



CES

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea  
Consejo Económico  
y Social Vasco



Informe

Txostena

Dossier



**CONTRIBUCIÓN DE LOS CONSEJOS ECONÓMICOS Y SOCIALES  
DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO Y DE AQUITANIA  
EN EL MARCO DE LA CONSULTA ABIERTA SOBRE EL LIBRO  
VERDE DE REVISIÓN DE LAS RTE-T**

**EUSKADIKO ETA AKITANIAKO EKONOMIA ETA GIZARTE ARAZOETARAKO  
BATZORDEEN EKARPENA RTE-TAK BERRAZTERTZEKO LIBURU  
BERDEARI BURUZKO KONTSULTA IREKIAREN ESPARRUAN**

**CONTRIBUTION DES CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DE LA  
COMMUNAUTE AUTONOME DU PAYS BASQUE ET D'AQUITAINE DANS LE CADRE  
DE LA CONSULTATION OUVERTE SUR LE LIVRE VERT DE RÉVISION DES RTE-T**



Photothèque du CRA: Gilbert Alban.



Photothèque du CRA: Alain Benoit-Burdin.

Con carácter previo, ha de señalarse que los Consejos Económico y Sociales de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de Aquitania declaran compartir las observaciones que sobre el Libro Verde de Revisión de las RTE-T se recogen en el texto conjunto del Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico y de la Conferencia de Ciudades y Villas del Arco Atlántico. Hecha esta precisión, ambos Consejos estiman oportuno aportar seguidamente sus observaciones sobre el Libro Verde, complementarias a las ya presentadas en el documento de referencia.

### El Libro Verde, contenidos principales

El Libro Verde surge del reconocimiento de la Comisión Europea de la necesidad de reconducir la configuración de la política de la Red Transeuropea de Transporte, proponiendo diferentes opciones y solicitando la

Aldez aurretik aipatu beharra dago Euskadiko eta Akitaniako Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeek Arku Atlantikoa Batzordearen Garraio Taldeak eta Arku Atlantikoaren Hiri eta Herrien Konferentziak egindako testu bateratuan RTE-Tak berraztertzeke Liburu Berdeari buruz agertzen diren oharrek partekatzen dituztela. Hori zehaztu ondoren, bi Batzordeek beren oharrek egiten dituzte Liburu Berdeari buruz. Izan ere, aipatu dokumentuan aurkeztuekiko osagarriak dira.

### Liburu Berdea, eduki nagusiak

Liburu Berdea Europako Batzordeak Garraioaren Sare Transeuroparraren politikaren egitura berriz bideratzeko beharra hauteman zuegan sortu zen. Hala, aukera desberdinak proposatu zituen eta Europako Elkarteko eragile interesatuen iritzia eta iradokizunak eskatu zituen. Dokumentu honi egindako

En préalable, les Conseils Économiques et Sociaux de la Communauté Autonome du Pays Basque et d'Aquitaine précisent qu'ils partagent les observations sur le Livre Vert de révision des RTE-T mentionnées dans le texte commun du Groupe de Transports de la Commission Arco Atlantique et de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique. Ensuite, les deux CES souhaitent apporter des remarques sur le Livre Vert complétant celles déjà présentées dans le document de référence.

### Le constat du Livre Vert

Le Livre Vert résulte de la reconnaissance par la Commission européenne de la nécessité de revisiter la configuration de la politique du Réseau Transeuropéen de Transport, en proposant différentes options et en sollicitant l'avis et les suggestions des acteurs de l'Union Européenne concernés.



EUSKOTREN.

opinión y sugerencias de los agentes de la Unión Europea interesados. Entre las aportaciones de este documento cabe destacar la necesidad de integrar en el desarrollo de la futura política de la Red Transeuropea de Transporte un nuevo impulso al transporte de mercancías, así como nuevos elementos ajenos a la misma, o de escasa presencia, como:

- su contribución en el contexto de la Estrategia de Lisboa, así como en el marco de la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible,
- la ampliación de la UE, y las conexiones con el exterior para la competitividad internacional de la Unión,
- muy particularmente la integración de la variable medioambiental y del cambio climático.

Se percibe una especial atención a dotar a la infraestructura europea del transporte de una mayor eficiencia, tanto a su arquitectura global como

ekarpenen artean Garraioaren Sare Transeuroparraren etorkizuneko politika garatzeko orduan merkantzien garraioari bultzada berria ematearen beharra azpimarra daiteke. Hala ere, horrekin zerikusia ez duten elementu berriak edo presentzia urria dutenak erantsi behar dira, hala nola:

- Lisboako Estrategiaren testuinguruan egindako ekarpena, baita Garapen Iraunkorraren Europako Estrategiaren esparruan ere,
- EE zabaltzea eta Elkartearen nazioarteko lehiakortasunerako kanpoaldearekin loturak,
- bereziki, ingurumen-aldagaia eta aldaketa klimatikoarena integrazioa.

Arreta berezia jartzen zaio garraioaren Europako azpiegiturei eraginkortasun handiagoa hornitzez, bai arkitektura orokorrari dagokionean, bai gauzatze berriei dago-

Parmi les apports de ce document, il faut souligner la nécessité d'intégrer dans le développement de la future politique du Réseau Transeuropéen de Transport un nouvel élan en faveur du transport de marchandises, ainsi que des éléments nouveaux, extérieurs ou peu présents actuellement, comme:

- sa contribution dans le contexte de la Stratégie de Lisbonne, mais aussi dans le cadre de la Stratégie Européenne de Développement Durable,
- l'élargissement et les connexions avec l'étranger pour la compétitivité internationale de l'Union,
- plus spécifiquement l'intégration de la variable environnementale et du changement climatique.

De même, on perçoit une attention particulière pour doter l'infrastructure européenne de transport d'une plus grande efficacité, tant dans son

a sus nuevas ejecuciones, pero sobre todo una evolución hacia un enfoque del sistema de infraestructura del transporte más basado sobre el concepto de red, que sobre el de proyecto, con un mayor valor añadido europeo, definido a partir de objetivos claros y consensuados, respetuosos de una metodología transparente y objetiva. El Libro Verde propone asimismo un pilar denominado “conceptual”, planteamiento todavía hoy rodeado de gran ambigüedad, que, frente al actual establecimiento de proyectos prioritarios de carácter fijo, parece dirigirse a la definición de proyectos prioritarios evolutivos en función, en-

kienez, baina, batez ere, eboluzioa egin nahi da proiektuaren gainean baino gehiago sarearen kontzeptuaren gainean oinarrituagoa dagoen garraio-azpiegituraren sistemarentz; balio erantsi europar handiagoa izango du. Hala, helburu argi eta adostuetatik abiatuta definitu behar da eta metodologia gardena eta objektiboa errespetatu behar du. Era berean Liburu Berdeak “kontzeptuala” izeneko mugarría proposatzen du, nahiz eta gaur egun oraindik oso planteamendu ambigua izan, egungo proiektu nagusi finkoak zehaztearen aldean; dirudienez, eboluzio-proiektu nagusiak definitze-

architecture globale que pour ses nouvelles réalisations. Mais c’est surtout une évolution vers un cadrage du système d’infrastructures de transport plus basé sur le concept de réseau que sur celui de projet, doté d’une plus grande valeur ajoutée européenne, définie à partir d’objectifs clairs et consensuels, respectant une méthodologie transparente et objective qui semble prévaloir. Le Livre Vert propose aussi un pilier dit “conceptuel”, approche entourée, encore aujourd’hui, d’une grande ambiguïté, qui, face à l’établissement actuel de projets prioritaires de caractère fixe, paraît



tre otros factores, del desarrollo de las necesidades de los servicios de transporte. Finalmente, este documento reconoce las incertidumbres que se ciernen sobre el transporte futuro, asociadas fundamentalmente, por un lado, con la crisis energética y los avances tecnológicos, pero también con los objetivos de movilidad sostenible, que militan a favor de este enfoque flexible de la Red Transeuropea de Transporte.

rantz bideratzen da, besteak beste, honako faktoreen arabera: garraio-zerbitzuen beharrak garatzea. Azkenik, etorkizuneko garraioari buruz dauden zalantzak onartzen ditu; horiek nagusiki hurrengoekin zerikusia dute: batetik, krisi energetikoarekin eta aurrerapen teknologikoekin eta, bestetik, mugikortasun iraunkorren helburuekin, Garraioaren Sare Transeuropar malguaren ikuspegiaren aldekoak baitira.

se diriger vers la définition de projets prioritaires, à caractère évolutif en fonction, entre autres facteurs, du développement des nécessités des services de transport. Enfin, ce document reconnaît les incertitudes qui planent sur le transport pour le futur, associées, fondamentalement, d’une part à la crise énergétique et aux avancées technologiques, mais aussi aux objectifs de mobilité durable, ce qui milite pour cette approche plus flexible.

## Valoración General

Los CES de la CAPV y de Aquitania acogen positivamente esta iniciativa de la Comisión Europea que va más allá de la previsión legal de revisión de los proyectos prioritarios en fecha anterior a 2010, para replantearse la globalidad de la política de red transeuropea de transporte. Ambos Consejos Económicos y Sociales entienden que la necesidad de revisión no viene justificada únicamente por la consideración de factores como la ampliación, el cambio climático, y las exigencias medioambientales..., sino también, por el reconocimiento más o menos explícito de la incapacidad de la política actual para alcanzar plenamente sus objetivos de garantizar un sistema de transportes que apoye el buen funcionamiento del Mercado Interior Europeo, y la accesibilidad en este espacio.

## La incapacidad de la política actual para resolver los problemas de accesibilidad se manifiesta en la persistencia de puntos de estrangulamiento

La incapacidad de la política actual para resolver los problemas de accesibilidad y de soporte a la actividad socioeconómica de sus territorios se manifiesta claramente por la subsistencia en la red transeuropea de puntos de estrangulamiento identificados como tales en los documentos oficiales comunitarios desde hace una década. El que más directamente nos atañe es el asociado al paso atlántico de los Pirineos, en

## Balorazio Orokorra

Euskadiko eta Akitaniako EGABk positiboki onartzen dute Europako Batzordearen ekimen hau. Nolanahi ere, 2010. urtea baino lehen berraztertu beharreko proiektu nagusien legezko aurreikuspena baino urrunago doa eta garraioaren sare transeuroparraren politika orokorrean planteatzen du berriz. Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako bi Batzordeen iritziz, ez da bakarrik berraztertu behar, besteak beste, honako faktoreengatik: zabaltzea, aldaketa klimatikoa eta ingurumen-betekizunak...; are gehiago, gutxi gorabehera modu esplizituaren esanda, gaur egungo politika ez da gai Europako Barruko Merkatuaren funtzionamendu egokia eta espazio horretan irisgarritasuna garraio-sistemarekin bermatzeko.

## Gaur egungo politika ez da gai bere lurraldeetako jarduera sozioekonomikoarekiko irisgarritasunaren eta euskarriaren arazoa ebazteko eta argi eta garbi adierazten da sare transeuropearrear estutze puntuak jarraitzen dutelako

Gaur egungo politika ez da gai bere lurraldeetako jarduera sozioekonomikoarekiko irisgarritasunaren eta euskarriaren arazoa ebazteko eta argi eta garbi adierazten da sare transeuroparrear estutze-puntuak daudelako. Horiek orain dela hamarkada asko komunitateko dokumentu ofizialetan identifikatzen dira.

## Les enjeux

Les CES de la CAPB et d'Aquitaine accueillent positivement cette initiative de la Commission européenne, anticipée par rapport à l'échéance de 2010, qui va au-delà de la prévision légale de révision des projets prioritaires, afin de redessiner la globalité de la politique de réseaux transeuropéens de transport. Les deux CES comprennent que la nécessité de révision n'est pas uniquement justifiée par la considération de facteurs comme l'élargissement, le changement climatique, et les exigences environnementales..., mais aussi par la reconnaissance, plus ou moins explicite, de l'incapacité de la politique actuelle à atteindre pleinement ses objectifs pour garantir un système de transports qui soutienne le bon fonctionnement du Marché Intérieur Européen, et l'accessibilité dans cet espace.

## L'incapacité de la politique actuelle à résoudre les problèmes d'accessibilité se manifeste par la persistance de points d'étranglement

L'incapacité de la politique actuelle à résoudre les problèmes d'accessibilité et à appuyer l'activité économique de ses territoires se manifeste clairement à travers la persistance dans le réseau transeuropéen de points d'étranglement identifiés comme tels dans les documents officiels communautaires depuis une décennie. Celui qui concerne

cuyo eje viario la saturación existente provoca graves distorsiones de la movilidad, actividad económica o medioambiente, y en el que las alternativas al transporte de mercancías por carretera son inexistentes a corto y medio plazo.

En cuanto a la extensión de la revisión, sobre la que la Comisión plantea a los lectores del Libro Verde su cuestión principal, el CES Vasco y el CES de Aquitania se pronuncian a favor de la tercera opción por estimar que las necesidades de reorientación de la política actual no quedan satisfechas con un mero retoque del statu quo actual, ni tampoco con la limitación de la política de RTE-T a una promoción de proyectos prioritarios. Ambos Consejos insistimos sobre la importancia del mantenimiento de la Red Global, dado que garantiza la indispensable accesibilidad de las regiones.

## El mantenimiento de la red global garantiza la indispensable accesibilidad de las regiones

Excepción hecha de dos cuestiones:

- la financiación de la red, que aun siendo central para el éxito de la política de RTE-T, no recibe en el Libro Verde verdaderas respuestas, y que es, por ello, objeto de un apartado específico posterior en nuestras valoraciones, y
- la vaguedad y formulación excesivamente abstracta de algunos de los pasajes del Libro Verde, referidos fundamentalmente al pilar conceptual, que requerirían una reformulación menos discrecional, más clara y concreta,

Guregan eraginik zuzena duena Pirinioetako pasabide atlantikoa da; bide-ardatza aseta dago eta mugikortasun, jarduera ekonomiko eta ingurumenaren eragozpen larriak sortzen dira; horrez gain, errepidez egindako merkantzien garraioarekiko hautabiderik ez dago epe laburrean eta ertainean.

Berraztertzearen hedadurari dagokionez -Batzordeak Liburu Berdearen irakurleei planteatzen die bere gai nagusia-, Euskadiko EGAB eta Akitaniako EGAB hirugarren aukeraren alde daude, egungo estatu quo ukitzearekin ez baitira asetzen egungo politikaren orientazio-beharrak, ezta RTE-Tren politika proiektu nagusiak sustatzera mugatuz ere. Bi Batzordeek azpimarratzen dugu Sare Globala mantendu behar dela, eskualdeen nahiaezko irisgarritasuna bermatzen baitu.

## Sare globala mantendu behar da, eskualdeen nahiaezko irisgarritasuna bermatzen baitu

Bi gai salbuesten dira:

- sarearen finantzaioa; RTE-Tren politikaren arrakastarako zentrala izan arren, Liburu Berdeak ez du egiazko erantzunik jasotzeko eta, horregatik, gure balorazioetan atal berezia izango du.
- liburu Berdearen pasarte batzuk abstraktuegiak dira eta zehaztasunik gabe idatziak daude; horiek batez ere mugarri kontzeptualari buruzkoak dira eta berriz formulatu beharko dira argiago eta zehatzago, gauzak hautaz utzi gabe,

directement nos deux régions, est associé au passage atlantique des Pyrénées dont le niveau de saturation existant autour de cet axe routier provoque des distorsions graves pour la mobilité, l'activité économique ou l'environnement, alors qu'il n'existe pas d'alternative au transport de marchandises par la route à court et moyen terme.

Quant à l'extension de la révision, sur laquelle la Commission pose la question principale aux lecteurs du Livre Vert, les deux CES se prononcent en faveur de la troisième option, considérant que les nécessités de réorientation de la politique actuelle ne seront pas satisfaites par une simple retouche du statu quo actuel, ni non plus par la limitation de la politique de RTE-T à une promotion de projets prioritaires. Ils insistent sur l'importance du maintien du réseau global, qui garantit l'indispensable accessibilité des régions.

## Le maintien du réseau global garantit l'indispensable accessibilité des régions

Exception faite de deux remarques:

- le financement du réseau auquel des réponses réelles ne sont pas apportées mais qui reste central pour le succès de la politique du RTE-T, mérite un point spécifique, dans nos analyses,
- l'imprécision et la formulation excessivement abstraite de certains de ses passages, qui requerraient une re-formulation moins discrétionnaire, plus claire et concrète, comme ceux concernant le pilier conceptuel,

ambos Consejos comparten el nuevo planteamiento de la Comisión Europea en el Libro Verde para la política de red transeuropea de transporte, por considerarlo más acorde con las necesidades y realidades, y en el que identificamos aspectos clave para la consecución de los nuevos objetivos.

Destaca en el Libro Verde la especial atención que se concede al transporte de mercancías, necesitado de un fuerte y enérgico impulso. El Libro Blanco de la Política de Transporte ya se hacía eco en 2001 del abrumador desequilibrio existente a favor de la carretera en el transporte de mercancías, los costes

bi Batzordeek Europako Batzordearen planteamendu berria partekatzen duten garraioaren sare transeuroparraren politikarako Liburu Berdean, behar eta errealitateetarako ego-kiagoa baita eta, gainera, helburu berriak lortzeko funtsezko alderdiak identifikatzen ditugu.

Liburu Berdean merkantzien garraioari eskainitako arreta berezia azpimarratu behar da, bultzada sendo eta irmoa behar baitu. Garraioaren Politikari buruzko Liburu Zuriak jada aipatzen zuen 2001. urtean merkantzien garraioan errepideen aldeko desoreka handia zela; gainera, ez zituen baztertzeko modu

les deux CES partagent l'approche de la Commission européenne dans le Livre Vert pour la politique de réseau transeuropéen de transport. Ils considèrent, qu'à défaut d'apporter une véritable réponse à la question centrale du financement, elle répond mieux aux nécessités et aux réalités, parmi lesquelles nous identifions des aspects clef pour la réalisation des nouveaux objectifs.

L'attention qui est accordée, dans le Livre Vert, au transport de marchandises nécessitant une impulsion forte et énergique, est à souligner. Le Livre Blanc de la Politique de Transport se faisait

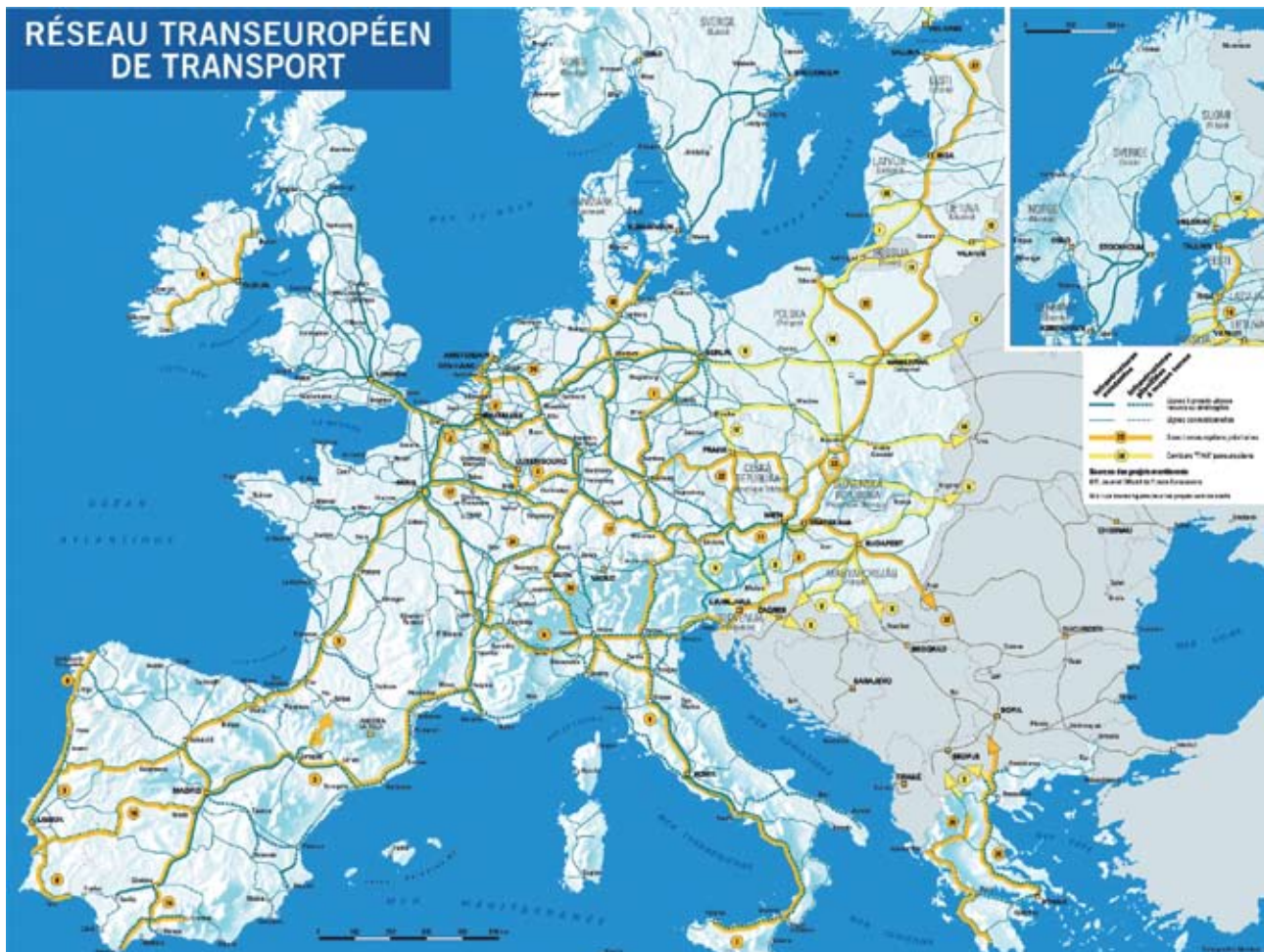


EUSKOTREN.

externos inherentes a este modo, la necesidad de impulsar un trasvase modal hacia otros modos de transporte más sostenibles, de favorecer la intermodalidad y de promover y desarrollar las Autopistas del Mar. No obstante, los avances han sido escasos. Las Autopistas del Mar permanecen sin concreción práctica y el transporte de mercancías continúa canalizándose por el modo de transporte que genera mayor congestión y mayores emisiones de CO<sub>2</sub> en un momento en que su reducción, para combatir el cam-

horri atxikitako kanpoko kostuak, bestelako garraio-modu iraunkorra-goetarantz modu-aldaketa bultzatzearen beharra, intermodalitatea bultzatu behar zela eta itsasoko autopistak sustatu eta garatu behar zirela. Hala eta guztiz ere, aurrerapenak urriak izan dira. Itsasoko Autopistek zehaztasun praktikorik gabe jarraitzen dute eta merkantzien garraioa oraindik kongestio handiena eta CO<sub>2</sub>-ren igorpen handienak sortzen dituen garraio-moduaren bidez bideratzen da, aldaketa klimatikoari aurre egiteko murriztea derrigo-

déjà l'écho en 2001 du déséquilibre écrasant existant dans le transport de marchandises en faveur de la route, des coûts externes inhérents à ce mode. Il soulignait déjà la nécessité de promouvoir un transfert modal vers d'autres modes de transport plus soutenables, de favoriser l'intermodalité, de promouvoir et développer les Autoroutes de la Mer. Cependant, les avancées ont été faibles. Les Autoroutes de la Mer restent sans concrétisation pratique et le transport de marchandises continue à être canalisé par le



bio climático, se hace imperativa y en que las incertidumbres sobre el precio y abastecimiento futuros de petróleo se ciernen particularmente sobre el transporte por carretera. La provisión de infraestructura de transporte alternativa a la carretera es más necesaria que nunca, al igual que el impulso decidido de políticas de comodidad, constituyéndose en auténticos retos de la política sobre la red transeuropea de transporte.

El enfoque de red nos parece más racional y apropiado para la consecución de resultados en un contexto de disponibilidades financieras escasas y de muy elevados costes de los proyectos. Ello permitirá optimizar las potencialidades de la red ya existente, y aportará mayor coherencia y eficiencia al sistema de infraestructura del transporte y a los servicios que se sustentan a través de la misma, con-

rezkoa denean eta petrolioaren etorkizuneko hornidura eta prezioei buruzko zalantzak, bereziki, errepidez egindako garraioaren gainean jarriak daudenean. Errepidearekiko hautazko garraio-azpiegiturez hornitzea inoiz baino beharrezkoagoa da, modalitate partekatuen politiken bultzada erabakigarria bezala. Horiek garraioaren sare transeuroparraren gaineko politikan egiazko erronkak dira.

Sarearen ikuspegia arrazionalagoa eta egokiagoa iruditzen zaigu emaitzak lortzeko, eskuragarritasun finantzarioak urriak eta proiektuak garestiak diren testuinguruan. Horrekin jada existitzen diren sareen potentzialtasunak optimizatuko dira eta garraioaren azpiegitura-sistemari eta, ondorioz, sortutako zerbitzuei koherentzia eta eraginkortasun handiagoa emango

mode de transport qui produit la congestion la plus grande et le plus d'émissions de CO<sub>2</sub> à un moment où leur réduction se fait impérative pour combattre le changement climatique et où les incertitudes sur les prix et l'approvisionnement futur en pétrole menacent spécialement le transport routier. La réalisation d'infrastructures de transport alternatives est plus que jamais nécessaire, de même qu'une stimulation volontariste des politiques de co-modalité, enjeux pour la politique de réseau transeuropéen de transport.

L'approche en terme de réseau nous paraît plus rationnelle et appropriée pour l'obtention de résultats dans un contexte de faibles disponibilités de financement et de projets très lourds financièrement. Cela permettra d'optimiser les potentialités du réseau déjà existant, et apportera une plus





## La provisión de infraestructura de transporte alternativa a la carretera es más necesaria que nunca

siguiendo mayores cotas de competitividad, de ahorro de energía, y alcanzar más adecuadamente los objetivos políticos de la RTE-T. En este ámbito resulta necesario insistir sobre el alto valor añadido de los enlaces, particularmente ferroviarios, con puertos, aeropuertos, sus hinterland y los grandes corredores de transporte. Para ello deben eliminarse prioritariamente cuellos de botella, e incorporar puntos de acceso a la red, esenciales tanto para el correcto funcionamiento del sistema de transportes como para el desarrollo económico de las regiones. Estos proyectos, entendemos, han de tener encaje en la nueva planificación que resulte de este nuevo enfoque, no obstante, no disponemos, por el momento, de elementos suficientes para afirmar si el denominado “pilar conceptual”, que el Libro Verde propone, contribuirá a su surgimiento. Por este motivo, consideramos necesario definir objetivos claros y consensuados, apoyados sobre una metodología

## Errepidearekiko hautazko garraio-azpiegiturez hornitzea inoiz baino beharrezkoagoa da

die. Lehiakortasuna, energia-aurrezpena handiagoak izango dira eta RTE-Tren helburu politikoak modu egokiagoan lortuko dira. Eremu honetan loturek, bereziki, trenbideek, portuek, aireportuek, euren hinterlandak eta garraio-korridore handiek duten balio erantsi altua azpimarratu behar da. Horretarako, nagusiki, itoguneak deuseztatu behar dira eta sareari sarbide-puntuak erantsi, funtsezkoak baitira garraio-sistemak behar bezala funtzionatzeko eta eskualdeen garapen ekonomikorako. Gure iritziz, proiektu horiek ikuspuntu berriaren ondorioz sortutako plangintza berrian sartu behar dira; hala eta guztiz ere, oraingoz, ez dugu nahikoa elementurik Liburu Berdeak proposatzen duen “mugarri kontzeptuala” izenekoa hori suspertzeko baliagarria izango al den baieztatzeko. Horregatik, gure ustez helburu argiak eta adostuak definitu behar dira, plangintzaren metodologia garden eta

## La réalisation d'infrastructures de transport alternatives est plus que jamais nécessaire

grande cohérence et efficacité au système d'infrastructures de transport et de services, en obtenant de plus grands niveaux de compétitivité et d'économie d'énergie, afin d'atteindre les objectifs politiques du RTE-T. Dans ce cadre, il s'avère nécessaire d'insister sur la haute valeur ajoutée des liaisons, particulièrement ferroviaires, entre les ports et aéroports et leurs hinterlands, les grands couloirs de transport. Pour ce faire, il convient prioritairement d'éliminer les goulets d'étranglement, et insérer des points d'accès au réseau, essentiels tant pour le fonctionnement correct du système de transports que pour le développement économique des régions. Ce type de projets doit s'inscrire dans la planification résultant de cette nouvelle approche, mais nous ne disposons pas à ce stade, d'éléments suffisants pour affirmer si le “pilier conceptuel” que le Livre Vert propose, contribuera à son émergence. Pour cette raison, nous considérons néanmoins nécessaire



Photothèque du CRA: Gilbert Alban.

transparente y objetiva de planificación, que defina los ejes principales de transporte, sus enlaces regionales y los puntos de interconexión intermodales, de forma participativa, integradora, con criterios de cohesión social, económica y territorial.

El Libro Verde nada anticipa sobre la incidencia de la nueva política sobre el listado de proyectos prioritarios actual. A este respecto abogamos por su mantenimiento íntegro, y consideramos indispensable, que en el supuesto de que requiriera de modificaciones, éstas no se realicen en detrimento de la accesibilidad de las regiones periféricas, a las que debe garantizarse el acceso a los grandes ejes de transporte norte/sur europeos, así como hacia el centro y este europeos.

**La financiación es una cuestión clave para la efectiva ejecución de los proyectos y el cumplimiento de los plazos**

## Finantzazioa funtsezko gaia da proiektuak egiaz egin eta epeak betetzeko

objektiboan oinarrituta; ildo horri jarraiki, garraio-ardatz nagusiak, eskualdeko loturak eta modu desberdinen arteko lotura-puntuak definitu behar dira parte hartuz, integratuz, gizarte-kohesioaren irizpideak eta irizpide ekonomikoak nahiz lurraldekoak erabiliz.

Liburu Berdeak ez du ezer aurrerazten egungo proiektu nagusien zerrandari dagokion politika berriaren eraginari buruz. Horri dagokionez, oso-osorik mantentzearen alde gaudete eta ezinbestekoa da aldaketak behar izanez gero, ez egitea eskualde periferikoen irisgarritasunaren kalterako. Horiei Europako ipar/hegoaldeko eta erdialdeko nahiz ekialdeko garraio-ardatz handietara iristea bermatu behar zaie.

de définir quelques objectifs clairs et consensuels, appuyés sur une méthodologie transparente et objective de planification, définissant les axes principaux de transport, ses liaisons régionales et les points d'interconnexion intermodales, de manière participative, intégratrice, et avec des critères de cohesión sociale, économique et territoriale.

Le Livre Vert n'anticipe en rien l'incidence de la nouvelle politique sur la liste des projets prioritaires actuelle. À ce sujet, nous demandons leur maintien complet et il nous paraît indispensable que les éventuelles modifications, ne se réalisent pas au détriment de l'accessibilité des régions périphériques, auxquelles doivent être garantis l'accès aux grands axes de transport nord/sud européens, ainsi que vers le centre et l'est européens.

**Le financement est une question clef pour l'exécution effective des projets et le respect des délais**

## La financiación

Especial importancia reviste para la red Transnacional de Transporte la financiación, cuestión clave para la efectiva ejecución de los proyectos y el cumplimiento de los plazos, y para la que, sin embargo, los CES Vasco y de Aquitania no observan ni incremento de fondos, ni soluciones que aporten cambio significativo alguno. Mientras que los Estados miembros elegibles para el Fondo de Cohesión y el objetivo de convergencia del FEDER, podrán disfrutar de un apoyo financiero muy importante para llevar adelante sus proyectos de infraestructuras de transporte, los demás Estados miembros deberán hacer un uso cada vez más extensivo de las fórmulas de partenariado público-privado y de percepción de cánones por uso de infraestructuras para financiar nuevos proyectos.

Ambos Consejos solicitan la realización de los esfuerzos necesarios para la consecución de una financiación europea a la altura de las necesidades, tanto las referidas a los proyectos prioritarios y reflejadas por sus cuantificaciones económicas, como al conjunto de proyectos incluidos en la red.

La insuficiencia actual obliga a restringir el acceso financiero de la RTE-T a los proyectos más rentables y de mayor valor añadido probado desde una óptica europea.

Siendo esto así, los Consejos Económicos y Sociales de la CAPV y de Aquitania, entendemos necesario que la financiación comunitaria sea especialmente selectiva, con una definición previa de las inversiones elegibles y criterios de financiación de proyectos, basada sobre su valor añadido europeo, y sustentada sobre el análisis armonizado estricto en términos de coste/beneficio y en el que se

## Finantzazioa

Garraioaren Saren Transnacionale-rako garrantzi berezia du finantzazioak. Funtsezko gaia da proiektuak egiaz egin eta epeak betetzeko. Dena delakoa, Euskadiko eta Akitanian EGABk funtsen hazkuntzarik ez dute hautematen, ezta aldaketa esangarriak sortaraziko duen irtenbiderik ere. Kohesio Funtserako hauta daitezkeen eta FEDER konbergentziaren helbururako estatu kideek garraio-azpiegituraren proiektuak



EUSKOTREN.

aurrera eramateko laguntza finantzario garrantzitsua izango duten bitartean, gainerako Estatuko kideek geroz eta hedatuagoak dauden partekatze publiko-privatuen formulatarajo beharko dute eta azpiegiturak erabiltzeagatik kanonak kobratu beharko dituzte proiektu berriak finantzatzeko.

Bi Batzordeek ahaleginak eskatzen dituzte beharren arabera finantzazio europarra lortzeko, bai proiektu nagusiei eta zenbakien bidez islatutakoei dagokienez, bai sarean sartutako proiektu-multzoari dagokionez.

Egun ez da nahikoa eta RTE-Tren lortze finantzarioa proiektu errentagarrietara mugatuta dago. Gainera, Europaren ikuspegitik frogatutako balio erantsi handia izan behar dute.

Hori horrela izanik, Euskadiko eta Akitanian Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeen ustez, finantzazio komunitarioak selektiboa izan behar

## Le financement

Le financement est une question clef pour l'exécution effective des projets et le respect des délais. Sur ce point, les deux CES ne perçoivent pas d'accroissement des fonds ni de solutions qui apportent des changements significatifs. Tant que les États membres éligibles au Fonds de Cohésion et à l'objectif de convergence du FEDER pourront bénéficier d'un appui financier très important pour faire avancer leurs

projets d'infrastructures de transport, les autres États membres devront faire un usage chaque fois plus étendu des formules de partenariat public-privé et de redevances sur l'utilisation des infrastructures, afin de financer les nouveaux projets.

Les deux CES demandent qu'un effort important soit réalisé pour obtenir un financement européen à la hauteur des besoins, déjà recensés pour les projets prioritaires, mais aussi pour couvrir l'ensemble des projets du réseau.

L'insuffisance actuelle oblige à restreindre l'accès financier du RTE-T aux projets les plus rentables et d'une plus grande valeur ajoutée affirmée dans une optique européenne.

Ceci étant, les deux CES estiment nécessaire que le financement communautaire soit spécialement sélectif, avec une définition préalable des investissements éligibles et



EUSKOTREN.

incluyan también los costes externos y las ventajas de la red y de la cohesión.

Sería igualmente deseable que se propiciara un mayor grado de "implicación europea" en la definición de los proyectos que componen la red transeuropea, y en su ejecución, a fin de superar los efectos de su supeditación a cuestiones políticas internas, desvinculadas de la necesaria visión europea de la red de infraestructura del transporte.

### Conclusión

Ambos Consejos Económicos y Sociales consideran que el avance de los proyectos afectantes a sus regiones exige una movilización política enérgica y urgente. La puesta en marcha de la concertación indispensable entre los Estados miembros implicados, a cada uno de los cuales han de asociarse, a su vez, las regiones y otras entidades territoriales interesadas, se revela actualmente imprescindible para la definición concertada y posterior defensa a nivel europeo de los proyectos prioritarios que condicionarán el desarrollo económico y social.

du; aldez aurretik definituko dira hauta daitezkeen inbertsioak eta proiektuen finantzazio-proiektuak, Europako balio erantsian oinarrituta eta kostu/irabazi terminoetan analisi harmonizatu zorroztzean funtsatuta. Halaber, kanpoko kostuak eta kohesioaren nahiz sarearen abantailak sartu behar dira.

Era berean, desiragarria litzateke, "inplikazioa europarra" handiagoa izatea sare transeuroparra osatzen duten proiektuak definitzeko eta gauzatzeko orduan, barruko gai politikoen mende ez egotea, horiek garraioaren azpiegitura-sarearen ikuspegi europarretik at baitaude.

### Ondorioa

Bi Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeen ustez bere eskualdeei eragiten dituen proiektuen aurrerapenak premiazko mugimendu politiko sendoa eskatzen du. Ezinbestekoa da Estatu kide inplikatuaren artean hitzartzea eta horretako bakoitzean eskualdeek eta bestelako lurralde-erakunde interesatuek sartu behar dute. Egun hori egitea nahitaezkoa da garapen ekonomiko eta soziala baldintzatuko duten proiektu nagusiak modu hitzartuan definitu eta ondoren Europan defendatzeko.

des critères de financement des projets, basée sur leur valeur ajoutée européenne, appuyée sur une analyse harmonisée stricte en terme de coût/bénéfice intégrant les coûts externes et les avantages du réseau et de la cohésion.

Il serait également souhaitable qu'un plus grand degré "d'implication européenne" soit favorisé dans la définition des projets du réseau transeuropéen, et dans son exécution, afin de dépasser les effets de sa subordination à des aspects politiques internes déconnectés de la vision européenne nécessaire du réseau d'infrastructures de transport.

### En conclusion

Les deux CES considèrent également que l'avancement des projets concernant leurs régions impose une mobilisation politique forte et urgente. L'activation de la concertation indispensable entre les Etats membres associant les Régions ou autres collectivités concernées, se révèle aujourd'hui indispensable pour définir de concert puis porter au niveau européen, les projets prioritaires qui vont conditionner le développement économique et social.