

Zaragoza (Aragón), 30 de mayo de 2009

APORTACIONES DE CHUNTA ARAGONESISTA (CHA) A LA CONSULTA PÚBLICA Y AL LIBRO VERDE SOBRE RTE-T: REVISIÓN DE LA POLÍTICA - HACIA UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE MEJOR INTEGRADA AL SERVICIO DE LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES

Chunta Aragonesista (CHA) es un partido político de ideario aragonés, socialista y ecologista, firmemente comprometido con el desarrollo integral de Aragón en el marco de una Europa unida y solidaria. Aunque basado en Aragón, desarrollamos nuestra actividad tanto a nivel del Estado español (en donde hemos contado en diferentes momentos con representación en el Congreso de los Diputados, en Madrid) como en la Unión Europea, al formar parte del partido político europeo Alianza Libre Europea y desarrollar regularmente actividades e interlocución con las instituciones de la Unión.

Es en el marco de su actividad política europea en el que Chunta Aragonesista (CHA) presenta a la Comisión Europea este documento de aportaciones al Libro Verde RTE-T: Revisión de la política – Hacia una Red Transeuropea de Transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes.

Atendiendo a las cuestiones planteadas por el Libro verde RTE-T, desde la perspectiva de la experiencia aragonesa con respecto a las políticas de transporte en general y las europeas en particular, Chunta Aragonesista plantea las siguientes propuestas:

P.1 En su evaluación sobre el desarrollo de la RTE-T hasta la fecha, ¿deberá la Comisión tener en cuenta otros factores?

Las previsiones sobre la evolución del cambio climático desde 1996 se han agudizado y se han estrechado los márgenes de actuación. De esta forma, lo que antes era recomendable y conveniente, ahora se ha convertido en una necesidad insoslayable. En este sentido, a la hora de plantear una revisión aspectos que antes eran colaterales o no determinantes ahora se convierten en imprescindibles: la apuesta por el ferrocarril como medio sostenible de transporte de mercancías se evidencia en estos momentos como una necesidad imperiosa.

La actual situación de crisis y de decrecimiento económico y del empleo pone en cuestión los objetivos de la Agenda de Lisboa. En consecuencia, todas las actuaciones tendientes a garantizar la accesibilidad y a reforzar la cohesión socioeconómica y territorial son ahora, si cabe, más necesarias que nunca.

P.2 ¿Qu otros argumentos existen a favor o en contra de mantener la red global? ¿Cómo podrán superarse los inconvenientes de cada planteamiento?

Es importante el mantenimiento de la red global para que los ciudadanos de la Unión Europea sean conscientes de las magnitudes de las que se habla y de la magnitud de las carencias y necesidades pendientes, tanto para los casi 100.000 km de enlaces viarios, los más de 100.000 enlaces ferroviarios, entre ellos los de alta velocidad, los cientos de aeropuertos y de puertos marítimos. El desarrollo de la red de alta velocidad en España, con una visión global de Estado, ha sido percibido por los EEUU como un modelo a seguir e imitar. Pero el conjunto de las

redes ferroviarias no alcanza su operatividad ni es perceptible ante los ciudadanos en todo el avance que suponen hasta que no se cierran globalmente los grandes ejes y una inmensa mayoría de ciudadanos puede acogerse a sus ventajas. El desarrollo de la red global se ha demostrado que ha dependido en gran medida de la voluntad política real de cada uno de los Estados miembros.

P.3 Este tipo de enfoque basado en redes prioritarias, ¿será preferible al enfoque actual basado en proyectos prioritarios? En caso negativo, ¿por qué? ¿Cuáles serán las ventajas de este último enfoque? En caso afirmativo, ¿qué (otras) ventajas aportará? ¿Cómo deberá desarrollarse?

Consideramos más útil a todos los efectos el enfoque basado en redes prioritarias frente al de proyectos prioritarios. Basta con que apliquemos el enfoque a cualquiera de los ejes conocidos (por ejemplo, en España el proyecto Sines/Algeciras-Madrid-Zaragoza-Pirineo-Pars) para percatarnos de las potencialidades que se abren en los tramos intermedios: conexiones con otros medios de transporte intermodales a lo largo de los distintos nodos del recorrido (estaciones intermodales, plataformas logísticas, puertos secos, etc.). Resultan muy limitados los análisis y las previsiones en función de los puntos de salida y de destino de un eje determinado. Así, a veces los tramos y conexiones intermedias son los que realmente justifican la rentabilidad social y económica de una inversión tan importante. Globalmente esta posición sirve tanto para la red ferroviaria como para la viaria, aérea o marítima, habida cuenta de la tendencia cada vez mayor (y necesaria) a la intermodalidad en el transporte. Igualmente, el enfoque basado en redes prioritarias frente a proyectos permite presentar como más cercanas e inteligibles las actuaciones a unos ciudadanos que las perciben próximas y que pueden valorarlas y apoyarlas mejor.

P.4 Este tipo de enfoque flexible para la identificación de proyectos de interés común, ¿será adecuado para una política que, tradicionalmente, se basa en gran parte en las decisiones de inversión en infraestructuras de cada Estado miembro? ¿Qué otras ventajas e inconvenientes podrá tener? ¿Cuál será la mejor manera de reflejarlo en la planificación a nivel comunitario?

En coherencia con la respuesta a la pregunta anterior, resulta evidente que un enfoque flexible de los proyectos de interés común resulta más adecuado para una política de inversión en infraestructuras que pretenda optimizar su uso o el uso de las capacidades existentes, siendo a la vez posible su adaptación a las nuevas necesidades, aumento de las demandas, etc. Todo ello contribuirá a la consecución de los objetivos comunitarios establecidos, como, por ejemplo y además de los citados, el de la libre circulación de personas y mercancías por el territorio de los Estados miembros.

P.5 ¿Cuál es la mejor manera de tener plenamente en cuenta los aspectos expuestos anteriormente dentro del concepto general del futuro desarrollo de la RTE-T? ¿Qué otros aspectos deberán considerarse?

A pesar de las lógicas divergencias entre las necesidades que afectan al tráfico de viajeros y al de mercancías, es cierto que podemos concluir que los puntos de conexión de Europa con el resto del Mundo tienen que ser necesariamente los aeropuertos y los puertos, primando los primeros en cuanto al tráfico de viajeros y los segundos respecto al tráfico de mercancías. Sin embargo, internamente la logística del transporte de mercancías se presenta como fundamental para responder a las necesidades del transporte en unas economías como las actuales de pleno

en una crisis económica y que, no obstante, no renuncian al principio de la sostenibilidad. Los ejemplos de las plataformas logísticas y el dinamismo que generan (por ejemplo, la de Zaragoza, una de las mayores de Europa) son una buena muestra del potencial de crecimiento en la eficiencia del transporte de mercancías, su distribución, el ahorro energético, el aumento de la competitividad... y, con ellos, la eficiencia en la lucha contra los efectos del cambio climático.

P.6 ¿Cómo pueden los STI, en el marco de la RTE-T, mejorar el funcionamiento del sistema de transporte? ¿Cómo pueden traducirse las inversiones en Galileo y EGNOS en una mejora de la eficiencia y un equilibrio óptimo de la demanda de transporte? ¿Cómo pueden los STI contribuir al desarrollo de una RTE-T multimodal? ¿Cómo reforzar las posibilidades que existen en el marco de la financiación de la RTE-T para apoyar de la mejor manera posible la aplicación del plan de despliegue europeo del ERTMS durante el periodo cubierto por las próximas perspectivas financieras?

Los STI (sistemas de transporte inteligentes) sin duda mejoran el funcionamiento de todos los sistemas de transporte, le dan mayor eficiencia, le otorgan seguridad y protección y aseguran una mayor comodidad a los usuarios. Cuanto mejor sea el punto de partida de las infraestructuras, más operativos serán y mejor se visualizarán sus efectos positivos y se pondrá de manifiesto el enorme potencial que encierran. Desde CHA compartimos que en los próximos años y cuando los STI como EGNOS y Galileo estén totalmente operativos, los efectos positivos se multiplicarán, también en cuestiones tan fundamentales como la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental, tanto en los transportes convencionales por tierra como en el tráfico aéreo. Además, por su bajo coste en términos relativos resultarán los más eficientes, siempre y cuando existan unas infraestructuras en condiciones mínimas de ser rentabilizadas al máximo.

P.7 El desplazamiento de las fronteras entre la infraestructura y los vehículos o entre la oferta de infraestructura y la forma de utilizarla, ¿obliga a ampliar el concepto de proyecto (de infraestructura) de interés común? En caso afirmativo, ¿cómo debería definirse este concepto?

Resulta evidente que los STI tendrán una repercusión también para la infraestructura en general, y que el material rodante debe pasar a tener un papel mucho más determinante que el actual. Ya se aprecia con determinadas unidades ferroviarias cuya tecnología suple buena parte de las carencias de la propia infraestructura; pero se verá mucho más conforme se progrese en otro tipo de vehículos como los eléctricos e híbridos, que lógicamente desplazarán el problema de la contaminación y de las emisiones de CO₂ fuera de la propia red. Lo mismo puede indicarse para las nuevas tecnologías del hidrógeno aplicadas no sólo a los vehículos terrestres sino también a la aviación y a la navegación. Por todo ello, parece razonable ampliar el concepto de infraestructura de interés común de forma que incorpore el propio material rodante o tecnológico asociado a ella. Quiz este concepto debería definirse como CORREDOR DE COMUNICACIÓN o SISTEMA DE CONEXIÓN INTEGRAL (SCI).

P.8 ¿Será viable este tipo de red básica a nivel comunitario? ¿Cuáles serán sus ventajas y sus inconvenientes? ¿Qué métodos deberán aplicarse para su concepción?

Desde CHA consideramos que será viable plantear este tipo de red básica a nivel comunitario. Sólo así podrá incorporar objetivos y prioridades de otras políticas europeas, como el desarrollo sostenible o la lucha contra los efectos del cambio climático. Igualmente, parece razonable el

mbito comunitario para conseguir avances globales en materia de tarificacin de transporte. En cualquier caso, la flexibilidad siempre es buena para hacer frente a las diferencias de mercado.

P.9 ¿Cmo pueden determinarse las necesidades financieras de la RTE-T en conjunto a corto, medio y largo plazo? ¿Qu forma de financiacin (pblica o privada, comunitaria o nacional) se adapta mejor a cada aspecto del desarrollo de la RTE-T?

A la hora de determinarse las necesidades financieras de la RTE-T debe priorizarse (dentro de los proyectos prioritarios) aquellos cuya demanda est ms acreditada (como la travesa central ferroviaria por el Pirineo), mejor sirvan el objetivo de la cohesin territorial y respondan de modo ms satisfactorio a las exigencias de la sostenibilidad social y medioambiental. Sin duda, las necesidades financieras de la RTE-T, a corto, medio y largo plazo, han de cubrirse mediante financiacin pblica y, preferentemente, comunitaria. Aragn es un buen ejemplo de la falta de este tipo de financiacin.

P.10 ¿Qu asistencia puede ofrecerse a los Estados miembros para ayudarles a financiar y realizar los proyectos de los que son responsables? ¿Debera alentarse en mayor medida la participacin del sector privado en la realizacin de infraestructuras? En caso afirmativo, ¿cmo?

La participacin financiera del sector privado en ningn caso puede llevar a los extremos de privatizar la prestacin de servicios pblicos esenciales, como el transporte intercomunitario. No obstante, ello no implica que no pueda haber una importante participacin de la iniciativa privada tanto colaborando en la elaboracin de los proyectos y documentos tcnicos, como en la ejecucin de las infraestructuras. Todo ello al margen de la lgica e imprescindible participacin de las entidades financieras del sector privado en la financiacin de los proyectos, de forma que pueda acelerarse su ejecucin y evitar las demoras, paralizaciones o incluso descartes de proyectos por su excesiva prolongacin en el tiempo.

P.11 ¿Cules son los puntos fuertes y dbiles de los actuales instrumentos financieros comunitarios? ¿Se necesitan otros nuevos (incluidos instrumentos innovadores)? ¿Cmo podra racionalizarse el uso combinado de fondos procedentes de diferentes recursos comunitarios para apoyar la realizacin de la RTE-T?

Los actuales instrumentos financieros comunitarios son correctos (fondos de cohesin, Fondo Europeo de Desarrollo Regional –FEDER- y prstamos del Banco Europeo de Inversiones), si bien deben corregirse determinadas exclusiones injustificadas para proyectos de redes globales. Es el caso de regiones intermedias, como Aragn, por las que discurren determinados ejes, en funcin de medias estadsticas difcilmente explicables. Lgicamente, las regiones menos desarrolladas debern concentrar el mayor nmero de actuaciones, pero conviene no olvidar las importantes diferencias de desarrollo y de renta entre las diferentes regiones dentro de los Estados ms prsperos de la Unin.

P.12 ¿Cmo podran mejorarse los instrumentos no financieros existentes? ¿Qu nuevos instrumentos podran introducirse?

La experiencia del caso aragns (y, en general, espaol) es desigual respecto de estos coordinadores europeos nombrados por la Comisin. Sin duda, la coordinacin transfronteriza en los distintos corredores debe extenderse a un mayor nmero de afectados e interesados posibles. As, en el caso de transporte de mercancas por ferrocarril, debera contarse

efectivamente con proveedores de la infraestructura, operadores y usuarios y autoridades regionales y locales.

En lo que respecta tanto al enfoque por corredores como al método abierto de coordinación que se plantea en el Libro Verde, desde CHA compartimos en lo esencial el criterio establecido como instrumentos ptimos.

P.13 ¿Cuál de estas opciones es la más idnea? ¿Por qué?

Por los motivos expuestos a lo largo de este escrito y las razones concretadas en los apartados anteriores, para CHA la opción más idnea es la número (3), que consiste en una estructura de dos niveles, con una red global y una red básica que comprenda una red prioritaria, definida geográficamente, y un pilar conceptual que ayude a integrar los diferentes aspectos de la política de transporte y de la infraestructura de transporte.