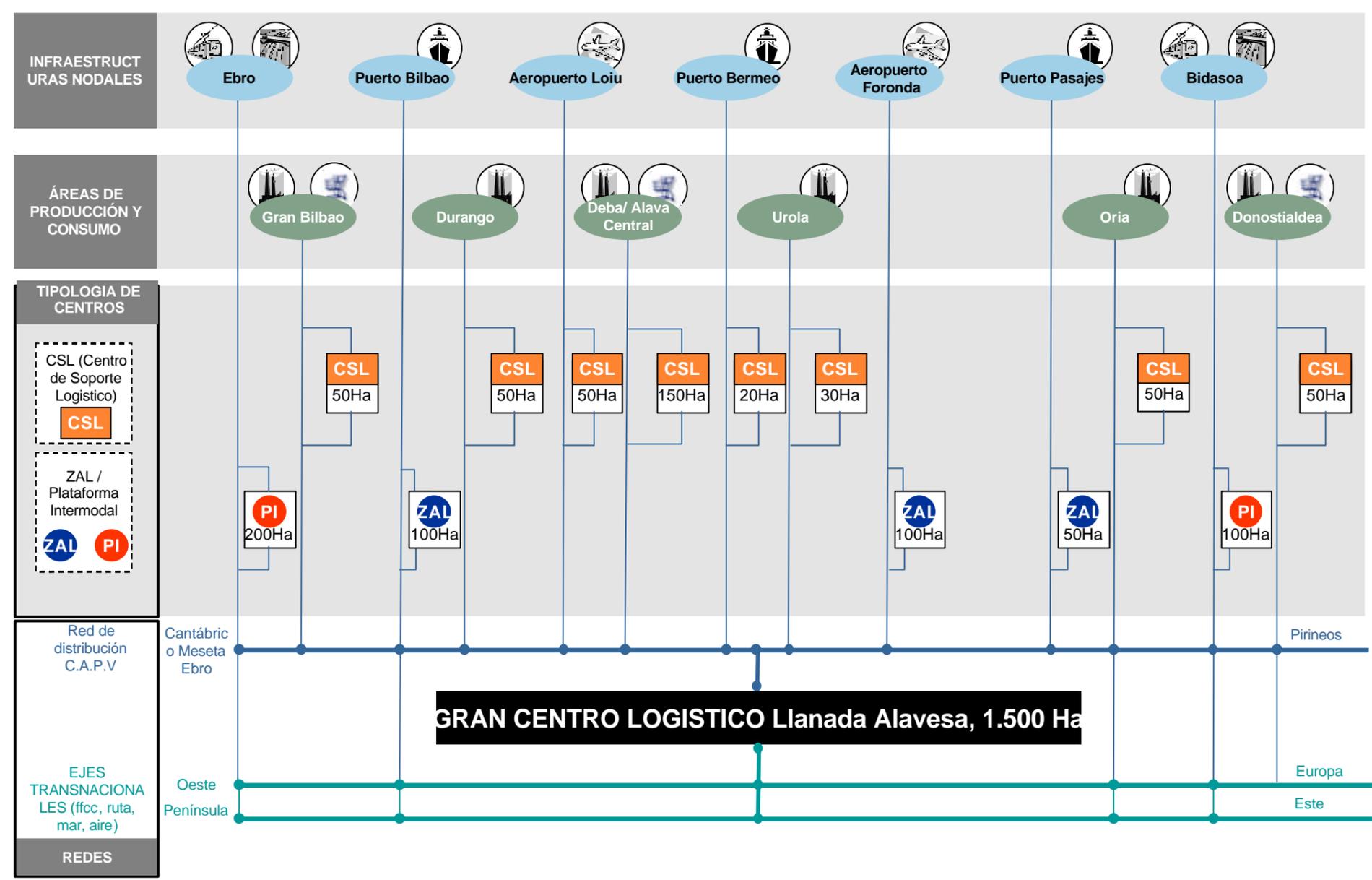
Con este modelo de red se asegura un servicio óptimo a todos los segmentos de la demanda logística, a la par que se reparten los diferentes centros que compondrán la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi entre las diferentes Áreas Funcionales de la CAPV, de forma proporcional a su importancia relativa en la cadena productiva y de consumo.

Además la especialización de los diversos centros favorecería una óptima adecuación en cuanto a oferta y demanda, lo que facilitaría una diversificación y rentabilidad óptima de las diferentes inversiones así como una mejor adecuación a las características del territorio. Una red de centros especializados permite una mayor capacidad de adaptación para superar este tipo de problemas.

La relativa simetría que otorga este modelo al territorio desde el punto de vista logístico queda matizada por la inclusión de un Gran Centro Logístico en la red. Su rol como centro catalizador de la logística vasca a la par que inductor de nuevas oportunidades decantará la balanza de la logística de la CAPV hacia la zona en la que se ubique este nuevo gran centro. El equilibrio territorial debe ser recuperado mediante el desarrollo futuro de una red de infraestructuras nodales (puertos y aeropuertos) y lineales (ferroviarias y viarias) que garantice una óptima relación entre la malla productiva y de consumo de la CAPV y el nuevo Gran Centro Logístico.

La viabilidad institucional de la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi queda garantizada, ya que se proyectan desarrollos de apoyo a la logística en todas las zonas del territorio. Por otro lado, existen localizaciones adecuadas para desarrollar una plataforma con una configuración como la planteada.

Plataforma Logística Aquitania – Euskadi en la CAPV



Fuente: Elaboración propia

Planteamiento del desarrollo de nodos de la plataforma

Las áreas geográficas de la CAPV en las que potencialmente se pueden localizar las diferentes clases de plataformas logísticas según el modelo de distribución de especialización coordinada han sido identificadas teniendo en cuenta los diversos aspectos que se han venido analizando en los capítulos anteriores, destacando:

- Criterios de localización de los operadores.
- Disposición y desarrollo de las grandes infraestructuras:
 - Viarias: autovías, autopistas y carreteras.
 - Ferroviarias, sobretodo a partir de la futura línea de ancho internacional.
 - Otras infraestructuras: puertos, aeropuertos, ...
- Criterios de distribución territorial, de manera que en el ámbito de la CAPV queden cubiertas todas las necesidades desde el punto de vista de las instalaciones logísticas.
- Criterios de localización de los principales núcleos de población e industriales.
- Condicionantes topográficos que presenta la CAPV.
- Disponibilidad de suelo industrial-logístico o de posible suelo a desarrollar.

En función de estos criterios, las principales opciones para el desarrollo de nodos de la plataforma logística son las siguientes:

Centros de soporte a la logística de distribución o agregación



Fuente: Elaboración propia

Centros de soporte a la logística de distribución o agregación

Estos centros deben cumplir los siguientes requisitos mínimos:

- Buena accesibilidad a las diferentes rutas
- Tener una dimensión mínima de 10 Ha.
- Tener una localización cercana (distancia y tiempo) al área a servir.

La misión primordial de esta tipología de centros es la de asegurar la distribución de alta rotación asociada a los grandes centros de consumo y de las principales áreas de producción de la CAPV.

Las zonas en las que dichos centros deben ser proyectados corresponden a las siguientes áreas:

- El **Área del Gran Bilbao** aunque concentra la mayor parte del consumo de la CAPV está colmatada por lo que se plantean sólo un total de 50 Ha, cuya área de influencia se extiende aguas arriba del Nervión y del Ibaizabal, por tanto incluye los municipios de Galdako, Basauri, Arrigoriaga, Zaratamo, Amurrio y Orduña.
- **Duranguesado**, con una superficie total de 50 Ha, el área de influencia se extiende en las cuencas del Ibaizabal y el Arratia siendo los municipios en los que se podría localizar Elorrio, Berriz, Abadiño, Durango, Bedia, Leomoa, Igorre y Zornotza.
- **Alava Central – Deba**, se plantea 150 Ha en el área de influencia de la Comarca del Deba y la Llanada Alavesa, por tanto incluyendo los municipios de Arrazua – Barrundia, Legutiano, Zigoitia, Vitoria-Gasteiz e Iruña de Oca.
- **Urola**, con una superficie total de 30 Ha y siendo el área de influencia todo el Urola además de los municipios de Zumarraga, Urretxu, Legazpia, Ormaiztegui y Ezkio-Itxaso.
- **Orio**, 50 Ha, con influencia en los municipios de: Idiazabal, Beasain, Legorreta, Villabona, Ixasondo, Lazkao y Andoain.
- **Donostialdea**, 50 Ha con extensión de su influencia a municipios como Usurbil, Lasarte e Irún.
- **Aeropuerto de Loiu**, 50 Ha, área de omfniemcoa deñ Txori-Herri y los municipios de Leioa, Loiu, Sondika, Derio, Zamudio, Lezama, Larrabetxu y Erandio.
- **Puerto de Bermeo**, 20 Ha, con extensión de su influencia hacia el Duranguesado y municipios de Zornotza y Durango.

Zonas de Actividades Logísticas



Fuente: Elaboración propia

Zonas de Actividades Logísticas

Zonas de Actividades Logísticas ligadas directamente a puntos nodales, como son Aeropuertos y Puertos, que tengan una superficie concentrada de entre 50 y 100 Ha y dispongan de una conexión ferroviaria. La implantación de ZALes resulta clave para el desarrollo del sistema portuario y aeroportuario.

- **ZAL Puerto de Bilbao**

El crecimiento del Puerto de Bilbao es uno de los pilares fundamentales sobre los que se debe sustentar el desarrollo logístico de la CAPV.

Para facilitar este desarrollo resulta necesaria la implantación de una ZAL en las proximidades del Puerto, una ZAL que además de estar en las proximidades del espacio portuario tenga una buena conexión ferroviaria.

La superficie de esta ZAL debería estar en torno a las 100 Ha y su localización estaría en los municipios de Ortuella, Trapagaran o Santurzi.

- **ZAL Aeropuerto de Foronda**

La potencialidad del aeropuerto de Foronda requiere para su pleno desarrollo de una ZAL. La ZAL tendría una superficie de unas 100 Ha y localizarse en la proximidad del Aeropuerto, siendo los posibles municipios de localización los de Vitoria – Gasteiz, Zigoitia e Iruña de Oca.

- **ZAL Puerto de Pasajes**

Se plantea una ZAL en una superficie de 50 Ha, considerando que el puerto de Pasajes tiene un proyecto de nueva ubicación y dicha ZAL podría estar localizada en los municipios de Lezo, Pasaia, Oiartzun y Rentería.

Plataformas Intermodales



- Autopistas de peaje
- Autopistas libres de peaje
- Red de interés preferente. Autovía y vías de dos calzadas
- Ancho ibérico
- Ancho UIC
- ▲ Áreas de producción y consumo
- PI Centro Intermodal

Fuente: Elaboración propia

Plataformas Intermodales

Las características y función principal de estas Plataformas es la de servir de puntos de interconexión, de facilitar el intercambio entre la carretera y el ferrocarril y deben de tener una accesibilidad directa a los corredores servidos y contar con una superficie mínima de unas 30 Ha. Se plantean dos Plataformas Intermodales:

- **Plataforma Intermodal del Ebro**

Próxima a la interconexión del corredor Ebro / Meseta y localizado en los municipios de Ribera Baja, Lantarón, Berantevilla, Armiñón y Zambrana. La superficie de esta Plataforma sería de unas 200 Ha y en la línea apuntada ya existe un proyecto de Plataforma de 150 Ha.

- **Plataforma Intermodal del Bidasoa**

Localizada en la proximidad a Biriatu y en los municipios de Oiartzun , Irún y Hondarribia, con una superficie máxima de 100 Ha.

Gran Centro Logístico



Fuente: Elaboración propia

Gran centro logístico

Se plantea un Gran Centro Logístico con alrededor de 1.500 Ha que tendrían que estar concentrados en la zona de Llanada Alavesa. Centro que debería tener un carácter intercontinental y cumplir con el requisito básico de proximidad y accesibilidad a las Redes Transeuropeas. La zona de localización coge los municipios de Vitoria – Gasteiz, Alegria – Dulantzi, Elburgo, Agurain, Iruraz – Gauna, San Millán y Asparrena.

Complementariamente a estas actuaciones se deberá contar con instalaciones de apoyo al sistema de transporte sin incidencia en las cuestiones de almacenaje y distribución. En concreto, serían actuaciones del tipo:

- Truck-center, o centros de servicio a los camiones y a los conductores (con gasolinera, taller de reparaciones y mantenimiento, restaurante, etc.)
- Aparcamientos (de vehículos ligeros y/o de vehículos pesados).
- Aparcamiento de vehículos de mercancías peligrosas, etc.

Estas instalaciones se podrán localizar en los desarrollos citados o en localizaciones independientes.

4. El sistema del transporte de pasajeros en Euskadi

4.1. Oportunidades del transporte intermodal de pasajeros

Atendiendo a la gran importancia del ferrocarril para la sostenibilidad del transporte y dentro de las propuestas concretas, resulta claro que la gran oportunidad para el transporte combinado de largo recorrido de viajeros la constituye el denominado Proyecto Europeo Nº 3 de Essen, y que hace referencia a la línea de alta velocidad Madrid – Vitoria – Dax.

El plano adjunto muestra los 14 proyectos prioritarios de Essen, entre los que se encontraba la conexión Vitoria-Gasteiz - Dax con el ramal a Bilbao conocido como "Y" vasca. Para la Península Ibérica otros dos "eslabones clave" eran el paso Barcelona-Perpignan - Montpellier y el denominado proyecto Nº 8, consistente en la conexión multimodal Portugal – España – Europa Central.

El Plan Territorial Sectorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco aprobado por Decreto 41/2001 de 27 de Febrero, recoge el trazado y las reservas de suelo necesarias en el trazado de alta velocidad (Nueva Red Ferroviaria del País Vasco) que conecta entre sí las tres capitales vascas y estas con el resto de la red de alta velocidad propuesta para el resto de la Península Ibérica y Francia.

Dentro de las estaciones terminales de pasajeros propuestas en este proyecto destaca la elevada intermodalidad de la estación de Abando en Bilbao, situada en fondo de saco en el conjunto de la red de alta velocidad. Recientemente se ha propuesto la candidatura de la estación pasante de San Mamés como alternativa a Abando. Ambas estaciones suponen la adaptación de la actual a la alta velocidad y cuentan con las siguientes conexiones:

- Feve: ferrocarril a Balmaseda (regional).
- Tranvía: conexión con la línea de borde de ría que cubre las áreas menos servidas por Metro Bilbao (local).
- Metro Bilbao. Línea 1 y 2 (local).
- Renfe: Ferrocarril Bilbao- Portugalete - Triano y ferrocarril a Muskiz (local – regional).

Queda por tanto servida en menor medida tan sólo la conexión ferroviaria hacia San Sebastián, a través del tranvía Atxuri – Basurto.

Se entiende por tanto que la estación de Abando (en su día la de San Mamés si se opta por la modificación del PTS ferroviario) está llamada a ser el gran intercambiador modal de pasajeros de Bizkaia y por tanto de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

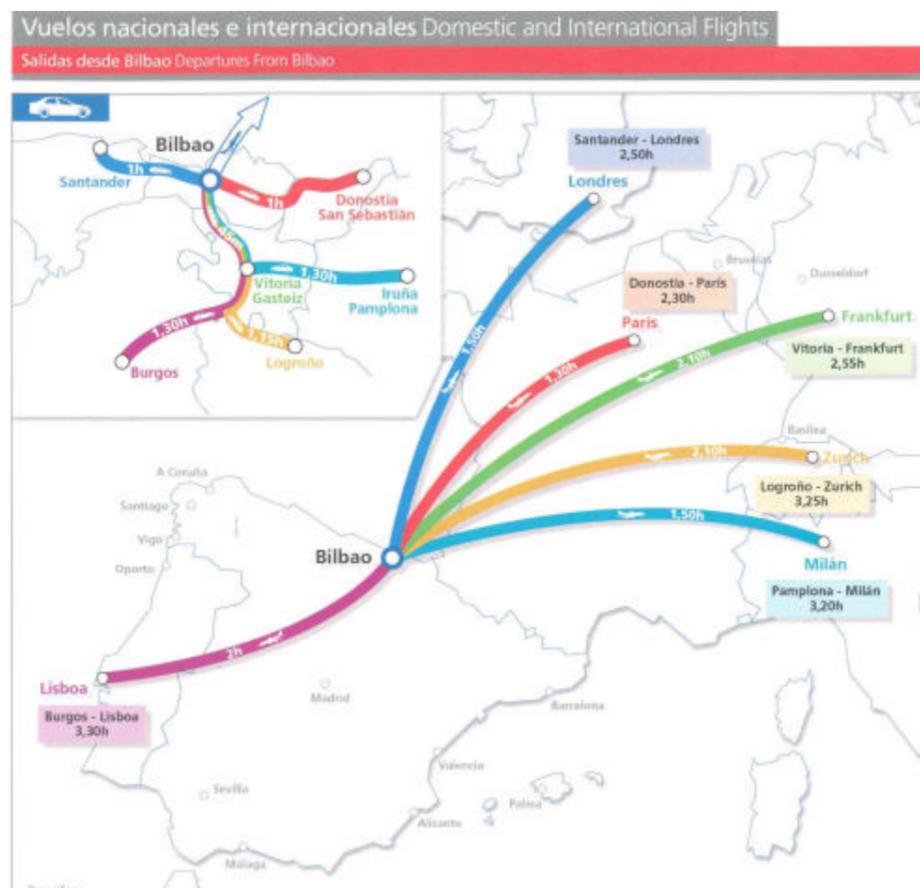
La estación de San Sebastián, según la indicación del PTS ferroviario del País Vasco posee una ubicación desplazada respecto al núcleo urbano situándose en Astigarraga, proponiéndose un servicio de lanzadera con terminal en la Estación del Norte.

Ptoyectos Europeos. RTE-E



Fuente: Unión Europea

Vuelos nacionales e internacionales



Fuente: Bilbao Air

A este respecto se considera muy importante la introducción de una estación para los servicios de lanzadera en Riberas de Loiola, puesto que permitiría el intercambio modal con la estación de autobuses y con una futura estación del servicio de EUSKOTREN Lasarte – Irun.

Además está previsto que la línea del tranvía de San Sebastián tenga parada en Riberas de Loiola, posibilitando por tanto el intercambio de ámbito de movilidad de largo recorrido y regional a movilidad local.

Por último y en lo que respecta a Vitoria, el PTS ferroviario propone una estación soterrada en el entorno del Parque de San Juan de Arriaga en Lakua, lejos del centro urbano. La accesibilidad con el mismo se garantizaría con los servicios del futuro tranvía.

Una alternativa consistiría en aprovechar la traza de la circunvalación propuesta, para el tráfico de mercancías, con las oportunas ampliaciones, para dar cabida también a los servicios de largo recorrido (sin estación por tanto en Vitoria). Los servicios regionales emplearían la traza actual de Renfe con estación terminal en la calle Eduardo Dato. Se aumentaría de manera considerable la accesibilidad a la terminal ferroviaria.

Aunque los servicios de autobús interurbanos quedarían desplazados respecto a ésta estación, la intermodalidad sería en este caso mucho menor que en el caso de Bilbao o San Sebastián, como se ha comentado con anterioridad.

En lo que hace referencia a otros modos de transporte destaca en el sector aeroportuario la iniciativa de potenciación del Aeropuerto de Bilbao como principal terminal aérea regional – internacional del Norte de España.

Desde la Unión Europea se considera que teniendo en cuenta el incremento de viajeros, la saturación de los grandes aeropuertos y la proliferación de aviones más pequeños, el futuro del transporte aéreo pasa por la creación de una red de aeropuertos regionales de carácter internacional que se materializará a lo largo de esta década, y entre los que figura Bilbao.

Un nuevo hinterland que permitirá descongestionar el área de Madrid, facilitando a los viajeros de todo el Estado su paso a Europa por este punto.

La oferta actual proporcionará a las provincias limítrofes un servicio más rápido y barato para viajar a Frankfurt, París, Londres Canarias, Baleares o el Sur de la península.

Se pretende convertir la terminal vizcaina en el tercer hub estatal, siguiendo el ejemplo de Clemon Ferrand, Basilea o Munich.

En este sentido cabe estudiar la posibilidad de una conexión ferroviaria Bilbao – aeropuerto, teniendo presente que ya existe servicio de transporte público hacia el centro urbano a través del servicio de autobuses Bizkaibus.

4.2. Localización y clasificación de centros de intercambio modal

4.2.1. Territorio Histórico de Bizcaia

Los viajes de mas de una etapa representan tan solo un 1.3% del total de viajes que se realiza en el territorio histórico de Bizkaia y su numero asciende a 32,222 viajes. De estos viajes 31,076 son viajes de dos etapas mientras que tan solo 1,146 son viajes de tres etapas.

Observando la matriz origen-destino por municipio es destacable que el 10% de los viajes de mas de una etapa son viajes internos en Bilbao otro 10% son viajes entre la Margen Derecha y la Margen Izquierda y otro 10% son viajes entre Bilbao y la zona de Bajo Nervión.

Respecto a los modos en los que se realizan las etapas, la siguiente tabla muestra para los viajes de dos etapas cuales son los modos utilizados

En cuanto a los transbordos realizados para los viajes de dos etapas cabe destacar el hecho de que el 60% de los transbordos tienen la característica de que utilizan dos líneas de transporte publico (BILBOBUS, BIZKAIBUS, METRO, Renfe, Feve y EUSKOTREN (bus y tren)).

Aproximadamente 4,700 transbordos un 15% del total son realizados en dos etapas mediante la combinación de transporte publico y vehículo privado.

De los viajes expuestos en la tabla anterior se pueden destacar dos comentarios:

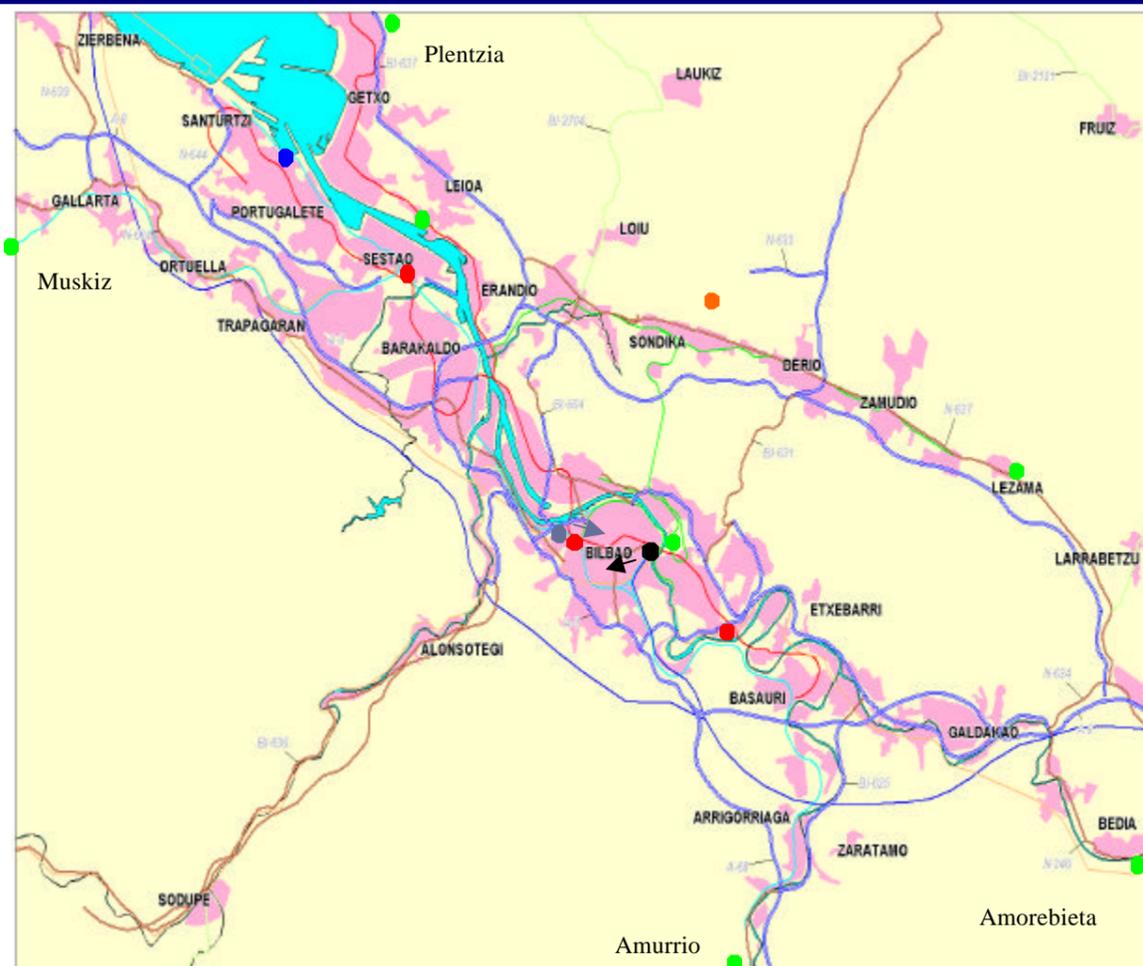
- El 50% de los viajes bus-bus son internos a Bilbao y en cuanto al resto no existen relaciones destacables.
- El 40% de los viajes tren-tren se producen entre Bilbao, y la zona de Bajo Nervión, en el resto no existen relaciones significativas.

Finalmente resaltar de nuevo que el volumen de viajes de dos etapas es poco significativo y se circunscribe a relaciones internas de Bilbao y a los viajes que se realizan en tren-tren desde Bilbao a la zona de Bajo Nervión.

La actual oferta de servicios que ofrece el conjunto de operadores ferroviarios, permite el intercambio de pasajeros de uno a otro en determinadas estaciones. Es lo que denominamos oferta de intermodalidad. Las estaciones donde se produce este fenómeno (bien porque el intercambio puede efectuarse en el mismo edificio o bien porque la distancia a recorrer para acceder a alguno de ellos es pequeña) son:

- San Mames. Confluyen en ella la línea 1 de Metro con las líneas C1 y C2 de Renfe y con la de EUSKOTREN. A escasos metros de ella se encuentra la Estación de Autobuses de Bilbao, con lo que puede considerarse San Mames como un importante nudo de intermodalidad.
- Abando, Permite el intercambio entre Renfe, Feve (aunque su estación no es Abando sino la de La Concordia, que se encuentra próxima a la primera), Metro y EUSKOTREN.
- Bolueta. Confluyen EUSKOTREN y Metro.
- Casco Viejo. Sucede lo mismo que en Bolueta.

Propuesta de Centros Intermodales en Bizkaia



- Aeropuerto
- Puerto
- Terminal AV
- Terminal Bus
- Metro Principal
- Metro Secundaria

- Basurto. En este caso puede pasarse de Feve a EUSKOTREN.
- Ametzola. Cuenta con conexión entre Feve y Renfe.
- Atxuri. En este caso se enlazarán las líneas de EUSKOTREN Bilbao-Bermeo y Bilbao-Durango con la línea de EUSKOTREN actualmente en construcción.

Asimismo, para facilitar este trasvase de pasajeros es para lo que se pusieron en circulación los billetes complementarios, que permiten a un viajero acceder a los servicios ofertados por varios operadores en condiciones económicas favorables. Son los siguientes:

- Billete combinado Metro Bilbao-EUSKOTREN, en sus modalidades Bono 10, Mensual y Joven.
- Billete combinado Metro Bilbao-Renfe, en su modalidad de Bono 10, que supone un ahorro del 20% respecto a viajar sin acogerse a esta modalidad.
- Billete combinado Metro Bilbao-Universidad de Leioa. Se trata de un bono mensual en condiciones favorable para los universitarios.

Creditrans, billete combinado que sustituye a Bonobus, Credibus y Credimobil, así como a los bonos del funicular de Artxanda y el ascensor de La Salve. Es una tarjeta con crédito para viajar del que se va restando el importe de cada viaje realizado. Se vende por importes de 1.000 1.500 y 2.000 pesetas, para que se ajuste a las necesidades de cada cliente. Creditrans permite el viaje de varias personas juntas usando un solo billete y realizar viajes de costes diferentes. El precio que se aplica es el del billete de referencia para el trayecto a realizar y con una bonificación del 20% en el trasbordo entre distintos medios.

Aeropuerto

En la actualidad el aeropuerto de Loiu ofrece conexión intermodal con los siguientes modos de transporte:

Coche privado, a través de parking conectado directamente con las terminales.

Autobús a través del servicio de Bizkaibus Aeropuerto de Loiu – Moyua (Bilbao centro)

La frecuencia y puntualidad del servicio de autobuses es adecuada al régimen de actividad del aeropuerto. El Plan Ferroviario del transporte por ferrocarril en el Bilbao Metropolitano, en la actualidad en fase de redacción, propone la creación de una línea en ancho métrico Aeropuerto – Casco Viejo, asociada al servicio regional de EUSKOTREN, con una captación de viajes de 1.5 MM de pasajeros año, incluyendo los viajeros Txurdinaga – Bilbao.

Teniendo en cuenta que durante el año 2001 el aeropuerto registró un volumen de 2.7 MM de pasajeros, el anterior valor se considera ligeramente elevado. Aun así, resulta bastante inferior al valor crítico de rentabilidad en la explotación de la línea.

Fuente: Elaboración propia

Puerto de Bilbao

La terminal de pasajeros en el Puerto de Bilbao se sitúa en el muelle de Vizcaya, recibiendo el tráfico de la línea Bilbao – Portsmouth.

Puesto que el número de coches transportados es casi un 20% del número de pasajeros transportados se concluye que deben analizarse las posibilidades de viaje combinado del 80% de los viajeros. En la actualidad éstas se resuelven fundamentalmente a través del servicio de cercanías de la margen Izquierda de Renfe con estación en las inmediaciones del muelle de pasajeros.

SE considera imprescindible el mantenimiento del servicio ferroviario el puerto, bien a través de ancho ibérico, bien mediante la transformación del servicio en tranvía hasta el centro de Bilbao.

Estación terminal Alta Velocidad

El Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria en el País Vasco establece como estación terminal la de Abando.

Como actuación en dicha estación se considera la previsión que asigna para Renfe seis andenes a cercanías y otros seis a largo recorrido.

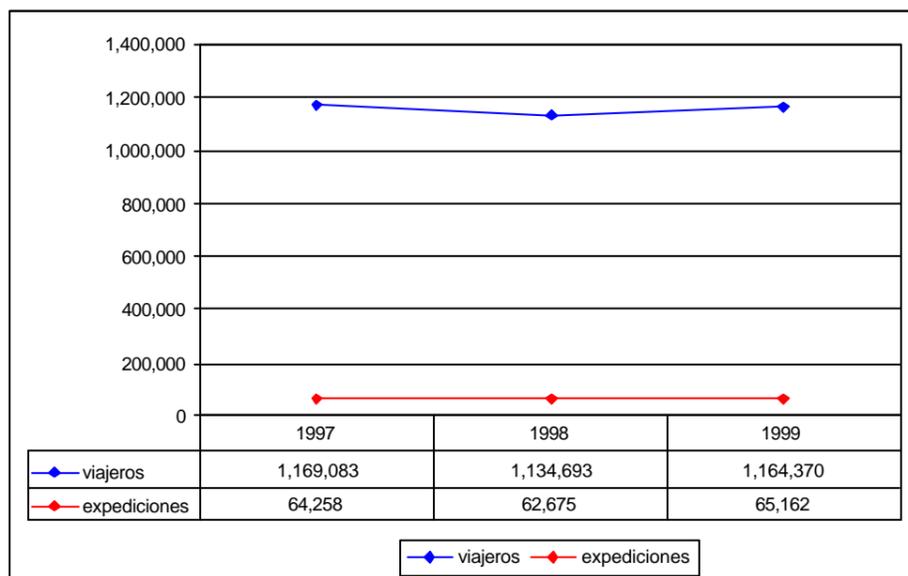
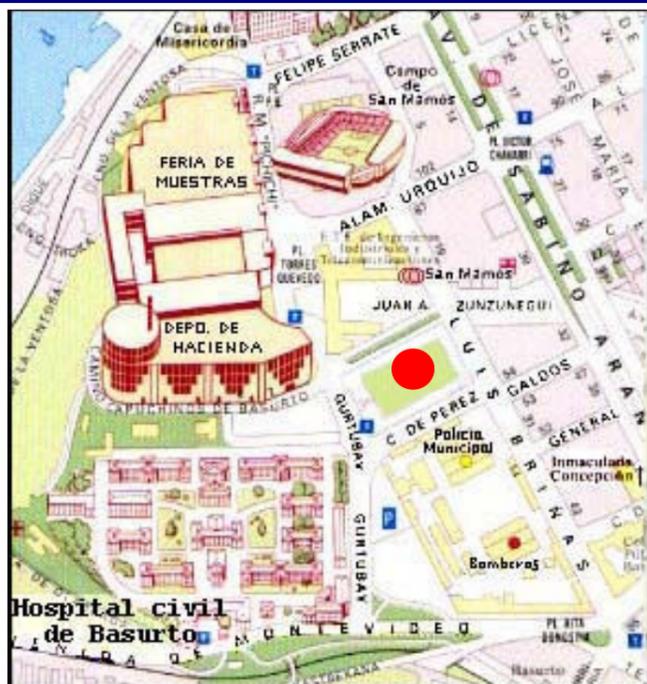
La estación practicará intercambio modal con las redes de ancho métrico e ibérico, de manera que los servicios regionales están adecuadamente conectados con la red de alta velocidad. Existe sin embargo un déficit de conectividad entre la red ferroviaria de alta velocidad y los servicios de transporte en autobús. La conexión Abando – San Mamés obligaría a un viaje combinado de al menos tres etapas (Alta velocidad – metro-autobús) excesivamente incómodo para el usuario de transporte, por lo que deberían desarrollarse estudios de viabilidad para desarrollar una de las siguientes alternativas:

Traslado de parte de los servicios de autobús a las inmediaciones de la estación de Abando

Traslado de la estación terminal de Alta velocidad a una ubicación con adecuadas posibilidades de intercambio con todos los modos de transporte terrestre y situación céntrica. En este sentido parece que San Mamés se configura como enclave más adecuado que cumple las condiciones anteriormente indicadas.

Esta segunda opción parece, dado el grado de avance de desarrollo de los estudios para los accesos en alta velocidad a Bilbao a través de Abando, menos factible.

Localización y evolución del número de pasajeros en Termibús



Fuente: Termibus

Termibús

La estación de autobuses de Termibus, está situada frente al departamento de Hacienda y Finanzas de la Diputación Foral de Vizcaya, en la calle Gurtubay. A escasos 3 minutos del campo de San Mamés, de la Feria de Muestras, y del Santo Hospital Civil de Basurto, cuenta con una estación de metro y de tren de cercanías a pocos metros, en la calle Luis Briñas.

Otros medios de acceso, a parte del metro y ferrocarril, son los autobuses urbanos, dos líneas de Bilbobus tienen salida y llegada en la propia estación. Así mismo, Termibus dispone de una parada de taxis junto al recinto.

Respecto a la descripción de la terminal esta cuenta con una superficie de 12,500 m2, doce taquillas, una cafetería, un edificio de oficinas, una consigna, una tienda, un cajero automático y aseos tanto en la cafetería como en la propia terminal. La terminal esta cubierta en su totalidad.

Existen 48 dársenas y la mayor parte de los servicios son interprovinciales, existiendo alguna línea internacional.

Termibus entra en funcionamiento a finales del año 1996. El gráfico anterior muestra el numero de viajeros y las expediciones (circulaciones de buses) por años en la terminal para los años 1997, 1998 y 1999.

Como se observa el numero de viajeros se sitúa en torno a 1,100,000 viajeros años con un ligero descenso en 1998. De la misma forma las circulaciones anuales se cifran en 63,000 con ligeras variaciones en el intervalo de tres años.

Metro Bilbao. Centros Principales

- San Mamés.
 Descrito con anterioridad, constituye un enclave estratégico situado en las inmediaciones del área de regeneración urbana de Abandoibarra. Al alto potencial de intermodalidad que presenta debe unirse el hecho de que sus terminales son origen – destino de muchos viajes atraídos por actividades como la escuela de ingeniería, estando prevista la apertura de una nuevo centro docente, el estadio de fútbol, la Feria de Muestras o el Hospital de Basurto.
- Sestao-Urbínaga.
 Presenta la posibilidad de conexión modal entre las líneas de Renfe a Muskiz y Santurtzi y la línea 2 de metro Bilbao, con un alto volumen de captación de pasajeros.
 El plan ferroviario de Bilbao Metropolitano plantea además la conexión modal con servicios de autobús operados por Bizkabus, lo que convertiría a esta estación en el centro intermodal de referencia para el transporte de pasajeros en la Margen Izquierda de la Ría de Bilbao.
- Bolueta
 Ofrece la posibilidad de conexión modal de Eukotren con la línea 2 de Metro BilbaoMetro

Bilbao. Centros Secundarios

- Muskiz.

Junto con los tres centros siguientes su elección respnde a la estrategia de favorecer el intercambio modal ferrocarril - vehículo privado y disminuir por tanto la presencia de éste último en el área metropolitana de Bilbao. En el caso de Muskiz la intermodalidad se produciría bien con el servicio de cercanías de Renfe bien, en el medio plazo, con un futuro servicio de metro ligero.

- Lezama

Intercambiador periférico para los desplazamientos del Valle del Txoriherri – Bilbao a través del servicio de cercanías de EUSKOTREN.

Amurrio

Similar al caso de Muskiz, permitiría el cambio del modo coche por el ferrocarril de Renfe para los viajes generados en la zona de Llodio.

- Amorebieta

Intercambiador coche privado - Esukotren

- Leioa

La reciente ejecución del aparcamiento disuasorio permitirá el intercambio modal tanto con el vehículo privado como con el futuro tranvía de Leioa, coin estación en la Universidad del País Vasco, fomentando altamente la captación de viajes en una estación desplazada actualmente del núcleo urbano.

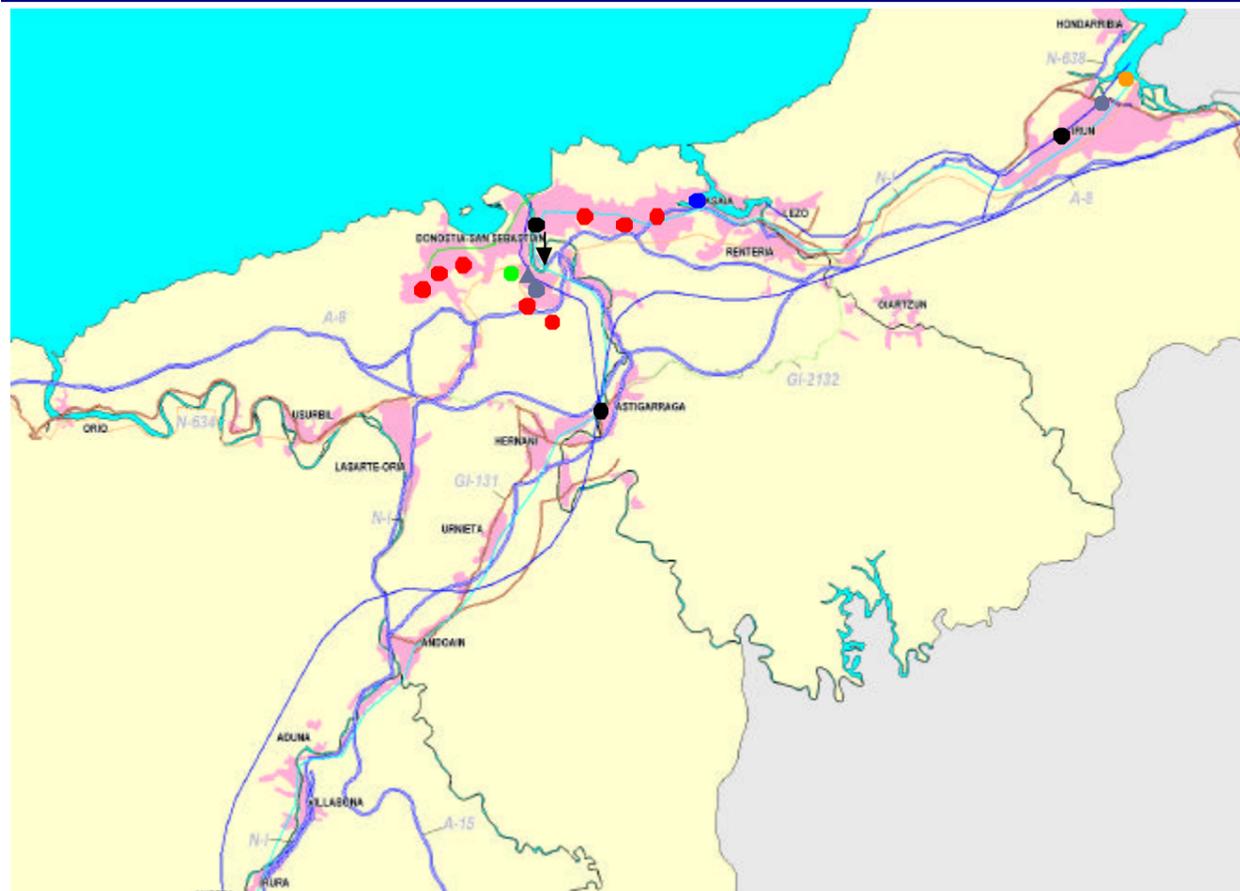
4.2.2. Territorio Histórico de Gipuzkoa

De acuerdo a la Encuesta de Movilidad de Gipuzkoa realizada por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, en el territorio histórico de Gipuzkoa se realizan 1.767491 desplazamientos/día. Si se considera que la Población en Gipuzkoa en 1996 ascendía a 680.000 habitantes, esto supone que cada persona realiza 2.60 desplazamientos al día.

El estudio de las tasas de generación como se ha dicho anteriormente se analizara según los tres niveles territoriales definidos en el ámbito del estudio.

Los viajes de mas de una etapa representan tan solo un 1.1% del total de viajes que se realiza en el territorio histórico de Gipuzkoa y su numero asciende a 19.050 viajes.

Propuesta Centros Intermodales en Gipuzkoa



- Aeropuerto
- Puerto
- Terminal AV
- Terminal Bus
- Metro Ligero
- Estación Euskotren

Fuente: Elaboración Propia

VIAJES DESTINO DONOSTIALDEA POR ETAPAS

Mun-Destino	Etapas viaje		Total
	1 etapa	2 ó más etapas	
Andoain	38,333	235	38,568
Astigarraga	9,793		9,793
Donostia-San Sebastián	553,803	10,581	564,384
Hernani	42,103	179	42,282
Hondarribia	32,020	126	32,145
Irun	123,468	861	124,329
Lasarte-Oria	45,476	457	45,933
Lezo	10,310		10,310
Oiartzun	30,492	494	30,986
Pasaia	26,618	401	27,020
Rentería	76,558	970	77,528
Urneta	15,656	193	15,848
Usurbil	13,412	169	13,581
Total	1,028,455	14,888	1,043,344
Porcentajes	99%	1%	100%

Como se observa el intermodo predominante en Gipuzkoa es el Bus-Bus y Bus-Tren que acaparan cerca del 80% del total de viajes de mas de dos etapas.

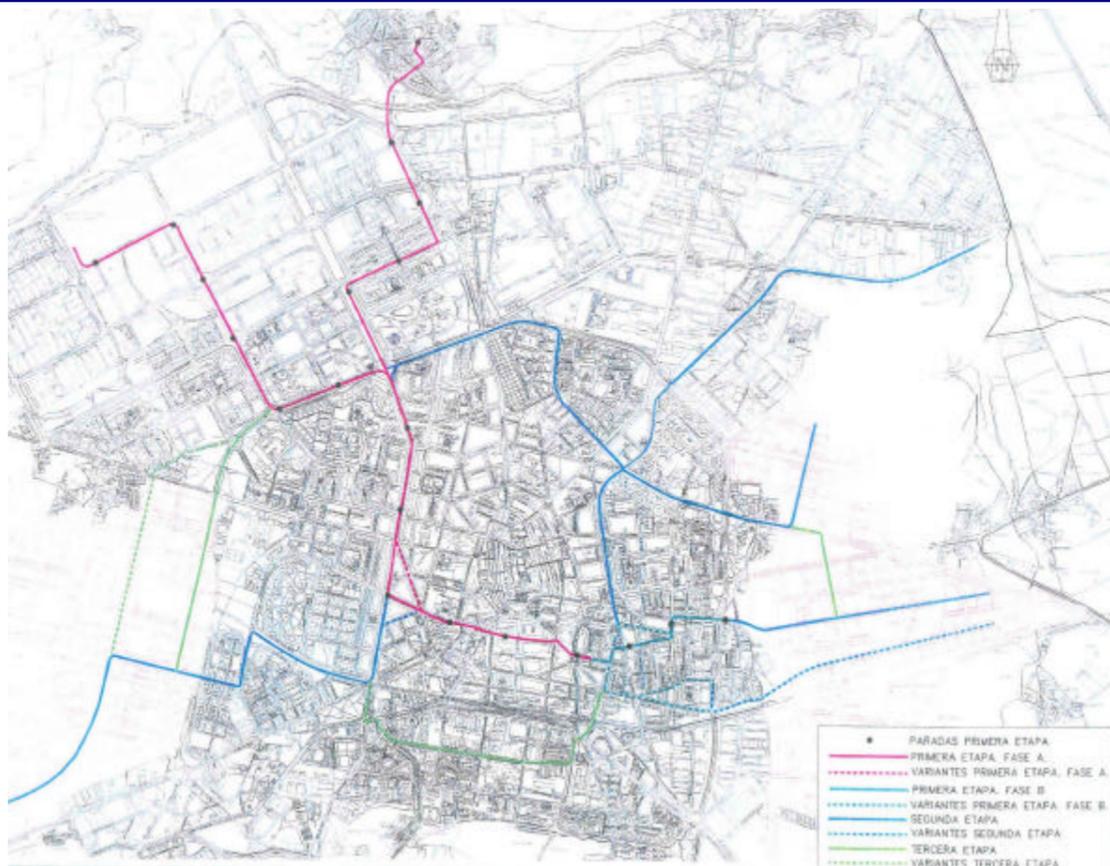
En lo que respecta a la zona de Donostialdea el siguiente gráfico muestra el numero de viajes que tiene como destino Donostialdea según el numero de etapas del mismo. Al igual que en el caso anterior, los viajes de dos etapas o más suponen tan solo un 1% del total de viajes (un total de 14.888 viajes).

Si se analiza la intermodalidad circunscrita al municipio de Donostia-San Sebastián, se obtienen los resultados que se presentan en el siguiente cuadro.

VIAJES DESTINO DONOSTIA POR ETAPAS

Zona-Destino	Etapas viaje		Total
	1 etapa	2 ó más etapas	
Aiete	9,929	364	10,293
Alza	34,016	369	34,385
Amara Zaharra	7,602		7,602
Amara/Anoeta	75,316	919	76,234
Bidebieta	19,343	124	19,467
Casco Viejo	27,552	138	27,690
Centro-Miraconcha	68,133	617	68,750
Egia	33,947	117	34,064
El Antiguo-Ondarreta	23,005	198	23,203
Gros	46,243	605	46,848
Ibaeta	27,467	247	27,713
Intxaurreondo	21,507	440	21,947
Martutene-Loyola	28,103	517	28,619
Ulia	15,592	56	15,648
Otros	5,686	74	442,464
Total	443,439	4,784	448,224

Propuesta de trazado para el tranvía en Vitoria – Gasteiz



Fuente: Proyecto de trazado de Tranvía en Vitoria. SENER 2002

El número total de viajes de dos o más etapas en el municipio de Donostia es muy pequeño si se compara con el total de viajes. La intermodalidad existente se concentra en el Bus-bus que supone un 73% del total de la intermodalidad existente en el municipio.

Aunque se ha realizado un análisis pormenorizado de la intermodalidad por ámbitos y por tipos (según poco significativo y se circunscribe a relaciones muy concretas).

Estación terminal Alta Velocidad

El Plan Territorial Sectorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco propone para el acceso a Donostia – San Sebastián un ramal en paralelo a la línea existente de Renfe y de ancho UIC hasta la Estación del Norte.

Se propone además una estación intermodal en un punto de su trazado dentro del Término Municipal de Astigarraga. La posición de dicha estación permitiría mediante la disposición de una lanzadera en ancho UIC paralela al trazado de Renfe un acceso al centro de la ciudad.

La intermodal permitiría el cambio de ancho (ibérico-Renfe) para los desplazamientos generados en el área funcional de Tolosa hacia Francia.

La ubicación de dicha estación presenta el inconveniente de la excesiva distancia respecto a las estaciones terminales de EUSKOTREN y autobuses. Los tiempos medios de desplazamiento a pie desde la Estación del Norte serían de 11 y 18 minutos respectivamente.

La ubicación de una nueva estación en Riberas de Loyola, tal y como se propone en el documento de Avance del PTP de Donostia, junto al área de expansión de la ciudad (Amara Berri) disminuiría dichos tiempos a 4 y 2 minutos respectivamente.

De cualquier modo si la ubicación definitiva de la estación es la sugerida en el PTS ferroviario, cabría la posibilidad de trasladar parte de los servicios de autobús al área de Amara Vieja, frente a la Estación del Norte.

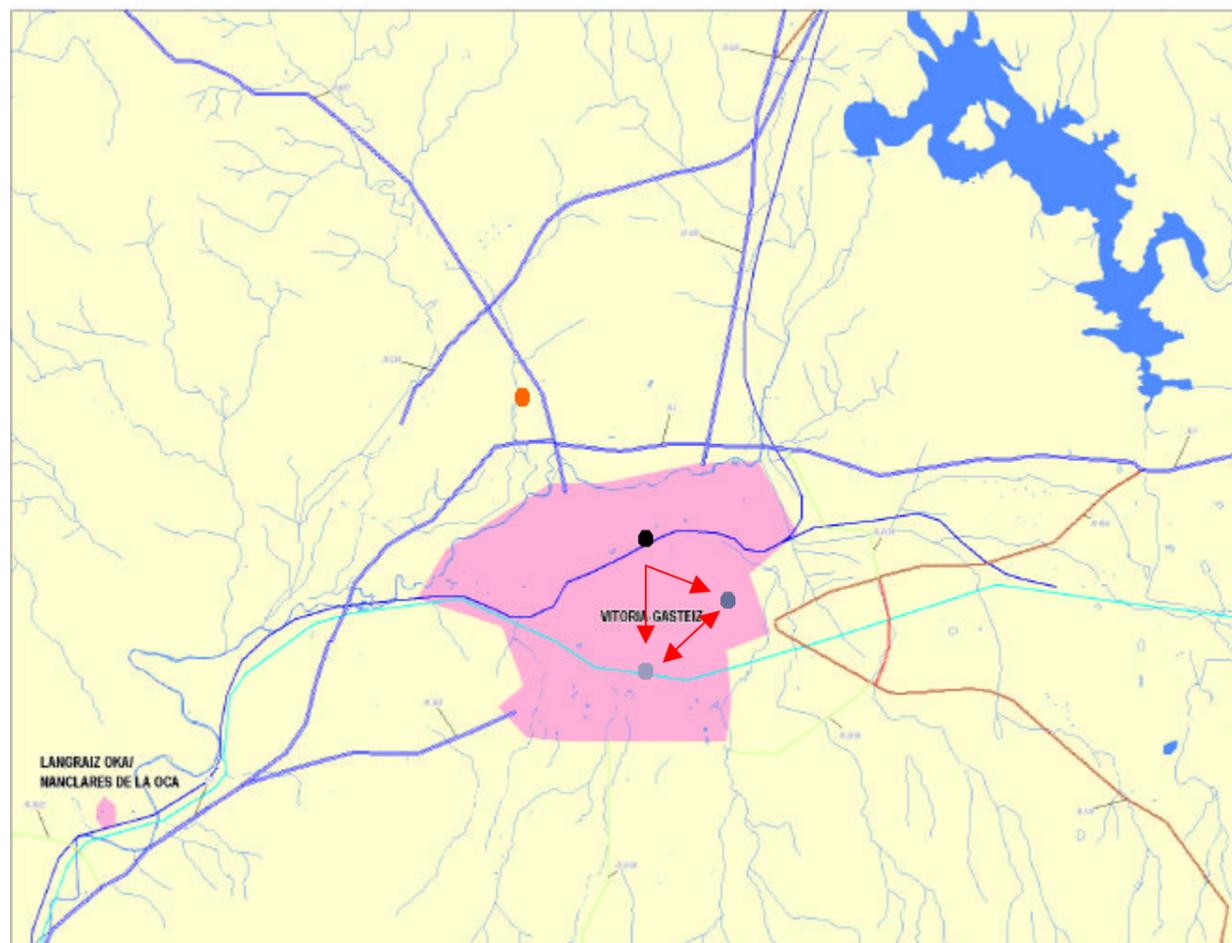
Otra alternativa ya contemplada en el *Estudio de la Red de Transporte Público de pasajeros de Guipúzcoa* (2002) consiste en conectar mediante servicio de metro ligero la estaciones terminales de ferrocarril y autobús, adoptando la red de tranvía una configuración en “T” y realizando así un servicio vertebrador del transporte público similar al que en la actualidad realiza Metro Bilbao.

Metro Ligero. Centros Intermodales

Las estaciones de tranvía que se proponen como centros intermodales en combinación con los servicios de autobús son las siguientes:

- Universidad
- Ondarreta
- Errotaburu

Propuesta de Centros intermodales de Pasajeros. Álava



- Aeropuerto
- Terminal AV
- Terminal Bus
- Estación RENFE
- Metro Ligero

Fuente: Consorcio de Transportes de Bizkaia

- Intxaurreondo
- Miracruz
- Bidebieta
- Sancho el Sabio
- Loiola
- Anoeta

4.2.3. Territorio Histórico de Álava

Los principales centros de intercambio modal estarán asociados a las grandes terminales de transporte en ferrocarril y autobús, permitiendo intercambio modal con el tranvía. En este sentido las paradas más significativas serán:

- Estación terminal de alta velocidad (primera etapa del tranvía)
- Estación terminal de autobuses (segunda etapa del tranvía)
- Estación de Renfe (segunda etapa)
- En el caso de que se desarrollen las medidas necesarias para la captación de pasajeros al aeropuerto de Foronda y una vez avanzado el proceso de expansión urbana hacia el oeste, cabría la posibilidad de analizar una línea hasta la terminal de transporte aéreo. Se entiende que el desarrollo de dicha línea sería posterior al de las tres etapas propuestas en los estudios de trazado.

4.2.4. Otras localizaciones

Bizkaia

- Zalla

El centro intermodal de Zalla posibilitaría la conexión entre los servicios regionales y locales de autobús ofertados por Bizkaibus y el servicio regional de Feve hacia Bilbao. Adicionalmente un área de aparcamiento posibilitaría la conexión automóvil – tren para el área de Encartaciones.

- Zeberio

El servicio ofertado por Renfe a través de la línea C3 Bilbao – Orduña encuentra en Zeberio un conexión con las líneas de autobús operada por Bizkaibus. Mediante una adecuada coordinación de horarios y títulos de viajes sería posible la captación de parte de los viajeros del servicio de autobús hacia el ferrocarril de cercanías.

- Abadiño

En este caso el intercambio modal se produciría entre el servicio de EUSKOTREN hacia Atxuri y la línea operada por Bizkaibus con captación de viajeros en Atxondo y Elorrio así como en el propio Abadiño.

- Gernika

Convergen en Gernika una serie de líneas de autobuses operadas por Bizkaibus y con posibilidad de conexión con la línea Amorebieta – Bermeo operada por EUSKOTREN, disminuyendo así el número de servicios de autobús de entrada a Bilbao.

Gipuzkoa

- Tolosa

Para la estación de ferrocarriles de Tolosa se plantea la creación de un punto de intermodo en el que convergan los servicios ferroviarios, las líneas de autobús que dan servicio en el valle de Oria, los servicios a la demanda de Tolosaldea, los taxis y el automóvil particular.

El intermodo estaría condicionado por la puesta en operación de los billetes combinados y la coordinación de las tarifas de parking para coches con las de transporte público.

- Hondarribia

En este caso sería posible la coordinación de la línea de autobuses Hondarribia- Irun y de los servicios urbanos de Irun con las estaciones de EUSKOTREN y Renfe. La ubicación idónea para las paradas del servicio de autobús se ubicaría entre las actuales estaciones del ferrocarril.

- Beasain

El posible intermodo en Beasain se localizaría junto a la actual estación de ferrocarril. En él convergirían los actuales servicios ferroviarios, las líneas de autobuses que dan servicio a Beasain, los taxis y el automóvil particular.

- Zumarraga

Al igual que en el caso anterior, la propuesta se localizaría junto a la actual estación de ferrocarril, con enlace con las líneas de autobús, conexión con servicio de taxis y aparcamiento para el vehículo privado.

Anexo

El Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte constituye un documento que regula la localización y dimensionamiento territorial de unas infraestructuras relativamente nuevas, en crecimiento y cuya implantación y consolidación se consideran estratégicos en la economía del País.

Estamos hablando del soporte físico para llevar a cabo la gestión del Transporte, acción básica e imprescindible para acometer, en unas condiciones mínimas de garantía de éxito, las políticas para la consecución de un Transporte Sostenible.

La materia que se planifica es por tanto muy compleja ya que depende de múltiples factores y coyunturas. Por ello, entendiendo la actividad planificadora con un mínimo realismo, se ha evitado criterios deterministas lo que lleva inevitablemente a formulaciones genéricas y de contenido prospectivo, para satisfacer paulatinamente la demanda logística en un proceso basado en la incorporación sucesiva de la oferta.

En este sentido, se ha diseñado una Fase de Avance de carácter preparatorio en la que se proponen ámbitos, dimensiones globales, localización por comarcas o áreas y una Fase de las necesidades de suelo, en la que se determina el sistema de obtención del mismo. Todo ello como resultado del proceso de consenso que es base de la implantación estratégica del Plan.

Así es importante señalar los aspectos estratégicos de debate, definición y desarrollo del Plan durante su escenario prospectivo.

1.1. Vigencia.

El Plan se establece con una vigencia indefinida, y un horizonte temporal de 24 años.

1.2. Revisión y modificación.

El Plan se desarrolla en tres periodos de ocho (8) años, pudiéndose alterar los tiempos en función del grado de desarrollo. En concreto puede ser adelantado un periodo si se ha agotado en un 70% las previsiones existentes. Por el contrario no se desarrollará el siguiente periodo si no se ha alcanzado un 40% del desarrollo previsto.

Si las previsiones son agotadas parcialmente, es decir solo afecta a un área o varias, pero no a la totalidad del Plan, se podrán modificar puntualmente las previsiones en una o dos Areas.

Cada 8 años se llevará a cabo, preceptivamente, una revisión y la incorporación, en su caso, de nuevo suelo de la bolsa de reserva del Plan.

1.3. Determinaciones.

El Plan establece en su sistema logístico una estructura jerarquizada de infraestructuras, ámbitos físicos de servicios y de áreas físicas logísticas.

Así distingue:

1.3.1. Sistema Logístico.

Infraestructuras:

Portuarias
Aeroportuarias
Viarias
Ferroviarias

Sistema de Comunicación Logística:

- Red de distribución Logística, que relaciona el Sistema Logístico internamente con el ámbito peninsular.
- Corredor Logístico, que relaciona el Sistema Logístico a nivel continental e intercontinental.

Ambitos de Servicio:

Constituidos por las Areas Geográficas y de Producción y Consumo que deben ser servidas por el Sistema logístico así como las infraestructuras nodales.

Se distinguen:

- Infraestructuras nodales:
 - Puerto de Bilbao
 - Puerto de Bermeo
 - Puerto de Pasajes
 - Aeropuerto de Loiu
 - Aeropuerto de Foronda
- Areas Geográficas y de Producción y Consumo:
 - Area Metropolitana de Bilbao
 - Area Duranguesado
 - Area Alto Deba
 - Area Urola
 - Area Oria

Area Donostialdea

Tipologías:

* Centros de Soporte Logístico (CSL) de servicio a las áreas geográficas y de producción y consumo e infraestructuras nodales.

Area Metropolitana de Bilbao

“ Duranguesado

“ Gasteiz – Deba

“ Urola

“ Oria

“ Donostialdea

Aeropuerto de Loiu

Puerto de Bermeo

* Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) de servicio a las infraestructuras nodales.

Zal de Puerto de Bilbao

Zal de Puerto de Pasajes

Zal de Aeropuerto de Foronda

* Plataforma Intermodales. Espacios Logísticos ligados a Corredores Logísticos.

Area Logística del Ebro

Area Logística del Bidasoa

* Gran Centro Logístico: Espacio Logístico de gestión de transporte Continental e Internacional:

Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.

1.3.2. Jerarquización:

La jerarquización de Infraestructuras se produce en la distinción de pertenencia a la Red o Corredor y es la siguiente:

- De 1^{er} Orden: Las que constituyen o forman parte del Corredor Logístico La Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.
- De 2^o Orden: Las Plataformas Intermodales del Corredor Logístico:
 - Area del Ebro
 - Area del Bidasoa
- De 3^{er} Orden: Las Zonas de Actividad Logística (ZAL) de:
 - Puerto de Bilbao
 - Puerto de Pasajes
 - Aeropuerto de Foronda
- De 4^o Orden: Los centros Soportes Logísticos de:
 - Area Metropolitana de Bilbao
 - Aeropuerto de Loiu
 - Puerto de Bermeo
 - Duranguesado
 - Gasteiz-Deba
 - Urola
 - Oria
 - Donostialdea

1.4. Caracterización

Los espacios físicos logísticos deben tener una serie de características definidoras:

- Area: solo se admiten usos ligados directamente a la logística del transporte.
- Dimensión. Deberán tener una dimensión mínima:

CSL – 10 Ha
 ZAL – 50 Ha
 PI – 30 Ha
 PLAE – 200 Ha

- Localización. La superficie estimada por Areas Geográficas y Producción y Consumo, así como las ligadas a las Infraestructuras nodales, pueden ofertarse en una o varias localizaciones o polígonos (dentro del mismo Area asignada) siempre que la superficie mínima sea la expresada anteriormente.

1.5. Definición y desarrollo.

El Plan, como instrumento para el desarrollo de una estrategia de prospectiva logística, concretará a nivel de localización y superficie cada oferta de Espacio Logístico por Areas Geográficas y de Actividades así como de las Infraestructuras Intermodales para el 1^{er} Periodo de 8 años. El resto de superficie de la oferta global y por Areas se mantiene en una Reserva de suelo logístico a poner en uso en el momento que se vea justificado tal y como se señala en el punto 2.

Estos Espacios Físicos logísticos constituyen el Sistema logístico en el primer periodo de 8 años del Plan.

La incorporación de nuevos suelos, a extraer de la Reserva de suelo logístico, se llevará a cabo por revisión obligatoria cada 8 años del Plan, o por modificación puntual del mismo, tal y como se recoge en el punto 2.

1.6. Tramitación del Plan

a) En la fase de Avance, se presenta una Propuesta Genérica de prospectiva logística u horizonte temporal a 24 años, donde se señala:

- Tipo de Ambito, Infraestructura y Espacio logístico.
- Localización Territorial
- Dimensionado para el horizonte temporal del Plan.
- Propuestas de gestión.

b) En la fase de Aprobación Inicial, se deberá determinar y concretar la localización y dimensionado de la 1^a oferta (para el periodo de los 8 años primeros) del sistema Logístico Vasco, concretándose en:

- Identificación de los Ambitos, Infraestructuras y Espacios Físicos.
- Identificación Territorial.
- Dimensionado para el 1^{er} Periodo.

- Definición de Reserva de suelo logístico.

1.7. Gestión del Plan

Se establece como norma general el de Gestión Pública por lo que el suelo necesario tiene consideración de utilidad y servicio público, por lo que está sometida a la expropiación forzosa. Cada instalación logística se desarrollará mediante la figura urbanística de Plan Especial, con sistema de actuación por expropiación, sin perjuicio de que se pueda desarrollar mediante otras figuras contempladas en el planeamiento municipal.

También mediante Convenio Urbanístico la iniciativa privada podrá participar en el desarrollo del Sistema Logístico Vasco.