

**THE GOVERNMENT OF ARAGON'S CONTRIBUTION TO THE OPEN
CONSULTATION PROCEDURE OF THE EUROPEAN COMMISSION
CONCERNING 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. Based on the text proposed by the European Commission, the Government of Aragon deems it appropriate to make the following observations:

1. INTRODUCTION

The Commission begins the document recalling one of the aims of the TEN-T, link to the achievement of the Lisbon Agenda objectives: to reinforce social, economical and territorial cohesion. We consider this to be a basic objective; we must not lose sight of the service criteria for citizens and land management involved in infrastructures and in transport systems. Undoubtedly, we have to follow efficiency and economic benefits criteria in its implementation, but Public Authorities should also take care to ensure a series of minimum services for EU citizens, overall when it concerns territories with greater geographical difficulties or these that are further away from large economic centres.

Aragon also differs with the statement regarding the scarce visibility of the results of European investments. In general, Spain in its entirety has benefited from EU funds, from the ERDF, as well as the Cohesion Fund and BEI loans,

which have undoubtedly contributed to the economic development of our land. Perhaps this is because there was a good information and results distribution system in the organisations beneficiaries of funds. Good collaboration between European Commission services and the authorities closest to citizens could help to enhance visibility, as has been the case in Aragon.

On the other hand we fully agree with the Commission concerning the need to incorporate new technologies, innovation and research into this sector. This means that the available resources could be optimised and put to greater use for current and future infrastructures. It is especially important in logistics and intermodality sector. In Aragon we have worked with these objectives and we are a reference point in research for this sector, with the Zaragoza Logistics Center, a research institute formed by the Government of Aragon and the University of Zaragoza along with the Massachusetts Institute of Technology, the most important logistics research centre on a worldwide scale.

It is essential the reference to the European Union in its exchanges as regards to the world and we consider the relationship with the Nord territories of our neighbouring continent of Africa to be particularly attractive. It is a continent that has undergone a significant level of development in recent years, and this will continue in the future. If the appropriate relationships are developed, it could become an undeniably important ally for Europe, due to its production capacity as well as its potential consumption growth. The exchange flows, from both passengers and freight, will foreseeable increase significantly over the next few years, and that is why we need to guarantee an efficient transport connection with our immediate neighbours, by both sea and land, through the Strait of Gibraltar and across the Iberian Peninsula.

As regards to the importance of trans-European networks to fight against climate change, an interesting point for EU Member States has not been mentioned, which is the fact that complying with Kyoto Protocol includes paying for contaminating emissions. These emissions are reduced by means of using more sustainable modes of transport, such as rail and maritime transport, which is another advantage of developing these modes of transport.

To conclude the introduction, it is true that we need to evaluate the results achieved so far in the area of trans-European transport networks, and even a broad review of the functioning modes, but what we must not ever forget is that instruments like this are still necessary, and even more in the current context. The implementation of a suitable network for the exchange of passengers and freight, by improving the existing infrastructures, the implementation of other infrastructures, and the development of intermodality, are an essential element for the construction of the European Union. We can not forget the problems that led to the establishment of these policies, which in many cases are still present and need even more urgent solutions. If the European Union does not act, does not offer its intervention and support, both institutional and economical, these problems will take much longer to be solved.

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

P1. Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?

Specifics

We share the Commission's opinion that projects within TEN-T differ considerably from each other, and they respond to a broad range of approaches. Therefore we need to reinforce the role not only of Member States as main responsible, but also of other actors, including regional and local authorities who are much more aware of the needs of their regions, as well as companies and private sector, and of course, the role of European Institutions. Only through joint collaboration can we define in detail the reference framework for transport infrastructures implementation.

Past achievements

We very much welcome the achievements made in the implementation of High Speed projects and the development of intelligent transport systems. However, although TEN-T policy has begun to provide responses in the field of freight transport, it is still a sector that is very lacking, and therefore needs special attention from the EU over the next few years. These solutions to overcome problems will not only come through the introduction of real co-modal solutions, but also through the specialisation of transport services for passengers and freight and through the implementation of infrastructures that have not yet been put into place and which are necessary to definitively resolve large capacity freight flow.

An assessment of strengths and weaknesses: Network planning

The Commission criticises that the comprehensive network has essentially meant adding together significant parts of national networks for the different modes and connecting them at national borders and has not been driven by genuine European objectives that would ensure that the whole is greater than the sum of its parts. We agree entirely with the defence of a truly European vision and planning.

The connections, the cross-border points that are the hinge and give an added-value to whole Europe and to transport systems of Member States, are still very important. They are the point at issue when building an effective system and that is why the EU action is essential for these sections to progress more quickly. European planning must undoubtedly pay special attention to these points. We share this same vision for the priority projects, a supranational outlook allows for greater precision when following coherent capacity and quality standards and the means of better stimulating their completion within the planned timeframe.

Network Implementation

The Commission insists that the investments made are scarcely visible. As regards to this we believe that there is a communication problem, which could possibly be solved with the collaboration of regional and local institutions, which are more directly involved with the affected regions and which, therefore, could be used as a good channel of information and diffusion, as it has appeared with ERDF and European Social Funds. Furthermore, the clear visibility concerning the priority projects suggests that this is perhaps the best way to make EU actions more discernible.

Expected Transport Demand

We agree with the Commission regarding the difficulty in assessing the demand forecast for transports, and even more in a crisis context such as the current one. However, we must consider various factors that drive demand: firstly, the current and future trend will continue to grow, and it will grow for a more sustainable form of transport, as the user will be increasingly more aware of the environmental effects of this service and will collaborate in the fight against climate change, using less contaminating means.

In this sense, and concerning the European Southwest, in the recent common statement on infrastructures and transport adopted in the Spain-France Summit of Madrid in April, both States set as mid-term objective to triple present volume of trans-Pyrenean rail freight traffic, reaching 10% of land traffic. This statement shows the interest and will of Member States to work and favour this growth and canalize it by sustainable modes as rail.

We understand the need of a business-oriented development of transport services, promoting efficient use of infrastructures. In this sense, it is necessary to insist, considering the present widespread crisis context: now it is still more important the planning and the efficient management as regards the infrastructures use and implementation, since infrastructures not only generate immediate wealth in building, but also favour the exchange and the economic development, and therefore create wealth in the long term.

To this effect of country planning and as regards to efficient use of infrastructures, we would like to support again the need to differentiate or prioritize the use of specific infrastructures for the service of citizens, in densely populated areas and which as a priority need to serve and respond to

passengers' travelling needs, and also freight transport, which can cross less populated areas and therefore allows for higher and/or priority transit for this type of service as its infrastructures are not as saturated, as long as good connection is guaranteed with the economic nodes thanks to the existence of logistics nodes.

The Commission also indicates that business activities may be able to grow, but as they evolve, the transport policy response will need to evolve too. We fully agree with this statement, but once again we would like to emphasise that within the European Union there are some very defined and specific areas, such as the Pyrenees, where these commercial and transport needs are already very pressing, and where it is imperative we put forward not only short term solutions, but also approve and start implement medium and long term solutions foreseen , because other way we may be able to reach a complete collapse situation across this mountain range.

3. ISSUES AT STAKE FOR FURTHER TEN-T DEVELOPMENT

Network planning

The future of the comprehensive network

P.2 What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network? And how could the respective disadvantages of each approach be overcome?

The “access” function of this comprehensive network is still necessary and should still be present in European policies. It is vital to maintain a wide, and therefore, European, strategic vision. To do this it may be necessary to give European institutions a greater role, in both planning and coordinating this network.

Another way of achieving greater efficiency concerning comprehensive networks is finding common sub-sectors where act at European level. An effective transport network does not only consist on building the infrastructure, which can be coordinated through projects or priority networks, but it also involves services implementation. The EU should also focus its work on coordinating interoperability, safety, signalling, promoting logistics and intermodality, etc.

Possible incorporation of a “priority network”

P.3 Would this kind of priority network approach be better than the current priority projects approach? If not, why not and what are the particular strengths of the latter? If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?

We believe a priority networks approach is appropriate, provided that special attention is still paid to particularly conflictive sections, which as we mentioned before, need the action of European institutions more than others, as well as nodes, which as the document mentions, are often the main source of congestion. The cross-border sections are the hinges that connect projects as well as networks, generating European added-value, and their particular difficulties concerning coordination and management, as well as implementation, need special attention.

This is the case of the Pyrenees, the lack of a global and overall view, the imbalance between the use of modes of transport (96% by road and only 4% by rail) and the geographical distribution of flows (96% on the motorways and coastal roads and 4% on inland roads) have led to a bottleneck of enormous proportions for flow exchange in southwest Europe, complicating the connection of the whole EU.

This bottleneck would be solved with the construction of a low level connection in the centre of the Pyrenees, a great capacity and high performance rail link, as is already mentioned in the RTE-T orientations and guidelines, as project 16 axis Sines/Algeciras - Madrid - Paris.

We consider the definition criteria to be correct, insisting on the need to not base it only on economic or market conditions, but also on cohesion, territorial development and environmental issues.

With regards to traffic flows, we would like to highlight that in many cases these analyses are not conclusive as they do not determine how much more traffic the construction of a new infrastructure would attract, as there is no prior traffic data to indicate this (since the infrastructure does not exist). The planning should involve, as well as European and national authorities, local and regional bodies, which would give a more precise view of the needs of the region.

We consider the mention made of the need to respond to demands of major freight and passenger traffic flows in the European Union very accurate, and with regards to this, we insist on the need to design priority corridors for each mode of transport, for passengers and freight.

In all cases, a network design should ensure continuity of the already approved priority projects, which are still very necessary and are essential for the construction of the European Union, especially those that due to their cross-border nature and because they are developed in particularly sensitive areas from an environmental perspective, as occurs in the Pyrenees mountains, require supranational, European action. This was the justification for being considered priority projects and these are still the inherent characteristics; not only problems have not been solved but they are becoming increasingly urgent

and we have to find an appropriate solution. Therefore we consider that, in essence, the construction of a priority network would imply the sum of priority projects that would complete comprehensive corridors, not only transnational, but European.

As regards the possibility of combining infrastructure measures on different scales, from long-term large projects to smaller, shorter-term projects, we would like to emphasise the need to start work now on setting up medium and long-term infrastructures. They can not be relegated to a secondary role simply because they can not be executed immediately. These really are the significant infrastructures that can truly provide a solution to the large communication problems in Europe. If we do not start to work on these now, if they lose priority because they are not immediate, we will lose the essential instruments for the competitiveness of the European Union in the future.

A conceptual pillar

P.4 Would this kind of flexible approach to identifying projects of common interests be appropriate for a policy that, traditionally, largely rest on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?

The Commission proposes that the approach would aim mainly to optimise the use of existing infrastructures capacities, and could also reflect evolving infrastructure needs, alongside growing demand, in the long term. However, there are infrastructures that are already necessary right now, as they are located in areas which daily suffer problems of saturation, technical collapse and scarcity of adequate infrastructures to meet the demand, as is the case of the Pyrenees. A mountain range 750 kilometres long must not lead to a

complete blockage of the exchanges in southwest Europe simply because enough infrastructures do not exist, especially through the central part.

We insist on the necessary complementarities between a business oriented approach with the function of local authorities at the service of citizens, territorial cohesion and economic development. The political commitment of the European Union should serve as an impulse to stimulate these criteria in Member States. Support to profitable projects that in addition contribute to territorial cohesion allows achieving this double function, in line with new models of economic development proposed at European and national level, helping to set European general interest.

Infrastructure issues of particular relevance to future TEN-T development

P.5 How can the different aspects outlined above be best taken into account within the overall concept of future TEN-T development? What further aspects should be taken into consideration?

Differing needs of passenger and freight traffic

We totally agree with the European Commission. When considering passengers and freight, problems are different as are infrastructure requirements. Using the same means, instead of providing more options, results in a poorer service for both transport services. There should be different or priority corridors, that help passengers exchange in the most densely populated areas, where this type of transport is priority, and that create communication channels in other areas that have less saturated infrastructures for freight transport, that does not require as much speed as passenger transport, but it does require continuity and fluidity along routes, and schedule reliability.

Europe's connecting points to the world

We think it is useful to highlight here the environmental implications and constraints related to air transport, which in the future will lead to new organisation and management systems. Just as an example, we would like to raise the matter of parking and recycling aeroplanes that no longer meet the minimum safety and environmental criteria, and that have to be handled in places equipped for this purpose (and which are not yet sufficiently developed in Europe)

As regards to ports, we agree with the Commission concerning the need to develop inland connections and create dry ports. Many times exit and entry into the port cause enormous delays therefore making it difficult for ports to be efficient, which could be solved with efficient inland connections and the development of logistics nodes. In fact this situation could become worse in large ports that need specific channels for entry and exit of freight, large capacity routes that allow ports to operate efficiently.

Waterborne transport in the EU

We support the promotion of developing other, less used, modes of transport such as motorways of the sea. However, bearing in mind the current port management systems and established routes their capacity is limited at the moment, therefore, medium and long-term development must take place for them to be fully operative. In any case, every action to improve flows from a sustainable point of view helps the joint of networks.

Freight logistics

We fully agree with Commission's statements. At the moment we are not talking about one infrastructure in particular, we have to think about corridors to ensure traffic efficiency, based on the principle that each mode is used according to its comparable advantage. The infrastructures need to be based on modal centres for correct distribution, both national and international, local and urban. The problem of "the last mile", for supplying cities, for example, is a matter that remains unresolved.

Aragon understands this need well and that's why in recent years it has developed a logistics plan that structures the whole region of the Autonomous Community, and taking advantage of the excellent geostrategic position of Aragon, makes it a reference point for logistic activity in southwest Europe.

PLAZA, the logistics platform of Zaragoza, is the biggest one in Europe of its characteristics: 13 million square metres dedicated entirely to logistics, 15,000 jobs anticipated of which 8,000 are already a reality, two phases already completed and built-up and sold, the first one completely, and 80% of the second one, and all of this without any grants from any autonomous, national or European governments.

PLAZA has a railway platform of a million square metres that houses all the railway installations for freight of Zaragoza, 40 kilometres of railroad distributed in 16 groups, with offshoots so that companies can enter their premises directly from the rail complex if they wish.

PLAZA is not the only platform that exists, there are others in Huesca, Teruel, Fraga, with other public-private projects, including research and training

projects as well, etc. More than 3,000 hectares in total dedicated to logistics in Aragon.

Innovation

P.7 Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?

In all cases, new technologies and the subsequent new uses of infrastructure make it necessary to consider infrastructures cost to be adapted or the need to new infrastructure building.

A TEN-T “core network”

P8. Would this kind of core network be “feasible” at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?

The introduction of a conceptual pillar basically market oriented must have also considered other requirements such as environmental, sustainable development, cohesion, complying with internal market, etc., inherent to the functions of regional authorities. The proposals need to be coordinated and clarified, which would be much easier to achieve if the European Union had more defined and more active authority over the matter.

In this sense, it is interesting a reflection rather than on a network, on specific sections that are of truly European interest, supranational, and that give added value to the corridors that cross several Member States. Performances are

usually well define, concrete and with a potential effect on the efficiency of the joint axis and therefore the cost is easy to quantify and schedule. Bottlenecks are normally considered. It would be necessary to analyse these specific sections and consider them “European” sections, not cross-border or sections belonging to one particular State, in which the European Union had specific competences and implementation capacities.

Implementation level

Overall financing of the projects of common interest established in the TEN-T plans

P.9 How can the financial needs of TEN-T as a whole- in the short, medium and long term- be established? What form of financing –public or private, Community or national- best suits what aspects of TEN-T development?

It is necessary to maintain a distinction between projects that should be granted and executed by the States and those that have a special EU interest, which justifies EU funding. As it is absolutely impossible for Europe to achieve the entire network, this is where efforts must be concentrated. Europe needs to analyse which projects are truly European and invest in these and not support the States in their own projects, those that are necessary but only on a national level. It could even finance them 100%, and not just partially, as was planned up to date. This would give Europe greater authority over these sections. Therefore, investments would be optimised and there would be greater visibility of funds invested by the European Union. This is why we need to maintain a series of priorities, as was defined in the period prior to application of TENT-T guidelines.

Undoubtedly, we need cost estimates within different timeframe, short, medium and long-term, but ensuring that this does not affect the priorities. We must not let a project lose its priority consideration, even though it is a project that is necessary to solve significant and urgent problems for the EU as a whole, simply because it can not be completed within a 2-year period.

We completely agree with the Commission's opinion as regards to the need for prior planning in order for the investments to be suitable and effective. We can not allow the repetition of problems such as those that occurred in the Lyon-Turin connection, where the citizens opposed the chosen routes and this complicated the completion of the works enormously. For the projects that affect us, in Aragon we are already working to avoid this type of problem, providing the population affected with complete and continuous information, compiling information from similar practices, and establishing the necessary studies, as additional actions to those carried out by the States and the EU concerning this matter.

Although the transport industry is market orientated, infrastructures implementation should always be funded, directly or indirectly, by regional authorities, to guarantee its correct implementation and that investments are effective. It is also necessary to ensure other functions implicit to these infrastructures that guarantee services of general interest, such as respecting policies concerning the environment, cohesion and development, and meeting the demands of a single market.

P.10 What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility? Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?

As well as direct financing for sections that are especially useful for Europe (which may even be total financing, and not just a percentage, as established up to date), the assistance that the European Union can offer, and which is already being proposed as a useful instrument for Member States as well as for private actors, is credit with preferential interest rates, justified by the implementation of a public service.

EU financial instruments in support of TEN-T implementation

P.11 What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including “innovative” instruments”)? How could the combined use of funds from various Community resources be streamline to support TEN-T implementation?

In accordance to the aforementioned points, we share the Commission’s opinion to streamline the allocation of grants and to link it to the European added value of projects. The cross-border projects and the large bottlenecks to the axes that structure the EU should be treated specifically and directly, both in management and financing. The best coordination for funds management would consist in unifying projects that are very specific and necessary for whole Europe.

As a financial instrument, we would like to emphasise the importance of the loans granted by the European Investment Bank, which should be as lenient as possible when calculating the interest rates and the repayment schedules.

The existing funds could possibly be better organised by unifying them by origin and distributing them in accordance with the object or sector to be granted, provided that they complied with some specific eligibility criteria (economic, cohesion, etc.) which would allow access to this type of aid.

EU non-financial instruments in support of TEN-T implementation

P.12 How could the existing non-financial instruments be improved? What new ones might be introduced?

We agree with the proposal to extend the role of European coordinators, where the cross-border sections should certainly remain particularly important. In our case, we believe it is necessary to consider the Pyrenees as a whole, with global permeability needs, that require improvements for passenger and freight transport, and that should provide solutions for densely populated regions, that urgently need a service for passengers and have highly saturated infrastructures, as well as for sparsely populated regions, that have space and infrastructures that are not saturated, which could be used mainly for freight transport, and which at the moment are not fully developed because they do not have any type of connection that crosses the Pyrenees.

The Commission also proposes a corridor coordination approach for “European projects”, that would be granted as a whole. The risk of this type of proposal, like the initial one of the TEN-T concerning a comprehensive network, is the leakage of work and funds. Whether dealing with priority projects, or priority corridors, in some cases problems of large communication axes are clearly defined and need very specific action for defined sections. This is where the European Union should concentrate its actions.

Lastly, we would like to emphasise that the current situation of the Pyrenees, which is completely saturated and ineffective, and which will undoubtedly get worse over the next few years, can not be solved with intermediate solutions. We need to solve the considerable lack of infrastructure, with efficient and appropriate means. The urgent need to channel the increase in freight traffic anticipated over the next ten years, which will reach 100 million tons to be

added to the more than 250 million tons that already cross the Pyrenees, is a European problem of considerable proportions that needs to be approached in its entirety and with complete dedication.

Medium-term solutions may alleviate the current saturation, but they will not even be able to absorb the forecast traffic increase, let alone deal with traffic already existing. We need to establish new infrastructures immediately if we want to prevent an enormous barrier from affecting the functioning of the single market and to ensure the competitiveness and the development of all territories of the EU.

Zaragoza, 27th April 2009

**APORTACIÓN DEL GOBIERNO DE ARAGÓN A LA CONSULTA PÚBLICA
DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE EL LIBRO VERDE RTE-T: REVISIÓN
DE LA POLÍTICA. HACIA UNA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
MEJOR INTEGRADA AL SERVICIO DE LA POLÍTICA COMÚN DE
TRANSPORTES.**

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, el Gobierno de Aragón estima oportuno realizar las observaciones siguientes:

1. INTRODUCCIÓN

La Comisión inicia el documento recordando uno de los objetivos de las RTE-T, unido al cumplimiento de los objetivos de Lisboa: reforzar la cohesión socioeconómica y territorial. Consideramos que se trata de un objetivo básico; no debemos perder de vista los criterios de servicio al ciudadano y de ordenación al territorio que conllevan las infraestructuras y el sistema de transportes. Es indudable que debemos guiarnos en su puesta en marcha por criterios de eficiencia y beneficio económico, pero las Administraciones Públicas deben velar también para garantizar una serie de servicios mínimos a los ciudadanos de la UE, sobre todo cuando se trata de territorios con mayores dificultades geográficas o más alejados de los grandes centros económicos.

Tampoco compartimos desde Aragón la afirmación de la escasa visibilidad de los resultados de las inversiones comunitarias. En general, todo el territorio español se ha visto beneficiado por fondos de la UE, tanto FEDER, como Fondos de Cohesión y préstamos del BEI, que indudablemente han contribuido al desarrollo económico de nuestros territorios. Quizá es porque se ha contado con un buen sistema de información y difusión de resultados en las entidades receptoras de fondos. Una buena colaboración entre los servicios de la Comisión Europea y las administraciones más cercanas al ciudadano puede contribuir a mejorar esta visibilidad de resultados, como ha sido el caso de Aragón.

Por otro lado compartimos plenamente con la Comisión la opinión de hay que integrar las nuevas tecnologías, la innovación y la investigación en este sector. Esto permite optimizar los recursos disponibles y dar un mayor aprovechamiento a las infraestructuras actuales y futuras. Es especialmente importante en el sector de la logística y de la intermodalidad. En Aragón hemos trabajado con estos objetivos y somos un punto de referencia en investigación para este sector, con el Zaragoza Logistics Center, un instituto de investigación formado por el Gobierno de Aragón y la Universidad de Zaragoza junto al Massachusetts Institute of Technology, el centro de investigación logística más importante a nivel mundial.

La referencia a la Unión Europea en sus intercambios con respecto al mundo es imprescindible, y nos parece especialmente interesante la relación con los territorios del Norte de nuestro vecino continente Africano. Es un continente que está viviendo un grado de desarrollo muy importante en los últimos años, y que continuará en el futuro. Si se desarrollan las relaciones oportunas, puede convertirse en un aliado de importancia innegable para Europa, tanto por su capacidad de producción como por su potencial de crecimiento de consumo. Es

previsible que los flujos de intercambio, tanto de personas como de mercancías, va a aumentar significativamente los próximos años, y por eso es necesario garantizar un sistema de conexiones eficaz con este territorio, tanto marítimo como terrestre, a través del Estrecho de Gibraltar y pasando por la Península Ibérica.

En cuanto a la importancia de las redes transeuropeas para la lucha contra el cambio climático, no se ha mencionado una cuestión de gran interés para los Estados de la UE, y es que el cumplimiento del Protocolo de Kyoto lleva consigo el pago de emisiones contaminantes. Estas emisiones se reducen mediante la utilización de modos de transporte más sostenibles, como el ferroviario y el marítimo, lo que supone un argumento favorable a añadir para el desarrollo de este tipo de modos de transporte.

Como conclusión a la introducción, es cierto que es necesaria una evaluación de los resultados conseguidos hasta ahora en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte, e incluso una revisión profunda de los modos de funcionamiento, pero lo que no se puede olvidar en ningún momento es que instrumentos como éste siguen siendo necesarios, y más aún en el contexto actual. La consecución de una red adecuada para el intercambio de viajeros y mercancías, mediante la mejora de las infraestructuras existentes, la puesta en marcha de otras necesarias, y el desarrollo de la intermodalidad, son un elemento esencial para la construcción de la Unión Europea. No podemos olvidar los problemas que dieron origen al nacimiento de estas políticas, y que en muchos casos, siguen presentes y necesitan de soluciones cada vez más urgentes. Sin la actuación de la Unión Europea, sin su mediación y apoyo, tanto institucional como económico, estos problemas tardarían mucho más tiempo en resolverse.

2. PILARES DE LA FUTURA POLÍTICA DE LA RTE-T

P1. En su evaluación sobre el desarrollo de la RTE-T hasta la fecha, debería la Comisión tener en cuenta otros factores?

Disposiciones específicas

Compartimos con la Comisión la opinión de que los proyectos de redes transeuropeas son muy diferentes entre sí, y responden a una amplia gama de enfoques. Habría que reforzar por tanto el papel no sólo de los Estados miembros como principales responsables, sino también del resto de actores, tanto de las administraciones regionales y locales, que conocen de forma mucho más directa las necesidades del territorio, como de las empresas y el sector privado, y por supuesto, el de las Instituciones Europeas. Sólo una actuación conjunta permite definir con detalle el marco de referencia para la puesta en marcha de infraestructuras de transporte.

Logros

Aplaudimos los logros en la puesta en marcha de proyectos de Alta Velocidad y el desarrollo de transportes inteligentes. Sin embargo, si bien se han empezado a dar respuesta a los problemas del transporte de mercancías, es un sector que todavía adolece de muchas carencias, y que por tanto necesita una atención especial por parte de la UE en los próximos años. Estas soluciones vendrán no sólo con el desarrollo de la comodalidad, sino también por la especialización de servicios de transporte para viajeros y mercancías y por la puesta en marcha de infraestructuras que todavía no se han llevado a cabo y que son necesarias para solucionar definitivamente el flujo de mercancías de gran capacidad.

Evaluación de los puntos fuertes y débiles:

Planificación de la red

La Comisión critica que la red global se ha centrado en unir tramos importantes para las redes nacionales, para los diferentes modos de transporte, y conectarlos entre sí en las fronteras nacionales, sin guiarse por objetivos auténticamente europeos que garanticen que el todo es mayor que la suma de sus partes. Compartimos completamente la defensa de una visión y una planificación verdaderamente europea.

Las conexiones, los puntos transfronterizos que sirven de bisagra y dan un valor añadido al conjunto de Europa y a los sistemas de transporte de los Estados miembros, siguen siendo muy importantes. Son los puntos más conflictivos a la hora de constituir un sistema eficaz y por eso la actuación de la Unión Europea es imprescindible para avanzar más rápidamente en estos tramos. Una planificación europea debe integrar indudablemente una atención especial a estos puntos. Compartimos esta misma visión para los proyectos prioritarios, una perspectiva supranacional permite ser más preciso a la hora de seguir unas normas coherentes de calidad y capacidad, así como un mejor cumplimiento de los plazos previstos.

Realización de la red

La Comisión insiste en la escasa visibilidad de las inversiones realizadas. Consideramos a este respecto que se trata de un problema de comunicación, que quizá pueda solucionarse con la colaboración de las entidades regionales y locales, más implicadas directamente sobre los territorios afectados y que por tanto pueden ser un buen canal de información y difusión, tal y como ha venido

ocurriendo con los fondos provenientes del FEDER y del Fondo Social Europeo. Por otro lado, la mayor visibilidad en lo que se refiere a los proyectos prioritarios, sugiere que esta es quizá la mejor vía de hacer más perceptible la actuación de la Unión Europea.

Demanda prevista del transporte

Coincidimos con la Comisión en la dificultad para valorar la futura demanda de transportes, y más en un contexto de crisis como el actual. Sin embargo, debemos tener presentes varias cuestiones: en primer lugar, la tendencia actual y futura de demanda del transporte va a seguir siendo creciente, y además va a tender a necesitar un transporte más sostenible, porque el usuario va a ser cada vez más consciente de las repercusiones medioambientales de este servicio y colaborará en la lucha contra el cambio climático, utilizando medios menos contaminantes.

En este sentido, y referido al Sudoeste Europeo, basta con mencionar la reciente declaración común de infraestructuras y transportes adoptada en la cumbre de Estados de España y Francia en Madrid este mes de abril, en la que los dos países se fijan como objetivo a medio plazo triplicar el actual volumen de tráfico ferroviario transpirenaico de mercancías, hasta alcanzar el 10% de participación en el tráfico terrestre, para constatar el interés y la voluntad de los Estados miembros de trabajar para favorecer este crecimiento y canalizarlo por modos de transporte sostenibles como el ferroviario.

Entendemos la necesidad de dar una orientación empresarial a los servicios de transporte, fomentando un uso eficiente de la infraestructura. Hay que incidir en este sentido, y teniendo en cuenta el contexto actual, de crisis generalizada, en

que ahora es todavía más importante una planificación y una gestión eficaz en el uso y la puesta en marcha de infraestructuras, ya que estas no sólo generan riqueza inmediata en la construcción, sino que favorecen el intercambio y el desarrollo económico, y por tanto riqueza a más largo plazo.,

En este sentido de ordenación del territorio y en relación con un uso eficiente de las infraestructuras, constatamos una vez más la necesidad de diferenciar o priorizar el uso de determinadas infraestructuras para el servicio de ciudadanos, en zonas muy densamente pobladas y que necesitan como prioridad servir y responder a las necesidades de desplazamiento de los viajeros, y por otro lado el transporte de mercancías, que puede atravesar zonas menos pobladas y que por tanto permiten un tránsito mayor y/o prioritario de este tipo de servicio porque sus infraestructuras no están tan saturadas, siempre y cuando se garantice una buena conexión con los nodos económicos gracias a la existencia de nodos logísticos.

La Comisión indica también que las actividades comerciales y su evolución harán evolucionar las necesidades de transporte. Estamos plenamente de acuerdo con esta constatación, pero una vez más subrayamos que hay zonas muy definidas y muy concretas dentro del territorio de la Unión, como es el caso de los Pirineos, donde estas necesidades comerciales y de transporte ya son muy acuciantes, y donde hay que plantearse imperativamente soluciones no sólo a corto plazo, sino aprobar y comenzar a ejecutar aquellas previstas a medio y a largo, porque de otra manera se puede llegar a una situación de colapso total para el transporte a través de este macizo.

3. RETOS DEL FUTURO DESARROLLO DE LA RTE-T

3.1 Planificación de la red

El futuro de la red global

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

La función de “acceso” que realiza esta red global sigue siendo necesaria y debe seguir presente entre las políticas europeas. Es imprescindible mantener una visión estratégica amplia, y por tanto, europea. Quizá sea necesario en este sentido dar un mayor grado de actuación a las instituciones europeas, tanto en la planificación como en la coordinación de esta red.

Otra forma de lograr una mayor eficacia si se habla de redes globales es buscar subsectores comunes sobre los que actuar a escala europea. Una red eficaz de transporte no consiste sólo en la realización de la infraestructura, que puede coordinarse mediante la existencia de proyectos o redes prioritarias, sino en la puesta en marcha de servicios. El esfuerzo de la UE debe centrarse también en la coordinación de la interoperabilidad, la seguridad, la señalización, la promoción de la logística y la intermodalidad, etc.

Posible incorporación de una “red prioritaria”

P.3 Este tipo de enfoque basado en redes prioritarias, ¿sería preferible al enfoque actual basado en proyectos prioritarios? En caso negativo, ¿por qué? ¿Cuáles serían las ventajas de este último enfoque? En caso afirmativo, ¿qué otras ventajas aportaría? ¿Cómo debería desarrollarse?

Nos parece adecuada una visión por redes prioritarias, siempre y cuando se siga prestando una atención particular a los tramos especialmente conflictivos, que como ya hemos comentado, necesitan más que otros la acción de las instituciones europeas, además de los nodos, que como menciona el

documento, son una fuente principal de congestión. Los tramos transfronterizos son la bisagra que conecta tanto los proyectos como las redes, generando un valor añadido europeo, y sus especiales dificultades tanto en la coordinación y la gestión, como en su puesta en marcha requieren una atención especial.

Es el ejemplo de los Pirineos, la falta de una concepción global y completa, el desequilibrio entre el uso de los modos de transporte (96% carretero frente a un 4% por ferrocarril) y la distribución geográfica de los flujos (96% por las autopistas y vías litorales y 4% por el interior) hace que se cree un cuello de botella de dimensiones enormes para el intercambio de flujos en el Sudoeste europeo, dificultando la conexión del conjunto de la UE.

Este cuello de botella se solucionaría gracias a la puesta en marcha de una conexión de baja cota por el centro de los Pirineos, un enlace ferroviario de gran capacidad y altas prestaciones, que además ya está previsto en las orientaciones comunitarias de RTE-T, en el proyecto 16 eje Sines/Algeciras – Madrid – París.

Los criterios de definición nos parecen acertados, insistiendo en la necesidad de no basarse únicamente en términos económicos o de mercado, sino también de cohesión, de desarrollo territorial, y medioambientales.

En cuanto a los flujos de tráfico, nos gustaría destacar que en muchos casos estos análisis no son concluyentes en cuanto que no determinan la atracción de flujos que supondría la construcción de una nueva infraestructura, puesto que no existe un tráfico previo que se pueda inducir (ya que la infraestructura no existe). La planificación debería contar, además de con las administraciones europeas y nacionales, con los entes locales y regionales, que permiten dar una visión más acertada sobre las necesidades del territorio.

Nos parece muy acertada la mención a la necesidad de responder a las exigencias de los grandes flujos de viajeros y mercancías en la Unión, y a este respecto insistimos en la necesidad de designar corredores prioritarios para cada tipo de transporte, para personas y para mercancías.

En cualquier caso, un diseño en red debería garantizar la continuidad de los proyectos prioritarios ya aprobados, que siguen siendo muy necesarios y que resultan esenciales para la construcción de la Unión Europea, sobre todo aquellos que por su carácter transfronterizo y por desarrollarse en zonas especialmente sensibles desde el punto de vista medioambiental, como ocurre con el macizo de los Pirineos, requieren de una actuación supranacional, europea. Esta fue su justificación para considerarse proyectos prioritarios y estas siguen siendo sus características inherentes; los problemas no sólo no se han solucionado sino que son cada vez más acuciantes y hay que encontrar una respuesta adecuada. Consideramos por tanto, que en el fondo, la construcción de una red prioritaria supondría la suma de proyectos prioritarios que completarían corredores globales, no sólo transnacionales, sino europeos.

En cuanto a la posibilidad de combinar medidas de infraestructura de escalas diversas, desde grandes proyectos a largo plazo hasta proyectos de menor envergadura en plazos más breves, queremos incidir en la necesidad de trabajar desde ahora en la puesta en marcha de infraestructuras a medio y largo plazo. No pueden quedar relegadas a un papel secundario sólo porque no se puede comenzar su ejecución inmediatamente. Se trata además de infraestructuras de envergadura, que son las que realmente pueden dar solución a los grandes problemas de comunicación en Europa. Si no se empieza a trabajar desde ahora, si pierden prioridad porque no son inmediatas,

se perderán instrumentos esenciales para la competitividad de la Unión Europea en el futuro.

Un pilar conceptual

P.4 Este tipo de enfoque flexible para la identificación de proyectos de interés común, ¿sería 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 podría tener? ¿Cuál sería la mejor manera de reflejarlo en la planificación a nivel comunitario?

La Comisión plantea que el enfoque sería optimizar el uso de las capacidades e infraestructuras existentes, pudiéndose a largo plazo, adaptar a las nuevas necesidades de la infraestructura, así como al aumento de la demanda. Sin embargo, hay infraestructuras que ya son necesarias desde el momento actual, ya que se encuadran en zonas que sufren diariamente problemas de saturación, colapso técnico y escasez de infraestructuras adecuadas para responder a la demanda, como es el caso del Pirineo. Un macizo de 750 kilómetros de longitud no puede suponer un bloqueo total a los intercambios del sudoeste europeo por no contar con infraestructuras suficientes, sobre todo en su parte central.

Insistimos en la necesaria complementariedad entre un enfoque empresarial con la función de las administraciones públicas de servicio al ciudadano, de cohesión territorial y de desarrollo económico. La voluntad política de la Unión Europea debe servir de impulso y acicate para estimular estos criterios en los Estados miembros. El apoyo a proyectos rentables que además contribuyen a un desarrollo de la cohesión territorial permite así cumplir con una doble

función, en la línea de los nuevos modelos de desarrollo económico propuestos tanto a nivel europeo como nacional, ayudando a imponer el interés general europeo.

Cuestiones relacionadas con la infraestructura de especial relevancia para el futuro desarrollo de las RTE-T

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 deberían considerarse?

Necesidades divergentes del tráfico de viajeros y el tráfico de mercancías

No podemos estar más de acuerdo con la Comisión Europea. Los problemas son distintos y las necesidades en cuanto a infraestructuras también, si hablamos de viajeros o de mercancías. La utilización de los mismos medios, en lugar de permitir más opciones, redundaría en un servicio peor para los dos servicios de transporte. Deben existir corredores diferentes o prioritarios, que favorezcan el intercambio de personas en las zonas más densamente pobladas, donde este tipo de transporte es prioritario, y que creen canales de comunicación en otras zonas que cuenten con infraestructuras menos saturadas para el transporte de mercancías, que no requiere tanta velocidad como el de viajeros, sino continuidad y fluidez en los trayectos, y fiabilidad en los horarios previstos.

Aeropuertos y puertos como puntos de conexión de Europa con el mundo

Nos parece interesante resaltar aquí las implicaciones y restricciones medioambientales relativas al modo aéreo, que obligaran en el futuro a nueva organización y a nuevos sistemas de gestión. Sólo como ejemplo, nos gustaría suscitar la cuestión del estacionamiento y reciclado de aviones que ya no cumplen los criterios mínimos de seguridad y medio ambiente, y deben ser manipulados en espacios habilitados a tal efecto (y que todavía no están suficientemente desarrollados en Europa)

En cuanto a los puertos, constatamos junto a la Comisión la necesidad de desarrollar las conexiones con el interior y la creación de puertos secos. Muchas veces no sólo la salida del puerto, sino la entrada, provoca enormes retrasos y por tanto dificultades para la eficiencia de los puertos, que pueden solucionarse con conexiones interiores eficaces y un desarrollo de nodos logísticos. Esta situación se podría ver agravada, efectivamente, en los puertos importantes, que necesitan vías específicas que den salida a las mercancías de entrada y salida, rutas de gran capacidad que permitan a los puertos operar con eficacia.

Transporte por vías navegables en la UE

Apoyamos la promoción del desarrollo de otros medios de transporte menos utilizados como es el caso de las autopistas del mar. Sin embargo, su capacidad de utilización teniendo en cuenta los sistemas actuales de gestión de puertos y rutas establecidas es por el momento limitada, por lo que tendrán que desarrollarse a medio y largo plazo para ser plenamente operativas. En cualquier caso, todo lo que contribuya a articular mejor los flujos desde un punto de vista sostenible ayuda a una mejor articulación de las redes.

Logística del transporte de mercancías

Estamos plenamente de acuerdo con las constataciones de la Comisión. Hoy no hablamos de una infraestructura en particular, tenemos que hablar de corredores para asegurar un tráfico eficaz, que usen cada modo de transporte más adecuado para cada necesidad de servicio. Las infraestructuras necesitan de centros modales en los que basarse para una correcta distribución, tanto nacional e internacional, como local y urbana. Los problemas de “la última milla”, para el abastecimiento en ciudades, por ejemplo, es una cuestión de mucho interés que sigue sin resolverse.

Aragón conoce bien esta necesidad y por eso ha desarrollado estos últimos años un esquema logístico que vertebra a todo el territorio de la Comunidad Autónoma, y aprovechando la excelente posición geoestratégica de Aragón, la posiciona como punto de referencia para la actividad logística en el Sudoeste europeo.

PLAZA, la plataforma logística de Zaragoza, es la más grande de Europa de sus características: 13 millones de metros cuadrados dedicados íntegramente a la logística, 15.000 empleos previstos de los cuales 8.000 son ya efectivos, dos fases ya completadas y urbanizadas y vendidas, la primera en su totalidad, y la segunda, a un 80%, y todo ello sin subvención por parte de ningún gobierno autonómico, nacional o europeo.

PLAZA cuenta con una plataforma ferroviaria de un millón de metros cuadrados que acoge todas las instalaciones ferroviarias para mercancías de Zaragoza, 40 kilómetros de vía férrea distribuidos en 16 haces, con ramales para que las empresas que lo deseen tengan una entrada directa en sus instalaciones desde el complejo ferroviario.

PLAZA no es la única plataforma existente, se completa con otras en Huesca, Teruel, Fraga, con otros proyectos público-privados, integra también proyectos de investigación y de formación, etc. En total, más de 3.000 hectáreas dedicadas a la logística en Aragón.

Innovación

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?

En cualquier caso, las nuevas tecnologías y las nuevas utilidades de infraestructura que éstas conllevan, obligan a plantearse los costes de adaptación de las mismas o la necesidad de construcción de otras nuevas.

Una “red básica”

P8. ¿Sería viable este tipo de red básica a nivel comunitario? ¿Cuáles serían sus ventajas y sus inconvenientes? ¿Qué métodos deberían aplicarse para su concepción?

La introducción de un pilar conceptual básicamente orientado al mercado, debe tener también necesariamente en cuenta las necesidades medioambientales, de desarrollo y cohesión, de cumplimentación del mercado interior, etc., inherentes a las funciones de las administraciones públicas. Es necesaria una coordinación y claridad en los planteamientos, que sería más fácil de lograr si

la Unión Europea contara con competencias más definidas y más activas en esta materia.

En este sentido, es interesante una reflexión, más que sobre una red, sobre tramos muy concretos que son verdaderamente de interés europeo, supranacional, y que dan un valor añadido a los corredores que atraviesan varios Estados miembros. Son normalmente actuaciones muy definidas, muy concretas y por tanto de un coste fácilmente cuantificable y programable, que tienen un efecto potencial sobre la eficacia del conjunto del eje. Normalmente se consideran cuellos de botella. Sería muy necesario hacer un ejercicio de análisis de estos tramos precisos y considerarlos tramos “europeos”, no transfronterizos o pertenecientes a un Estado determinado, en los que la Unión Europea tuviera competencias específicas y capacidades concretas de ejecución.

3.2 Nivel de ejecución

Financiación global de los proyectos de interés común previstos en los planes de la RTE-T

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

Es necesario mantener una diferenciación entre los proyectos que deben ser subvencionados y ejecutados por los Estados y aquellos que tienen un especial interés comunitario, que justifica la obtención de fondos por parte de la UE.

Siendo absolutamente imposible que Europa asuma la realización del conjunto de la red, es ahí donde hay que concentrar los esfuerzos. Europa debe hacer un trabajo de análisis para invertir en proyectos verdaderamente europeos y no apoyar a los Estados en sus propios proyectos, aquellos que son necesarios pero únicamente en un ámbito nacional. Incluso podría financiarlos al 100%, y no sólo en un porcentaje, como se ha previsto hasta ahora. Esto se uniría a una competencia mayor de Europa sobre estos tramos. Así se conseguiría optimizar las inversiones y dar además una visibilidad a los fondos invertidos por la Unión Europea. Por eso es necesario seguir manteniendo una serie de prioridades, tal y como ya se han marcado en el periodo previo de aplicación de las orientaciones RTE-T.

Indudablemente, es necesaria una planificación de costes a diferentes plazos temporales, a corto, medio y largo plazo, pero con la seguridad de que esto no supone una modificación de las prioridades. No podemos permitir que un proyecto deje de tener la consideración de prioritario, aun siendo un proyecto necesario para resolver problemas mayores y urgentes para el conjunto de la UE, simplemente por que no se puede ejecutar en un plazo de dos años.

Compartimos completamente la opinión de la Comisión en cuanto a la necesidad de una planificación previa para realizar inversiones adecuadas y eficaces. No podemos permitirnos que se repitan problemas como los vividos en el enlace Lyon-Turin, donde problemas de oposición ciudadana a los trazados elegidos han complicado enormemente la ejecución de las obras. En los proyectos que nos afectan, desde Aragón ya se está trabajando para evitar este tipo de cuestiones, mediante una información completa y continuada a la población afectada, la recopilación de información sobre prácticas similares, y la puesta en marcha de los estudios necesarios, como complemento a las acciones que lleven a cabo los Estados y la UE en esta materia.

Si bien se constata una orientación del sector del transporte hacia el mercado, la puesta en marcha de infraestructuras debe contar siempre con la financiación, directa o indirecta, de las administraciones públicas, para garantizar la ejecución correcta y la eficacia de las inversiones. Es necesaria también para asegurar otras funciones implícitas a estas infraestructuras que garantizan servicios de interés general, como el respeto a las políticas de medio ambiente, de cohesión y desarrollo, y de cumplimiento de las exigencias de un mercado único.

P.10 ¿Qué asistencia puede ofrecerse a los Estados miembros para ayudarles a financiar y realizar los proyectos de los que son responsables? ¿Debería alentarse en mayor medida la participación del sector privado en la realización de infraestructuras? En caso afirmativo, ¿cómo?

Además de la financiación directa de tramos de especial interés para Europa (que incluso debería ser total, y no de un porcentaje, tal y como está establecido hasta ahora), la asistencia que se puede ofrecer por parte de la Unión Europea, y que ya se está planteando como instrumento útil tanto a los Estados como a los actores privados, es la oferta de créditos con intereses preferentes, justificados por la puesta en marcha de un servicio público.

Instrumentos financieros comunitarios en apoyo de la realización de la RTE-T

P.11 ¿Cuáles son los puntos fuertes y débiles de los actuales instrumentos financieros comunitarios? ¿Se necesitan otros nuevos (incluidos instrumentos “innovadores”)? ¿Cómo podría racionalizarse el uso combinado de fondos procedentes de diferentes recursos comunitarios para apoyar la realización de la RTE-T?

En coherencia con lo comentado anteriormente, compartimos la visión de la Comisión sobre la necesidad de racionalizar la concesión de subvenciones y supeditarla al valor añadido europeo de los proyectos. Los proyectos transfronterizos y los grandes cuellos de botella a los ejes que vertebran la UE deberían tener un tratamiento específico y directo, tanto en la gestión como en la financiación. La mejor coordinación para la gestión de fondos consistiría en llegar a la unificación en torno a proyectos muy concretos y necesarios para el conjunto de Europa.

Como instrumento financiero, repetimos la importancia de los créditos otorgados por el Banco Europeo de Inversiones, que debería ser lo más laxo posible en el cálculo de intereses y en los plazos de amortización.

Una posible mejor organización de los fondos existentes vendría por una unificación de los mismos por su origen y una distribución en función del objeto o el sector a subvencionar, siempre y cuando se cumplieran unos determinados criterios de elegibilidad (económicos, de cohesión, etc.) que permitieran acceder a este tipo de ayudas.

Instrumentos no financieros comunitarios en apoyo de la realización de la RTE

P.12 ¿Cómo podrían mejorarse los instrumentos no financieros existentes? ¿Qué nuevos instrumentos podrían inducirse?

Nos parece muy acertada la propuesta de ampliación del papel de los coordinadores europeos, donde las secciones transfronterizas deberían seguir siendo especialmente importantes. En nuestro caso, nos parece necesaria la consideración del macizo pirenaico en su conjunto, con necesidades globales de permeabilización, que pasa por mejoras tanto para el transporte de viajeros

como para el transporte de mercancías, y que debe encontrar soluciones tanto para regiones muy densamente pobladas, que tienen necesidades inmediatas de un servicio para viajeros e infraestructuras muy saturadas, como para regiones con poca población, espacio e infraestructuras no saturadas, que podrían utilizarse para el transporte por mercancías prioritariamente, y que en el momento actual no están plenamente desarrolladas porque no cuentan con ningún tipo de conexión que atraviese el Pirineo.

La Comisión plantea también la coordinación por corredores, por “proyectos europeos”, que se subvencionarían globalmente. El riesgo de este tipo de planteamientos, como el inicial de las RTE-T de hablar de una red global, es la dispersión de esfuerzos y de fondos. Bien se hable de proyectos prioritarios, o de corredores prioritarios, en algunos casos los problemas a los grandes ejes de comunicación están claramente definidos y necesitan actuaciones muy concretas en tramos delimitados. Es ahí donde deberían concentrarse las actuaciones de la Unión Europea.

Por último, constatamos que la situación actual del macizo pirenaico, de total saturación e ineficacia, que indudablemente va a agravarse los próximos años, no puede resolverse con soluciones intermedias. Es necesario resolver carencias importantes en materia de infraestructuras, con medios eficientes y adecuados. La necesidad urgente de canalizar el aumento de tráfico de mercancías esperado en los próximos diez años, que llega a 100 millones de toneladas que se sumarán a los más de 250 millones de toneladas que ya atraviesan el Pirineo, plantea un problema de envergadura europea que debe ser abordado en su conjunto y con plena dedicación.

Soluciones a medio plazo pueden paliar la saturación actual, pero ni siquiera podrán absorber el aumento de tráfico previsto, ni mucho menos los tráfico ya existentes. Es imprescindible tratar la puesta en marcha de nuevas infraestructuras desde ahora si queremos evitar una barrera inmensa al buen funcionamiento del mercado único y a asegurar la competitividad y el desarrollo del conjunto de territorios de la UE.

Zaragoza, 27 de abril de 2009.

D. Antonio Tajani
Vicepresidente, Comisario de Transportes
Comisión Europea
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruselas - BÉLGICA

Zaragoza, 22 de abril de 2009

Estimado Sr. Tajani,

Me dirijo a usted para enviarle una contribución del Gobierno de Aragón 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". Esta cuestión es de importancia crucial en Aragón. Creemos firmemente, al igual que la Comisión Europea, que el sector del transporte es esencial y que debe desarrollarse de un modo más eficiente y sostenible, siendo necesario fomentar la intermodalidad y el desarrollo de espacios logísticos.

En nuestro territorio, muy extenso, poco poblado y considerado periférico por la UE, se ha trabajado para convertir estas características inherentes, en principio poco atractivas, en factores para el crecimiento económico, gracias al desarrollo de infraestructuras de comunicación. Nuestra excelente posición geoestratégica en el Sudoeste europeo, equidistante de nodos económicos de la talla de Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Toulouse y Burdeos, ha permitido llevar a cabo un programa de crecimiento basado en la intermodalidad y la logística, posicionando a Aragón como un punto de referencia para el intercambio de mercancías en la Península Ibérica. A la cabeza de esta actividad se encuentra PLAZA, la mayor plataforma logística de Europa de sus características, de más de trece millones de metros cuadrados. La importancia de la comodalidad en nuestro esquema de infraestructuras es, por tanto, evidente.

En este contexto, trabajamos activamente para la puesta en marcha del proyecto nº 16 de las RTE-T, eje Sines/Algeciras – Madrid – Paris, mediante un túnel de baja cota por el Pirineo Central. Esta infraestructura ferroviaria permitirá canalizar todos los flujos que llegan a los importantes puertos de la Península Ibérica y distribuirlos a toda Europa, de una forma rápida y sostenible. Se solucionarían de esta forma los importantes problemas de saturación del Pirineo, configurando un verdadero corredor para el transporte de mercancías en alta capacidad que optimice los intercambios en la UE y con el resto del mundo. Este eje proporcionaría un instrumento esencial para el desarrollo de la competitividad y el crecimiento económico del Sudoeste europeo.

Espero que encuentre esta información de su interés. Por nuestra parte, estamos a su disposición para cualquier otra información adicional sobre este tema.

Agradeciendo su atención, reciba un cordial saludo,



Alfonso Vicente Barra

Mr. Antonio Tajani
Vice-President, Transport Commission
European Commission
Rue de la Loi 200
B-1049 Brussels - BELGIUM

Zaragoza, 22nd April 2009

Dear Mr. Tajani,

Regarding 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 the Government of Aragon's contribution.

This matter is particularly important in Aragon. We strongly believe, as does the European Commission, that transport sector is essential and that it should be developed in a more efficient and sustainable way, being necessary to promote intermodality and the development of logistic areas.

In our very extensive region which is not very highly populated and is considered peripheral by the EU, we have worked to turn these inherent characteristics, which were not very favourable at first, into factors for economic growth, thanks to the development of communication infrastructures. Our excellent geostrategic position in southwest Europe, equidistant from economic nodes such as Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Toulouse and Bordeaux, has allowed us to execute a development programme based on intermodality and logistics, making Aragon a reference point for trade on goods in the Iberian Peninsula. This activity is led by PLAZA, the biggest logistics platform in Europe of its characteristics, with more than 13 million square metres. The importance of commodality in our layout of infrastructures is, therefore, evident.

As regards to this, we are actively working to implement project nº 16 of TEN-T, freight railway axis Sines/Algeciras – Madrid – Paris, using a low level tunnel through the Central Pyrenees. This railroad infrastructure will channel all the flows coming from large ports in the Iberian Peninsula and distribute them to the whole Europe, in a fast, sustainable way. This would solve the considerable saturation problems of the Pyrenees, establishing a real corridor for high capacity freight transport that optimises trade in the EU and with the rest of the world. This axis would provide an essential instrument for the development of competitiveness and economic growth of southwest Europe.

I hope this information is useful for you. If you wish to have additional information, please do not hesitate to contact us.

Yours sincerely



Alfonso Vicente Barra
Regional Minister for Public Works, Urban Planning and Transport
Government of Aragon.