

## **CONTRIBUCION DE LA FUNDACIÓN TRANSPIRENAICA Y EL ZARAGOZA LOGISTICS CENTER AL LIBRO VERDE RTE-T: REVISION DE LA POLITICA, HACIA UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE MEJOR INTEGRADA AL SERVICIO DE LA POLITICA COMUN DE TRANSPORTE**

La Comisión Europea ha lanzado un debate con vistas a la futura revisión del esquema y las políticas relativas a las Redes Transeuropeas de Transporte, basándose en una evaluación de los resultados previos conseguidos y en busca de una mayor eficiencia del sistema propuesto. Sobre la base del texto que la Comisión propone, la Fundación Transpirenaica y el Zaragoza Logistics Center estiman oportuno realizar las observaciones siguientes:

### **1.- INTRODUCCIÓN**

La introducción en general constituye un análisis de lo acontecido hasta el momento en materia de política de Red Transeuropea de Transporte. Expresa en sus reflexiones la necesidad de replantear aquellos criterios y metodologías que deberán inspirar nuevas propuestas legislativas en la materia. El documento constituye un buen documento de base; no obstante consideramos que es necesario hacer alguna aportación en esta fase de contribuciones.

No hay referencia alguna a la situación financiera global y sus repercusiones en las infraestructuras de transporte, ni al nuevo orden mundial con potencias emergentes como China o India, que originan nuevas necesidades en el sistema mundial de intercambios. Tampoco se hace referencia al fenómeno de la deslocalización en Europa que constituye, junto al cambio climático, un factor

determinante en el Siglo XXI y que diseña el nuevo contexto de flujos de mercancías y pasajeros en el que se inserta Europa.

Respecto al marco medioambiental tampoco observamos un análisis que trate los efectos que el cambio climático tendrá en el presente siglo, sobre todo en aquellos enclaves como las costas en los que se siguen estableciendo infraestructuras esenciales de gran relieve. “La resistencia al clima” de las infraestructuras es aludida más tarde en el documento pero debería convertirse en un parámetro a tener en cuenta a la hora de la planificación.

La Comisión constata en su análisis una serie de carencias. En este sentido incidimos en ciertos aspectos que van más allá de reconocer el retraso en la puesta en marcha de una auténtica RTE-T, especialmente en la ejecución de los proyectos prioritarios; y cuyo resultado ha sido que se han priorizado determinados ejes europeos con redundancia de infraestructuras como el aludido eje París-Bruselas, Colonia/Frankfurt, Ámsterdam y Londres, mientras que otros que vertebran la UE de Norte a Sur se encuentran aún a la espera de decisiones fundamentales.

Buen ejemplo de ello es la grave situación de las comunicaciones transpirenaicas, con ausencia de comunicaciones ferroviarias de mercancías y con un deterioro y una evidente saturación en cuanto a las carreteras. Si bien la actuación de los Estados miembros es determinante a la hora de avanzar en la ejecución de estos proyectos, un apoyo más categórico, más determinante, por parte de la Comisión Europea, directamente o por medio de sus coordinadores, hubiera podido tener unos efectos mucho más positivos en los pasados años. En este sentido, consideramos que una mayor operatividad y competencia por

parte de la UE contribuiría a avanzar más rápidamente en la ejecución de estos proyectos.

Otro aspecto a considerar es el contexto económico actual, donde la capacidad financiera de la Unión, hasta ahora insuficiente, va a verse todavía más mermada. Tal vez por ello, sería necesario analizar los proyectos no sólo en sus virtudes intrínsecas como infraestructuras esenciales, sino también como generadores de empleo y actividad económica, es decir, en sus derivaciones sociales.

La actual situación lleva como consecuencia un cambio en la concepción económica global. Es necesario crear nuevos modelos de desarrollo, que no sólo tengan en cuenta criterios de mercado, sino también aspectos tan esenciales como el medio ambiente y la cohesión. En este nuevo esquema encaja a la perfección esta revisión de las RTE-T, que tienen como objetivo tanto el buen funcionamiento del mercado único de la UE como la lucha contra el cambio climático, el desarrollo de todos los territorios de la Unión, etc.

Tampoco hay una referencia clara y contundente a la necesidad de interconectar áreas logísticas ya constituidas y de favorecer otras en lugares idóneos; es decir, al desarrollo de infraestructuras logísticas como instrumento básico para la promoción de la intermodalidad, esta sí, muy mencionada a lo largo del documento. Por ejemplo, para solucionar los problemas inherentes a los tramos transfronterizos, especialmente difíciles de permeabilizar, creemos conveniente un análisis de las ventajas de trabajar en el desarrollo de áreas logísticas que pudieran tener complementariedad transfronteriza. En el caso de los Pirineos, un buen ejemplo de ello podría constituir el aprovechamiento de

las grandes áreas logísticas de última generación surgidas en Aragón en el entorno de Zaragoza y su complementariedad transfronteriza con otras existentes y de futura creación en el área de Toulouse.

No existe un enunciado concreto y rotundo a favor del transporte de mercancías por ferrocarril en detrimento de la carretera y especialmente a la superación de las barreras físicas existentes en Europa. No podemos aceptar que determinadas barreras al transporte de la UE hayan sido superadas, gracias a diferentes proyectos llevados a cabo a lo largo de muchos años de inversión en el centro de Europa, mientras que otras como la que constituye el macizo pirenaico sigue existiendo aún y es a día de hoy la última frontera física de Europa, sin contar con soluciones eficaces y definitivas para el intercambio de la Península Ibérica con el resto de la UE, que posibiliten un verdadero corredor de gran capacidad norte-sur para el conjunto del territorio europeo.

Al menos en la introducción, no se hace ninguna alusión a los ejes prioritarios definidos ya desde hace años, y parece que se cuestiona de alguna manera su pertinencia. Es necesario mantener su vigencia de manera expresa, de una u otra forma, ya que siguen siendo obras imprescindibles para el conjunto de la UE, y su no ejecución aseguraría un retraso aún mayor e irreversible en la consecución de instrumentos vitales para el desarrollo económico y la cohesión de los territorios de Europa.

Una última reflexión debería considerar un conocido problema de la Unión, provocado por la limitación de los recursos económicos y los intereses particulares de los Estados que la componen. Este problema seguramente está en el origen de las dificultades para que la Unión Europea pueda desarrollar

una política sólida de redes transeuropeas y de ejecución de proyectos prioritarios, sin olvidar que incluso en la selección de estos, los intereses particulares de cada Estado y a su vez de cada una de sus regiones y grupos de presión, son decisivos en detrimento del interés general.

Por ello se propone introducir alguna consideración en orden a estudiar o al menos incluir en el diagnóstico, la posibilidad de que la propia Comisión pueda con la lógica participación de los Estados afectados, planificar y ejecutar redes de transporte de carácter transeuropeo, lo que permitiría atender el interés específico de la Unión, al tiempo que agilizaría los tiempos de ejecución y planificación.

Esto permitiría normalizar técnicamente las infraestructuras con un considerable ahorro de tiempo y recursos económicos, al tiempo que conectaría la Unión de una forma definitiva, y además lograría visualizar el gobierno de la UE a los ciudadanos europeos. Se podría prestar además una atención especial y más exclusiva a los tramos especialmente difíciles y con más marcado carácter europeo, como son los transfronterizos.

La Comisión debería, a nuestro parecer, ser más competente y tener una mayor influencia en el diseño y ejecución de las redes transeuropeas de transporte.

En cualquier caso es ahora, en estos momentos de crisis, cuando es más necesario trabajar por la puesta en marcha de las RTE-T, en primer lugar, porque las necesidades que las originaron siguen presentes y en el futuro van a ser todavía más apremiantes (como la escasez de combustible o el cambio

climático), y en segundo lugar porque la construcción de obra pública es un instrumento esencial para ayudar a la superación de momentos económicos como éste.

## **2.- PILARES DE LA FUTURA POLITICA DE LA RTE-T**

Ninguna técnica legislativa posibilita cubrir cualquier supuesto, situación o ámbito y menos en materia de planificación de infraestructuras; es por ello necesario establecer algunos criterios claros, sencillos y más manejables. Conceptos técnicos traducidos en jurídico-políticos que vayan al centro de las cuestiones.

Es decir en buena técnica legislativa, será necesario simplificar los instrumentos y desde luego esto implica tomar opciones.

Dada la limitación de los recursos y además del tiempo disponible – que no es infinito – si la Unión quiere pervivir como potencia consolidada en el contexto mundial, debe establecer cuáles son sus prioridades. Quizás acciones de menor envergadura como la superación de una barrera física concreta (una vez más repetimos como ejemplo el problema pirenaico) puede, en sí misma, traer más efectos beneficiosos y de cohesión a medio plazo que una ambiciosa, extensa y por tanto, menos abarcable.

## *2.1 Planificación de la red*

Resulta de especial interés la interconexión de las diferentes redes de transporte existentes, para crear un sistema integrado de transporte a lo largo del territorio Europeo, promoviendo así la comodalidad y el incremento de la eficiencia, así como la disminución de costes que conlleva la generación de continuidad en las redes de transporte.

Sin embargo, la conexión de las diferentes redes de transporte no garantiza al 100% el correcto funcionamiento de la red, puesto que en muchos casos las discontinuidades de la red de transporte conllevan problemas de capacidad y cuellos de botella. Por lo tanto, no solamente resulta viable interconectar las redes de transporte, sino también estudiar las capacidades en relación a la demanda y vislumbrar la necesidad de complementar estas redes con otras alternativas que permitan una fluidez y agilidad a mercancías y pasajeros.

## *2.2 Transporte marítimo y autopistas del mar*

Apoyamos el desarrollo de las autopistas del mar, pero esta actuación debe planificarse y realizarse de una forma eficiente: es necesario solucionar también y como requisito previo los problemas en los sistemas de gestión actuales, en la capacidad de carga, minimizando los riesgos que conlleva el transporte de mercancías peligrosas, etc. Para optimizar su uso es necesario también consolidar un sistema moderno, seguro y eficaz de transporte

ferroviario que sea complementario a este modo de transporte, que permita la conexión con los territorios de interior y además sirva como elemento de ordenación y de cohesión del territorio.

Las autopistas del mar por sí mismas no pueden solucionar los problemas del transporte de mercancías en la UE, requieren de costosísimas inversiones en infraestructuras portuarias, son más limitadas en cuanto a su capacidad de carga en comparación con el ferrocarril, y además están más expuestas al problema del cambio climático en cuanto a los impactos que se van a producir en puntos sensibles de la geografía de la unión, lo que afecta a su seguridad y durabilidad. Debe buscar siempre, por tanto, la complementariedad entre los diferentes modos, contando con infraestructuras de apoyo.

### *2.3 Prioridad de los ejes ferroviarios para mercancías*

Para un futuro competitivo de la UE es necesario trabajar en el desarrollo de una auténtica red multimodal ferroviaria de mercancías que cohesione el territorio de la Unión, y que además haga que las autopistas del mar puedan ser más efectivas.

El modo ferroviario es también el modo de transporte idóneo para los millones de toneladas anuales de mercancías peligrosas que circulan por toda Europa, y cuyo número sigue y seguirá aumentando.



El libro verde debería hacer una referencia explícita al ferrocarril como primer instrumento eficiente, limpio y seguro para el transporte de mercancías, que, además, posibilita la eficiencia de otros modos como el marítimo.

Apoyamos firmemente la propuesta de la Comisión para desarrollar corredores diferenciados con preferencia para viajeros o para mercancías. De esta manera se pueden optimizar las infraestructuras existentes y planificadas, dejando los corredores más densamente poblados para los servicios necesarios para viajeros, tanto en Alta Velocidad como cercanías y regionales, y posibilitando que las zonas más libres y con infraestructuras menos saturadas puedan dedicarse con mayor prioridad a los tráficos de mercancías. Ambos servicios deben interconectarse y garantizar el abastecimiento de los núcleos urbanos e industriales mediante el desarrollo de espacios logísticos y de distribución.

#### *2.4 Plan específico de superación de barreras físicas para el paso de mercancías, lo Pirineos como última barrera de la Unión. Transporte de energía.*

Mientras otras barreras físicas europeas ya han sido superadas, e incluso en estos momentos hay proyectos de infraestructuras de transporte de segunda generación a través de las mismas, lo Pirineos constituyen la última barrera física de la Unión en materia de infraestructuras, sobre todo ferroviarias.

La barrera física de los Pirineos no está permeabilizada, lo que impide a la Unión no sólo contar con un territorio cohesionado en el Sudoeste, sino que le

incomunica con todos los flujos de mercancías provenientes de América, África y Asia que se salen o llegan a la Península Ibérica.

La Península Ibérica constituye una auténtica plataforma polinuclear y multimodal, es decir, un vasto territorio especialmente dotado para recibir y emitir mercancías a todo el mundo de manera eficiente y segura. Cuenta con un buen sistema portuario, aéreo, e incluso las infraestructuras ferroviarias liberadas por las nuevas líneas de alta velocidad van a permitir un sistema ferroviario para mercancías. Sin embargo todo esto queda limitado y no se ve plenamente optimizado como instrumento de desarrollo para el conjunto de la Unión Europea porque no se cuenta con una interconexión adecuada, que supere la barrera de los Pirineos.

Las barreras físicas no suponen sólo un grave obstáculo para el transporte de mercancías y viajeros, también constituyen una barrera para el transporte de energías vitales para la Unión como por ejemplo el gas o la electricidad.

La planificación en la superación de estas barreras debería tener en cuenta las ventajas que supone programar y coordinar en una misma actuación, cuando sea posible, el establecimiento de redes paralelas de transporte de energía (gas, electricidad), mercancías, fibra óptica e incluso canalizaciones para futuras fuentes de abastecimiento como el hidrógeno, que están en desarrollo. Se obtendrán así evidentes mejoras no sólo económicas sino de tiempo y medioambientales.

El establecimiento de un plan específico de superación de barreras físicas permitiría interactuar entre los diversos sistemas y redes de transporte y

energía existentes con el consiguiente beneficio mutuo y a un coste mucho más razonable. Este esquema puede constituir una verdadera visión global e intersectorial, tal y como se busca en los planteamientos de la Comisión.

### *2.5 Eliminación de los Cuellos de Botella aún existentes*

Derivado de las barreras físicas, la cuestión de los cuellos de botella - como en el caso de la Península Ibérica con el Pirineo - origina graves problemas, no sólo porque se crea una red de transporte infartada, sino que además aparecen graves problemas de compatibilidad con los asentamientos urbanos existentes, al concentrar en determinados puntos todos los tráficos (de viajeros regionales, cercanías, altas prestaciones, mercancías para el abastecimiento de ciudades y para el largo recorrido, etc.) que a su vez hacen necesarias nuevas e impactantes afecciones del territorio que tienden al infinito. Esto tiene un coste en seguridad, accidentabilidad y de impacto medioambiental más que considerable.

Es necesario trabajar en la eliminación de Cuellos de botella. En el caso de la Península Ibérica, para fomentar su competitividad, Portugal y España se han ido adaptando a los nuevos flujos provenientes de América, África y Asia, que llegan a los puertos y luego son distribuidos mediante la constitución de modernas áreas logísticas como por ejemplo en Madrid, Aragón, etc. Sin embargo, estos flujos acaban encontrando siempre el mismo problema: la falta de una salida de gran capacidad y eficaz, contando hasta ahora únicamente con las infraestructuras en los extremos este y oeste del macizo pirenaico.

Además los cuellos de botella no sólo se producen por concentraciones excesivas de tráfico en determinados puntos, también se producen por la desigual calidad y estado de las infraestructuras de transporte de carácter transfronterizo y los corredores por los que continúa su recorrido. Esta situación es precisamente la que caracteriza a los Pirineos, donde a menudo la calidad de los viales tanto carreteros como ferroviarios no se corresponde con la infraestructura existente al otro lado de la frontera.

La planificación debe tener en cuenta por tanto no sólo la superación de las barreras físicas sino la continuidad de las infraestructuras cuando éstas han atravesado una frontera; si bien los “puntos negros” para un corredor se concentran muy a menudo en los tramos transfronterizos, la continuación del corredor es también esencial para asegurar un correcto intercambio y no interferir en el buen funcionamiento del mercado único.

## *2.6 Reutilización de las Vías Férreas liberadas por el tren de Alta Velocidad para uso del transporte de mercancías*

La reutilización y readecuación de las vías férreas liberadas por las modernas líneas de transporte de viajeros para alta velocidad como nuevas redes de última generación para transporte de mercancías trae un importante beneficio económico, social y medioambiental.

La puesta en marcha de nuevas y modernas líneas de pasajeros en alta velocidad, ha originado el abandono de las vías preexistentes en muchos de los Estados miembros. Es el caso de Francia y España, cuyas antiguas redes

están disponibles para acoger mercancías, simplemente revitalizando vías férreas con una inversión más reducida, por lo que además disminuirán el coste económico en la ejecución de redes. Tendrán por otro lado un valor social añadido, creando áreas de oportunidad y de desarrollo económico por las zonas en las que discurren.

El Gobierno de España en estos momentos ya está invirtiendo en un plan para el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril para acondicionar este tipo de vías, así como las conexiones con los puertos y otros puntos negros para este tipo de transporte, que en su conjunto conformarán el futuro eje prioritario nº 16 de las RTE-T. Por otro lado, existen en Francia líneas como el eje ferroviario París-Orléans-Limoges-Toulouse, un corredor que atraviesa este país por su parte central y que está infrautilizado por la escasa demanda de viajeros, que fácilmente podría acondicionarse para un transporte de mercancías de alta capacidad.

## *2.7 Transporte aéreo de mercancías*

Se habla de problemas de capacidad en los aeropuertos en los próximos años y de la sensibilidad de este modo de transporte a diferentes variables como carburantes, seguridad y desarrollo económico.

No se comentan los problemas que actualmente coexisten en los diferentes aeropuertos, sobre todo en el plano de la Península Ibérica. Los aeropuertos de mayor volumen de pasajeros generalmente mueven la mayor parte de las

mercancías. Sin embargo, en la Península Ibérica existen aeropuertos de carácter metropolitano y regional, con instalaciones perfectamente preparadas para la especialización en mercancías. Falta por lo tanto una mayor promoción y revitalización de las infraestructuras aeroportuarias en este sentido, que favorecería la generación de mercados subyacentes y rutas desde/hacia América, África y Asia principalmente. La generación de estos flujos, unido al fomento del ferrocarril y las autopistas del mar, jugaría un papel esencial para el equilibrio entre modos y la descongestión de la carretera.

## *2.8 Transporte urbano de mercancías*

Cuando trata la logística y el transporte de mercancías, se habla de la importancia de la comodidad para el transporte de viajeros y la necesidad de garantizar flujos continuos entre diferentes medios de transporte público y entre el tráfico de larga distancia y el tráfico urbano.

No se incide en ningún momento sobre la relación entre el transporte de larga distancia de mercancías y el transporte urbano de mercancías. El transporte urbano de mercancías juega un papel esencial, siendo la “última milla” un proceso de transferencia de carga de la misma relevancia que todo el transporte de larga distancia y la creación de redes de alta capacidad para soportarlo.

Deberían crearse infraestructuras logísticas, tales como microplataformas logísticas en zonas cercanas a los núcleos urbanos, que permitan un mayor ordenamiento de la logística de transporte y distribución de mercancías a los núcleos urbanos.

También los sistemas de transporte inteligente juegan un papel vital dentro de la logística de transporte y distribución de mercancías dentro de los núcleos urbanos, mediante el empleo de vehículos de bajas emisiones a la atmósfera.

## *2.9 Los observatorios y la constatación de la realidad. El caso de la logística*

Es preciso redefinir los actuales sistemas de adquisición de la información y en especial los sistemas de análisis de flujos, tráficos e infraestructuras preexistentes.

Las nuevas orientaciones deberían regular una nueva metodología que no dependa exclusivamente de observatorios nacionales o tenga un ámbito de actuación limitado, donde la metodología es diferente en cada Estado, las estadísticas no son propias y la realidad a veces no se refleja tal y como se debiera.

La mera constatación de flujos preexistentes en base a consultas de estadísticas, muchas veces caducas, la falta de información de las empresas, verdaderos agentes en la oferta y demanda de transporte, la falta de medios eficientes de medición de tráficos de manera técnicamente normalizada o la toma de datos en lugares en los que por la propia naturaleza de la

infraestructura, no existe apenas tráfico, no pueden determinar la planificación de las infraestructuras.

El quantum de la información obtenida también es decisivo y en lo referente a la logística es fundamental. La preexistencia o las condiciones favorables para la puesta en marcha de nuevas infraestructura deben ser determinantes a la hora de planificar. En el caso de la Península Ibérica existen nuevas realidades logísticas que por su rápido desarrollo y el éxito de su implantación, han escapado a menudo de la toma de datos pertinente. Es decir, algunas infraestructuras logísticas como la Plataforma Logística de Zaragoza (Pla-za) han avanzado más rápidamente que la simple toma de datos por parte de los observadores oficiales. Esto ha provocado, en algunos casos, que los encargados de recopilar datos que afecten a la planificación de los transportes no conozcan la envergadura de esta plataforma logística en Aragón, la más grande de Europa en sus características, con 13 millones de metros cuadrados de superficie dedicados íntegramente a esta actividad.

Se hace imprescindible un sistema de obtención de la información, serio, eficiente y normalizado que no dependa exclusivamente de las administraciones, ya sean nacionales, regionales o locales, o incluso de los grupos de presión, dado que muchas veces ni estos mismos están coordinados dentro del propio Estado; se hace necesario pues una “autoridad de la información”, que podría coordinar la Comisión, y que unificara criterios al objeto de obtener información base para su propia planificación.



## *2.10 Ubicación idónea, “resistencia al clima” de las infraestructuras y política de ocupación mínima de espacios urbanos*

Una cuestión de interés es lo que el libro verde llama “resistencia al clima” de las nuevas infraestructuras planteadas. Ello se traduce en la eliminación de los riesgos y perjuicios económicos que conlleva el diseño y la ejecución de costosas infraestructuras en zonas como el litoral, que podrían verse afectadas por el cambio climático. Las nuevas redes deben discurrir por territorios “seguros” a estos y otros efectos.

Otra característica de estas zonas costeras es que sufren en general una saturación de la ocupación en sus territorios, no sólo humana, sino también urbanística y de infraestructuras que esta produciendo nuevas barreras físicas cuyo crecimiento es preciso controlar, no sólo por cuestiones prácticas, sino también medioambientales.

Desde un punto de vista de ordenación del territorio las nuevas redes, los grandes corredores europeos, para ser eficientes deben ser también compatibles con los espacios urbanos que ocupan u ocuparán; es decir, además de espacios “seguros” y medioambientalmente sostenibles deben ser compatibles con las aglomeraciones urbanas. En este sentido, para una correcta ordenación deberían fijarse criterios de ocupación del territorio a favor de aquellos espacios liberados de presión urbana, para el establecimiento de los ejes transeuropeos de gran capacidad.

### *2.11 Interconexión de áreas logísticas existentes y complementariedad transfronteriza de áreas logísticas existentes con otras de nueva creación.*

El fenómeno de la deslocalización hace de la logística una oportunidad para Europa. Las mercancías se producen en gran medida fuera de la UE, probablemente y por mucho tiempo en las potencias emergentes, por lo que el valor añadido del que se pueden beneficiar nuestros territorios está en la movilidad y transporte racional. Esto implica que la planificación de redes debe considerar la existencia de áreas logísticas como un condicionante igual de importante que la intermodalidad.

Esta necesidad se hace aún más patente en aquellas áreas transfronterizas separadas no por una distancia kilométrica, ni por su capacidad logística ni de flujos, sino simplemente por la existencia de una barrera física (que técnicamente se puede solventar con los medios técnicos actuales) como es el caso de los Pirineos.

La intermodalidad por sí misma no se verá optimizada si no lleva consigo una alta capacidad logística. Es evidente la utilidad marginal de interconectar dos áreas logísticas con plena capacidad modal, especialmente si se logra la superación de un cuello de botella o un tramo transfronterizo. Tal sería el caso de una conexión eficaz entre el área de Zaragoza y su enorme plataforma logística y la conurbación de Toulouse, ambas con plena capacidad modal pero desconectadas por la ausencia de una conexión bajo los pirineos.

### **3. OTRAS CONSIDERACIONES**

#### *3.1 Mayor papel de las instituciones europeas en las RTE-T*

Como ya se ha comentado anteriormente, la limitación de los fondos y la participación decisiva de los Estados en lo referente a la puesta en marcha de redes transeuropeas son determinantes en la ejecución, y por tanto en el retraso de proyectos, que no son sólo decisivos para los Estados afectados sino también para otros que también lo están de forma indirecta y que no pueden formar parte de la decisión ni aportar valiosa información al efecto.

Como redes transeuropeas estos proyectos son esenciales para los intereses generales de la Unión.

El eje 16 RTE-T es esencial para el Sudoeste Europeo; pero también los Gobiernos, expertos, y actores económicos, en el norte y el este de Europa, tienen gran interés en establecer una conexión con ese eje vital que cruza los Pirineos, para optimizar sus intercambios y tener un nuevo instrumento para su desarrollo económico.

En este sentido, consideramos que quien mejor puede coordinar la decisión sobre redes transeuropeas no son los Estados, sino la propia Comisión, las instancias europeas. Evidentemente los Estados deben tener un papel y una participación expresa en esta cuestión, pero contando con una presencia determinante de la Unión Europea.

Esta competencia de la Comisión no debería limitarse a la planificación, sino también a la ejecución y gestión de la infraestructura de tal manera que desde el punto de vista técnico y político sea también su responsabilidad.

### *3.2 Vigencia de los proyectos prioritarios*

Otra consideración importante se refiere a la vigencia del listado de proyectos prioritarios. Del texto de las consideraciones del libro verde parece interpretarse que el listado de proyectos prioritarios sigue actual, pero sería necesario que esta vigencia quedara expresa y patente en el texto del mismo.

En el origen del citado listado estaba precisamente la necesidad de reordenar y solucionar todas las deficiencias observadas con anterioridad. Estos proyectos respondían a necesidades que todavía son actuales y son cada vez más urgentes; una minoración en la prioridad supondría la pérdida de instrumentos esenciales de competitividad, y lo que es peor, una pérdida de tiempo y recursos ya empleados que además la ciudadanía no entendería.

Los proyectos ya integrados en el listado de prioritarios deben continuar siendo por tanto, prioritarios, ya como proyectos aislados, ya como parte de una red.

En este sentido, y como última reflexión de fondo, mencionaremos que el libro verde de la Comisión Europea es coherente en sus propuestas, y debe seguir trabajando en esta línea. Este instrumento debe servir para potenciar la puesta

en marcha de conexiones esenciales para la UE actual, y para resolver necesidades existentes y cada vez más inaplazables, no para dar un paso atrás y deshacer lo ya conseguido tras muchos esfuerzos, técnicos, económicos y sociales.

## **THE TRANS-PYRENEAN FOUNDATION AND ZARAGOZA LOGISTICS CENTER'S CONTRIBUTION TO THE TEN-T GREEN PAPER: POLICY REVIEW, TOWARDS A BETTER INTEGRATED TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK AT THE SERVICE OF THE COMMON TRANSPORT POLICY**

The European Commission has launched an open consultation in the context of the broad review process of the Trans-European transport network policy, based on an assessment of TEN-T development to date and aiming to improve the efficiency of the system proposed. In the context of the open consultation procedure, the Trans-Pyrenean Foundation and the Zaragoza Logistics Center deem it appropriate to realise the following remarks on the outline policy objectives and options proposed:

### **1.- INTRODUCTION**

In general the introduction consists on an assessment of TEN-T development to date, summarising in its current reflections the need to redefine those criteria and methodologies that should inspire new relevant legislative proposals. The document is a good background; however, we believe it is necessary to add something in this contribution phase.

There is no reference to the overall financial situation and its impact on transport infrastructures, nor to the new world order with emerging countries such as China or India, that lead to new needs in the worldwide trade system. There is also no reference made to the relocation phenomenon in Europe that

is, together with climate change, a determining factor in the 21st Century and which designs the new context of freight and passenger flows in which Europe finds itself.

As regards the environmental framework we have not seen an analysis dealing with the effects that climate change will have on the present century, especially on enclaves like coasts where essential large relief infrastructures are still being implemented. Infrastructures “Climate proof” is mentioned further on in the document but it should be a parameter to be considered on planning.

The Commission lists a series of shortages in its analysis. We agree on certain aspects that go beyond recognising the delays in the completion of a real TEN-T, especially in the implementation of priority projects; and whose outcome has been prioritized certain European axes with redundant other infrastructures such as the aforementioned Paris-Brussels axis, Cologne/Frankfurt, Amsterdam and London, while others that backbone the EU from North to South are still waiting for fundamental decisions to be made.

A clear example of this is the serious situation of the trans-Pyrenean communications, with a lack of freight railway communications and a damage and evident saturation of roads. Although the action of Member States is decisive when progressing on these projects implementation, more categorical, determining support from the European Commission, either directly or through its coordinators, would have had much more positive effects over the last few years. Consequently, we believe that greater effectiveness and authority of the EU would help to progress more quickly with these projects.

Another point to consider is the current economic context, where the financial capacity of the Union, still not sufficient to date, is going to decrease even more. Because of this, it may be necessary to analyse the projects focussing not only on their intrinsic benefits as essential infrastructures, but also on their capacity to create employment and economic activity, in other words, on their social effects.

Consequently, current situation implies a change in the global economical conception. It is necessary to create new development models that should take account of environmental and cohesion issues and not only business criteria. TEN-T review fits perfectly within this frame, considering that TEN-T policy needs to be realigned to contribute more effectively to objectives aimed at combating climate change, proper functioning of the internal market, development of all EU territories, etc.

There is also no clear, convincing reference to the actions needs to promote interconnection within the already built logistic areas and to encourage others in ideal places; in other words, to develop logistic infrastructures as a basic instrument to promote inter-modality which is referred a lot throughout the document. For example, to solve the inherent problems of cross-border sections, which are especially difficult to make permeable, we think it would be useful to analyse the advantages of working on the development of logistic areas that could have cross-border complementarity. In the case of the Pyrenees, a good example would be to make use of the large state-of-the-art logistic areas created in Aragon around Zaragoza and their cross-border complementarities with the already existing and forecasts in the Toulouse area.



There is no specific, decisive statement in favour of rail freight transport instead of road and in particular to overcoming the existing physical barriers in Europe. We can not accept that certain EU transport barriers have been overcome, thanks to different projects carried out over many years of investment in the centre of Europe, while others such as the Pyrenees mountain range still exist and is today the last physical frontier of Europe, without having effective and definitive solutions for the exchange between the Iberian Peninsula and the rest of the EU, which would provide a real north-south large capacity corridor for the whole Europe.

At least in the introduction, no mention is made to the priority axes that have been defined for years now, and it seems that their relevance is questioned to some extent. Their validity needs to be expressly maintained, one way or another, as they are still essential works for the whole EU, and if they are not implemented this will result in an even greater and irreversible delay in the completion of vital instruments for the economic development and cohesion of European countries.

One last point should consider a known problem of the Union, caused by the relatively small economic resources of EU Member States and their particular interests. This problem is surely in the origin of the European Union difficulties to develop a solid trans-European network policy and to implement the priority projects, keeping in mind that even in the criteria for identifying projects, particular interests of each Member State and in turn of each one of its regions and lobbies are decisive to the detriment of the general interests.

A few points can be made here in order to be studied or at least included in the diagnosis, so that the Commission, with the logical participation of the States affected, can plan and complete trans-European transport networks, which would fulfil the specific needs of the Union, while at the same time speeding up implementation and planning times.

This would allow infrastructures to be technically regulated taking considerably less time and economic resources, while at the same time linking the Union up definitively, and would also enable citizens to see the EU added value of Community action. More exclusive and particular attention could be paid to the especially difficult sections that are more markedly European, such as cross-border sections.

In our opinion the Commission should have more authority and greater influence over the design and implementation of the trans-European transport networks.

Any case is now, in this crisis context, when there is more need to work on the implementation of TEN-T; first of all, because needs that created this networks are still present and they will become more urgent in the future (as fuel shortage or climatic change), and secondly because public works are an essential instrument to help overcoming economic situations as the current one.

## **2.- FOUNDATIONS ON WHICH THE FUTURE TEN-T POLICY SHOULD REST**

No legislative procedure makes it possible to cover every matter, situation or scope and even less when dealing with infrastructure planning; that is why it is necessary to establish some clear, simple and more manageable criteria. Technical concepts turned into legal-political ones that get to the heart of the matter.

This means that to achieve good legislative procedures it is necessary to simplify the instruments which of course involves taking options.

Given the still not sufficient resources and also the time available – which is not endless – if the Union wants to survive as a consolidated power on a worldwide scale, it needs to determine what its priorities are. Perhaps less significant actions like overcoming a specific physical barrier (once again we repeat the example of the Pyrenean problem) can, in itself, lead to more beneficial effects and cohesion in medium term than an ambitious, extensive and therefore, less comprehensive action.

### *2.1 Network planning*

It is very relevant the optimal interconnection of existing transport networks, in order to create an integrated transport system throughout the whole Europe, thereby promoting inter-modality and increasing efficiency, as well as reducing costs of creating continuity in transport networks.

However, connection between different transport networks does not guarantee 100% the correct functioning of the network, since in many cases discontinuities in transport networks lead to capacity problems and bottlenecks. Therefore, it is not only viable to interconnect transport networks, but also to study the capacities in relation to demand and surmise the need to complement these networks with other alternatives that allow fluidity and agility for freight and passengers.

## *2.2 Maritime transport and motorways of the sea*

We support the development of motorways of the sea, but action should be planned and carried out in an efficient manner: it is also needed as a prior requisite to solve the problems of the current management systems, in load capacity, minimising the risks involved on the carriage of dangerous goods, etc. To optimise their use it is also necessary to consolidate a modern, safe and as efficiently as possible rail transport system to complement this mode of transport, which allows interconnection with hinterland regions and also serves as a land management and cohesion element.

Motorways of the sea cannot solve EU freight transport problems by themselves, they need very costly investments in port infrastructures, they are more limited with regards to their load capacity compared to rail transport, and they are also more exposed to the problem of climate change concerning the impacts that are going to occur in EU sensitive points, which affects their safety and durability. Therefore, complementarity must be achieved between different modes of transport, using support infrastructures.

### *2.3 Priority of the railroad axes for freight*

For the EU to be competitive in the future it is necessary to work on developing an authentic multi-modal rail freight network that links EU territory, and that also makes the motorways of the sea more effective.

Rail transport is also the ideal transport mode for the millions tons of hazardous goods that cross the whole Europe each year, and that are increasing and will continue to increase.

The green paper should also refer explicitly to rail as the first efficient, clean and safe instrument for freight transport, which, furthermore, makes other modes of transport, such as maritime, more efficient.

We fully support the Commission's proposal to develop separate corridors for both passengers and freight. This means that the existing and planned infrastructures can be optimised, leaving more densely populated corridors for the necessary passenger services, including High Speed service, local and regional trains, making possible that more spacious areas with less saturated infrastructures can give greater priority to freight flows. Both services should be interconnected and guarantee supply to urban and industrial centres through the development of logistic and distribution centres.

#### *2.4 Specific plan for overcoming physical barriers for freight passage; the Pyrenees as the last barrier of the Union. Transport of Energy*

While other European physical barriers have already been overcome, and at the moment there are even second generation transport infrastructure projects across them, the Pyrenees represent the last physical barrier of the Union with regards to infrastructures, especially rail ones.

The physical barrier of the Pyrenees is not permeabilised, which not only prevents the Union from having connected territory in the Southwest, but it also closes off all freight flows coming from America, Africa and Asia that enter or leave the Iberian Peninsula.

The Iberian Peninsula constitute an authentic multinuclear and multi-modal platform, in other words, it is a vast territory especially suited to receive and send freight to the whole world in an efficient and safely way. It has a good port and air transport system and even rail infrastructures released by the new high speed lines will allow a rail freight system. However, all of this is limited and not fully optimised as a development instrument for the whole EU because it does not have an appropriate interconnection that overcomes the barrier of the Pyrenees.

Physical barriers are not only a serious problem for freight and passenger transport, they are also a barrier for the transport of essential energies for the Union such as gas or electricity for example.

The planning for overcoming these barriers should take into account the advantages of programming and coordinating together, wherever possible, the

establishment of parallel networks for the transport of energy (gas, electricity), freight, fibre optics and even channels for future supply sources such as hydrogen, that are being developed. This would then achieve evident improvements not only economical but also with regards to time and the environment.

Establishing a specific plan for overcoming physical barriers would allow for interaction between the different existing energy and transport networks and systems with the subsequent mutual benefit and at a much more reasonable cost. This scheme could be a real global and intersectorial vision, as required by the Commission's proposals.

### *2.5 Removal of the still existing Bottlenecks*

As a result of physical barriers, bottlenecks – as in the case of the Iberian Peninsula with the Pyrenees – causes serious problems, not only because a blocked transport network is created, but because there are also serious compatibility problems with the existing urban areas, as all types of traffic are concentrated at specific points (regional, local, high speed passenger services, freight for supplying cities and for long distance, etc.) which in turn causes considerable new problems for the territory that go on forever. This has a significant impact on safety, accidents and environmental issues.

We need to work on removal of Bottlenecks. In the case of the Iberian Peninsula, to increase its competitiveness, Portugal and Spain have been adapting to the new flows coming from America, Africa and Asia, that arrive to ports and are then distributed by the completion of modern logistic areas in, for

example, Madrid, Aragon, etc. However, these flows always come up against the same problem: the lack of a large capacity, efficient route, only using up to now the infrastructures on the east and west sides of the Pyrenees.

Bottlenecks are not only caused by excessive concentrations of traffic at specific points, they are also caused by quality and condition disparities of cross-border transport infrastructures and corridors they lead into. This situation is exactly what happens in the Pyrenees, where often track quality for both road and rail is not as good as the infrastructure that exists on the other side of the border.

Therefore, planning should consider not only how to overcome physical barriers but also the continuity of the infrastructures when they have crossed a border; although the “black spots” of a corridor are very often concentrated at cross-border sections, the continuation of the corridor is also essential to guarantee a correct trade and to not impede the functioning of the single market.

## *2.6 Reuse of Rail tracks released by High Speed train for freight transport use*

The reuse and readjusting of rail track released by the modern high speed passenger transport lines as new state-of-the-art transport networks for freight has a significant economic, social and environmental benefit.

The establishment of new, modern high speed passenger lines has led to pre-existing tracks being abandoned in many Member States. This is the case in France and Spain, where the old networks are available to carry freight, simply by revitalising rail tracks with a small investment, which would also reduce the



economic cost of networks implementation. They would also have an added social value, creating areas of opportunity and economic development in the zones they run through.

At the moment the Government of Spain is already investing in a plan to develop rail freight transport to prepare these types of tracks, as well as connections to ports and other black points for this type of transport, which all together will form the future priority axis nº 16 of the TEN-T. In France there are also lines like the Paris-Orléans-Limoges-Toulouse railway axis, a corridor that crosses the country through the centre and that is under-used due to the scarcity of passenger demand, which could easily be adapted for large capacity freight transport.

### *2.7 Air transport for freight*

Airports are expected to face significant capacity constraints in the coming years and are particularly sensitive to fuel price, security and economic development.

No mention is made of the problems that currently coexist in different airports, especially those in the Iberian Peninsula. Airports with the greatest volume of passengers generally move greater volumes of freight. However, in the Iberian Peninsula there are metropolitan and regional airports, with installations that are perfectly prepared to specialise in freight. Therefore we need to promote and revitalise airport infrastructures to deal with this, which would help to generate underlying markets and routes to and from America, Africa and Asia principally.

The creation of these flows, along with railways and motorways of the sea, would play an essential role in balancing modes of transport and reducing congestion on roads.

### *2.8 Urban transport for freight*

When dealing with logistics and freight transport, reference is made to the importance of co-modality for passenger transport and the need to ensure continual flows between different means of public transport and between long distance traffic and urban traffic.

No reference is made at any time to the relationship between long distance freight transport and urban freight transport. Urban freight transport plays an essential role, as it is the “last mile”, a load transfer process that is just as relevant as all the long distance transport and the high capacity networks created to support it.

Logistic infrastructures should be created, such as logistic micro-platforms in zones close to urban centres, which would allow for better logistic organisation of transport and distribution of goods to urban centres.

Intelligent transport systems can also play a vital role within transport logistics and goods distribution to urban centres, using low emission vehicles.

## *2.9 Observatories and reality verification. The case of logistics*

It is necessary to redefine the current systems used for obtaining information and in particular the analysis systems for flows, traffic and already existing infrastructures.

The new guidelines should regulate new methodology that does not depend entirely on national observatories nor has a limited operation scope, where methodology is different in each State, statistics are not accurate and reality is not always recorded as it should be.

The mere verification of already existing flows based on consulting statistics, which are often out-of-date, the lack of information from companies, the authentic agents in transport supply and demand, the lack of standardized traffic metering efficient ways or collecting data in places where because of the infrastructure nature there is hardly any traffic, can not be used to determine infrastructures planning.

The information quantum obtained is also decisive and it is essential as regards to logistics. The already existed or favourable conditions for the implementation of new infrastructure should be decisive in the planning process. In the case of the Iberian Peninsula new logistic realities exist which because of their quick development and the success of their establishment, have often not been included in the relevant data collection. In other words, some logistic infrastructures like the Logistics Platform in Zaragoza (Pla-za) have advanced more quickly than the simple data collection of the official observers. In some cases this has meant that those in charge of collecting data that affects transport planning do not know the importance of this logistics platform in

Aragon, the biggest one in Europe of its characteristics, with a surface area of 13 million square metres dedicated entirely to this activity.

It is essential to have a system for obtaining information that is serious, efficient, and regulated and that does not depend exclusively on national, regional or local authorities, or even lobbies, given that even these are not always coordinated within the actual State; therefore, we need an “information authority”, which the Commission could coordinate, and which would regulate the criteria for obtaining the information which would then be the base for the actual planning process.

#### *2.10 Ideal location, “climate proof” of infrastructures and minimum urban space occupation policy*

An interesting point is the one the green paper calls the “climate proof” of the new infrastructures proposed. This means the elimination of risks and economic losses that affect the design and implementation of costly infrastructures in areas like the coast, which could be affected by climate change. The new networks should have routes through “safe” lands from these and other effects.

Another characteristic of these coastal zones is that in general the land is saturated, not just by people but also by urban buildings and infrastructures that are creating new physical barriers that need to be controlled, not only for practical reasons but also for environmental ones.

As regards to land use planning, in order to be efficient the new networks, the large European corridors, should also be compatible with the urban spaces where they are or will be located; in other words, as well as “safe” and environmentally sustainable places they should be compatible with the urban clusters. As regards to this matter, for correct land use we need to define some territory occupancy criteria in favour of those released areas from urban pressure, to establish the large capacity trans-European axes.

#### *2.11 Interconnection of existing logistic areas and cross-border complementarity of existing logistic areas with new ones.*

Relocation phenomenon turns logistics into an opportunity for Europe. A large proportion of goods are produced outside the EU, probably and for a long time in the emerging powers, meaning that our countries can benefit from the added value that is now in rational transport and mobility. This means that network planning should consider the existence of logistic areas as a constraint factor as important as inter-modality.

This need is even more evident in cross-border areas that are separated not by a kilometric distance, nor by their logistic or flow capacity, but simply by the existence of a physical barrier (which technically could be solved with the current technical resources) as is the case of the Pyrenees.

Inter-modality in itself will not be optimised if it does not incorporate a high logistic capacity. The marginal use of interconnecting two logistic areas with full modal capacity is evident, especially if it manages to overcome a bottleneck or a cross-border section. This would be the case with an efficient connection

between the Zaragoza area and its enormous logistics platform and the conurbation of Toulouse both of which have full modal capacity but are disconnected due to the lack of a connection under the Pyrenees.

### **3. OTHER CONSIDERATIONS**

#### *3.1 Greater role of European institutions in TEN-T*

As we have already mentioned, funds limitation and the decisive participation of Member States concerning the implementation of trans-European networks are determining factors in the completion, and therefore in the delay of projects, that are not only decisive for the affected States but also indirectly for others who can not take part in the decision nor provide valuable, relevant information.

As trans-European networks these projects are essential for the general interests of the Union.

The axis 16 TEN-T is essential for Southwest Europe; but the Governments, experts and economic actors in the north and east of Europe are also very interested in establishing a connection with this vital axis that crosses the Pyrenees, to optimise their exchanges and have a new instrument for their economic development.

Because of this, we believe that the actual Commission, the European authorities, can coordinate the decision concerning trans-European networks

better than Member States. Evidently the States should have a role and participate expressly in the matter, but backed by the determining presence of the European Union.

This authority of the Commission should not be limited to planning, but should also include infrastructure implementation and management so that from a technical and political point of view it is also its responsibility.

### *3.2 Validity of the priority projects*

Another important point refers to the validity of the list of priority projects. From the considerations listed in the green paper it seems that the list of priority projects is still current, but it is necessary for this validity to be expressed more clearly in the text.

This list expressed the need to reorganise and resolve all the deficiencies previously observed. These projects responded to needs that are still present and are increasingly pressing; a lower priority level would lead to the loss of essential instruments for competitiveness, and what is worse, a loss of time and resources already spent which the population would not understand.

Projects already included in the list as priority projects should continue to be, priority, whether they are isolated projects or part of a network.

Regarding this, and as one last point, we would like to state that the green paper of the European Commission is coherent in its proposals and should continue along the same line. This instrument should serve to strengthen the implementation of essential connections for the current EU, and to solve existing needs that can not be postponed any longer, not to take a step backwards and undo what has already been achieved through a lot of technical, economic and social work.



Mr. Alfred Matthias Ruete  
Directeur Général Transports  
Rue Demot, 24-28  
B-1040 Bruxelles/Brussels

Zaragoza, 24th April 2009

Dear Mr. Ruete,

In the context of the broad review process of the Trans-European transport network policy the European Commission adopted a Green Paper: TEN-T Policy review. Towards a better integrated Trans-European Transport network at the service of the common transport policy summarising its current reflections and inviting contributions. In the context of the open consultation procedure launched by the European Commission, I am pleased to send you enclosed the contribution from the Trans-Pyrenean Foundation dealing with the matters that concern it.

The Trans-Pyrenean Foundation is an organism that was created by the Government of Aragon, and brings together the main Aragonese social and economic agents. The Board of Governors is formed by:

- The Government of Aragon
- The County Councils of Huesca, Teruel and Zaragoza
- The Aragonese Board of Chambers of Commerce and Industry (Incorporating the Chambers of Huesca, Teruel and Zaragoza)
- The Labour Commission Union
- The General Workers' Union
- The Regional Business Association of Aragon
- The Small and Medium Business Association in Aragon
- The Aragonese Federation of Towns, Regions and Provinces
- The Aragonese Municipal Association

The main objective of the Foundation is to promote the improvement of all networks of transport infrastructures that cross the Pyrenees, within a perspective of sustainable development. For this reason we are very involved in the priority project nº 16 of the trans-European transport networks, the railway axis Sines-Algeciras/Madrid/Paris, which includes a central railway crossing the Pyrenees, through a low level tunnel that links Spain with France through Aragon. This would provide a solution for freight transport crossing the border between the Iberian Peninsula and the European continent, bridging the obstacle that the Pyrenees represent to date.

The Pyrenees massif suffers a scarcity of efficient infrastructures, and is on the brink of collapse due to the traffic flows along the current roads every day. This is unsustainable, from both an economic and environmental point of view, without mentioning the serious safety problems resulting from this situation.



FUNDACIÓN  
TRANSPIRENAICA  
Travesía Central del Pirineo

This is therefore, an undoubtedly important matter for the economic growth and sustainable development of the overall southwest Europe, and the Aragonese society as a whole unanimously supports this priority project. Therefore, the enclosed contribution represents the opinion and will of each and every one of the abovementioned institutions.

This document has also been produced with the collaboration of the Zaragoza Logistics Center, a Research Institute created by the Government of Aragon together with the University of Zaragoza and the Massachusetts Institute of Technology. You will find enclosed to this letter the courier sent by the ZLC's Director. Through its quality and international significance, it has become an international centre of excellence for the education and research in logistics and supply chain management, as well as coordinating the National Centre of Authority for research in the field of logistics and supply chain management. This means that the ZLC develops a decisive role in defining and coordinating the initiatives of research, development and innovation for this sector in Spain.

We hope this document is useful for you and if you wish to have additional information, please do not hesitate to contact us.

Yours sincerely,

Alfonso Vicente Barra

President of the Trans-Pyrenean Foundation  
Regional Minister for Public Works, Planning and Transports of the Government of Aragon

M. Alfred Matthias Ruete  
Directeur Général Transports  
Rue Demot, 24-28  
B-1040 Bruxelles/Brussel

Zaragoza, 24 de abril de 2009

Estimado Sr. Ruete,

En respuesta a la consulta pública que ha lanzado la Comisión Europea sobre el “libro verde de RTE-T: Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes”, le adjunto la contribución que ha elaborado la Fundación Transpirenaica tratando las cuestiones que ha considerado de interés.

La Fundación Transpirenaica es un organismo creado a iniciativa del Gobierno de Aragón, y compuesto por los principales agentes sociales y económicos aragoneses. Su patronato está compuesto por:

- El Gobierno de Aragón
- Las Diputaciones Provinciales de Huesca, Teruel y Zaragoza
- El Consejo Aragonés de Cámaras de Comercio e Industria (Integrado por las Cámaras de Huesca, Teruel y Zaragoza)
- El Sindicato Comisiones Obreras
- El Sindicato Unión General de Trabajadores
- La Confederación Regional de Empresarios de Aragón
- La Confederación de la Pequeña y Mediana Empresa en Aragón
- La Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias
- La Asociación Aragonesa de Municipios

Su objeto principal es el promover la mejora de todas las redes de infraestructuras de transporte que atraviesen el macizo pirenaico, en una perspectiva de desarrollo sostenible. En este contexto estamos muy involucrados en el proyecto prioritario número 16 de las redes transeuropeas de transporte, el eje Sines-Algeciras/Madrid/París, que incluye una travesía ferroviaria central en los Pirineos, a través de un túnel de baja cota que enlace España con Francia por Aragón. Se daría así solución al transporte de mercancías fronterizo entre la Península Ibérica y el continente europeo, salvando el obstáculo que supone a día de hoy el Pirineo.

El macizo pirenaico adolece de infraestructuras eficaces suficientes, y está al borde del colapso por los flujos que cada día pasan por las carreteras actuales. Esto es insostenible, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental, sin contar con los graves problemas para la seguridad que esta situación conlleva.

Se trata por tanto de una cuestión de importancia indudable para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de todo el Sudoeste europeo, y la sociedad aragonesa en su conjunto y unánimemente apoya su puesta en marcha. En este sentido, la contribución realizada, representa la opinión y la voluntad de todas y cada una de las instituciones mencionadas anteriormente.





FUNDACIÓN  
TRANSPIRENAICA  
Travesía Central del Pirineo

Por otro lado, este documento ha contado también con la colaboración del Zaragoza Logistics Center, un Instituto de Investigación creado por el Gobierno de Aragón junto con la Universidad de Zaragoza y el Instituto de Tecnología de Massachusetts. Podrá encontrar junto a esta carta el correo enviado por la Dirección de este centro. Por su calidad y su repercusión internacional, se ha convertido en un centro internacional de excelencia para la educación y la investigación en logística y la gestión de la cadena de suministro, además de coordinar el Centro Nacional de Competencia para la investigación en el área de la logística y de la gestión de la cadena de suministro. Esto hace que el ZLC desarrolle un papel determinante para definir y para coordinar las iniciativas de la investigación, del desarrollo y de la innovación de este sector en España.

Estamos a su disposición para cualquier consulta o aclaración que estime oportuna.

Esperando que encuentre este documento de su utilidad e interés, reciba un cordial saludo,

Alfonso Vicente Barra  
Presidente de la Fundación Transpirenaica  
Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón

M. Alfred Matthias Ruete  
Directeur Général Transports  
Rue Demot, 24-28  
B-1040 Bruxelles/Brussel

Zaragoza, 24 April 2009

Dear Mr. Ruete,

In response to the text published by the European Commission for the review of trans-European transport policy, entitled "TEN-T: A Policy Review - Towards A Better Integrated Transeuropean Transport Network At The Service Of The Common Transport Policy", the Zaragoza Logistics Center Foundation believes it should contribute to the review.

Zaragoza Logistics Center (ZLC) is a research institution set up by the Regional Government of Aragon in Spain in partnership with the Massachusetts Institute of Technology (MIT) and the Universidad de Zaragoza. The ZLC's mission is to establish an intermodal centre of excellence in Zaragoza for education and research in Logistics and Supply Chain Management, providing an active liaison with industry and the public sector to develop and disseminate knowledge.

ZLC is directly involved with the development of PLAZA, Europe's largest logistical platform. ZLC has also joined up with the Center for Transportation and Logistics at MIT to create the MIT-Zaragoza International Logistics Program.

Zaragoza Logistics Center has been appointed by the Department of Education and Science in Spain to set up the Centro de Competencia en Logística Integral (National Skills Centre for research into the area of Logistics and Supply Chain Management). Such recognition gives ZLC a leading role in defining and coordinating research, development and innovation initiatives in Spain. Zaragoza Logistics Center also houses the headquarters of Logistop, the Spanish Integrated Logistics Platform, which forms a network for technological and scientific cooperation among the different agents within the Spanish system working in the field of Logistics.

The MIT-Zaragoza International Logistics Program is a unique research and educational partnership between the ZLC and the Center for Transportation and Logistics at the Massachusetts Institute of Technology (MIT). Its teaching program is based on the principal courses delivered at MIT and includes an international Master's program, a Doctoral program and training courses for executives.

ZLC provides both graduates and executives with an education in Logistics and Supply Chain Management. A wide and varied group of national and international students who study at ZLC go on to take up positions at leading companies and universities worldwide. The courses include:

- MIT- Zaragoza Master of Engineering in Logistics and Supply Chain Management (ZLOG)
- MIT- Zaragoza PhD in Logistics and Supply Chain Management
- Master of Logistics (MDL)
- Executive training

ZLC has extensive experience in research projects connected to Logistics and Supply Chain Management. Its research activities link together a group of international expert faculty members with industrial partners and the PLAZA laboratory to create new logistical processes, concepts and technologies. These initiatives transfer knowledge and allow companies and organizations worldwide to develop ideas and further explore certain aspects in partnership with each other.

The Transport Department, meanwhile, is engaged in a number of lines of research, the most important being: urban transport, air freight, intermodal transport, mobility, logistical infrastructure and trans-Pyrenean corridors.

In this last field several projects are being carried out in cooperation with the Transpirenaica Foundation, with which we have a close working relationship that is expected to lead the signature of a long-term agreement.

Given our knowledge in these fields of research we thought it appropriate to contribute to your review, which we hope you will find of interest.

We remain at your service in the event of any comments you may wish to make.

Yours,



Ms. Pilar Ventura Contreras  
President, Zaragoza Logistics Center Foundation  
Regional Secretary of Science, Technology and Universities