

E



Los estudios, las propuestas

“La Intermodalidad en el transporte de mercancías: puertos e hinterlands, transporte marítimo y cabotaje”

Grupo de Trabajo: Accesibilidad
Presidente: Santiago Lago Peñas. CES de Galicia
Vicepresidencia: Robert Sanquer y Jacques Uguen. CESR de Bretaña
Ponentes: Stuart Cole, Foros Económicos del País de Gales y Armand Villa, CESR de la Región Centro.

El estudio parte de un análisis del contexto actual del transporte de mercancías -aumento de los volúmenes transportados, tendencias de la industria del transporte marítimo, ferrolviario y por carretera, tendencias intermodales, costes reales del transporte por carretera y por ferrocarril, hinterlands de los puertos...- y describe la situación actual en las regiones del Espacio Atlántico. También examina las políticas europeas que afectan al transporte intermodal del Arco Atlántico (autopistas del mar, programa Marco Polo...). Las especificidades regionales relativas a la organización del transporte marítimo e intermodal se ponen de esta manera de relieve, y se presentan de forma detallada las instalaciones, las conexiones y los proyectos de desarrollo de los principales puertos y plataformas intermodales del Espacio Atlántico europeo. El estudio confirma que el transporte de mercancías en el Espacio Atlántico ha experimentado un fuerte crecimiento, en particular, el tráfico de tránsito por carretera, que alcanza niveles de congestión.

El análisis detallado de los hinterlands portuarios, se aborda según el tipo de productos transportados y en función de las conexiones terrestres existentes, y constata que las infraestructuras terrestres de buena calidad contribuyen a mejorar la competitividad de un puerto y a aumentar la amplitud de su hinterland. Además, la tendencia hacia una organización en hub incrementa la importancia de contar con buenos accesos ferroviarios y de carreteras hacia las zonas de consumo, o en su defecto, centros de distribución. El análisis del mercado y de la situación de la competencia resulta fundamental, ya que la elección del modo de transporte se realiza, principalmente, en función del precio, del cumplimiento de los plazos de entrega y de la fiabilidad del servicio. Los factores que intervienen en la competitividad del sector marítimo son múltiples. Por ejemplo, el aumento progresivo del tamaño de los barcos, de los contenedores y de las cargas transportadas; o la importancia creciente de los servicios y de las plataformas logísticas.

Las propuestas recogidas en el informe se articulan en cuatro capítulos:

- Medidas para reequilibrar la utilización de los modos de transporte

Se requieren diferentes medidas complementarias para frenar el crecimiento del transporte por carretera. Por ejemplo, repercutir el coste real del transporte por carretera a las empresas que lo utilizan cuando existen otras alternativas; armonizar las condiciones de trabajo en el ámbito europeo;



exigir formación profesional adecuada a las empresas del transporte... A estas medidas deben corresponder propuestas para fomentar el transporte marítimo y ferrolviario, como, por ejemplo, la promoción del cabotaje, las autopistas del mar, las autopistas ferroviarias, la interoperatividad en el ámbito europeo, el desarrollo de euro labels para identificar a las empresas que utilicen los modos de transporte sostenibles...

- Infraestructuras portuarias y plataformas intermodales
Este capítulo no se ciñe tan sólo a las infraestructuras portuarias, sino que se refiere, fundamentalmente, a la importancia de los nudos intermodales y logísticos.

- Financiación
La financiación debe reflejar las necesidades específicas del Espacio Atlántico, según detallan los autores del estudio.
- La comercialización, la cooperación y la promoción
Son objetivos fundamentales para el desarrollo del transporte marítimo e intermodal. No se trata de considerar el transporte por carretera como un competidor, sino como un eslabón de la cadena de marketing. La cooperación es necesaria para la investigación, el marketing, la promoción y los servicios. Del mismo modo, es necesario dotar al Espacio Atlántico de una red de investigación e innovación orientada hacia el transporte (nuevos equipamientos, progreso tecnológico, gestión de las cadenas logísticas...).

“Transferencia de tecnología e innovación: Claves de la cooperación para las regiones del Arco Atlántico”

Grupo de Trabajo: Innovación
Presidente: Jean-Louis Martres. CESR de Aquitania
Vicepresidencia: João Paulo Duarte, ISQ
Ponentes: Leire Ozerin, CES Vasco; Fernando Viadero, CES de Cantabria; Pierre Cappy y Jean Taro, CESR de Limousin
Conscientes de la importancia que la I+D+i tiene para el desarrollo regional, los socios de la RTA aportan en este estudio sus reflexiones y propuestas.

Las regiones de la RTA cuentan con estructuras propias y diferenciadas, que se derivan de su propia trayectoria histórica y cultural, y de su ubicación periférica con respecto a los polos de competitividad de la UE.

Para estas regiones, el objetivo es conseguir un sistema de cooperación, capaz de generar un efecto multiplicador. Esto implica, por un lado, identificar los factores que componen la heterogeneidad regional, y por otro, buscar los puntos de convergencia en ese espacio.

El análisis constata que la existencia de grandes equipamientos es importante para impulsar la innovación, pero también lo es la comunicación y la interconexión entre los agentes sociales, los investigadores y el tejido económico. También advierte del peligro que supone la ausencia de estos vínculos, o la debilidad de los mismos; aspectos negativos, que, unidos a la amplia diversidad de organizaciones y de métodos de financiación existentes, tanto nacionales como regionales, dificultan la relación entre las regiones y la construcción de los proyectos comunes.

El estudio destaca como punto de convergencia notable, la difusión de los recursos disponibles, aunque este aspecto depende de la voluntad política de las autoridades regionales implicadas y de la existencia de puntos de apoyo sobre los que puedan desplegarse las distintas iniciativas. En un contexto de acercamiento a las necesidades de las empresas, se constata que las grandes empresas disponen de medios para acceder a la innovación y a los programas europeos, aunque no sucede lo mismo con las pequeñas y medianas empresas. Otro aspecto destacado por el estudio es el referido a la movilidad del personal dedicado a la investigación, los medios y la dotación de que dispone, así como la eficacia de la transmisión de sus conocimientos al servicio del desarrollo local.

A partir de los análisis, los socios de la RTA han elaborado un conjunto de propuestas, dirigidas a los responsables europeos, nacionales y regionales, que hemos dividido en tres grandes bloques:

- Reforzar la cooperación entre las regiones atlánticas
- mediante el impulso político
- mediante el desarrollo de la cooperación entre los sistemas de innovación
- mediante una cooperación dinámica que supere los frenos existentes
- Desarrollar la innovación en las PYMES
- mediante la difusión de la innovación tecnológica en este tejido empresarial
- mediante la mejora de la financiación de la innovación
- Facilitar y fomentar la movilidad de los investigadores
- en el ámbito europeo,
- en el ámbito regional.

“Seguridad en el transporte y tráfico marítimo de mercancías”

Grupo de Trabajo: Accesibilidad
Presidente: Santiago Lago Peñas. CES de Galicia
Vicepresidencia: Robert Sanquer. CESR de Bretaña
Ponente: Pierre Delfaud. CESR de Aquitania

Este estudio aborda el problema de la seguridad en el transporte y tráfico marítimo de mercancías y lo hace con propuestas concretas desde cuatro vertientes distintas:

- **La vertiente legislativa**, referida al marco jurídico y a su aplicación, donde se recomienda evitar normativas suplementarias y atenerse a un marco claro, unificado, y operativo.
- **La vertiente humana y social**, que incluye propuestas relativas a la formación, a la preparación profesional y a las condiciones de trabajo y el control del mismo.
- **La vertiente económica**, que contempla las cuestiones referidas a la responsabilidad, a las indemnizaciones y a la inversión en prevención. En este aspecto, el estudio insta a los operadores del transporte marítimo a que inviertan en la seguridad de los buques y eviten así las fuertes indemnizaciones que deberían afrontar en el caso de provocar una contaminación.
- **La vertiente cultural y organizativa**, que aboga por el desarrollo de una auténtica “Cultura de la Seguridad”. El grupo de trabajo hace hincapié en la necesidad de que la investigación y la innovación mejoren los conocimientos en seguridad marítima.

RTA: nouvelles en bref

- Changement de présidence du RTA
Depuis le mois de septembre 2005, le Britannique, Sir Roger Jones (Forums économiques du Pays de Galles, en Grande-Bretagne) est le président du RTA et remplace l'Espagnol, Rafael Puntonet (CES du Pays basque).

La présidence du Réseau Transnational Atlantique s'exerce à tour de rôle, et en représentation d'un pays pour une période d'un an.
Le Bureau Exécutif actuel est composé comme suit :
Premier Vice-président : Eduardo Dias Lopes (ISQ, Portugal)
Vice-présidents : Michel Delagrèdanne (CESR Limousin, France) et José Luis Rivero Ceballos (CES des Canaries).
Chef de file du Projet Interreg IIIB : Jean François Gargou (ARESE- Arc Atlantique).

- RTA-ATN au Comité des Régions
Le RTA a tenu une séance publique de très haute importance lors de la conférence de présentation des travaux élaborés par le réseau entre 2003 et 2005. La présentation a eu lieu au siège du Comité des régions, le 21 septembre de l'année précédente.

La séance a été présidée par l'ex-président du RTA, Rafael Puntonet ; y ont assisté le Secrétaire général du Comité des régions, Gerhard Stahl, et les Présidents des Groupes de travail et des Rapporteurs qui sont intervenus dans l'élaboration des travaux présentés : un rapport définitif sur la Sécurité du trafic maritime de marchandises, et deux rapports, non définitifs, sur l'Intermodalité dans le transport de marchandises (ports, hinterlands et trafic maritime de marchandises, essentiellement) et sur le Transfert de technologie et l'Innovation. Des représentants des régions et des institutions européennes ayant un lien avec les sujets traités dans les rapports ont également assisté à cette conférence.

- Information en ligne: www.rta-atn.org
Depuis sa création, le RTA maintient une vocation de transparence totale et le désir de diffuser publiquement toutes les réflexions et tous les travaux qu'il conduit. Les trois études sont disponibles sur le site Internet, en 4 langues: anglais, français, espagnol et portugais.

RTA: noticias en breve

- Cambio de presidencia de la RTA
Desde el mes de septiembre de 2005, Sir Roger Jones (Foros Económicos del País de Gales, Gran Bretaña) es el presidente de la RTA y sustituye en el cargo a Rafael Puntonet (CES Vasco).

La presidencia de la Red Transnacional Atlántica es rotatoria y se ejerce en representación de un país por el periodo de un año. La composición del actual Comité Ejecutivo se completa de la manera siguiente:
Primer Vicepresidente: Eduardo Dias Lopes (ISQ, Portugal);
Vicepresidentes: Michel Delagrèdanne (CESR Limousin, Francia) y José Luis Rivero Ceballos (CES de Canarias).
Jefe de Filal del proyecto Interreg III B: Jean François Gargou (ARESE- Arc Atlantique).

- RTA-ATN en el Comité de las Regiones
El acto público de mayor trascendencia celebrado por la RTA ha sido la conferencia de presentación de los trabajos elaborados por la red en el bienio 2003-2005. La presentación tuvo lugar en la sede del Comité de las Regiones el 21 de septiembre del año pasado.

El acto fue presidido por el ex presidente de la RTA, Rafael Puntonet, y contó con la participación del Secretario General del Comité de las Regiones, Gerhard Stahl, y de los Presidentes de los Grupos de Trabajo y Ponentes que intervinieron en la elaboración de los trabajos presentados: un informe definitivo sobre Seguridad del Tráfico Marítimo de Mercancías, y dos informes, no definitivos, sobre la Intermodalidad en el Transporte de Mercancías -puertos, hinterlands y tráfico marítimo de mercancías, fundamentalmente-, y sobre Transferencia de Tecnología e Innovación. Al acto asistieron representantes regionales y de las instituciones europeas relacionados con las materias de los informes.

- Información on line: www.rta-atn.org
Desde su creación, la RTA mantiene una vocación de máxima transparencia y el deseo de difundir públicamente todas las reflexiones y trabajos que desarrolla. En nuestra Página Web están disponibles nuestros estudios en 4 idiomas: inglés, francés, español y portugués.

RTA: notícias breves

- Mudança da presidência da RTA

Desde o mês de Setembro de 2005, o britânico Sir Roger Jones (Forums Económicos do País de Gales, na Grã-Bretanha) é o presidente da RTA e substituiu o espanhol Rafael Puntonet (CES do País Basco).

A presidência da Rede Transnacional Atlântica é rotativa e exercida em representação de um país pelo período de um ano. A composição do Comité Executivo actual fica completada da maneira seguinte:
Primeiro Vice-presidente: Eduardo Dias Lopes (ISQ, Portugal)
Vice-presidentes: Michel Delagrèdanne (CESR Limousin, França) e José Luis Rivero Ceballos (CES das Ilhas Canárias)
Responsável pelo Projecto Interreg IIIB: Jean François Gargou (ARESE- Arco Atlântico).

- RTA-ATN no Comité das Regiões

A RTA realizou uma sessão pública da maior importância durante a conferência de apresentação dos trabalhos elaborados pela rede entre 2003 and 2005. A apresentação teve lugar na sede do Comité das Regiões, no dia 21 de Setembro do ano anterior.
A sessão foi presidida pelo ex-presidente da RTA, Rafael Puntonet; assistiram o Secretário-geral do Comité das Regiões, Gerhard Stahl, os Presidentes dos Grupos de trabalho e os Relatores que intervieram na elaboração dos trabalhos apresentados: um relatório definitivo sobre a Segurança do tráfego marítimo de mercadorias, e dois relatórios não definitivos sobre a Intermodalidade no transporte de mercadorias (portos, hinterlands e tráfego marítimo de mercadorias, essencialmente) e sobre a transferência de tecnologia e a Inovação. Assistiram igualmente a esta conferência representantes das regiões e das instituições europeias relacionadas com os assuntos tratados nos relatórios.

- Informação on-line: www.rta-atn.org

Desde a sua criação, a RTA tem mantido uma vocação de transparência total e o desejo de divulgar publicamente todas as análises e todos os trabalhos que empreende. Os três estudos estão disponíveis no site Internet, em 4 idiomas: inglês, francês, espanhol e português.

RTA: news

- New president for RTA-ATN

Sir Roger Jones of the Welsh Regional Economic Forums (UK) has become president of the RTA-ATN since September 2005, when he replaced Rafael Puntonet of the CES Pays Basque (Spain).

This is a one-year appointment rotating between the four member countries.
The executive bureau is made up as follows:
First vice-president: Eduardo Dias Lopes (ISQ, Portugal)
Second vice-presidents: Michel Delagrèdanne (CESR Limousin, France) and M. José Luis Rivero Ceballos (CES Canaries, Spain)
Interreg IIIB project leader: Jean François Gargou (ARESE- Arc Atlantique).

- RTA-ATN at the Committee of the Regions

The RTA-ATN held a top level public meeting during the conference for the presentation of the works carried out by the network between 2003 and 2005. The presentation took place at the head office of the Committee of the Regions on 21 September of the previous year.
This meeting was chaired by the former RTA-ATN president, Rafael Puntonet. Gerhard Stahl, General Secretary of the Committee of the Regions and the presidents of the working groups and the reporters who contributed to the works presented were in attendance. These works were a final report on maritime goods transport and traffic safety and two provisional reports on intermodality in freight transport, covering ports, hinterlands and maritime freight transport principally, and innovation and technology transfer. Representatives of the regions and European institutions linked to the subjects dealt with in the reports were also present at this conference.

- Online information: www.rta-atn.org

RTA-ATN has always sought maximum transparency, through open publication of all its works and findings. The three studies are available on our website in four languages-English, French, Spanish and Portuguese.

adresses/direcciones direcções/addresses

South West Wales Economic Forum
Llys y Ddraig, Penllynpaen Business Park,
Penllynpaer, Swansea SA 4 9HL
UNITED KINGDOM
Tel: +44 1792 222 427
Tel: +33 2 38 87 18 76
Fax: +44 1792 222 464
E-mail: swwef@wvda.co.uk

Conseil Economique et Social Regional de Bretagne
7 rue du Général Guillaudot,
35069 Rennes Cedex - FRANCE
Tel: +33 2 38 87 18 76
Fax: +33 2 38 81 17 69
E-mail: cesr@region-bretagne.fr

Conseil Economique et Social Regional du Centre
9 rue de la Pièrre LEVITIN
45041 Orléans Cedex 1 - FRANCE
Tel: +33 2 38 70 30 41
Fax: +33 2 38 70 31 20
E-mail: Xavier.Beulin@regioncentre.fr

Conseil Economique et Social Regional des Pays de la Loire
1 rue de la Loire
44960 Nantes Cedex 9 - FRANCE
Tel: +33 2 28 20 50 00
Fax: +33 2 28 20 50 05
E-mail: cesr@paysdelaloire.fr

Conseil Economique et Social Regional de Poitou-Charentes
15 rue de l'Ancienne Comédie, BP 575
86021 Poitiers Cedex - FRANCE
Tel: +33 5 49 55 71 77
Fax: +33 5 49 55 76 76
E-mail: info@cesr-poitou-charentes.fr

Conseil Economique et Social Regional de Limousin
21 rue de la Comédie
87031 Limoges Cedex - FRANCE
Tel: +33 5 55 45 19 80
Fax: +33 5 55 45 17 77
E-mail: ces@cl-limousin.fr

Conseil Economique et Social Regional d'Aquitaine
14, rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex - FRANCE
Etel: +33 5 57 57 80 80
Fax: +33 5 56 98 21 67
E-mail: com@cesr-aquitaine.fr

Consejo Económico y Social Vasco
Gran Via, 35 - 1
48009 Bilbao - ESPAÑA
Tel: +34 9 44 78 21 50
Fax: +34 9 44 16 95 05
E-mail: cesvasco@cesvasco.es

Consejo Económico y Social de Cantabria
Pasaje de Pareda, 31 - 2
39004 Santander - ESPAÑA
Tel: +34 9 42 23 22 15
Fax: +34 9 42 23 32 72
E-mail: presidencia@cescan.es

Consejo Económico y Social de Galicia
Algalia de Abaixo, 24
15704 Santiago de Compostela
ESPAÑA
Tel: +34 9 81 54 16 50
Fax: +34 9 82 57 65 26
E-mail: secretario.xeral@ces-galicia.org

Consejo Económico y Social de Canarias
Plaza de la Feria "1",
35003 Las Palmas de Gran Canaria
ESPAÑA
Tel: +34 9 28 38 49 32
Fax: +34 9 28 38 49 97
E-mail: presidente.ces@gubencanarias.org

Consejo Económico y Social de Ceuta
Esquina C/ Salud Telero y Dueñas
(Edificio La Tahona)
51001 Ceuta-ESPAÑA
Tel: +34 9 56 51 91 31
Fax: +34 9 56 51 91 46
E-mail: ces-ceuta@cecuta.es

Associação Empresarial da Região de Lisboa
Rua Sao Salvador da Baia,
Edif. AEFUS 2780
Oeiras - PORTUGAL
Tel: +351 21 0020300
Fax: +351 21 0020301
E-mail: c.pinheiro@aerlis.pt

USALGARVE/CGTP-IN
Rua Brites de Almeida,n.º12,1.º
Dpto. 8000-234
Faro - PORTUGAL
Tel: +351 289807386
Fax: +351 289804909
E-mail: cgtip.algarve@clctip.pt

ISQ Instituto de Soldadura e Qualidade
Av. Prof. Dr. Cavaco Silva, 33
TÁBUSEMAR 2740-120
Porto Salvo - PORTUGAL
Tel: +351 214 228 179
Fax: +351 214 229 018
E-Mail: edlopes@isq.pt;pduarte@isq.pt

Coordonatrice/Coordinadora/Coordinadora/Coordinator
Maite CDSNARD
ARESE Arc Atlantique
1 rue de la Loire
44966 Nantes Cedex 9
Tel: +33 2 28 20 63 95
Fax: +33 2 28 20 60 63
E-mail: RTA.ATN@wanadoo.fr

Presse/Prensa/Imprensa/Press
Muriel CULOT
Tel: +33 (0) 5 57 57 83 15
Fax: +33 (0) 5 58 99 21 67
E-mail: Muriel.Culot@cesr-aquitaine.fr

Maje SAEZ
Tel: +34 94 49 71 20 50
Fax: +34 9 44 16 95 05
E-mail: mjsaez@cesvasco.es

Nº3 (Jul.2006)



Réseau Transnational Atlantique
Red Transnacional Atlántica
Rede Transnacional Atlântica
Atlantic Transnational Network

rta-atn news



Une plate-forme de coopération interrégionale pour l'Arc atlantique



Una plataforma de cooperación interregional para el Arco Atlántico



Uma plataforma de cooperação inter-regional para o Arco Atlântico



An interregional cooperation platform for the Atlantic Arc

RTA-ATN: Trois études et un diagnostic partagé Tres informes y un diagnóstico compartido Três estudos e um diagnóstico compartilhado Three reports on key areas for co-operation

Le Réseau Transnational Atlantique, composé des Conseils Economiques et Sociaux des régions de l'Espace Atlantique et d'organismes analogues, a achevé les trois études dans lesquelles il était investi depuis sa création, en septembre 2003, dans le cadre du Programme INTERREG IIIB « Espace Atlantique ».

Ces trois rapports offrent un diagnostic partagé et des propositions concrètes d'actions relatives à la sécurité du trafic maritime de marchandises, à l'intermodalité dans le transport de marchandises, ports et hinterlands, et au transfert de technologie et à l'innovation comme éléments clés de la coopération entre les régions de l'Arc Atlantique.

L'objectif commun de ces travaux est de favoriser l'intégration des régions atlantiques, de renforcer leur compétitivité et d'obtenir la cohésion sociale et territoriale de l'Europe de demain.

Les études et leurs conclusions sont le fruit du travail commun des partenaires régionaux du RTA : les Forums Economiques du Pays de Galles, en Grande-Bretagne ; les Conseils Economiques et Sociaux des Régions de Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Poitou-Charentes, Limousin et Aquitaine, en France ; les Conseils Economiques et Sociaux du Pays Basque, de Cantabrie, de Galicie et des Iles Canaries, en Espagne ; l'ISQ (Instituto de Soldadura e Qualidade) et l'USALGARVE/CGT-IN (União dos Sindicatos do Algarve/CGT-Intersindical nacional), au Portugal.

- Sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises
- L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime y compris celui à courte distance
- Transfert de technologie et innovation : enjeux de coopération pour les régions de l'Arc Atlantique

Un résumé de ces études vous est présenté dans notre bulletin.

La Red Transnacional Atlántica, compuesta por los Consejos Económicos y Sociales de las regiones del Espacio Atlántico y por organismos análogos, ha finalizado los tres estudios en los que ha venido trabajando desde su creación, en septiembre de 2003, en el marco del programa Interreg III B "Espacio Atlántico".

Se trata de tres informes que ofrecen un diagnóstico compartido y propuestas concretas de actuación en torno a la seguridad del tráfico marítimo de mercancías; a la intermodalidad en el transporte de mercancías, puertos e hinterland; y a la transferencia de tecnología e innovación como claves para la cooperación entre las regiones del Arco Atlántico.

El objetivo común de los trabajos es promover la integración de las regiones atlánticas, reforzar su competitividad y conseguir la cohesión social y territorial de la Europa futura.

La Rede Transnacional Atlântica, composta pelos Conselhos Económicos e Sociais das regiões do Espaço Atlântico e por organismos análogos, concluiu os três estudos em que estava empenhada desde a sua criação, em Setembro de 2003, no âmbito do Programa INTERREG IIIB "Espaço Atlântico".

Estes três relatórios oferecem um diagnóstico compartilhado e sugestões concretas para agir no que diz respeito à segurança do tráfego marítimo de mercadorias, à intermodalidade no transporte de mercadorias, portos e hinterlands, e transferência de tecnologia e inovação.

O objetivo comum dos trabalhos é promover a integração das regiões atlânticas, reforçar a sua competitividade e atingir a coesão social e territorial da Europa do futuro.

- A Segurança do transporte e do tráfego marítimo de mercadorias
- Intermodalidade no transporte de carga: portos e hinterlands, transporte marítimo, incluindo o de curta distância
- Transferência de tecnologia e inovação: chaves da cooperação para as regiões do Arco Atlântico

Um resumo destes estudos pode ser consultado no nosso boletim.

The Atlantic Transnational Network, which is made up of the Economic and Social Councils of the Atlantic Area and analogous organisations, has completed the three studies on which it has been working since its creation in September 2003, under the Atlantic Area INTERREG IIIB programme.

Each report offers a joint diagnosis and proposals for practical initiatives relating to maritime goods transport and traffic safety, intermodality in freight transport, ports and hinterlands, and technology transfer and innovation, which are key issues in the cooperation between the Atlantic Arc regions.

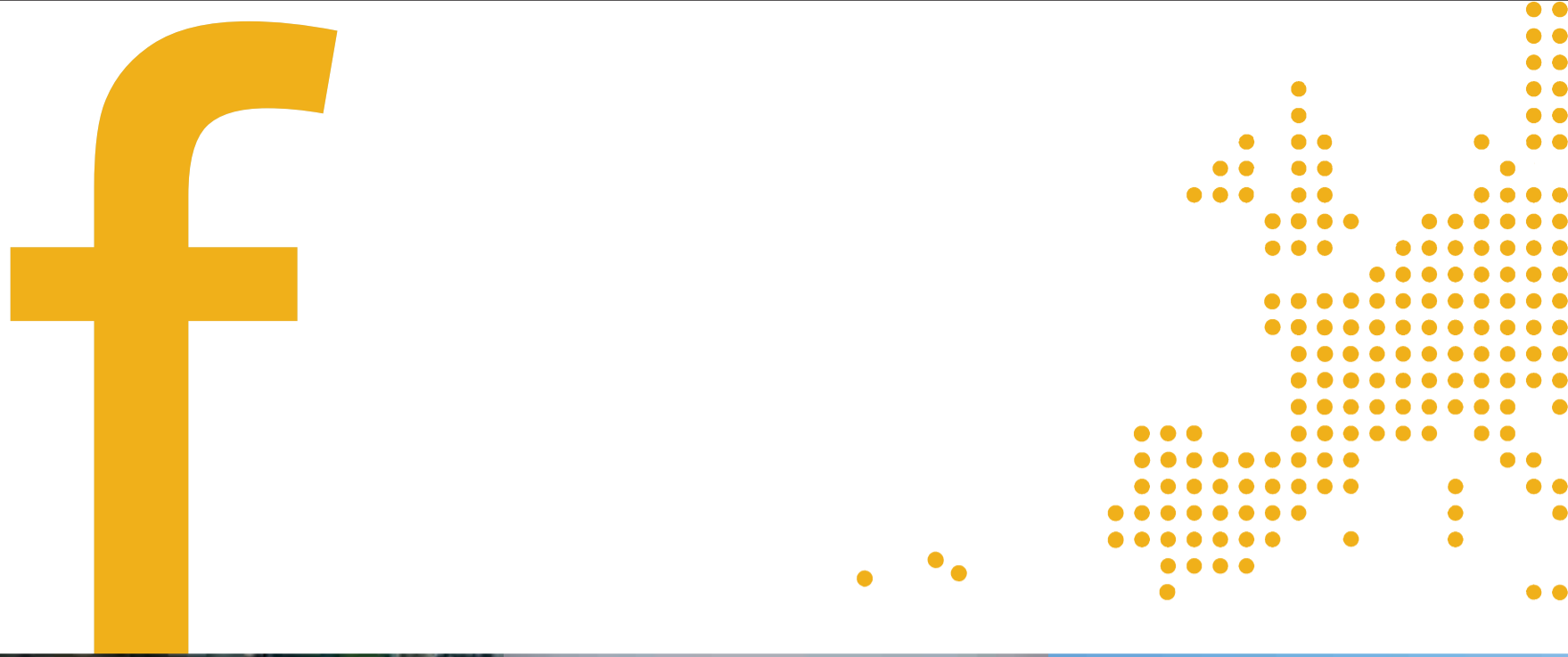
The common objective of these projects is to promote the integration of the Atlantic regions, increase their competitiveness and achieve social and territorial cohesion for the Europe of tomorrow.

The studies and their conclusions are the fruit of the joint work of the following regional RTA-ATN members: the Welsh Regional Economic Forums in the UK, the Regional, Economic and Social Councils of Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Poitou-Charentes, Limousin and Aquitaine in France, the Economic and Social Councils of the Basque Country, Cantabria, Galicia and the Canary Islands in Spain, and the ISQ (Instituto de Soldadura e Qualidade) and the USALGARVE/CGT-IN (Association of Algarve Trades Unions/CGT-Intersindical) in Portugal.

- Maritime goods transport and traffic safety
- Intermodality in freight transport: ports and hinterlands, maritime transport, including short sea shipping
- Innovation and technology transfer: the cooperation challenges for regions in the Atlantic Arc

A summary of these studies can be found in our bulletin.





Les études, les propositions

"L'intermodalité dans le transport de marchandises : ports et hinterlands, transport maritime y compris celui à courte distance"

Groupe de travail : Accessibilité
Président : Santiago Lago Peñas, CES Galice
Vice-présidence : Robert Sanquer et Jacques Uguen, CESR Bretagne
Rapporteurs : Stuart Cole, Forums Economiques du Pays de Galles et Armand Villa, CESR de la région Centre.

A partir d'une analyse de contexte actuel de transport de marchandises : augmentation des volumes transportés, tendances de l'industrie du transport maritime, ferroviaire et routier, tendances intermodales, coûts réels du transport par route et par voie ferrée, hinterlands des ports... l'étude décrit la situation actuelle dans les régions de l'Espace atlantique. Elle examine également les politiques européennes qui affectent le transport intermodal de l'Arc Atlantique (Autoroutes de la mer, programme Marco Polo...). Les spécificités régionales relatives à l'organisation du transport maritime et intermodal sont ainsi mises en évidence, en présentant de manière détaillée les installations, les connexions et les projets de développement des principaux ports et plates-formes intermodales de l'Espace atlantique européen. L'étude confirme la forte croissance du transport de marchandises dans l'Espace atlantique notamment, le trafic routier de transit, qui atteint des niveaux d'engorgements élevés.

L'analyse détaillée des hinterlands portuaires, à la fois par type de produits et en fonction des connexions terrestres existantes, montre que des infrastructures terrestres de bonne qualité contribuent à rendre un port plus compétitif et à accroître l'étendue de son hinterland. La tendance vers une organisation en hub rend d'autant plus importante la nécessité pour un port d'avoir de bons accès routiers et ferroviaires vers les zones de consommation, ou à défaut, des centres de distribution. En outre, il est essentiel de réaliser une analyse du marché et de la concurrence car le choix du mode de transport s'établit principalement en fonction du prix, du respect des délais et de la fiabilité du service. La compétitivité du secteur maritime est renforcée par de nombreux facteurs tels que, l'augmentation progressive de la taille des bateaux, des conteneurs et des chargements transportés ou l'importance croissante des services et des plates-formes logistiques.

Les propositions contenues dans le rapport s'articulent en quatre chapitres :
- Mesures pour rééquilibrer l'utilisation des modes de transport
Différentes mesures complémentaires sont nécessaires pour freiner la croissance du transport routier : répercussions des coûts réels du transport routier quand d'autres modes sont envisagés, harmonisation européenne des conditions de travail, formation professionnelle adaptée aux entreprises du transport... Ces mesures doivent être accompagnées de

propositions de développement du transport maritime et ferroviaire telles que la promotion du cabotage, les autoroutes de la mer, les autoroutes ferroviaires, l'interopérabilité au niveau européen, la mise en place d'Euro labels délivrés aux entreprises utilisant les modes de transport durables, etc.

- Infrastructures portuaires et plates-formes intermodales
Ce chapitre ne se limite pas seulement aux infrastructures portuaires, mais traite surtout des nœuds intermodaux et logistiques.

- Financement
Les financements doivent refléter les besoins spécifiques de l'Espace atlantique, détaillés par les auteurs de l'étude.

- Le marketing, la coopération et la promotion
Le marketing, la coopération et la promotion sont des objectifs fondamentaux pour le développement du transport maritime et intermodal. Il s'agit en particulier de considérer le transport routier non pas comme un concurrent, mais comme un maillon de la chaîne de transport. La coopération est nécessaire à la recherche, au marketing, à la promotion et aux services. De même, il faut doter l'Espace atlantique d'un réseau de recherche et d'innovation axé sur le transport (nouveaux équipements, progrès technologique, gestion des chaînes logistiques, etc.).

"Transfert de technologie et innovation : enjeux de coopération pour les régions de l'Arc Atlantique"

Groupe de travail : Innovation
Président : Jean-Louis Martres, CESR d'Aquitaine
Vice-présidence : João Paulo Duarte, ISQ
Rapporteurs : Leire Ozerin, CES du Pays basque, Fernando Viadero, CES de Cantabrie, Pierre Capy et Jean Tiroit, CESR du Limousin.

Conscients de l'importance que représentent pour leurs régions, la recherche, l'innovation et le transfert de technologie, les partenaires du RTA font part, dans la présente étude, de leurs réflexions et de leurs propositions.

Les régions du RTA sont dotées de structures propres et différentes, qui ont été façonnées par l'histoire et la culture de chacune, et qui dépendent de leur situation périphérique par rapport aux pôles de compétitivité de l'UE. L'objectif, pour ces régions, est de bâtir un système de coopération, qui génèrera un effet multiplicateur. Il leur faudra dans un premier temps, repérer les facteurs d'hétérogénéité des régions, et dans un deuxième temps, rechercher les points de convergence disséminés dans cet espace.

L'analyse met en évidence le rôle crucial des grands équipements dans le développement de l'innovation sans toutefois négliger la communication et l'interconnexion entre les partenaires sociaux, les chercheurs et le tissu économique. Elle a permis également de mesurer la faiblesse voire l'absence de liens destinés à faciliter la communication entre les systèmes. Par ailleurs, l'extrême diversité des organisations et des modes de financement tant nationaux que régionaux ne facilite pas la mise en relation des régions ni la construction de projets communs.

Le RTA propose des politiques de coopération interrégionale

Un point de convergence a pu être dégagé. Il concerne la diffusion des ressources disponibles, ou celle-ci dépend entièrement de la volonté politique des autorités régionales concernées, et de l'existence de points d'appui sur lesquels pourraient se déployer différentes initiatives.

Dans un contexte de rapprochement vers les besoins des entreprises, l'étude souligne que les moyens permettant l'accès à l'innovation et aux programmes européens sont largement détenus par les grandes entreprises mais font défaut aux petites et moyennes entreprises.

L'étude souligne également la mobilité du personnel dédié à la recherche, les moyens et les fonds dont il dispose, ainsi que la capacité des chercheurs à mettre leurs talents au service du développement local.

De ces différentes analyses, les partenaires du RTA ont dégagé un ensemble de propositions à l'intention des responsables européens, nationaux et régionaux, décliné en trois grandes propositions:

- renforcer la coopération entre les régions atlantiques
 - par un volontarisme politique
 - par le développement de la coopération entre les systèmes d'innovation
 - par la dynamisation des coopérations en dépassant certains freins
- développer l'innovation au sein des PME
 - en renforçant la diffusion de l'innovation technologique au sein de cette catégorie d'entreprises
 - en améliorant le financement de l'innovation
- faciliter et encourager la mobilité des chercheurs
 - au niveau européen et au niveau régional.

"Sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises"

Groupe de travail : Accessibilité
Président : Santiago Lago Peñas, CES Galice
Vice-présidence : Robert Sanquer, CESR Bretagne
Rapporteur : Pierre Delfaud, CESR d'Aquitaine

L'étude avance quatre propositions concrètes relatives à la sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises selon quatre axes distincts :

- **L'aspect réglementaire**, se rapportant au cadre juridique et à son application, où il est recommandé d'éviter les normes supplémentaires et de s'en tenir à un cadre clair, unifié et opérationnel.
- **L'aspect humain et social**, qui inclut des propositions relatives à la formation, à la préparation professionnelle, aux conditions de travail et au contrôle de ces dernières.
- **L'aspect économique**, qui considère des questions telles que la responsabilité, les indemnisations et l'investissement en termes de prévention. A ce sujet, l'étude insiste pour que les opérateurs du transport maritime investissent dans la sécurité des navires et évitent ainsi les fortes indemnités qu'ils devraient verser en cas de contamination.
- **L'aspect culturel et organisationnel**, qui défend le développement d'une authentique « Culture de la sécurité ». Le groupe de travail insiste sur la nécessité d'améliorer les connaissances en termes de sécurité maritime par la recherche et l'innovation.

Os estudos, as sugestões

"Intermodalidade no transporte de carga: portos e hinterlands, transporte marítimo, incluindo o de curta distância"

Grupo de Trabalho: Acessibilidade
Presidente: Santiago Lago Peñas, CES da Galiza
Vice-presidência: Robert Sanquer, CESR da Bretanha
Relatores: Stuart Cole, Foros Económicos do País de Gales e Armand Villa, CESR da Região Centro.

A partir de uma análise do contexto actual de transporte de mercadorias (o aumento dos volumes transportados, as tendências das indústrias do transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, as tendências intermodais, assim como os custos reais do transporte rodoviário e ferroviário, hinterlands dos portos...), o estudo descreve a situação actual nas regiões do Espaço Atlântico. Examina igualmente as políticas europeias que afectam o transporte intermodal do Arco Atlântico (auto-estradas do mar, programa Marco Polo...). As especificidades regionais quanto à organização do transporte marítimo e intermodal são mencionadas, apresentando em pormenor as instalações, as conexões e os projectos de desenvolvimento dos principais portos e plataformas intermodais do Espaço Atlântico europeu. O estudo confirma o forte crescimento do transporte de mercadorias no Espaço Atlântico, designadamente o tráfego rodoviário em trânsito, que atinge elevados níveis de congestionamento.

A análise pormenorizada dos hinterlands portuários, tanto por tipo de produtos como em função das ligações terrestres existentes, mostra que certas infra-estruturas terrestres de boa qualidade contribuem para tornar um porto mais competitivo e para alargar a dimensão do seu hinterland. A tendência para uma organização em hub torna ainda mais importante a necessidade para um porto de ter bons acessos rodoviários e ferroviários para as zonas de consumo, ou via os centros de distribuição. Em complemento, é essencial efectuar uma análise do mercado e da concorrência pois a escolha do modo de transporte determina-se principalmente pelo preço, o respeito dos prazos e a fiabilidade do serviço. Pare estas regiões, o objectivo, é de edificar um sistema de cooperação susceptível de criar um efeito multiplicador. Num primeiro tempo, será necessário referenciar os factores de heterogeneidade das regiões, e num segundo tempo identificar os pontos de convergência disseminados neste espaço.

A análise destaca o papel essencial dos grandes equipamentos no desenvolvimento da inovação sem, no entanto pôr de lado a comunicação e a interconexão entre os parceiros sociais, os investigadores e o tecido económico. Este estudo permitiu também avaliar a fraqueza, ou mesmo a ausência, de laços destinados a facilitar a comunicação entre os sistemas. Por outro lado, a enorme diversidade das organizações e dos modos de financiamento, tanto nacionais como regionais, não facilita nem a entrada em relações das regiões, nem a construção de projectos comuns.

Foi possível destacar uma área de convergência, relativa à divulgação dos recursos disponíveis. Porém, tal depende

interoperabilidade ao nível europeu, a implementação de certificações Euro concedidas às empresas utilizadoras de modos de transporte sustentáveis, etc.

- As infra-estruturas portuárias e plataformas intermodais
Este capítulo não se limita apenas às infra-estruturas portuárias, mas trata sobretudo dos nós intermodais e logísticos.

- O financiamento
Os financiamentos devem reflectir as necessidades específicas do Espaço Atlântico, detalhadas pelos autores do estudo.

- O marketing, a cooperação e a promoção
O marketing, a cooperação e a promoção são objectivos fundamentais para o desenvolvimento do transporte marítimo e intermodal. Trata-se em particular de considerar o transporte rodoviário não como um concorrente, mas como um elo da cadeia de transporte. A cooperação é necessária na investigação, no marketing, na promoção e nos serviços. De igual modo, é necessário equipar o Espaço Atlântico com uma rede de investigação e de inovação orientada para o transporte (novos equipamentos, progresso tecnológico, gestão das cadeias logísticas, etc.).

"Transferência de tecnologia e inovação: Chaves da cooperação para as regiões do Arco Atlântico"

Grupo de Trabalho: Inovação
Presidente: Jean-Louis Martres, CESR da Aquitânia
Vice-Presidente: João Paulo Duarte, ISQ
Relatores: Leire Ozerin, CES do País Basco, Fernando Viadero, CES da Cantábria, Pierre Capy e Jean Tiroit, CESR do Limousin.

Conscientes da importância que a investigação, a inovação e a transferência de tecnologias representam para as suas regiões, desejaram contribuir, no presente estudo, com as suas análises e as suas propostas. As regiões da RTA são dotadas de estruturas específicas e diferentes, que foram modeladas pela história e a cultura de cada uma, e que dependem da sua situação periférica relativamente aos pólos de competitividade da União Europeia. Pare estas regiões, o objectivo, é de edificar um sistema de cooperação susceptível de criar um efeito multiplicador. Num primeiro tempo, será necessário referenciar os factores de heterogeneidade das regiões, e num segundo tempo identificar os pontos de convergência disseminados neste espaço.

A análise destaca o papel essencial dos grandes equipamentos no desenvolvimento da inovação sem, no entanto pôr de lado a comunicação e a interconexão entre os parceiros sociais, os investigadores e o tecido económico. Este estudo permitiu também avaliar a fraqueza, ou mesmo a ausência, de laços destinados a facilitar a comunicação entre os sistemas. Por outro lado, a enorme diversidade das organizações e dos modos de financiamento, tanto nacionais como regionais, não facilita nem a entrada em relações das regiões, nem a construção de projectos comuns.

Foi possível destacar uma área de convergência, relativa à divulgação dos recursos disponíveis. Porém, tal depende

A RTA estabelece políticas de cooperação inter-regional

e

Studies and recommendations

"Intermodality in freight transport: ports and hinterlands, maritime transport, including short sea shipping"

Working group: Accessibility
Chair: Santiago Lago Peñas (CES Galicia)
Vice-chair: Robert Sanquer and Jacques Uguen (CESR Bretagne)
Reporters: Stuart Cole (Welsh Regional Economic Forums) and Armand Villa (CESR Centre).

This study describes the situation in the Atlantic area regions today, based on an analysis of the current freight transport context, covering the increase in volumes transported, trends in the maritime, rail and road transport industries, intermodal trends, the actual costs of road and rail transport, and port hinterlands. It also investigates the European policies affecting intermodal transport in the Atlantic Arc, such as motorways of the sea and the Marco Polo programme. It thus brings to light the regional differences in the organisation of maritime and intermodal transport, describing in detail the installations, connections and development projects of the major ports and intermodal platforms of the European Atlantic Area. The study

"Innovation and technology transfer: the cooperation challenges for regions in the Atlantic Arc"

Working group: Innovation
Chair: Jean-Louis Martres (CESR Aquitaine)
Vice-Chair: João Paulo Duarte, ISQ
Reporters: Leire Ozerin (CES Basque Country), Fernando Viadero (CES Cantabria), Pierre Capy and Jean Tiroit (CESR Limousin).

Aware of the importance to their regions of research, innovation and technology transfer, the RTA-ATN partners present their analysis and proposals in this study. The RTA-ATN regions have their own distinct structures, shaped by their individual history and culture and governed by their position at the periphery of EU competitiveness clusters. The objective for these regions is to build a system of cooperation that will generate a growth effect. It thus brings to light the factors that set each region apart before identifying points of convergence in the area as a whole. The study illustrates the crucial role of major facilities in the development of innovation, while not forgetting the communication

The ATN develops policies for interregional cooperation

confirms the rapid growth of freight transport in the Atlantic Area, particularly road transit traffic, which is becoming highly congested. The detailed analysis of port hinterlands both by product type and based on existing land-based connections shows that high quality land-based infrastructures help ports become more competitive and expand their hinterland. The trend towards a hub-based organisation makes it all the more necessary for ports to have good road and rail access to consumer areas and distribution centres. Furthermore, it is essential to carry out an analysis of the market and the way that competitors operate since the choice of transport mode is made essentially on the basis of cost, respect of deadlines and reliability of service.

There are many factors that enhance maritime sector competitiveness, such as the progressive increase in the size of ships and the containers and loads they carry, and the growing importance of logistics services and platforms. The recommendations contained in the report are divided into four chapters:

- Measures to restore the balance in the use of different transport modes

Various additional measures are required to curb the growth of road transport, such as transferring the actual costs of road transport when other transport modes are available, the harmonisation of European working conditions and the provision of tailored professional training to transport companies. These measures must be combined with measures for the encouragement of maritime and rail transport, such as the development of cabotage, motorways of the sea, railway motorways, interoperability at a European level and the implementation of 'Euro labels', to be awarded to businesses that use maritime transport.

- Port infrastructure and intermodal platforms
This chapter deals not only with port infrastructure, but also and more particularly intermodal and logistics hubs.

- Funding
Funding should reflect the specific needs of the Atlantic Area, as detailed by the study's authors.

- Marketing, cooperation and promotion
Marketing, cooperation and promotion are key objectives in the development of maritime and intermodal transport. In particular, road transport should be considered not as a competitor but a link in the transport chain. Cooperation is necessary in research, marketing, promotion and services. Equally, the Atlantic Area should be equipped with a transport-oriented research and innovation network, focusing on new equipment, technological progress, logistics chain management, etc.

and interconnectivity between public partners, researchers and the economic environment. It also reveals the low level and occasional absence of links designed to improve communication between systems. Furthermore, the enormous diversity of organisations and funding methods at both national and regional level does not facilitate the building of interregional relationships or common projects. One point of convergence did emerge, relating to the distribution of available resources, which depends entirely on the political will of the regional authorities concerned and the existence of foundations from which various initiatives could be launched. In a context focusing on the needs of businesses, the study stresses that the means of access to innovation and European programmes are by and large held by big businesses, to the detriment of small and medium-sized companies.

The study also looks in detail at the mobility of research specialists, the resources and funds available to them and their ability to use their talents in the service of local development. On the basis of these various analyses the RTA-ATN partners formulated a set of recommendations to be addressed to European, national and regional leaders, divided into three broad proposals:

- increase cooperation between the Atlantic regions
 - by political engagement
 - by the development of cooperation between innovation systems
 - by the galvanisation of cooperation by overcoming certain hurdles
- promote innovation by small and medium-sized businesses
 - by enhancing the spread of technological innovation within this category of companies
 - by increasing the funding of innovation
- facilitate and encourage the mobility of researchers
 - at European level
 - at regional level

"Maritime goods transport and traffic safety"

Working group: Accessibility
Chair: Santiago Lago Peñas (CES Galicia)
Vice-chair: Robert Sanquer (CESR Bretagne)
Reporter: Pierre Delfaud (CESR Aquitaine)

The study makes four practical recommendations on maritime goods transport and traffic safety, centred on four distinct themes:
- Regulatory issues, concerning the legal framework and its implementation, in which it is recommended to avoid creating additional standards and maintain a clear, unified and workable framework.
- Human and social issues, including proposals relating to training, professional preparation, working conditions and surveillance of working conditions.

- Economic issues, covering such areas as liability, compensation and investment in prevention. On this point the study stresses the need for maritime transport operators to invest in vessel safety, thereby avoiding the considerable compensation payments for which they are liable in the event of spills.
- Cultural and organizational issues, which argues in favour of developing a genuine 'safety culture'. The working group stresses the need to extend knowledge in the area of maritime safety through research and innovation.