



EL TREN QUE NOS UNE
LAS CIUDADES POR EL FERROCARRIL
- CORREDOR INTERNACIONAL -
VALENCIA – ZARAGOZA – PAU

Zaragoza, 23 de Septiembre de 2016.

**JORNADA TÉCNICA SOBRE EL CORREDOR FERROVIARIO
VALENCIA – ZARAGOZA - PAU, ACTO INSTITUCIONAL Y
MANIFIESTO DE LOS ALCALDES A FAVOR DEL MISMO.**

En este documento de trabajo se incluyen las principales ideas – fuerza manifestadas en la Jornada Técnico-Empresarial que ha tenido lugar el día 23 de septiembre de 2016 en el Museo Pablo Gargallo, recogidas por el personal de la dirección de Comunicación del Ayuntamiento de Zaragoza, así como la aportación técnica a la reunión de Alcaldes y el Manifiesto firmado.

**Primera mesa redonda: Estado y necesidades del corredor ferroviario
Valencia – Zaragoza -Pau**

Javier Mozota, moderador (decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Aragón, y jefe del departamento de Planificación de Infraestructuras del Ayuntamiento de Zaragoza)

Se ha insistido mucho en el transporte de mercancías, pero también hay que pensar en el transporte de viajeros para que proyectos de esta envergadura y proyección fructifiquen.

Ramón Adé, gerente de la Terminal Marítima de Zaragoza

ZARAGOZA COMO NODO LOGÍSTICO FERROVIARIO DEL CORREDOR

Zaragoza se encuentra estratégicamente situada en el centro del cuadrante nordeste peninsular, donde se concentra una gran parte de la producción y población del país. Su ubicación y el gran espacio e instalaciones logísticas ya existentes, deberían hacer de ella el lugar perfecto para el desarrollo de un nodo logístico ferroviario de mercancías, alternativo al existente en Madrid, donde confluyeran de forma más natural las líneas ferroviarias de dicho cuadrante del que la capital del estado es un punto periférico.

Para la consecución de dicho nodo, se debería:

- Rehabilitar la línea de la red general Valencia-Teruel-Zaragoza, actualmente en un estado lamentable que no permite la circulación de trenes de mercancías.
- Conectar Zaragoza con la Y Vasca, trazado corto y llano que tendría un bajo coste.
- Promover y desarrollar las infraestructuras ferroviarias para potenciar y priorizar las mercancías y la intermodalidad: conexión UIC, apartaderos 750 m, vías dobles, terminales intermodales, autopista ferroviaria.
- Promover en Europa la integración del corredor Valencia-Zaragoza-País

Vasco dentro de la Red Transeuropea de Transporte. En el mapa de dicha red llama la atención que no se contemple la conectividad de dichas regiones con el corredor 4, que conecta de forma directa con el noroeste de Francia, UK y Benelux.

- Promover la reapertura de la conexión Zaragoza = Pau por Canfranc. Sirviéndose de las infraestructuras existentes, la inversión para conectar en ancho UIC Zaragoza y Pau no supondría un coste excesivo en términos de inversión ferroviaria y serviría de alternativa y complemento a los corredores atlántico y mediterráneo que sufren ya importantes cuellos de botella en las fronteras.

SECCIÓN VALENCIA - ZARAGOZA

La habilitación de esta línea para las mercancías permitiría:

- Conectar de forma directa (sin pasar por Madrid o Tarragona) Valencia y el levante con Aragón, Navarra, La Rioja y País Vasco y conexiones internacionales del arco Atlántico. No se entiende que estas zonas donde se concentra tal cantidad de producción y población no estén conectadas ferroviariamente.
- Por arrojar algunos datos del Ministerio de Fomento, entre Valencia y Zaragoza circulan diariamente más de 3000 camiones, número similar al que circulan entre Zaragoza y Madrid.
- Conexión ferroportuaria directa de Zaragoza y su zona de influencia con el Puerto de Valencia. De este modo se podría transferir al tren la práctica totalidad de contenedores marítimos que hoy circulan en camión, como ya se ha hecho en los últimos años con el Puerto de Barcelona y Bilbao a través de TMZ.

SECCIÓN ZARAGOZA - PAU

Qué supondría la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau? :

- Una inversión de coste reducido en términos de infraestructura ferroviaria.
- Apertura de nuevas rutas alternativas a los corredores mediterráneo y atlántico, con saturación de capacidad para las mercancías en la frontera, conectando el levante y sur de España con el norte por el centro de Francia.

- Creación de una línea ferroviaria transpirenaica donde se podría priorizar las mercancías respecto a los pasajeros.
- Reactivación del Corredor 16 de la Red Europea de Transporte.
- Transferencia inmediata al tren de los importantes tráficos de cereales que se realizan actualmente en camión entre la zona central del sur francés y el nordeste español. Solo estos tráficos podrían suponer la realización de 2 trenes diarios.

Se requieren inversiones adecuadas que respondan a las necesidades del mercado.

María Jesús Sáenz, directora de Zaragoza Logistic Center

El éxito de un corredor ferroviario depende de una serie de acciones en términos de fiabilidad, economía y seguridad principalmente. Desde Europa se hace eco de un desarrollo del transporte intermodal, que pueda servir como conector entre terminales portuarias, parques logísticos y otras infraestructuras. Sin embargo, para que las empresas usuarias de estos corredores puedan gestionar eficazmente su logística, se hace necesario mejorar, desarrollar y salvar una serie de obstáculos que todavía condicionan el transporte, así como tener en cuenta una serie de observaciones que se enumeran a continuación:

- El transporte intermodal es actualmente es una de las debilidades actuales de la Unión Europea, que a través de sus programas intenta impulsar el desarrollo de modos de transporte más sostenibles. Los corredores ferroviarios permiten equilibrar el reparto modal en Europa y conectar los grandes ejes de transporte Europeos.
- Como requisito fundamental se necesita una mejora de los servicios logísticos ferroviarios mediante el aumento de la confiabilidad, flexibilidad, lead time, coste y visibilidad.
- Las cifras avalan la tendencia actual en Europa. A raíz de la crisis mundial y a partir de 2009 donde los volúmenes de transporte de mercancías cayeron considerablemente, el mercado se ha ido recuperando de forma paulatina hasta alcanzar alrededor de los 21 Millones de TEUs en los últimos años. Se espera un ritmo de crecimiento en los próximos años del 4%. También el transporte ferroviario intermodal ha experimentado un crecimiento notable en comparación con el transporte ferroviario puro.

- Entre los requisitos necesarios para una gestión eficaz de la logística figura llegar a un entendimiento y una planificación integrada por parte de cargadores, operadores y 3PL. Por otro lado, las partes implicadas no están siempre dispuestas a delegar el control de su parte de la cadena de transporte y ahí radica gran parte del problema, ya que ven a los otros actores como competidores. Este es uno de los principales desafíos en la actualidad.
- Resulta necesaria una legislación comunitaria. Las actuales regulaciones y directrices específicas para cada país miembro dificultan el desarrollo de corredores ferroviarios.
- En relación a la cooperación ineficiente de la cadena de transporte habría que mejorar algunos aspectos: Mejora de operaciones de transbordo en terminales; tecnologías de la información dentro de la cadena de suministro; mejora en la integración de terminales ferroviarias intermodales y terminales portuarias; accesibilidad y desarrollo de unidades de transporte intermodal, entre otras.
- En relación a estudios realizados con actores del ámbito ferroviario (de forma directa o indirectamente), los puntos más relevantes sobre los que realizar seguimiento, control o mejoras son: Lead time, tiempo de carga y descarga, tiempo de ensamblaje del tren, frecuencia del servicio, tiempo de entrega total, operaciones en tránsito, confiabilidad y puntualidad del servicio, visibilidad, satisfacción del cliente y eficiencia de la utilización de la capacidad y coste.
- En cuanto a las problemáticas específicas más relevantes identificadas figuran: Capacidad de la infraestructura e interrupciones; capacidades móviles; falta de oferta de servicios y falta de o baja interoperabilidad entre las redes físicas y de intercambio de datos.

Iniciativas como la Jornada que nos acoge y las entidades aquí representadas, ayudan a identificar y alinear esfuerzos para propiciar que la disponibilidad de infraestructura se complementa con una operativa que conjuntamente, resultan atractivas para las empresas potenciales usuarias.

Otras ideas expresadas en la exposición:

- No tiene sentido apostar por nodos pequeños cuando tenemos a disposición el gran nodo de Zaragoza que conecta con otros grandes nodos.

- El tamaño de Zaragoza es una oportunidad, si sabemos combinarlo con infraestructuras fiables.
- Importancia de acomodar la legislación comunitaria, que en estos momentos es confusa en muchos casos, dificultando la superación de las fronteras.
- Orientación del desempeño logístico hacia la satisfacción al cliente, que tiene que estar garantizada con una orientación y una cultura común.
- Interoperatividad de las infraestructuras para garantizar la intermodalidad, tanto de las redes físicas como las de transmisión e intercambios de datos.

Francisco de la Fuente, gerente de PLAZA, PLHUS, PLFraga y PLATEA

Principales Ideas fuerza recogidas de su intervención:

- Es necesario poner en valor todas nuestras potencialidades, que son muchas, y algunas de ellas, como las ferroviarias, están claramente infrautilizadas.
- Hay que ser consciente de la importancia del territorio y de los recursos logísticos que se asientan en él, y concretamente en el área y el entorno de Zaragoza, entre los que destacan la Plataforma Logística de Zaragoza, la Terminal Marítima de Zaragoza y el Zaragoza Logistic Center.
- La primera de nuestras carencias radica en nuestra conectividad con Europa. Necesitamos una conectividad semejante a la que tenemos con el resto de la Península Ibérica, tanto ferroviaria como por carretera.
- Hay que resaltar el esfuerzo del Puerto de Barcelona por introducir la variante del corredor ferroviario hacia Madrid como apuesta estratégica: lo han hecho por su interés, pero también por el nuestro. Sumar nos beneficia a todos.
- Nadie salvo nosotros puede reclamar la conexión del Corredor Mediterráneo con el Corredor Atlántico. Debe ser una opción de todo el cuadrante Nordeste de la Península Ibérica y del sur de Francia reivindicar esos pasos y esas conectividades, porque nos las piden todas nuestras empresas como algo necesario y fundamental para evitar la deslocalización de nuestras industrias. Pedimos para nuestros territorios y nuestras empresas la normalidad europea.
- Línea Teruel – Valencia – Zaragoza: en 40 años no se ha hecho nada serio para mejorar de verdad esta línea. Con 50 millones de euros se pondría en

condiciones normales de conectividad (sin electrificar, aunque ésto no es imprescindible en estos momentos). No puede ser problema llevarlo a cabo con el apoyo de Aragón, Valencia y País Vasco.

- Hay que exigir al Ministerio de Fomento español que la línea se ponga en las condiciones que demanda el interés general ferroviario. El sector agroalimentario levantino necesita entrar en Europa con sus productos, y no sólo por el corredor mediterráneo, también por el corredor atlántico.
- Hay que ir a Europa a pedir sin vergüenza unas conexiones ferroviarias similares a los del resto de los países ubicados al norte de los Pirineos.
- Las infraestructuras hay que gestionarlas: la gestión hace que las infraestructuras tengan sentido. Sirva de ejemplo el papel de la TMZ alimentando la infraestructura de todo el entorno de Zaragoza. Hay que darle rentabilidad económica y tasas de retorno similares, como mínimo, a las del coste, buscar el efecto multiplicador. En esta misma línea, han que buscar que el apartadero ferroviario de Teruel tenga sentido, ponerlo en valor.
- Pensemos en europeo: no veamos las fronteras, sino las oportunidades y la competitividad. Las aperturas hacia el exterior no sólo son para exportar, sino también para mejorar la competitividad. Hay que ser europeos en todo.

Aurélie Vercegnassi (experta en infraestructuras ferroviarias transpirenaicas, doctoranda de las universidades de Toulouse y Zaragoza).

Principales Ideas fuerza recogidas de su intervención:

- Hay que entender la historia de los proyectos (del ferrocarril en el siglo XIX) para entender los apoyos y las realidades actuales a proyectos actuales como la recuperación del corredor Valencia – Zaragoza – Pau por Canfranc.
- Sistema transpirenaico de transporte: es un laboratorio de buenas prácticas de movilidad en Europa, ya que constituye un sistema completo de intermodalidad entre los distintos medios de transportes (con una perspectiva y una incidencia global). Se trata de que la intermodalidad ponga a territorio en el mapa de mundo globalizado
- En la fachada más occidental del Pirineo Central, la principal opción la constituye el proyecto de línea entre Zaragoza y Pau, en la que hay que

pensar con estudios válidos y proyectos viables y completos, para presentarlos a la Unión Europea y obtener los recursos necesarios.

- Proyecto de la Travesía Central del Pirineo: es otro horizonte, con otros estudios, pero también integrado en el planteamiento global de las comunicaciones que permeabilicen el Pirineo.
- Hay que pensar en estudios de viabilidad de un sistema eficaz de transporte ferroviario vinculado con la población, y respetuoso con el medio ambiente pirenaico. Conectar Europa sí, pero con un sistema global intermodal que integre proyectos, aunque inicialmente parezcan muy distintos.
- Ejemplo de Suiza: en el país alpino se combinan túneles tradicionales y túneles de baja cota simultáneos, junto con túneles carreteros. Importancia para los territorios de los costes de las infraestructuras y de su relación con rentabilidad futura de las mismas.

En el turno de preguntas e intervenciones con el público:

Luis Granell (CREFCO).

Pregunta sobre el emplazamiento ideal en Zaragoza para una estación intermodal de ancho europeo.

- Francisco de la Fuente: la más fácil de poner en servicio a corto plazo es la de El Arrabal. Estación intermodal de PLAZA: tiene el problema de la Ronda Sur, que es de vía única y es preciso desdoblarse para que sea operativa.

Patrick de Stampa:

La apuesta por mejorar las carreteras hasta que el ferrocarril esté en marcha es importante, especialmente para la traslación de los camiones que van de Jaca a Pau. Ello afecta a la demanda entre Pau y Aragón, es para transporte de cereales como ejemplo. Hay que trabajar en intermodal, la carretera no va a desaparecer y tiene que estar en condiciones.

Luis Granell:

No hay que prescindir de ello porque el ferrocarril es rígido. Pero el paso del Pirineo debe ser con el medio de transporte más respetuoso con el medio que es el

ferrocarril. La inversión en la carretera en estos pasos pirenaicos también es muy cara, más que la rehabilitación de una plataforma ferroviaria que ya existe

Ramón Adé:

En un periodo corto de tiempo, por saturación, puede cambiar el uso del camión por los corredores mediterráneo y atlántico. El ferrocarril por el Corredor Valencia – Zaragoza – Pau será una alternativa muy interesante.

Carlos López (Universidad de Zaragoza).

En la planificación para la mejora integral de la línea y reapertura existe la necesidad de considerar las posibles medidas normativas que desarrolle y aplique la Unión Europea. En este sentido, la propuesta sobre el transporte de mercancías en la Unión Europea, desde la adopción del “Libro Blanco sobre la política referente al desarrollo de la RTE-Tii”, focaliza en el objetivo de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, centrando el interés en la interoperabilidad de los sistemas y en la transferencia hacia otros modos de transporte, como el ferrocarril.

Este es por lo tanto uno de las principales puntos a favor de la línea Valencia – Zaragoza - Pau, ya que las directrices europeas indican que el 30% de las mercancías transportadas por carretera en distancias superiores a 300 km en el año 2030 deberán realizarse por otros medios más sostenibles a la carretera, como el ferrocarril, elevando ese porcentaje al 50% para el escenario del año 2050.

Esta medida comunitaria, de aplicarse en los plazos y condiciones propuestos, supondrá muy probablemente el incumplimiento por parte de numerosos Estados miembros de estos estándares, lo que podría llevar consecuencias o sanciones. Es necesario por lo tanto anticiparse a este escenario, y la línea del Canfranc puede suponer una de las herramientas fundamentales en lograr este objetivo. Además, si a la línea Zaragoza-Canfranc-Pau se le suma la mejora integral de la línea Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza; el aumento de la capacidad de carga del sistema ferroviario español podría crecer de forma evidente.

Segunda mesa redonda:

“La importancia del eje ferroviario de Valencia a Pau por Zaragoza en el sector empresarial de las ciudades y regiones afectadas.

Fernando Rivarés, consejero de Economía y cultura del Ayuntamiento de Zaragoza (moderador)

Es “Ahora o nunca” en la toma de decisión sobre esta infraestructura ferroviaria. Gracias a la UE, el 30% transporte mercancías será obligatorio por ferrocarril en un futuro muy próximo. No estamos preparados. Las inversiones que se necesitan son pequeñas comparadas con el AVE. Las ciudades no terminan en los límites de sus términos municipales, llegan hasta donde lo hacen los flujos económicos, industriales y logísticos

Patrick de Stampa, presidente de la Cámara de comercio e Industria de Pau.

Circulan 6 millones de camiones en los Pirineos y 3 por los Alpes. Todo está centrado en ese pasillo europeo que lleva a África tanto la península Ibérica como el sudeste de Francia. Se han desarrollado la carretera, autopistas, etc., pero estamos intentando atravesar los Pirineos de una manera eficiente. Llevamos muchos años oyendo decir si resultaría interesante contar con un tren entre Pau y Canfranc, y el tren entre Pau y Bedous es un reconocimiento colectivo de una realidad que busca nuevos modelos. En los últimos 10 años: la crisis ha redistribuido las cartas de la globalización, Oriente está muy posicionado, y si no nos ponemos a la altura de la competencia mundial, estamos frenando la fuerza de nuestra posición en el mundo.

Juntando nuestras bazas, a ambos lados de los Pirineos, conseguiremos captar la atención de la inversión mundial. Además del comercio de cereal, que se ha puesto como ejemplo, hemos trabajado en los ejes de Burdeos, París Bayona... Necesitamos un eje ferroviario que salga de Mont-de-Marsan y llegue a Zaragoza. Buscamos un modelo que haga pertinentes las infraestructuras y generen vínculos entre las personas, que es lo que nos da valor añadido.

Necesitaríamos una carretera digna de ese nombre, pero respetando al medio ambiente. Un ferrocarril y una carretera correcta serán las bases de unas conexiones dignas de ese nombre entre nuestros dos territorios.

Las riquezas están ahí, tienen que salir y entrar en los territorios. El importante que

las 14 cámaras de Aquitania trabajen juntas por esta nueva infraestructura.

Fernando Rivarés:

¿Tenemos una única estrategia? ¿Apostar por la carretera o nos limita para el objetivo de ahora, el tren? La¿La estrategia es compartida por todos?

Patrick de Stampa:

Los bearneses no estuvimos a la altura de la historia con el túnel del Somport, pero estamos aquí para hablar del ferrocarril. Hay mejor carretera en España que en Francia, no nos hemos concienciado en Bearn sobre este tema.

Fernando Rivarés:

¿Qué tenemos que hacer ahora las administraciones, y las distintas fuerzas para lograr el objetivo?

Manuel Teruel, presidente del consejo Aragonés de Cámaras de Comercio, Industria y Servicios

En estos momentos tiene la ventaja el ferrocarril, que tiene el impacto ambiental superado. Hay dinero. Aunque los números juegan en contra de los territorios de baja densidad de población, como los nuestros. Hay que presionar políticamente para intentar quitar trabas para el tren, que es el de más rápida implementación, que ya tiene el impacto ambiental pasado.

Laurent Courbu, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Aquitania

Con 300 millones de euros se puede terminar el tren hasta Canfranc. Para Aquitania es fundamental, Hay que luchar sobre e planteamiento y no por otra cosa, Es una prioridad que Europa nos ayude con este proyecto, hay que unir nuestras fuerzas y de nuestros gobiernos, para que hagan lo necesario, con el apoyo de las empresas y del mundo económico, para que sea una realidad a corto plazo.

José Vicente Morata, presidente de la Cámara oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Valencia

Están realizados los estudios para que la tasa de retorno de la posición sobre esta infraestructura sea positiva. En el momento de que Zaragoza tenga posibilidad de una mejor carga de mercancías con Valencia se puede hacer, con inversión público – privada. Prioridad: potenciar el eje Zaragoza – Valencia, y a partir de ahí, cuando este tramo tenga más peso, impulsar el eje Canfranc – Pau.

Patrick de Stampa:

Hay que encontrar el medio más eficaz para que la clase política haga presión a nivel europeo, para conseguirla financiación de la infraestructura. Hay que llegar hasta Canfranc. Las Cámaras de Comercio se van a asociar para apoyar cualquier proyecto que busque este objetivo.

Fernando Rivarés a José Vicente Morata: ¿Qué importancia tiene para la actividad portuaria un corredor ferroviario internacional Valencia - Teruel - Zaragoza - Canfranc – Pau?

España es un país netamente exportador. La exportación nos ha salvado en buena medida de los peores efectos de la crisis. Como empresarios, los costes logísticos son decisivos, y hay que rebajarlos, están en el 14%. El panorama en el Mediterráneo es complicado, por las revoluciones árabes, problemas en Turquía, etc... España y sur de Francia son fundamentales para la conexión con África, que es el continente del futuro. La logística puede bajar sus costes, y teniendo una buena red, incrementaremos nuestras exportaciones y generaremos empleo.

Valencia es ya el primer puerto del Mediterráneo, con 5 millones de contenedores. Zaragoza, punto estratégico que une las dos fachadas, la del Atlántico y del Mediterráneo. La línea Cantábrico-Mediterráneo es fundamental. El 70% de las mercancías que salen de España lo hacen por el puerto de Valencia. Estamos posicionando a Aragón y a Zaragoza en uno de los mejores nodos logísticos de Europa, y con buena proyección hacia África, que es el continente del futuro. Es necesario rebajar los costes logísticos para que los empresarios puedan producir más y mejor, y hay que convencer a los gobiernos de Europa, Francia y España para que las infraestructuras mejoren y funcionen realmente. La clave está en abaratar los costes a las empresas mediante redes logísticas y de comunicaciones que funcionen realmente.

Sería un error creer que Cataluña y el País Vasco van en contra de nuestros

intereses, son nuestros aliados. Las fronteras son políticas, o administrativas, y lo mismo pasa con el sur de Francia. Las inversiones para el nodo logístico de Zaragoza y su conexión dan ventajas a todos los territorios. Esto no es una inversión local, tiene un componente nacional muy importante. En economía es un factor decisivo la colaboración.

Laurent Courbu

Para todas las empresas de Aquitania es un proyecto vital, esencial para nuestra economía. El tráfico que se hace con camiones en el Corredor Atlántico está saturado, y el tiempo de conexión de Aquitania y el País Vasco español es muy difícil, y no hay alternativa a la carretera. Cruzan 6 millones de camiones cada año por el Pirineo, frente a sólo 3 millones por los Alpes en 2014. Hay un retraso tremendo en infraestructuras de transporte. La línea Pau – Canfranc es vital. La inversión hasta Bedous no tiene significación si no seguimos hasta Canfranc. Si se abre la línea, puede pasar cada día un tren completo de cereales. Es un gran número de camiones menos, y mejor calidad de vida para los habitantes de la región. No puede ser que haya 3 horas de trayecto en coche entre Pau y Zaragoza. El intercambio entre nuestras poblaciones es muy importante: desarrollos culturales, turísticos, etc. La carretera es pésima entre Pau y Canfranc, y no se ha hecho la inversión necesaria entre Bedous y Canfranc. Todos apoyamos el proyecto para la que la inversión se realice, y Europa nos ayuda con el proyecto. No se puede vivir con un retraso tan importante en las inversiones. Creemos en el futuro de nuestras dos regiones unidas por la economía, la cultura y el turismo.

Hay que luchar, porque es una inversión importante y hay mucha oposición. Una Euroregión no puede vivir si no hay intercambio entre las poblaciones. Ir desde Oloron y Pau a Huesca y Zaragoza es algo vital para nosotros, si no es un fin de tierra (fondo de saco) sin posibilidad de intercambio y de desarrollo. La vida del valle de Aspe siempre estuvo vinculada con Aragón. Hay que influir en el Gobierno francés, tenemos el apoyo del presidente Rousset, y también del alcalde de Burdeos, Alain Juppé. El apoyo de las Cámaras de Comercio de Nueva Aquitania (14 cámaras) es claro.

Preguntas de Fernando Rivarés a Manuel Teruel: Las ciudades y municipios aragoneses ubicados en este corredor ferroviario, ¿Qué impacto empresarial pueden tener?

Como todos conocemos, estamos hablando de un trazado que transcurre por todas las capitales de provincia de nuestro territorio. Además, actualmente cuenta con paradas en 41 localidades aragonesas. Este primer dato, ya no da una idea de la gran importancia que tiene para Aragón este corredor ferroviario como eje de comunicación e infraestructura vertebradora del territorio.

Sin embargo, también somos todos conscientes que este corredor ferroviario para que tenga un impacto positivo en la economía, en el sector empresarial y por ende en el empleo, es necesario que se adapte los estándares del siglo XXI. Varias de las infraestructuras de transporte de Aragón se han quedado en el siglo XX, por lo que es necesario un impulso inversor. Nos encontramos con que las conexiones de transporte internacionales que atraviesan nuestro territorio son muy precarias, y si ya nos referimos al ferrocarril, aún peor, son inexistentes.

La frontera pirenaica entre Francia y España ha sido, históricamente, la más hermética de Europa, y sobre todo por el Pirineo Central, lo que ha conducido a que exista un déficit histórico en las relaciones entre algunas regiones y territorios a ambos lados de la cordillera, causa que ha generado en muchos momentos un estancamiento social y económico.

Hecho este preámbulo, es indiscutible que un trazado como el que transcurre por Valencia, Teruel, Zaragoza, Huesca, Canfranc y llega hasta Pau, a nivel empresarial supondría un impulso para varios sectores económicos de nuestra Comunidad Autónoma.

En primer lugar, la rehabilitación y puesta en marcha de este corredor ferroviario tiene un impacto local inmediato en la actividad empresarial y el empleo. La rehabilitación involucra de forma directa a los sectores vinculados a las infraestructuras, como la ingeniería y la construcción ferroviaria, a lo que se añaden los impactos indirectos en la actividad relacionada con los servicios, como la hostelería y el comercio.

A medio plazo se comenzarán además a generar economías de escala en sectores como el turismo de montaña, el turismo cultural, en las relaciones empresariales y culturales y en las pymes locales.

Al impulsar y favorecer los contactos empresariales de este eje, supondría abrir una oportunidad a nuevos proyectos y negocios, si bien es cierto que por volumen de población las ciudades y grandes municipios podrían ser las más beneficiadas, sin embargo no podemos olvidar que también para esos otros municipios que antes he

comentado que están ubicados a lo largo de este trazado, contarían con una infraestructura que les daría un valor añadido a la hora de implantar nuevas actividades o potenciar las ya existentes.

El desarrollo integral de sector ferroviario también es decisivo, no sólo en lo referente a construcción de infraestructura, sino como sector industrial en su conjunto. Puede constituir un eje de desarrollo económico que se debería potenciar a través de mayor conocimiento teórico y formación, atracción de empresas del sector o realización de ferias.

Otro sector económico que seguro tiene un impacto muy positivo con la puesta en funcionamiento eficiente de este corredor es el logístico. Para Aragón y sus ciudades este es un sector empresarial estratégico.

Por último no podemos olvidar, si seguimos pensando en las ciudades, que Zaragoza, es el segundo nodo ferroviario más importante de España, atendiendo a las posibilidades de conexión que existen desde aquí. Tenemos infraestructura ferroviaria hacia Madrid, hacia el País Vasco, hacia los Pirineos, hacía Barcelona y Tarragona y hacia Valencia. Que esta infraestructura ferroviaria se adaptase a las necesidades de las empresas harían más competitivo nuestro tejido empresarial. Sin olvidar que todo esto supone un valor añadido a la hora de implantarse nuevas empresas en nuestras ciudades y municipios.

Fernando Rivarés a Manuel Teruel: Has mencionado un tema tan importante para Aragón como la logística ¿Podías profundizar en la influencia de este corredor ferroviario para la logística aragonesa?

Aragón cuenta con su conocida posición geográfica excelente, en el centro del 70% del producto interior bruto (PIB) de España y en la vía de salida natural hacia Europa. Sin embargo, esa posición no sirve de nada sin infraestructuras de transporte que permitan llegar a cualquier sitio lo más rápido posible. Hoy ya no se mide en unidades de longitud, sino de tiempo.

La logística empresarial, por medio de la administración logística y de la cadena de suministro, cubre la gestión y la planificación de actividades de los departamentos de compras, producción, transporte, almacenaje, mantenimiento y distribución. Su evolución, gracias a las nuevas tecnologías y la formación de los recursos humanos está evolucionando constantemente. Sin embargo, no podemos olvidar que una parte fundamental de la logística es el movimiento de los productos y sin infraestructuras de transporte este movimiento es imposible. Hoy estamos

reivindicando una infraestructura que no solo mejora la competitividad del tejido empresarial, sino que además amenaza su supervivencia si no contamos con ella.

En Zaragoza, Huesca y Teruel se ubican con unas plataformas logísticas de primer nivel, donde hay instalada infraestructura ferroviaria para que las empresas puedan utilizar este medio de transporte, incluso directamente dentro de sus instalaciones. También tenemos varios complejos ferroviarios como son la Terminal Marítima de Zaragoza o la Terminal Intermodal de Monzón.

Aragón tiene que ser un referente en materia logística. Hay que destacar que las plataformas aragonesas suponen el 38% de la superficie logística total del país.

Para la logística aragonesa disponer de una conexión internacional con Europa y un trazado moderno a los puertos de Sagunto y Valencia implica una mejora indiscutible en su logística. Además estamos tratando de logística internacional, fundamental hoy en día en un mundo globalizado. Porque cuando hablamos de Pau y de Valencia, hablamos de transporte internacional, ya sea hacia Europa por Francia, ya sea al resto del mundo a través del puerto de Valencia.

También relacionado con la logística, si queremos cumplir con el objetivo de la Unión Europea para el año 2050, de transferir más del 50% del transporte de mercancías por carretera a otros modos, en especial ferroviario, tenemos aquí otra razón para comprobar el impacto que tiene este trazado ferroviario entre Valencia y Pau.

En definitiva, cuando hablamos de logística y contemplamos el transporte de mercancías, el impacto que tiene la puesta en marcha de este corredor ferroviario de Valencia, Teruel, Zaragoza, Huesca, Canfranc y Pau, supondría para las empresas un ahorro en costes, una mejor eficiencia en la gestión de suministros y distribución de los productos y por consiguiente una aumento de la competitividad empresarial.

JORNADA INSTITUCIONAL. Reunión de Alcaldes del eje ferroviario:

Intervención de **Constancio Ibáñez**, Director General de Mercazaragoza y Consejero Delegado de TMZ :

El corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau, oportunidad estratégica en el desarrollo de las ciudades

Hoy es un día para hablar de que nos une, para hablar de los anhelos comunes de nuestros territorios, para hablar de progreso económico, social y cultural.

Tengo el honor de dirigirme a ustedes como representante del sector empresarial, concretamente desde el ámbito logístico y agroalimentario, para trasladarles una visión empresarial que respalde el objetivo que perseguimos hoy aquí.

Comenzaré diciéndoles que la experiencia que tenemos desde Mercazaragoza y su Terminal Marítima nos demuestra que cuando se explota y gestiona una infraestructura logística con criterios empresariales, la actividad se multiplica y consigue mejorar el mercado. Cuando en 2001 creamos la Terminal Marítima de Zaragoza, no se terminaba de entender qué es lo que pretendíamos al entrar, desde una ciudad de interior, en la escena de los tráficos marítimo. En aquel entonces comenzamos moviendo camiones y llegamos a mover 12.000 TEU anuales. En 2007 dimos un paso más allá con la construcción y puesta en marcha de nuestras instalaciones ferroviarias. Hoy TMZ es la primera Terminal interior de contenedor marítimo de España, con un crecimiento imparable que en 2015 movió más de 300.000 TEU.

Digo todo esto porque es importante tenerlo en cuenta a la hora de analizar la demanda de las infraestructuras que hoy aquí reivindicamos. La demanda llegará en el momento en el que se pongan en marcha unas infraestructuras correctamente dimensionadas, con un servicio confiable y eficiente. Estamos seguros de que el Corredor ferroviario Valencia-Zaragozana-Pau llegará a ser un pilar fundamental del desarrollo económico de las ciudades hoy aquí representadas.

Ustedes como alcaldes, son sin duda el nivel institucional más cercano al ciudadano, donde la vocación de servicio a la sociedad se siente posiblemente de manera más directa y eso les legitima por encima de competencias para defender los intereses de los ciudadanos que han depositado en ustedes su confianza.

Porque defender el Corredor ferroviario Valencia-Zaragoza-Pau es defender los

intereses de los ciudadanos más allá de su propia movilidad, puesto que es una infraestructura que debe entenderse desde una perspectiva global de desarrollo económico y empresarial de los territorios por los que discurre.

LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD

Voy a centrar mis palabras en la vertiente económica relacionada con las mercancías del corredor, pues es el tema que conozco.

Forma parte de las funciones de lo público crear o propiciar la creación de instrumentos e infraestructuras eficaces para mejorar la competitividad de las empresas pues es el desarrollo de una economía sólida lo que mejor favorece y consolida el progreso social.

La competitividad de las empresas depende de diversos factores pero puedo asegurarles que la logística es uno fundamental. Por este motivo estamos hoy aquí: para solicitar una mejora de las infraestructuras logísticas de nuestros territorios.

Recientemente hemos leído en prensa cómo para muchas empresas de Valencia que desean trabajar con Aragón –y viceversa- el coste de transporte es superior al coste de la mano de obra o cómo los costes de logística que deben repercutir en sus presupuestos son un 25% superiores a los de otros territorios, tan solo por no poder optar a una mayor eficiencia logística. Este es un problema común también en aquellas empresas que necesitan cruzar los Pirineos, en ambos sentidos, un factor que puede determinar todo en un escenario económico muy exigente que piensa en global.

Nuestros sistemas de transporte y logística tienen importantes áreas de mejora pero sin duda aumentar la participación del transporte de mercancías por ferrocarril, para seguir la estela europea, es el primero que debemos afrontar.

Las iniciativas europeas en este sentido siguen teniendo poca repercusión, sobre todo en España, en lo que al transporte de mercancías se refiere. Aquí sigue mandando la carretera, como ha constatado la Comisión Nacional de Mercados y Competencia, en un reciente informe que señala que el transporte de mercancías por ferrocarril tiene en España una cuota del (4%)3,3%, muy por debajo de la media europea en general, o por concretar más, del 12% italiano el14% francés y más todavía del 23% alemán.

Indica además que la escasa participación del ferrocarril no se debe a la falta de mercancías hacia Europa. Según estimaciones del Observatorio Hispanofrancés de

tráfico por los Pirineos, en 2013 cruzaban diariamente la frontera 17.460 vehículos pesados destinados al transporte de mercancías. Una carga superior a 83 millones de toneladas. Un 72% de la misma se divide casi a partes iguales entre los itinerarios atlántico y mediterráneo.

ANÁLISIS DEL CORREDOR

A continuación voy a hacer un breve análisis las tres partes o sectores en los que debemos dividir el corredor ferroviario Valencia-Zaragoza-Pau para comprender realmente su potencial.

SECCIÓN VALENCIA -ZARAGOZA

A la hora de hablar del tramo ferroviario que discurre entre Valencia y Zaragoza, debo confesarles que me cuesta comprender cómo ha podido llegar a producirse una situación de este tipo entre estas dos ciudades. Hablamos de la 3ª y la 5ª ciudad españolas en términos de población, pero es que Valencia es la 2ª región del país en términos de importación y exportación, y esta sección daría servicio a toda la zona del Levante español.

Sobre este tramo podemos destacar:

- **Actualmente esta sección ferroviaria es impracticable para los tráficos de mercancías debido a las deficientes infraestructuras existentes** que cuentan con importantes pendientes, además de ser vía única en gran parte de su recorrido y carente de apartaderos. Esto provoca que todos los tráficos del levante (Valencia, Murcia, Almería) con destino, Aragón, País Vasco y sus conexiones (Reino Unido, norte de Francia, Benelux y norte de Europa vía corredor atlántico y autopistas marítimas) tengan que pasar forzosamente por Madrid. Teniendo en cuenta el número de camiones que circulan diariamente entre Valencia y Zaragoza por Teruel (3047 vehículos pesados según fuentes del Ministerio de Fomento), y que es un número similar al que circulan entre Zaragoza y Madrid, no se justifica un estado tal de las infraestructuras ferroviarias en esta sección.
- **Conectividad entre corredores** El importante volumen de tráficos entre el levante español y Reino Unido, Benelux y norte de Europa, debería justificar la inversión ferroviaria en esta sección, que permitiría la conectividad directa con el corredor 4 (Atlántico), que en muchos destinos ofrecería un recorrido

más corto, conexión con las autopistas marítimas desde el Puerto de Bilbao y por otro lado serviría de alternativa y desahogo al congestionado corredor 6, con importantes cuellos de botella en algunas de sus secciones como entre Perpiñán y Nimes

- **Conexión ferroportuaria con Valencia:** actualmente la única posibilidad de conectar Zaragoza con el Puerto de Valencia es vía Tarragona o Madrid. Esto hace que la solución del tren no sea competitiva respecto a la carretera, lo que ha provocado que no se haya podido transferir del camión al tren los tráficos de exportación e importación vía el puerto de Valencia como sí se ha hecho con los de los Puertos de Barcelona y Bilbao, donde unas mejores infraestructuras ferroviarias y conexiones directas han permitido que se suban al tren la práctica totalidad de este tipo de tráficos. Un ejemplo claro de esto son los tráficos de contenedores marítimos entre Zaragoza y alrededores y el Puerto de Barcelona se realizan prácticamente al 100% en tren.

ZARAGOZA COMO NODO LOGÍSTICO FERROVIARIO DE MERCANCIAS

Aragón debe tener la legítima aspiración de convertir a Zaragoza en el principal centro distribuidor del país. Para ello cuenta con plataformas logísticas y agroalimentarias, con terminales y activos ferroviarios, con terreno suficiente, con entidades como el Zaragoza Logistic Centre, el Instituto Tecnológico de Aragón, el cluster ALIA (por citas algunas) y con su conectividad.

Zaragoza se encuentra equidistante de los cuatro principales centros de producción de España (Cataluña, Valencia, País Vasco y Madrid), e importantes núcleos de población y producción de Francia. En un radio de 300 km se halla más del 50% de la población y más del 60% del PIB nacional.

Este dato objetivo debería justificar la promoción y el desarrollo de un nodo logístico ferroviario, alternativo al existente en Madrid, donde confluyeran los ejes del cuadrante nordeste de la península ibérica, del que la capital de España es un punto periférico.

Para la consecución de dicho nodo, se debería:

1. **Desarrollar las infraestructuras ferroviarias que conecten dichas regiones con Zaragoza.** Necesitamos una Zaragoza que conecte Valencia con el País Vasco y que esté conectada con Francia a través de Canfranc.
2. **Desarrollar y potenciar infraestructuras ferroviarias específicas para las mercancías:** el tráfico en Aragón, según datos del Ministerio de Fomento de

2014, nos muestra que por nuestras carreteras se mueven cada día más de 24.500 vehículos pesados (10.447 en las carreteras que nos conectan con Cataluña, 3.047 en las que nos unen con Valencia, 3.909 con Madrid y 7.193 con País Vasco). Para lograr un desarrollo más sostenible necesitamos conexión en ancho UIC, apartaderos de 750 metros, vías dobles, terminales ferroviarias intermodales, etc.

3. **Promover en Europa la integración del corredor Valencia-Zaragoza-País Vasco** dentro de la Red Transeuropea de Transporte TENTEC. En el mapa de dicha red, se puede observar claramente que no se contempla la conectividad de dichas regiones con el corredor 4, que conecta de forma directa con el norte de Francia, Reino Unido y Benelux.
4. **Promover la reapertura de la conexión Zaragoza → Pau por Canfranc.** Sirviéndose de las infraestructuras existentes, la inversión para conectar en ancho UIC Zaragoza y Pau no supondría un coste excesivo en términos de inversión ferroviaria.

SECCIÓN ZARAGOZA -PAU

- **En estos momentos esta sección está abierta a la circulación en el recorrido entre Canfranc y Zaragoza** (por el que circulan trenes de mercancías y pasajeros) **y el recientemente inaugurado Bedous-Pau**, (únicamente en uso para pasajeros). La conexión por el túnel del Canfranc está cerrada desde los años 70.
- **Es importante destacar que las obras de acondicionamiento de las infraestructuras existentes para la circulación de trenes de mercancías en ancho internacional, no supondrían un gran coste en términos de inversión ferroviaria.** Aquitania ha invertido 103 millones para el tramo Olorón-Bedous, y para vencer las complejidades que existen en los 30 km entre Bedous y Canfranc, las últimas noticias indican que la inversión podría rondar los 370 millones, una cantidad para la que se ha planteado una colaboración público-privada. A estos habría que añadir unos 60 millones más para recuperar el túnel ferroviario de Canfranc que atraviesa el Pirineo y algo más de 100 para acondicionar la línea en el tramo español. Pero esta conexión no puede estar supeditada al “cuánto cuesta” pues es una cantidad realmente ajustada comparada con otros proyectos ferroviarios en marcha. Manejando ese presupuesto total de la obra, podría equivaler, grosso modo, a unos 29 km de Ave, y tendría un rendimiento en términos de creación de riqueza muy superior.

Se trata por tanto de una cuestión de decisión política.

- **La puesta en marcha y apertura a corto plazo (5 años) del Canfranc, podría suponer a más largo plazo el planteamiento de una obra de mayor calado.** La Travesía Central Pirenaica como eje fundamental para que podamos consolidar nuestra apuesta logística. Una Travesía de alta capacidad que pueda articular la intermodalidad del transporte para España, Francia y el conjunto de la Unión Europea. Un corredor internacional de mercancías favorecería sin duda la ganancia de competitividad del ferrocarril dado que, por ejemplo, cuenta con prioridad sobre otros tráficos en las redes ferroviarias de los diferentes gestores de infraestructuras. Su construcción dejaría un paso por el Canfranc renovado, consolidado y en funcionamiento.
- **En relación a la Red Transeuropea de Transporte, la reapertura del Canfranc podría suponer de inmediato la reactivación del proyecto del Corredor 16 en su conjunto,** que en su día preveía la conexión de Zaragoza al norte con Pau-Toulouse-Limoges-Paris y al sur confluyendo con el corredor 6 y 4 a Madrid, Córdoba-Antequera-Algeciras (conexión con Marruecos) y Sines. También podría suponer la conexión con Bordeaux y la consiguiente conexión con el corredor 4 (Atlántico).
- Es de justicia en este foro señalar que, pese a las dificultades, existe un **importante tráfico de cereales que produce varios trenes a la semana entre Canfranc y una factoría de Martorell.** Y estos tráficos siempre han representado una pequeña parte del volumen de tránsito de estos cereales entre la zona central del sur de Francia y el nordeste español. La apertura del Canfranc para las mercancías, permitiría desde el primer día transferir al tren inmediatamente este tráfico específico de cereal que actualmente supone un importante tránsito de camiones por estos valles pirenaicos. Podríamos cuantificarlo en 2 trenes diarios.
- Pero la apertura de Canfranc para el tráfico de Mercancías no sólo supondría la transferencia al tren de los tráficos agroalimentarios entre el sur de Francia y el nordeste español, sino la **apertura de una nueva ruta alternativa a los corredores atlántico y mediterráneo.** Se trataría de la captación de tráficos del levante con destino sur-centro-norte de Francia, Inglaterra y Benelux. Por otro lado se podría conectar el sur de España y Marruecos con el norte por el trazado más directo que sería el centro de España y los pirineos centrales para desde allí conectar con los destinos europeos antes citados.

- **La demanda potencial captable**, sin tener en cuenta criterios de costes, sino con base en estudios de tráfico realizados por el Consejo Económico y Social de Aragón (“Posibilidades y viabilidad de la reapertura del Canfranc” 2009) relacionados con el desarrollo del PIB y su relación con las exportaciones, se estimó que en 2013 podría haber habido un tránsito por el Canfranc de casi 1,3 millones de toneladas. Hoy podríamos posiblemente hablar de 1,5 millones de toneladas.

SOSTENIBILIDAD

Mención destacada aparte merece también el hecho de las disminuciones de las emisiones de CO₂ pues estamos hablando de desarrollo sostenible. Cada tren puede sacar de nuestras carreteras en torno a 40 camiones, cuyos profesionales no verían su trabajo peligrar, sino que por el contrario, mejorarían notablemente su calidad de vida, ocupándose de los acarreos de corta distancia que serán siempre necesarios para el reparto más capilar. La Comisión Europea trabaja para alcanzar un transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente, concretamente, el Libro Blanco marca hitos sobre esta sustitución modal en el transporte de mercancías: sustituir el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 km al ferrocarril para 2030 y el 50% para 2050.

CIERRE Y DESPEDIDA

Podríamos cerrar todo lo dicho en dos puntos fundamentales:

- **Infraestructuras:** la promoción del transporte internacional de mercancías por ferrocarril requiere realizar las inversiones adecuadas en la red ferroviaria y que sean ya en ancho UIC. En España el ferrocarril se encuentra condicionado por un ancho de vía diferente del estándar europeo, que obliga a que en la frontera hispano-francesa se produzca un largo proceso de transbordo con el consiguiente incremento de costes y pérdida de competitividad.
- **Gestión:** es necesario mejorar la gestión de los activos de los que ya disponemos, de los corredores y las redes que los componen. Necesitamos acortar y flexibilizar los plazos de antelación en la petición de surcos, facilitar la coordinación de la capacidad en la red y en las instalaciones de servicio y

mejorar aspectos como la puntualidad y las tecnologías de la información.

Y para todo ello se necesita voluntad política, pero que no se quede en eso, si no que esté seguida de acciones claras, precisas y concretas que marquen la cuenta atrás hacia la puesta en marcha del corredor Valencia- Zaragoza Pau.

Pedimos a nuestros políticos una visión estratégica como la tenemos los empresarios, una visión amplia, europeísta e integradora.

Reclamamos la posición geoestratégica que nos corresponde en Europa y que este corredor Valencia-Zaragoza-Pau, adquiera la importancia y prioridad política que realmente tiene.

El manifiesto que hoy firman ustedes como alcaldes de las ciudades por las que discurre este corredor, se va a unir a otras iniciativas que ya existen para que vayamos juntos a los focos de decisión como una única voz.

MANIFIESTO DE LOS ALCALDES POR EL CORREDOR FERROVIARIO VALENCIA – ZARAGOZA – PAU

EL TREN QUE NOS UNE: LAS CIUDADES POR EL FERROCARRIL

El corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau, oportunidad estratégica para el desarrollo de nuestras ciudades

Los alcaldes de las ciudades a las que une el corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau, conscientes de la importancia de su recuperación y puesta en marcha, queremos hacer público nuestro apoyo y compromiso con el proyecto de desarrollo del corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau. En el marco de la Unión Europea y de la colaboración transfronteriza entre España y Francia, la modernización y puesta en servicio de este corredor, el cual vertebraría y comunicaría adecuadamente las regiones y comunidades a ambos lados del Pirineo Central se nos presenta, actualmente, como la gran oportunidad estratégica para el desarrollo de nuestras ciudades y de los territorios en los que se asientan. En este sentido, los principales aspectos que confluyen para ello son los siguientes:

PRIMERO.- En el marco de la política común europea de desarrollo, de la que los sistemas de transporte constituyen un elemento fundamental, los distintos territorios de la Península Ibérica enlazan y se integran en el Corredor Mediterráneo y en el Arco Atlántico por ambos extremos de la cordillera pirenaica. En este sistema, el establecimiento de una conexión ferroviaria por el Pirineo Central, que complemente y comunique ambos arcos, no sólo es compatible y complementario con ambos corredores, sino que se presenta como una necesidad estratégica, a la que es posible dar una solución eficiente, sostenible y equilibrada con la recuperación y modernización del corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau.

SEGUNDO.- Gracias a la existencia de una plataforma ferroviaria que puede ser operativa rápidamente, si se llevan a cabo las obras de recuperación y modernización con unas inversiones y en unos plazos razonables, el corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau es la mejor alternativa para superar la barrera de los Pirineos, ya que podría volver a entrar en servicio cinco años

después de que se tome la decisión de realizar los trabajos y hacer la concesión.

TERCERO.- La recuperación de este corredor ferroviario es crucial para el desarrollo económico de las ciudades a las que pone en relación, desde Valencia y Teruel a Zaragoza y Huesca; desde Jaca y Canfranc a Oloron y Pau, Toulouse y Burdeos. Pero no sólo para ellas: lo es también para las ciudades que se asientan en los territorios colindantes con este eje, para las que la resolución de esta reivindicación histórica supondría una notable mejora de su posición estratégica y una vía alternativa de salida a sus productos y servicios.

CUARTO.- La logística es una de las actividades estratégicas de nuestros territorios, para los que este proyecto es fundamental. La intermodalidad, con la apertura de eje internacional, se vería ampliamente potenciada y reforzada, mejorando la relación de nuestros puertos marítimos, puertos secos, áreas de producción industrial, agroalimentaria y de servicios, así como los intercambios comerciales y económicos, ofreciendo una salida adicional y eficiente hacia Europa de los productos españoles. Hoy, las políticas europeas, tal como explica el nuevo Libro Blanco de la Unión Europea sobre el Futuro de los Transportes para 2050, establecen como objetivos a cumplir, de aquí a 2030, la transferencia a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, del 30 % del transporte de mercancías por carretera. Este corredor estaría en línea con esa política europea de transporte.

QUINTO.- La reapertura de este corredor ferroviario internacional también tendría una repercusión medioambiental muy positiva para ambas vertientes del Pirineo Central, ya que puede reducir significativamente el tráfico de pasajeros por las carreteras pirenaicas, y, de manera muy especial, la circulación de camiones y de vehículos pesados que actualmente utilizan estas rutas para transportar un volumen muy importante de mercancías. La mejora puede ser especialmente relevante en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas actualmente por estos vehículos.

SEXTO.- Pero, sobre todo, la reapertura de este corredor ferroviario es importante para las personas que vivimos en las grandes urbes, en las ciudades de tamaño medio y en los pequeños pueblos de nuestros territorios. Es un elemento esencial para posibilitar la generación de empleo estable y de calidad en sectores esenciales como la industria, los servicios, la agroalimentación y la logística; es fundamental para que nuestras empresas consolidadas y nuestros emprendedores y emprendedoras en estos ámbitos de

la actividad económica puedan materializar sus proyectos; es decisivo para consolidar las relaciones y los intercambios culturales, sociales y turísticos; y, en definitiva, puede contribuir muy notablemente a la mejora de la calidad y de las condiciones de vida, tanto directa como indirectamente.

SÉPTIMO.- Desde que hace doce años se rubricó la Declaración de los Alcaldes en Zaragoza, en la que se apostaba de manera decidida por la reapertura y modernización de la línea ferroviaria entre Pau y Canfranc, como primer paso para una respuesta global a los problemas de estrangulamiento establecidos por la barrera natural de los Pirineos, se constata que la reapertura del tramo entre Oloron y Bedous ha sido el único avance significativo y esperanzador que se ha producido desde que, en 1970, se interrumpió al tráfico de personas y de mercancías tras la rotura del puente de L'Estanguet. Por ello, hay que reconocer y felicitar a la Región de Nueva Aquitania, por el esfuerzo que han realizado y por el éxito de su apuesta, fundamental para la recuperación y modernización de la línea hasta la frontera hispanofrancesa.

OCTAVO.- En definitiva, con este manifiesto, las autoridades locales, con el apoyo de los agentes empresariales y sociales, aunamos hoy nuestras fuerzas para reivindicar la modernización y puesta en servicio del corredor ferroviario Valencia – Zaragoza – Pau como apuesta real, necesaria y factible para el desarrollo de nuestras ciudades y territorios, para la mejora de las condiciones económicas y la calidad de vida de las personas que viven en ellos, para impulsar la materialización de las iniciativas empresariales, especialmente las logísticas, y para que el Pirineo Central, gracias al tren que nos une, deje de ser una barrera de siglos para convertirse en elemento de unión y patrimonio natural común para nosotros y las futuras generaciones.

Por ello, instamos a la Comisión Europea y a los Gobiernos de Francia y España a que aborden esta recuperación con seriedad y prontitud, culminando los proyectos técnicos y comprometiéndose con las inversiones necesarias e imprescindibles para que la puesta en marcha de este corredor ferroviario se lleve a cabo en el menor plazo posible.

En Zaragoza, a 23 de septiembre de 2016

LE TRAIN QUI UNIT : LES VILLES PAR VOIE DE CHEMIN DE FER

La voie de chemin de fer Valencia - Zaragoza - Pau, une opportunité stratégique pour le développement de nos villes

Les maires des villes que relie la voie de chemin de fer Valencia - Zaragoza - Pau, conscients de l'importance de sa récupération et mise en marche, voulons faire public notre soutien et engagement avec le projet de développement de la voie de chemin de fer Valencia - Zaragoza - Pau. Dans le cadre de l'Union européenne et de la coopération transfrontalière entre l'Espagne et la France, la modernisation et la mise en service de cette voie, qui structurerait et communiquerait correctement les régions et communautés des deux côtés des Pyrénées Centrales se présente à nous, aujourd'hui, comme la grande opportunité stratégique pour le développement de nos villes et des territoires qu'elles occupent. À cet égard, les principaux éléments qui convergent vers ce but sont les suivants :

PREMIÈREMENT.- Dans le cadre de la politique européenne commune de développement, dont les systèmes de transport sont un élément clé, les différents territoires de la péninsule ibérique sont reliés et intégrés dans le couloir méditerranéen et l'Arc Atlantique aux deux extrémités des Pyrénées. Dans ce système, la mise en place d'une liaison ferroviaire à travers les Pyrénées centrales, qui complète et communique les deux côtés, est non seulement compatible et complémentaire avec les deux autres couloirs, mais présente en plus un besoin stratégique, auquel il est possible de donner une solution efficace, durable et équilibrée avec la récupération et modernisation de la voie de chemin de fer Valencia - Zaragoza - Pau.

DEUXIÈMEMENT.- Grâce à l'existence d'une plate-forme de chemin de fer qui peut être opérationnelle rapidement, si les travaux de récupération et modernisation se réalisent avec des investissements et des délais raisonnables, la voie de chemin de fer Valencia - Zaragoza - Pau est la meilleure alternative pour passer la barrière des Pyrénées, car elle pourrait être utilisée à nouveau cinq ans après avoir pris la décision de réaliser les travaux et céder la concession.

TROISIÈMEMENT.- La récupération de cette voie de chemin de fer est cruciale pour le développement économique des villes reliées, depuis Valencia et Teruel

à Zaragoza et Huesca. Depuis Jaca et Canfranc à Oloron et Pau, Toulouse et Bordeaux. Mais pas seulement pour ces villes : Ça l'est également pour les villes qui se trouvent sur les territoires adjacents à cet axe, pour lesquelles la résolution de cette revendication historique supposerait une amélioration notable de leur position stratégique et une voie de sortie alternative pour ses produits et services.

QUATRIÈMEMENT.- La logistique est l'une des activités stratégiques de nos territoires, pour lesquels ce projet est essentiel. L'intermodalité, avec l'ouverture d'un axe international, se verrait grandement améliorée et renforcée, en améliorant la relation de nos ports maritimes, ports secs, zones de production industrielle, agroalimentaire et de services, ainsi que les changements commerciaux et économiques, en offrant une sortie supplémentaire et efficiente vers l'Europe pour les produits espagnols. Aujourd'hui, les politiques européennes, telles que le nouveau Livre Blanc de l'Union Européenne sur l'avenir des transports 2050, établissent comme objectif à accomplir, d'ici 2030, le transfert à d'autres modes, comme le chemin de fer ou la navigation fluviale, de 30 % du transport routier de marchandises. Cette voie serait en ligne avec cette politique européenne des transports.

CINQUIÈMEMENT.- La réouverture de cette voie ferrée internationale aura également une répercussion environnementale très positive pour les deux versants des Pyrénées centrales, car elle peut réduire significativement le trafic de passager via les routes pyrénéennes, et, de façon très spéciale, la circulation de camions et véhicules lourds qui utilisent actuellement ces routes pour transporter un volume très important de marchandises. L'amélioration peut être particulièrement importante pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées actuellement par ces véhicules.

SIXIÈMEMENT.- Mais, surtout, la réouverture de cette voie ferrée est importante pour les personnes qui vivent dans les grandes villes, dans les villes de taille moyenne et dans les petits villages de notre territoire. C'est un élément essentiel afin de faciliter la création d'emplois stables et de qualité dans les secteurs essentiels comme l'industrie, les services, l'agroalimentaire et la logistique. C'est primordial pour que nos entreprises consolidées et nos entrepreneurs de ces secteurs économiques puissent matérialiser leurs projets. C'est décisif pour consolider les relations et les échanges culturels, sociaux et touristiques. Et, en définitive, cela peut contribuer très notablement à l'amélioration de la qualité et des conditions de vie, aussi bien directes qu'indirectes.

SEPTIÈMEMENT.- Depuis que la Déclaration des Maires a été signée il y a 12 ans à Zaragoza, document dans lequel s'établissait un engagement décidé pour l'ouverture et la modernisation de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc, comme premier pas pour une réponse globale aux problèmes de l'étranglement établi par la barrière naturelle des Pyrénées, la réouverture du tronçon entre Oloron et Bedous a été la seule avancée significative et encourageante qui s'est produit depuis que, en 1970, le transport de personnes et de marchandises fut arrêté après la destruction du pont de l'Estanguet. Par conséquent, nous devons reconnaître et féliciter la Région de Nouvelle Aquitaine, pour l'effort qu'ils ont fait et le succès de son pari, essentielle pour la récupération et la modernisation de la ligne de la frontière française-espagnole.

HUITIÈMEMENT.- En bref, avec ce manifeste, les autorités locales, avec le soutien des partenaires économiques et sociaux, nous combinons aujourd'hui nos forces pour exiger la modernisation et la mise en service de la voie ferroviaire Valencia - Zaragoza - Pau comme pari réel, nécessaire et réalisable pour le développement de nos villes et territoires, pour l'amélioration des conditions économiques et de la qualité de vie des gens qui y vivent, pour impulser la matérialisation des initiatives patronales, spécialement la logistique, et pour que les Pyrénées Centrales, grâce au train qui nous unit, cesse d'être une barrière comme cela est le cas depuis des siècles pour se transformer en un élément d'union, patrimoine commun, pour nous et les générations futures.

Nous demandons donc instamment à la Commission Européenne et aux gouvernements de la France et de l'Espagne qu'ils envisagent sérieusement et rapidement cette récupération, en terminant les projets techniques et en se compromettant avec les investissements nécessaires et essentiels pour que la mise en marche de cette voie ferrée se fasse dans des délais les plus courts possible.

A Zaragoza, le 23 Septembre, 2016