

**AGRUPACIÓN EUROPEA DE INTERÉS ECONÓMICO
NUEVA TRAVESÍA DE GRAN CAPACIDAD DE LOS
PIRINEOS - AEIE TGC PIRINEOS**

Pza. de Nuestra Señora del Pilar, s/n

Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de
Aragón.

ZARAGOZA

**ESTUDIO DE EVOLUCIÓN GLOBAL DEL TRÁFICO DE
MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS IBÉRICOS**

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARTICULARES

ÍNDICE

1. OBJETO DEL DOCUMENTO	3
2. LUGAR DE LA PRESTACIÓN Y MARCO DE LOS ESTUDIOS.....	3
3. CONTEXTO DEL PROYECTO	4
3.1 El proyecto de la nueva travesía de gran capacidad	4
3.2 Los estudios preliminares de la AEIE TGC-PIRINEOS	5
3.3 Instancias de dirección y consulta	6
4. ORGANIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN.....	7
4.1 Dirección de la prestación	7
4.1.1 Representante del órgano de contratación	7
4.1.2 Planificación de los estudios	7
4.1.3 El proveedor, equipo, medios y oficina.....	8
4.2 Presupuesto de la prestación	9
4.3 Plazo de ejecución	9
5. CONTENIDO DETALLADO DE LA PRESTACIÓN	10
5.1 Objetivos del estudio.....	10
5.2 Metodología	15
5.3 Resultados esperados	16
6. MODALIDADES DE GESTIÓN DE LA PRESTACIÓN.....	17
6.1 Reuniones de seguimiento de las prestaciones	17
6.2 Organización y contenido de la documentación.....	18
6.3 Forma, formato y modalidades de transmisión de documentos	18
6.3.1 Presentación de los trabajos	18
6.3.2 Propiedad de la documentación.....	19
6.3.3 Otros trabajos a realizar por el proveedor.....	20

1. OBJETO DEL DOCUMENTO

El presente documento constituye el pliego de prescripciones técnicas particulares del contrato relativo al estudio de “Evolución global del tráfico de mercancías en los puertos ibéricos”, que pretende establecer las bases y las tendencias de los grandes flujos de transporte por mar entre Europa y el resto del mundo y hacer previsiones a largo plazo sobre su desarrollo y el posible reequilibrio de las entradas y salidas de mercancías entre las fachadas marítimas Atlántica y Mediterránea, así como su posible repercusión en la captación de tráficos de la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos”.

Este estudio se lleva a cabo bajo la responsabilidad del grupo hispano francés GEIE-NAFGCT / AEIE TGC-PIRINEOS.

2. LUGAR DE LA PRESTACIÓN Y MARCO DE LOS ESTUDIOS

El proyecto de la nueva travesía de gran capacidad de los Pirineos forma parte de la planificación estratégica francesa y española en virtud de los proyectos prioritarios europeos. El programa de estudios preliminares establecido por España y Francia durante la cumbre bilateral de París en enero de 2008, prevé dos fases:

- Fase 1: realizar un estudio sobre la modelización modal del tráfico de mercancías y el análisis de la integración funcional del nuevo enlace ferroviario en las redes ferroviarias de los dos países, de manera que los primeros resultados permitan definir los corredores de los posibles trazados
- Fase 2: posteriormente, iniciar estudios de análisis territorial y medioambiental de los trazados dentro de los corredores definidos previamente.

El programa de estudios de esta segunda fase servirá de base a las decisiones a tomar respecto al proyecto, en el marco de los procedimientos de información, participación y consulta de cada uno de los dos países, incluido en Francia un debate público en el que las autoridades españolas podrán estar asociadas, así como consultas previas en España.

La fase 1, estudios preliminares, identifica los corredores de posibles trazados y las evaluaciones económicas y socio-económicas, basadas en:

- El estudio del tráfico de mercancías a través de los Pirineos.
- El estudio de las condiciones medioambientales, técnicas y funcionales.
- El análisis del contexto territorial.

El campo de estudio se sitúa en la parte central de los Pirineos, que está limitada por las restricciones geográficas y las redes ferroviarias que ya existen a ambos lados de los Pirineos.

La fase 2 se dedica, inicialmente, a:

- La consulta sobre los estudios preliminares con los socios institucionales
- Las mejoras necesarias en los estudios preliminares, teniendo en cuenta las aportaciones de la consulta
- El análisis de la experiencia de proyectos similares
- La creación de una plataforma web para la comunicación de los estudios llevados a cabo
- El estudio de “Evolución global del tráfico de mercancías en los puertos ibéricos”.

Posteriormente, la fase 2 se extenderá para realizar estudios de análisis territorial y medioambiental de los trazados dentro de los corredores definidos previamente

Este programa de estudios servirá de base a las decisiones a tomar respecto al proyecto, en el marco de los procedimientos de información, participación y consulta de cada uno de los dos países, incluido en Francia un debate público en el que las autoridades españolas podrán estar asociadas.

La prestación objeto del presente pliego de condiciones se enmarca en la segunda fase, tal y como se ha descrito anteriormente.

3. CONTEXTO DEL PROYECTO

3.1 El proyecto de la nueva travesía de gran capacidad

La Comisión Europea ha trazado un esquema de referencia para las conexiones hispano-francesas definidas a través de los grandes corredores designados como ejes de desarrollo de las redes europeas. El principal objetivo de este esquema de referencia a nivel europeo consiste en establecer los enlaces clave necesarios para facilitar el transporte ferroviario en Europa, optimizar la capacidad de las infraestructuras existentes, elaborar especificaciones para una futura red interoperable, sin olvidar la integración de este razonamiento en un enfoque medioambiental. Estos objetivos prioritarios figuran en la decisión nº 1692/96/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, modificada por la decisión nº884/2004/CE del 29 de abril de 2004 relativa a “Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte”

En la cumbre hispano-francesa del 10 de enero de 2008, los Ministros de Fomento francés y español concretaron el plan de acción y el calendario de estudios para la nueva travesía transpirenaica de gran capacidad (TGC PIRINEOS) incluida en el

proyecto prioritario nº16 de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y que se enmarca en las planificaciones estratégicas francesas y españolas

El proyecto en cuestión, actualmente llamado TGC PIRINEOS: travesía transpirenaica de gran capacidad se cita en el Reglamento (UE) nº1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo del 11 de diciembre de 2013 sobre “Las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte”, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE.

Por esta razón, el proyecto forma parte de la “red global” de la Red Transeuropea de Transportes, tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías.

3.2 Los estudios preliminares de la AEIE TGC-PIRINEOS

- Estudio del tráfico de mercancías a través de los Pirineos

Este estudio fue realizado durante el período 2011-2013. El estudio trata la actualización del modelo de tráfico franco-español para analizar la evolución del tráfico de mercancías entre la península ibérica y el norte de los Pirineos en cualquiera de las modalidades de tráfico de mercancías (marítimo, ferroviario, por carretera).

El estudio estima el tráfico de mercancías en la hipotética realización de una nueva travesía ferroviaria de los Pirineos y se añade a los proyectos conocidos de evolución de las infraestructuras de transporte francesas y españolas. Gracias a este estudio, podemos disponer de una aproximación del tráfico previsto a través de los Pirineos y de la parte que puede ser canalizada por medio ferroviario en 2040, en los diferentes escenarios y con los elementos de análisis sobre el traslado de tráfico inducido por el proyecto, tanto del transporte por carretera al transporte ferroviario como entre ejes ferroviarios.

- Estudio de las condiciones medioambientales, técnicas y funcionales

Este estudio, realizado durante el período 2014-2015, identifica y jerarquiza los principales retos, sensibilidades y riesgos en materia medioambiental en su sentido más amplio (estructura y ordenación del territorio, medioambiente humano, redes de transporte), de acuerdo con un enfoque metodológico sistémico que contempla los resultados del estudio de tráfico. También tiene en consideración dos horizontes temporales: 2030 y 2050.

El estudio permite obtener una presentación del estado inicial en una amplia zona de estudio que reagrupa las regiones francesas y españolas que bordean los Pirineos con la recogida de datos útiles para la identificación de lugares donde buscar opciones de paso.

La jerarquización de los datos clarifica los retos medioambientales e identifica parejas de valles españoles y franceses que pueden convertirse en oportunidades de paso para la nueva travesía de los Pirineos.

- Análisis del contexto territorial.

Este estudio fue realizado durante el período 2014-2015 en conocimiento de los dos estudios anteriores utilizados como marco general del discurso de presentación del proyecto.

El estudio identifica la percepción del proyecto por parte de los actores institucionales vinculados al proyecto a nivel local, regional, nacional y europeo. Las entrevistas a 140 personas permiten alimentar las reflexiones sobre las funcionalidades y los retos (económicos, de planificación del territorio, de transporte, etc.) de la nueva travesía transpirenaica de gran capacidad. Dicho estudio ofrece una descripción y un análisis del contexto social, político y económico del proyecto, al brindar una visión general de las cuestiones y oportunidades que plantea para el territorio más directamente afectado.

El estudio presenta recomendaciones para la integración de un proyecto de nueva travesía en el territorio y orientaciones para la preparación de un debate público en Francia y de consultas previas en España.

- El estudio de los corredores de los trazados posibles

Este estudio se llevó a cabo durante el año 2015.

El estudio de los corredores de posibles trazados pone en perspectiva los resultados de los tres estudios anteriores para identificar los corredores de los trazados más favorables, tomando en consideración también un campo más amplio de la problemática: integración en el corredor europeo, modalidades de realización de la multimodalidad, condiciones económicas.

El estudio ofrece la oportunidad de disponer de propuestas de corredores de trazados posibles validados sobre el plan de ingeniería civil y técnicas ferroviarias a nivel de estudios preliminares. Las evaluaciones económicas y socio-económicas se añaden a los elementos medioambientales y técnicos en la comparación de corredores de trazados posibles.

3.3 Instancias de dirección y consulta

Tras la cumbre franco-española de París del 10 de enero de 2008, en aplicación de las decisiones adoptadas durante la reunión de alto nivel sobre la cooperación transfronteriza de Zaragoza del 27 de junio de 2008, la AEIE TGC-PIRINEOS fue creada el 20 de octubre de 2009 para la realización del programa de estudios del proyecto de la nueva travesía transpirenaica de gran capacidad.

El 2 de febrero de 2011 se creó un Comité de Dirección constituido por los dos Estados. Este Comité tiene como misión la definición de las orientaciones necesarias para la aplicación del programa de estudios preliminares, la dirección y seguimiento de su realización y la validación de sus resultados. Determina las modalidades de consulta y de comunicación adecuadas relacionadas con la realización del programa de estudios preliminares. Las delegaciones de las partes francesa y española en el Comité de Dirección se encargan, cada una en lo que le concierna, de los contactos necesarios con

las administraciones territoriales interesadas. La AEIE aplica las decisiones adoptadas por el Comité de Dirección y se encarga de las tareas delegadas.

4. ORGANIZACIÓN DE LA PRESTACIÓN

4.1 Dirección de la prestación

4.1.1 Representante del órgano de contratación

Durante la presente prestación, la AEIE TGP-PIRINEOS estará representada por un equipo técnico de la AEIE, con las competencias y las titulaciones adecuadas. Este equipo estará supervisado por un técnico facultativo superior que ejercerá las funciones de “representante del órgano de contratación”.

El representante del órgano de contratación será el responsable de la coordinación de los trabajos y velará por la correcta ejecución del contrato. Será la persona que expedirá las certificaciones que sean necesarias, realizará el seguimiento del contrato y se encargará de las eventuales incidencias que se produzcan durante la elaboración del estudio.

El director del estudio por parte del órgano de contratación será el encargado de controlar el avance de los trabajos realizados para la prestación del servicio.

4.1.2 Planificación de los estudios

En un plazo de 4 semanas desde el inicio de las prestaciones y una vez realizadas las primeras tomas de contacto que crea oportunas, el proveedor propondrá una actualización del informe técnico incluido en la oferta. Este informe deberá exponer de manera clara y concisa la propuesta concreta del adjudicatario en cuanto al contenido y el desarrollo de los trabajos del contrato. Este informe propondrá el desarrollo metodológico completo de todos los aspectos que el adjudicatario considere relevantes para cumplir de la mejor manera posible con los objetivos de la prestación. En especial, indicará el plan de trabajo detallado de los estudios que permitan ajustarse al contenido propuesto y al plazo de realización previsto.

Las fechas de entrega de los documentos intermedios, cuyos plazos no se definen en el pliego de cláusulas administrativas particulares, se indicarán en el informe técnico y se convertirán igualmente en contractuales.

El proveedor deberá indicar a la AEIE cualquier riesgo de retraso de sus estudios y proponer, en consecuencia, una adaptación del plan, sin la cual se compromete a elaborar sus entregables en los plazos inicialmente previstos.

Sin perjuicio de la facultad conferida al representante del órgano de contratación de poder exigir en cualquier momento la revisión del estado de los trabajos, se establecen los controles siguientes:

- Reuniones informativas sobre los aspectos generales o particulares, con una periodicidad inferior a dos meses, a las que asistirán el representante del órgano de contratación y/o eventuales colaboradores designados por este, el autor del trabajo y las personas de su organización vinculadas con los temas tratados.
- A petición del representante del órgano de contratación, el autor del trabajo le informará por escrito de ciertos aspectos del desarrollo de los trabajos en el plazo fijado por el mismo.
- Si el representante del órgano de contratación lo considera necesario, puede requerir la elaboración, periódica o puntual, de un informe de síntesis que debe describir, con la ayuda gráfica adecuada, el estado del trabajo y los resultados esperados hasta la fecha de la elaboración.

4.1.3 El proveedor, equipo, medios y oficina

Las empresas que respondan a la licitación deben presentar un estudio técnico sobre el trabajo a realizar, con el orden y el contenido indicados en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que también deberá cumplir con las exigencias del presente pliego de prescripciones técnicas, y cuyos diferentes aspectos se tomarán en cuenta para la adjudicación de acuerdo con los criterios de dicho pliego de condiciones.

Solo se aceptará una oferta por candidato, y no se aceptará la presentación de soluciones variantes.

La empresa que resulte adjudicataria del contrato se denominará en adelante el “proveedor”. Su representante en el contrato se denominará en adelante el “delegado del proveedor”.

El proveedor designará una persona de su organización que, con la titulación adecuada y con una amplia experiencia en la redacción de trabajos de contenido similar a los presentes, asumirá el papel de autor del estudio, y al mismo tiempo, será el responsable de la coordinación de las diferentes materias que lo forman. Esta persona puede no ser la misma que el delegado del proveedor.

El proveedor realizará todos los trabajos de diseño, cálculo y de detalle y será plenamente responsable, tanto técnica como legalmente, del contenido del estudio y de las partes que en él puedan diferenciarse, así como de los plazos de entrega.

El proveedor dirigirá un equipo humano formado por un número suficiente de técnicos competentes en cada uno de los sectores objeto del trabajo y de los recursos materiales adecuados para su correcta realización.

Para la justificación de dichos aspectos, entregará un informe del personal técnico, que intervendrá en el trabajo, con indicaciones sobre las funciones específicas de cada persona y con su contribución al trabajo, y entregará la trayectoria profesional de, al menos, los jefes de equipo y de las personas que ocupen los cargos más relevantes. Asimismo, incluirá un informe de los recursos técnicos y auxiliares más destacados destinados a la ejecución de las diferentes tareas.

En caso de que se integre en la oferta a colaboradores externos, ya sean empresas o no, se deben presentar sus referencias técnicas.

El representante del órgano de contratación podrá pedir al proveedor, en cualquier momento, la sustitución de cualquiera de las personas que forman su equipo si cree que no posee la formación técnica adecuada o que no cumple con su función de manera satisfactoria.

Considerando el carácter especial de los trabajos a realizar, el proveedor deberá incluir, en su equipo o en el de sus colaboradores, expertos en las especialidades siguientes:

- Análisis de series temporales.
- Comercio internacional y prospectiva.
- Transporte marítimo e infraestructuras portuarias.
- Red ferroviaria y operaciones asociadas al transporte de mercancías.

Además, incluirá expertos en todos los ámbitos que sean necesarios para el buen desarrollo del contenido del presente contrato de asesoramiento y asistencia.

Para la realización de los trabajos, el proveedor deberá disponer de una oficina en la dirección proporcionada en su oferta, donde debe encontrarse toda la documentación y la información, en proceso de elaboración o de redacción, relativa a los trabajos objeto del presente contrato.

El representante del órgano de contratación y sus colaboradores tendrán en todo momento libre acceso a estas oficinas y a toda la documentación mencionada.

Corresponde al proveedor la obtención de todos los permisos y licencias necesarios para la ejecución de los trabajos asignados, así como el pago de los impuestos, tasas, comisiones y otros gastos derivados de su desarrollo. Estos costes deben estar incluidos en el precio propuesto.

4.2 Presupuesto de la prestación

El presupuesto del presente contrato asciende a CIENTO OCHENTA MIL EUROS (180.000,00€) excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).

4.3 Plazo de ejecución

El plazo máximo para la ejecución de los trabajos correspondientes al presente pliego será de NUEVE (9) meses a partir del día siguiente a la firma del contrato.

5. CONTENIDO DETALLADO DE LA PRESTACIÓN

5.1 Objetivos del estudio

El presente contrato tiene por objeto el estudio de la evolución y previsiones del tráfico de mercancías en los puertos ibéricos, considerando las condiciones particulares de cada puerto y su papel, individual, por grupos, o por fachadas, en la dinámica general del transporte marítimo de mercancías de la Unión Europea, atendiendo específicamente a la posible captación de parte de estos tráficos con etapa marítima por la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos en un horizonte de largo plazo. Se tendrá en cuenta el conjunto del sistema de transporte mar-tierra para estudiar cómo puede condicionar el nuevo eje ferroviario los encaminamientos de mercancía desde y hacia los puertos españoles, qué puertos resultarán más afectados, y en qué sentido.

Se deben considerar todos los puertos o grupos de puertos de la península Ibérica con instalaciones adecuadas para alcanzar un cierto umbral mínimo de tráfico para seguir siendo competitivos y/o atractivos en el transporte marítimo de contenedores, o que en el futuro, a medio y largo plazo, puedan llegar a superarlo, teniendo en cuenta el proceso continuado y creciente de contenedorización de la mercancía general.

En la fachada marítima Atlántica y Cantábrica de la península Ibérica se deben contemplar, en principio, los puertos y posibles grupos de puertos de (al menos) Bilbao-Pasajes, Santander, Gijón-Avilés, Coruña-Ferrol, Vigo-Oporto, Lisboa, Sines y Huelva, considerando específicamente las instalaciones para manipulación de contenedores y mercancía general, las previsiones de crecimiento de los tráficos y su hinterland actual y futuro, de acuerdo con el desarrollo de las redes de transporte terrestre y, en especial, su posible conexión ferroviaria alternativa con la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos. En la fachada marítima europea del Atlántico y el Mar del Norte se recogerán los tráficos de contenedores de los puertos más significativos, entre otros, Le Havre, Amberes, Róterdam y Hamburgo (al menos), señalando específicamente los procedentes del Mediterráneo.

En la fachada marítima Mediterránea se deben contemplar, al menos, los puertos y agrupaciones de puertos de Almería-Motril, Cartagena, Valencia-Alicante y Tarragona-Barcelona. También se deben estudiar, de forma específica, los puertos de Marsella y Génova, que aun no siendo especialmente relevantes en la generación de tráficos terrestres susceptibles de encaminarse por la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, pueden llegar a tener un papel fundamental al considerar la posible

basculación o reequilibrio de tráficos intercontinentales de líneas regulares de contenedores entre los principales puertos de la fachada marítima europea del Atlántico y el Mar del Norte (Nantes, Le Havre, Amberes, Róterdam y Hamburgo) y los puertos más próximos a las regiones centrales de Europa en la fachada marítima del Mediterráneo (Marsella, Génova, Venecia-Trieste y El Pireo), en una lógica de competencia o complementariedad entre puertos.

Se prestará especial atención al Puerto de Algeciras, que es el punto de unión de las dos grandes fachadas marítimas de la península Ibérica y de Europa. Está situado en la intersección de la ruta de navegación Norte-Sur del océano Atlántico por las costas de Europa y África con la principal ruta de navegación Este-Oeste que soporta los principales flujos del transporte marítimo interregional de mercancías, la denominada *“equatorial round the world”* o, simplemente, *“Round the World”*, que circunvala casi ecuatorialmente el globo terráqueo y conecta Europa con América por el corredor transatlántico, América con Asia por el corredor transpacífico, y, finalmente, Asia con África y Europa por la ruta del océano Índico y el mar Mediterráneo.

Algeciras es el único paso obligado en Europa de esta gran ruta, que tiene como invariantes y condicionantes principales el Estrecho de Malaca, el Golfo de Adén, el Canal de Suez, el Estrecho de Gibraltar y el Canal de Panamá. El Estrecho de Malaca, entre Singapur y Sumatra, y el Estrecho de Gibraltar, entre Europa y África, no presentan restricciones físicas al tamaño de los buques pero empiezan a tener ciertos problemas de congestión por el creciente tráfico marítimo de todo tipo que discurre por sus aguas. El Golfo de Adén tampoco presenta restricciones físicas a los buques pero en determinados momentos y circunstancias, por conflictos latentes y no del todo resueltos en los países ribereños, la navegación en esa zona se ha vuelto insegura por actuaciones de piratas. En la actualidad hay una coalición internacional que mantiene fuerzas militares en la zona y mantiene controladas estas actuaciones.

El Canal de Suez, entre el mar Rojo y el mar Mediterráneo, tiene una longitud de 160 km y limita el tamaño de los buques fundamentalmente por calado, que no puede sobrepasar los 16 m. Esta limitación afecta fundamentalmente a graneleros de más de 150.000 TRB y grandes petroleros, que están obligados a dar la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza. Los grandes portacontenedores, incluso los muy grandes que ya disponen de doble hélice, no tienen especiales problemas de calado, y pueden pasar por el Canal de Suez con hasta 22.000 TEUs y 400 m de eslora.

En el Canal de Panamá, la limitación del tamaño de los barcos es fundamentalmente por manga, habiendo pasado la anchura máxima admitida, después de la reciente ampliación, de 32 a 54 m. En la actualidad pueden pasar por sus esclusas barcos post-panamax de hasta 120.000 TRB, y portacontenedores con un máximo de 12.500 TEUs. Los barcos que por su tamaño o por los costes asociados al peaje de paso no pueden atravesar el Canal de Panamá para ir del Atlántico al Pacífico tienen que dar la vuelta por el Cabo de Hornos.

Los tráficos marítimos más importantes a considerar en este trabajo son la relación trasatlántica Europa-América y la relación Asia-Europa, que de alguna forma se pueden considerar como etapas de la ruta Round the World, que es la fundamental del transporte intercontinental de mercancías en el sentido Este-Oeste. En conjunto, estas dos relaciones suponen en términos económicos aproximadamente entre un 15% y un 20% del tráfico marítimo intercontinental de mercancías, que representa, a su vez, casi el 80% del comercio mundial en volumen.

En paralelo y como alternativas a muy largo plazo a este gran itinerario ecuatorial y central Este-Oeste, se pueden contemplar también la ruta Ártica y la ruta Antártida o del hemisferio sur. La ruta Ártica, también llamada del Gran Norte, o ruta blanca, discurre por el Estrecho de Bering, entre Alaska y Siberia, y circunvalando el Polo Norte permite a los barcos enlazar Europa con la costa Oeste de América del Norte, y unir Japón y la costa oriental de Asia con Europa y la costa Este de Estados Unidos, reduciendo notablemente la longitud del viaje, que todavía hoy, y a pesar del cambio climático, está sometido la mayor parte del año, a dificultades insalvables para los barcos no preparados para la navegación entre hielos.

La ruta Antártida, o ruta azul, discurre circunvalando muy exteriormente la Antártida, siempre por el hemisferio sur y atravesando los océanos Índico, Atlántico y Pacífico, con pasos obligados por Cabo de Buena Esperanza y Cabo de Hornos. Enlaza Australia, Indonesia y el Sur de Asia con Madagascar y el Sur de África por el océano Índico, Sudáfrica con América del Sur a través del océano Atlántico, y América del Sur con Nueva Zelanda y Australia por el océano Pacífico. Tiene mucho menos peso que la ruta ecuatorial porque quedan fuera o muy alejadas de la misma las principales regiones económicas: Europa, América del Norte, y la mayor parte de Asia y África.

Los grandes flujos de mercancías que llegan a Europa y que tienen el mayor interés para el presente trabajo, son los que se apoyan, forman parte o son etapas, de la principal ruta Este-Oeste, Round the World, de transporte marítimo de mercancías. Para su estudio se desagregarán por tipología de mercancías, por zonas geográficas de procedencia, por tipo de servicio, y por cualquier otra característica que pueda ser determinante para estudiar los posteriores encaminamientos terrestres y los posibles trasposos de mercancías entre puertos de las fachadas marítimas Atlántica y Mediterránea.

Se contemplarán grupos de mercancías, de acuerdo con las características del tipo de barco especializado para su transporte. Se considerarán al menos las materias primas, los derivados del petróleo y los productos manufacturados. Estos últimos cada vez tienen más cuota en el comercio mundial y son los más adecuados para su transporte en contenedor.

Las grandes regiones geográficas a considerar en este trabajo se pueden establecer atendiendo a los tráficos con Europa y a su situación respecto a la gran ruta

ecuatorial Este-Oeste Round the World. Una primera aproximación podría ser: América del Norte, América Central y América del Sur, Europa, África, Rusia y Comunidad de Estados Independientes, Oriente Medio, Asia y Oceanía.

Los tráficos se desagregarán atendiendo a las tipologías de los buques especializados y a las logísticas particulares. En concreto, se contemplarán de forma independiente los correspondientes a portacontenedores, petroleros y graneleros (bulcarriers). Se distinguirá entre líneas regulares y servicios tramp y se estudiará la evolución de las flotas, considerando las limitaciones físicas de los pasos críticos, y teniendo en cuenta el fenómeno del gigantismo, que es muy probable esté llegando o haya llegado ya a su cota superior, debido, fundamentalmente, a que los ahorros por economías de escala del naviero y/o actor principal, ya no compensan los sobrecostes que tienen que soportar individualmente y en conjunto el resto de actores de la operación portuaria y del transporte en general. En la evolución de las flotas se tendrán en cuenta los aspectos reglamentarios de vertidos, contaminación y lucha contra las emisiones de gases de efecto invernadero.

Se deben analizar especialmente los tráficos regulares y tramp que sean susceptibles de apoyarse tanto en puertos del arco Atlántico: Bilbao, Burdeos, Nantes, Le Havre, Amberes, Rotterdam, Hanover, como en puertos del arco Mediterráneo: Valencia, Barcelona, Marsella, Génova, Venecia, Trieste, El Pireo, en función de su encaminamiento terrestre de acuerdo con la posible evolución a medio largo plazo de las características de los grandes buques y los costes de operación. Se prestará atención en los grandes puertos de contenedores, o puertos "hub", a los tráficos de distribución y alimentación dependientes (feeders) con sus orígenes y destinos.

Se analizarán particularmente los costes unitarios de navegación de los portacontenedores y los costes asociados a las operaciones de manipulación de un contenedor en los diferentes puertos, según tipo de instalaciones y tamaño del barco, para poderlos comparar con los costes y plazos correspondientes en los encaminamientos terrestres. Como referencia para el estudio de costes se podrá tomar como unidad de carga y manipulación el contenedor estándar de cuarenta pies (equivalente a 2 TEUs) que puede ser transportado en camión. Otras unidades de cuenta también pueden ser propuestas por el prestador.

Para lograr resultados tangibles se considera conveniente que el proveedor de servicios se acerque lo más posible al mercado y a sus condiciones de operación, entrevistando a los agentes más directamente involucrados y, en especial, a los que deciden o prescriben el transporte terrestre que sigue o precede al viaje marítimo. Entre ellos se pueden señalar los puertos, las compañías marítimas, los transitarios y los operadores terrestres, para recoger su punto de vista y también sus carencias, expectativas y necesidades.

Es esencial conocer los mercados que puedan resultar más accesibles gracias a este proyecto, los resultados esperados en cuanto a costes, fiabilidad y tiempos de transporte, e, incluso, las modificaciones necesarias en las organizaciones de los agentes relevantes del transporte marítimo y terrestre que este cambio podría generar y que de alguna forma se pueden vislumbrar. Por ejemplo, si se tiene una buena conexión terrestre en cierta relación doméstica desde un puerto, el propietario o el gestor de un barco puede decidir cancelar una escala física en un puerto más cercano a ese mercado, concentrado su flujo en un solo punto. El caso reciente del puerto de Burdeos y la naviera MSC que eligió el tren en lugar del barco (feeder) es esclarecedor sobre este tema.

El proveedor del servicio también podrá examinar los comentarios sobre la experiencia (REX) de las iniciativas del Puerto de Barcelona en relación con sus intenciones para un puerto seco o puerto avanzado en Toulouse. De igual forma se examinará el puerto seco de Zaragoza y sus relaciones con los puertos de Barcelona y Valencia, contemplando las posibles ventajas que traería un cruce central de los Pirineos si fuera a existir mañana.

También sería prudente realizar una evaluación comparativa del proyecto de enlace ferroviario Lyon / Turín para extraer algunas lecciones que, con las adaptaciones oportunas, se puedan aplicar al eje ferroviario Zaragoza - Toulouse.

Finalmente, es necesario en el contexto de la evaluación general del impacto del Nuevo Eje Ferroviario de Alta Capacidad Transpirenaico examinar sus consecuencias en los puertos más próximos a la frontera. En Francia se contemplan, en principio, Bayona y Burdeos en el mar Atlántico y Puerto la Nouvelle, Puerto Vendres. y Sète en el Mediterráneo.

Para establecer previsiones a futuro se diseñará un escenario central de acuerdo con la evolución de los flujos de tráfico marítimo en los últimos 20 o 30 años y considerando, para un periodo equivalente, un desarrollo tendencial, más o menos modificado, con las principales variables y circunstancias que afectan o pueden afectar a los tráficos marítimos. Este escenario central tendrá en cuenta las orientaciones políticas y geoestratégicas que han conducido a la situación actual y a su posible evolución, considerando los principales efectos y repercusiones que se puedan producir en las relaciones comerciales. Se tendrá en cuenta la cada vez mayor proporción de mercancía en contenedor, la incorporación de tecnología para el seguimiento permanente de los buques y la mercancía, y ,en especial, el reequilibrio de los grandes tráficos entre fachadas marítimas, considerando la posible sustitución de parte de los tráficos de la fachada Atlántica por tráficos con entrada por el Mediterráneo, y no solo por el Golfo de León, sino también por Venecia y Trieste en el mar Adriático e, incluso, por el puerto de El Pireo, en Grecia, con recorridos por tierra actualmente en peores condiciones y mucho más largos para llegar a la zona central de Europa.

El escenario central será la referencia fundamental para la determinación de los volúmenes totales y el establecimiento de los posibles reequilibrios de tráfico entre una y otra fachadas marítimas. Estos datos de flujos marítimos por fachadas, junto con el desarrollo de las redes de transporte terrestre y, especialmente, la red de ferrocarril en Francia y España, serán la base para estimar la captación de tráficos de procedencia marítima por la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos.

En España, el nudo fundamental de conexión ferroviaria con la Travesía Central es Zaragoza, que tiene buenas conexiones con Bilbao-Pasajes, Barcelona-Tarragona, Sagunto-Valencia, y a través de Madrid, con el resto de puertos peninsulares. En Francia el nudo ferroviario de referencia es Toulouse, conectado con Burdeos al Oeste, con Montpellier y Marsella al Este, y con París y el resto de Francia y Europa al Norte, apoyándose en el corredor POLT como alternativa al corredor Atlántico y al corredor del valle del Ródano por Lyon. Se analizarán los ejes más colapsados en los encaminamientos terrestres de mercancía y el papel del ferrocarril, especialmente en las relaciones terrestres norte-sur entre España y Francia y resto de Europa. Se debe tener en cuenta la evolución prevista de las redes de ferrocarril en Francia y España.

El escenario central se contemplará dentro de una gran horquilla, entre un escenario de mucho crecimiento, expansivo, optimista y sin dificultades especiales de ningún tipo (escenario alto), y otro que sea todo lo contrario, poco o nulo crecimiento, recesión económica y dificultades políticas o de cualquier otro tipo que supongan un freno al comercio mundial (escenario bajo).

5.2 Metodología

El desarrollo del estudio constará de las fases siguientes:

- Una primera fase de selección, recogida y análisis de tráficos de mercancías en los puertos de la península Ibérica y en los europeos que puedan tener más relevancia en la captación de la Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos.
- Una segunda fase de diseño de escenarios y previsiones sobre los flujos de transporte en Europa de acuerdo con la evolución del comercio internacional, el desarrollo de las redes de transporte terrestre y las necesidades y expectativas de los puertos y operadores marítimos.
- Una tercera fase destacando las principales conclusiones del estudio y, señalando, en su caso, las recomendaciones pertinentes para el desarrollo del proyecto de la Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos. El proveedor elaborará un balance de beneficios y riesgos para el proyecto, considerando las oportunidades de los puertos españoles para el tráfico internacional de mercancías hacia Europa y la posible competencia de los puertos europeos en las mercancías internacionales hacia la península ibérica.

El proveedor propondrá un plan de trabajo detallado

▪ **Primera fase**

El prestador, de acuerdo con la dirección del estudio, realizará una primera selección de los puertos ibéricos y europeos relevantes en función de sus tráficos, y estudiará su evolución, tomando como origen común a todos los datos el año 1990 o el que pueda proponer el proveedor si se considera más adecuado. Los escalones iniciales podrán ser de tres o cinco años y los últimos, de año en año, hasta 2017, que se supone es el último año con datos totalmente consolidados.

Se utilizarán preferentemente los datos de las memorias anuales proporcionados por las autoridades portuarias o por los gestores de los distintos puertos y con carácter más general los publicados por UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) y la OMC (Organización Mundial de Comercio). El proveedor podrá añadir las fuentes que considere oportunas de acuerdo con su propia experiencia.

▪ **Segunda fase**

El proveedor, de acuerdo con las tendencias extraídas de la fase anterior, diseñará un escenario central a medio y largo plazo, enmarcado en una amplia horquilla con los escenarios alto y bajo, para las previsiones de tráfico marítimo de mercancías hacia Europa, la distribución del mismo por fachadas y puertos, y la posible captación de parte de la etapa terrestre de estos tráficos por la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos.

▪ **Tercera fase**

Recogerá los resultados más importantes de las dos etapas precedentes y añadirá una valoración crítica de los mismos. El proveedor tendrá que elaborar finalmente las conclusiones del estudio y las posibles recomendaciones, consensuadas con la dirección técnica de la AEIE TGC-P/ GEIE-NAFGCT, para el desarrollo del proyecto de la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos.

5.3 Resultados esperados

Estos son los entregables de cada una de las fases:

Fase 1:

Los entregables se elaborarán a medida que vaya avanzando la prestación y en último término se reunirán en un solo documento, el informe de la fase 1.

- Nota metodológica y plan de la prestación (incluyendo calendario detallado de reuniones y previsión de fechas para la presentación de los entregables intermedios de las tres fases)

- Selección de puertos. Propuesta de tráficos y mercancías a contemplar y excluir.
- Evolución de los tráficos, tendencias observadas y análisis de las mismas.

Fase 2:

Los entregables se elaborarán a medida que vaya avanzando la prestación y en último término se reunirán en un solo documento, el informe de la fase 2.

- Recopilación de las expectativas y necesidades de los principales actores del transporte marítimo (armadores, transportistas, gestores de infraestructuras) y agentes de otros medios de transporte implicados en los encaminamientos de la mercancía antes y después de su paso por el puerto.
- Extrapolación de tendencias y diseño de un escenario central de base (y de los escenarios alto y bajo) a medio y largo plazo
- Previsiones a futuro de los tráficos marítimos y posibles límites superiores (escenario alto) e inferiores (escenario bajo).
- Encaminamientos finales. Infraestructuras terrestres y posible captación por la nueva Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos.

Fase 3:

Los entregables se prepararán y se entregarán a medida que avance la prestación y serán finalmente reagrupados o consolidados en un documento único, que puede hacer las veces de Informe de la fase 3. Este último documento incluirá una síntesis, que se facilitará previamente a la AEIE TGC-P y se pondrá en la página web del proyecto.

- Presentación de los principales resultados.
- Análisis de sensibilidad y robusted de los resultados.
- Conclusiones y recomendaciones.

6. MODALIDADES DE GESTIÓN DE LA PRESTACIÓN

6.1 Reuniones de seguimiento de las prestaciones

El proveedor participará en todas las reuniones técnicas necesarias para el seguimiento y la puesta a punto de la prestación. Dichas reuniones, realizadas mensualmente, tratarán de:

- los entregables y, en general, el diseño del proyecto,
- las acciones llevadas a cabo tras las reuniones mantenidas previamente, el avance en la elaboración y las interfaces con otras prestaciones,
- las acciones a realizar tras la reunión y la actualización del plan de elaboración.

Estas reuniones tendrán lugar en Francia y España, alternativamente.

El proveedor debe entregar actas de dichas reuniones 2 días laborales después de cada una de ellas.

Cuando el director del estudio lo juzgue necesario y oportuno, el proveedor deberá proporcionar los medios necesarios para la realización de reuniones de trabajo en las dos lenguas: español y francés.

6.2 Organización y contenido de la documentación

Los informes y documentos que se deriven del estudio, tanto los informes intermedios como el informe final, deberán presentarse en dos lenguas: español y francés. Cada página contará con dos columnas, una para cada lengua, de manera que sea posible la lectura de los textos en paralelo.

El estudio se estructurará, por sugerencia del proveedor y una vez aprobado por el representante del órgano de contratación, de manera que los trabajos realizados se presenten en documentos que permitan su uso y consulta de forma independiente según la temática y las cuestiones analizadas, sin que se pierda la unidad que define el marco general del trabajo.

El cualquier caso, el proveedor presentará un informe general acompañado de los esquemas, planos y anexos que sean necesarios para su comprensión global. Dicho documento incluirá la descripción completa de los trabajos realizados y la lista ordenada de los documentos que los forman (con la identificación de las fuentes).

También deberá presentarse un documento de síntesis, según la estructura de organización del trabajo acordada, que aportará una visión general del proceso desarrollado y de sus principales conclusiones.

El documento de síntesis, en formato A4 o A3 según el contenido, tendrá una extensión de unas treinta páginas, y contendrá, de manera clara, concreta y precisa, la exposición de la planificación, los objetivos, el contenido y las conclusiones de los trabajos realizados. Además, incluirá los planos necesarios, así como los esquemas y gráficos adecuados para facilitar su comprensión.

6.3 Forma, formato y modalidades de transmisión de documentos

6.3.1 Presentación de los trabajos

Antes de la elaboración y entrega de cada uno de los documentos finales, el proveedor deberá presentar al representante del órgano de contratación un ejemplar de cada uno de ellos “para su revisión y corrección”. Esta documentación, tanto a nivel de contenido como de forma, deberá ser lo más idéntica posible a la que se entregará formalmente. Igualmente, estos trabajos también deberán hacerse llegar a los miembros del Comité de Dirección binacional.

Todos los documentos del contrato deberán presentarse en formato A4. Excepcionalmente, se podrán utilizar otros formatos con la autorización expresa del representante del órgano de contratación.

Los textos de los diferentes documentos se redactarán con un interlineado que facilite la lectura, a una cara, con todas las páginas numeradas. La paginación debe ser independiente en cada una de las partes del documento. Se incluirán separadores en los diferentes documentos y los anexos. Los documentos se redactarán en las dos lenguas –español y francés-, presentadas en dos columnas por página.

Los planos y las figuras se dibujarán, ya sea directamente en formato A4 o bien A3. Por lo general, los escritos serán aproximadamente paralelos a la parte más larga del plano.

Para una mejor comprensión, dichos planos y figuras, especialmente los dibujos y los mapas temáticos, deben realizarse con diferentes colores. Asimismo, en las copias también deberán mantenerse los colores originales.

Los diferentes tomos que forman el estudio se encuadernarán en formato A4 y no se admitirá un grosor máximo de cinco (5) centímetros. Al principio de cada tomo, deben incluirse un índice del contenido y un índice general del documento. La encuadernación de los tomos debe permitir que sea fácil desmontarlos para poder realizar copias una vez entregados.

El proveedor, además de la documentación citada, entregará una copia de todos los documentos en soporte informático con todos los ficheros en los formatos en los que han sido creados o en otros formatos fácilmente identificables, en caso de que los primeros no estén suficientemente extendidos, con nombres fácilmente identificables y clasificables, de manera que no sea complicada la localización de las diferentes partes del estudio. Se añadirá un índice que indique el nombre de los ficheros, su localización, formato y contenido.

Se utilizarán los formatos de los programas ofimáticos habituales. Las presentaciones en formato PowerPoint no constituirán en sí mismos documentos de síntesis.

El proveedor enviará a la administración:

- 5 (cinco) ejemplares completos de todos los trabajos (en papel y CD y pen drive USB)
- 20 (veinte) ejemplares del Documento de Síntesis (en papel y CD y pen drive USB)

6.3.2 Propiedad de la documentación

La totalidad de la documentación creada durante la vigencia del contrato será propiedad de la AEIE TCG PIRINEOS y no podrá ser difundida ni enviada a terceros sin su previo consentimiento.

En caso necesario, se pondrá a disposición de los Estados la totalidad de la documentación.

6.3.3 Otros trabajos a realizar por el proveedor

El proveedor llevará a cabo todos los trabajos de elaboración y reprografía de los documentos en el marco del contrato y colaborará con los que prepare directamente la AEIE TCG PIRINEOS en relación con el objeto del estudio.

En cualquier caso, se considerará que estos trabajos están incluidos en la oferta económica presentada por el proveedor.