



**ACTA DE LA REUNION
DEL GRUPO DE TRANSPORTES DEL ARCO ATLANTICO
GIJÓN, 6 DE NOVIEMBRE DE 2009**

PARTICIPANTES:

Nombre	Institución
Julián Bonet	Director de Transportes y Asuntos Marítimos del Principado de Asturias
Josu Benaito Villagarcía	Coordinador del GTAA Gobierno Vasco – Director de Transportes
Fabien Mesclier	CRPM – Comisión Arco Atlántico - Secretariado
José Manuel Caldevilla	Principado de Asturias - Transportes
María José Rodríguez	Principado de Asturias – Transportes
Javier Rivas	Gobierno Vasco – Técnico de transportes
Julie Miclot	Conseil Régional de Basse Normandie – Jefe del servicio de Asuntos Europeos
Hélène Donnart	Limousin – Conseil Économique et Social Régional
Pablo Coto Millán	Cantabria – Presidente del Consejo Económico y Social
José Luis Ruiz García	Esukadi – Presidente del Consejo Económico y Social
Arantza Lopez de Munain Zulueta	Esukadi – Responsable de estudios y proyectos del CES vasco
Arantza Iturbide	Plataforma Logística Aquitania-Euskadi – Técnico
Irene Andrés Moro	Cantabria - Fundación CTL
Rossend Bosch	Asistencia Técnica

Excusaron su asistencia a la reunión las siguientes personas:

Joelle Ballarin de Aquitaine
 Helene Fortier de Pays de la Loire
 John Cordwell de Gloucestershire
 Kevin Travers de Hampshire
 Nuno Almeida de Region Norte
 Miguel Burgarin de Galicia



La reunión se inició con la presentación de Julián Bonet, Director de Transportes y Asuntos Marítimos de Asturias, sobre la transformación del sistema ferroviario en Asturias.

Julián Bonet recordó el pasado minero de la región y el fuerte desarrollo que el ferrocarril experimentó con numerosas líneas mineras que, poco a poco, fueron quedando en desuso. No obstante, algunas de ellas se han podido recuperar para dar un servicio ferroviario de viajeros moderno. Así, además del servicio de FEVE y de RENFE tradicionales en la región, su gobierno quiere poner también en marcha nuevos servicios tren-tram en las áreas más urbanas aprovechando mayoritariamente trazados de FEVE.

Otro proyecto para la mejora del transporte público en las zonas de menor densidad de la región es el cambio de condiciones en las concesiones de las líneas escolares (que trasladan cada día a los alumnos de zonas rurales a los centros escolares), con el objetivo de que puedan dar también servicio regular a los ciudadanos. Julián Bonet señala la enorme complejidad de este proceso de cambio en el régimen concesional.

Josu Benaito, Coordinador del Grupo de Transportes del Arco Atlántico (GTAA) y Director de Transportes del Gobierno Vasco, pregunta sobre el material móvil que se utilizará para los servicios tren-tram. Julián Bonet responde que el material será nuevo y diseñado en función del servicio a dar, aunque se utilizarán vías de FEVE y el operador será también FEVE.

ACTUALIDAD COMUNITARIA DE LOS TRANSPORTES

La Asistencia Técnica del GTAA efectuó la presentación sobre la actualidad comunitaria de los transportes centrada en los recientes informes presentados por los Coordinadores Europeos de los distintos proyectos prioritarios de la RTE-T tanto respecto de la futura política de la RTE-T como respecto de la evolución del proyecto prioritario nº 3 (eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa) en el Arco Atlántico.

En el documento de los nueve Coordinadores Europeos sobre la revisión de la política sobre la RTE-T se llega a las siguientes conclusiones:

- Apoyan la adopción de una red global para impulsar el mercado y la demanda
- Priorizan la conexión de la UE con las redes exteriores en países terceros de manera que permitan un acceso rápido y competitivo a otros mercados.
- Proponen construir una red de alta calidad que contribuya a reducir las emisiones, con esfuerzos significativos en infraestructuras fluviales, marítimas y ferroviarias.
- Exigen que la red europea sea realmente interoperable y segura, adoptando previamente los estándares legales y técnicos que sea necesario para el conjunto de la UE.



- Reclaman un tratamiento específico del transporte de mercancías tanto en la gestión de proyectos como en su financiación.
- También reclaman concentrar esfuerzos en los corredores de mercancías y, de manera particular, en los puertos
- Finalmente, ponen el acento en la necesaria calidad de los servicios entre los distintos nodos como elemento clave de la cadena logística.

Respecto al informe del Coordinador Etienne Davignon sobre el proyecto prioritario nº 3, se describió la situación actual del ramal atlántico. El informe señala que el tramo transfronterizo Vitoria-Dax es uno de los más complejos por la falta de estudios comunes sobre esta sección, mientras que exige asegurar que la infraestructura ferroviaria actual entre Madrid y Burgos se adaptará a ancho UIC para permitir el paso de trenes de mercancías desde/hacia Francia.

Entre las propuestas finales del informe, la Asistencia Técnica destacó la necesidad de una visión global de infraestructura y servicios, de un enfoque de corredor, de un diálogo constructivo entre los agentes implicados con la creación de un grupo permanente francoespañol, de un sistema de información transparente sobre el proyecto, y finalmente reclama un procedimiento armonizado de autorización de proyectos transfronterizos,

El debate posterior se centró en la gestión de la infraestructura ferroviaria (por parte de instituciones estatales como ADIF o RFF) y en la mejora y organización de los servicios por parte de las regiones (en el caso francés). Hélène Donnart, de Limousin, explicó cómo las inversiones de su región en la mejora del material móvil ferroviario no podía aprovecharse adecuadamente dado el mal estado de la infraestructura ferroviaria, sin que la región lograra el compromiso de RFF para su mejora.

Julián Bonet y Josu Benaito explicaron, a su vez, la situación española en la que las regiones no participan tan activamente en la organización de los servicios, siendo el operador (RENFE o FEVE) quien realmente los gestiona contando, en mayor o menor grado, con la colaboración (en algunos casos incluso económica) del gobierno regional.

INFORME DEL COORDINADOR DE OLIVEIRA SOBRE LAS AUTOPISTAS DEL MAR

Antes de la presentación del informe del Coordinador Luis Valente de Oliveira sobre el proyecto prioritario nº 21 de la RTE-T dedicado a las Autopistas del Mar, se cedió la palabra al Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, Sr. Francisco González Buendía, que adecuó su agenda para dar la bienvenida y saludar a los miembros del GTAA presentes en Gijón.

Seguidamente, se inició la presentación sobre el proyecto dedicado a las Autopistas del Mar.



La presentación se dividió en dos partes:

- Una presentación de las doce recomendaciones del Coordinador Oliveira sobre el desarrollo futuro de las Autopistas del Mar: integración de infraestructuras y servicios, mejorar las conexiones, desarrollo de servicios inteligentes, mejorar la educación y formación de los recursos humanos, integrar procedimientos y operaciones en el conjunto de una cadena puerta a puerta, soporte a acciones de desarrollo tecnológico, mejor articulación de los distintos instrumentos financieros, extensión de la experiencia europea al Norte de África y a las regiones subsaharianas, entre otras.
- Un resumen de la situación actual de las Autopistas del Mar en el Arco Atlántico después del fallo del concurso francoespañol que promueve dos nuevos servicios: Gijón-Nantes Saint Nazaire y Vigo-Nantes Saint Nazaire-Le Havre (con una extensión futura a Algeciras).

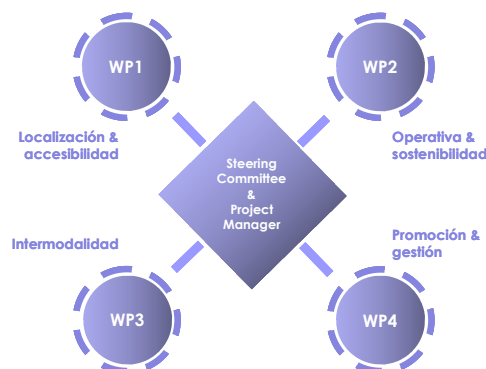
A pesar de las dificultades que impone la actual crisis económica, Julián Bonet concluyó que, efectivamente, esperan que el concesionario pueda poner en marcha lo antes posible la nueva Autopista del Mar entre el puerto de Gijón y el puerto de Nantes-Saint Nazaire.

PROYECTO EFFIPLAT

La Asistencia Técnica viene trabajando en una descripción completa del proyecto de cooperación transnacional EFFIPLAT promovido por las regiones del GTAA.

Gracias a los comentarios a la anterior descripción del proyecto, expuesta en la reunión de Poitiers, y a los comentarios recibidos posteriormente por correo electrónico (Pays de la Loire, Aquitania...) se ha procedido a modificar puntualmente la descripción del proyecto:

- Se ha reducido el número de WP a cuatro (el antiguo WP4 se ha integrado en el WP2):





- Se ha previsto una asistencia técnica que asegure el funcionamiento y el soporte técnico a los WP y también el puesto de Project Manager
- Además de un documento final de recomendaciones, se ha previsto la creación de una Red de plataformas del Arco Atlántico por la eficiencia logística que perdure más allá del proyecto
- Se ha procedido a reestructurar el presupuesto con la inclusión de la asistencia técnica
- Para cerrar el presupuesto, se está a la espera de una respuesta de la Autoridad de Gestión sobre cómo compensar el trabajo de los técnicos de las administraciones regionales o de los agentes privados participantes en los WP.

Julie Miclot, de Basse-Normandie, completó sus primeras observaciones, vía correo electrónico, con las siguientes:

- Propuso fusionar los WP1 y WP2
- Propuso reforzar el tema de la intermodalidad (WP3) con una mayor presencia de los puertos y de las actividades portuarias
- Propuso incluir los temas reglamentarios y los temas relativos a la seguridad (por ejemplo, en el WP2)
- Considera que un plazo de 10 meses puede resultar insuficiente
- Manifiesta que, según su opinión, la compensación por el trabajo de técnicos privados en los WP debe ser un tema a estudiar dado que el reglamento del programa es muy restrictivo.
- También recalcó que el proyecto debe referirse especialmente a plataformas multimodales

La Asistencia Técnica prometió estudiar con detalle estas observaciones y, en gran medida, aceptarlas.

Fabien Mesclier, de la CRPM, solicitó una lista de los participantes y quién sería el Jefe de Fila del proyecto. La Asistencia Técnica nombró, de viva voz, las regiones que han confirmado su participación (Asturias, Euskadi, Aquitania, Pays de la Loire, Basse-Normandie, Plataforma Logística Aquitania-Euskadi...) y comentó que el Jefe de Fila aun no había sido elegido.

Julián Bonet, del Principado de Asturias, anunció que personalmente impulsará la participación en el proyecto de ZALIA (sociedad pública Zona de Actividades Logísticas de Asturias) y FEVE (operador ferroviario regional).



El calendario que propone el Coordinador es cerrar definitivamente la descripción del proyecto y la lista de participantes confirmados antes de finales de año. Por ello, se solicita a las regiones que manden cuanto antes las observaciones que tengan a la descripción del proyecto, así como la lista de los participantes de su región.

Por otra parte, la Asistencia Técnica se compromete a mandar, cuanto antes, la nueva descripción del proyecto con los aspectos económicos resueltos después de resuelta la consulta a la Autoridad de Gestión del programa Espacio Atlántico (región Norte de Portugal).

PRESENTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN EUROPEO DE MOVILIDAD URBANA

Rosend Bosch, de la Asistencia Técnica, presentó el Plan de Acción sobre Movilidad Urbana recientemente elaborado por la Comisión Europea.

Este plan consta de 20 acciones, programadas entre 2009 y 2012, destinadas a delimitar la acción de la Unión Europea dentro del marco del Libro Verde sobre Movilidad Urbana. Estas 20 acciones se agrupan en seis ámbitos temáticos:

- Promover políticas integradas, como la generalización de los planes de movilidad urbana sostenible.
- Responder a las necesidades de los ciudadanos: mejorar la información sobre los viajes, mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida...
- Ecologizar el transporte urbano: apoyar la investigación sobre vehículos de bajas o nulas emisiones.
- Intensificar a la financiación: optimizar las fuentes de financiación.
- Compartir experiencias y conocimientos: creación de un observatorio sobre movilidad urbana...
- Optimizar la movilidad urbana: sistemas de transporte inteligente, transporte urbano de mercancías.

En esta línea de trabajo, Julián Bonet explicó qué se está haciendo en Asturias: trabajan en la introducción de los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE) del transporte público, y han introducido la información de todo el transporte público de Asturias en Google Maps.

COMISIÓN ARCO ATLÁNTICO: UNA ESTRATEGIA PARA EL ARCO ATLÁNTICO

Fabien Mesclier, de la CRPM, presentó su documento titulado: Estrategia integrada para el Arco Atlántico. Esta estrategia plantea tres objetivos:



- Responder, de manera más eficaz, a los desafíos transnacionales que afectan a las regiones atlánticas: protegiendo el territorio y, a su vez, valorándolo.
- Aplicar la política marítima integrada en el ámbito del arco Atlántico
- Preparar las futuras políticas europeas adoptando una visión integrada

Para el campo particular de los transportes, las prioridades serían: accesibilidad, competitividad y transportes limpios.

Como proyectos prioritarios para el Arco Atlántico, Fabien Mesclier mencionó:

- Acabar el eje ferroviario Norte-Sur (proyecto prioritario nº 3 de la RTE-T)
- Crear un corredor ferroviario Oeste-Este que conecte el Espacio Atlántico con Centroeuropa
- Aumentar las líneas de Short Sea Shipping y las Autopistas del Mar en la fachada atlántica
- Desarrollar una red atlántica de plataformas logísticas
- Explotar completamente el potencial de los puertos y aeropuertos atlánticos
- La construcción naval

Para terminar, Fabien Mesclier reclamó la colaboración del GTAA para elaborar la estrategia transporte del Arco Atlántico, paralelamente al proceso de revisión de la RTE-T y a la preparación del Maritime Day 2010 (19-21 Mayo de 2010 en Gijón) organizado por la Comisión Arco Atlántico para definir su estrategia futura.

En concreto, Fabien Mesclier emplazó al GTAA a presentar y debatir su contribución a la estrategia transportes de la Comisión Arco Atlántico durante la próxima reunión del grupo.

PRÓXIMA REUNIÓN

Cerró la reunión Josu Benaito como Coordinador del GTAA, agradeciendo la participación de los asistentes e invitándoles, en nombre del Principado de Asturias, a una visita a las obras de ampliación del puerto de Gijón y a un posterior almuerzo en las dependencias de la Autoridad Portuaria.

La próxima reunión del grupo se prevé en Portugal como primera opción, a finales del mes de marzo o principios del mes de abril (la fecha concreta se comunicará a las regiones lo antes posible).