

## **LOS 15 RETOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y COMUNICACIONES EN EL ALTO ARAGÓN**

Uno de los indicadores sociales y de desarrollo que refleja el Instituto Nacional de Estadística para cada provincia es el número de kilómetros de carretera y de autovías-autopistas, por superficie. La provincia de Huesca ha sido tradicionalmente una de las provincias a la cola española en este indicador. En el último dato estadístico disponible (año 2006) respecto a los kilómetros de autovías y autopistas, somos la penúltima provincia, con 6,33 kilómetros de vías rápidas por cada 1.000 km<sup>2</sup>, y solo por delante de Soria . Hoy, la construcción de la autovía Pamplona – Huesca – Lleida permitirá a Huesca subir algunos puestos en este ranking nacional.

Por otro lado, las conexiones ferroviarias en el Alto Aragón han estado de plena actualidad durante este último año por los recientes cambios en las conexiones Huesca – Zaragoza, las conexiones Monzón – Lleida, así como por los grandes proyectos en Aragón como la Travesía Central Pirenaica o la reciente presentación del estudio funcional del corredor ferroviario Cantábrico – Mediterráneo.

Es cierto que si realizáramos una fotografía hoy, comparada con la situación hace una década, el Alto Aragón parece contar en la actualidad con unas condiciones inmejorables e inaccesibles para otras provincias y capitales de provincia de tamaño similar: AVE, aeropuerto, autovías, un reconocido parque tecnológico y dos plataformas logísticas en Huesca y Fraga.

Lejos de toda realidad y percepción, existen todavía importantes **RETOS EN LAS INFRAESTRUCTURAS Y COMUNICACIONES, principalmente viarias y ferroviarias** que si no son abordados hoy, se corre el peligro de un menor desarrollo futuro, no solo económico-empresarial, sino también social, pues las infraestructuras tienen un aportación clara y demostrada en la cohesión social y la vertebración territorial, y con un peso específico mayor, si cabe, en provincias extensas y con una baja densidad demográfica como la nuestra.

Los quince proyectos que consideramos estratégicos y prioritarios son:

1. **APROVECHAMIENTO DE LA AUTOVÍA PAMPLONA – HUESCA - LLEIDA**, a través de la implantación de nuevas empresas, consolidando el funcionamiento de las pymes actuales a través de la mayor cercanía a nuevos mercados, y articulando las necesarias estrategias de coordinación supramunicipal. La autovía es una oportunidad clara para la reindustrialización de la provincia.
2. Completar el **EJE PIRENAICO** (Pamplona – Jaca – Sabiñánigo - Fiscal – Ainsa – Campo – Castejón de Sos – Pont de Suert) para la conectividad final con Cataluña y conexión con otros ejes Norte – Sur. Este eje pirenaico es fundamental en la vertebración del Pirineo y el desarrollo turístico de la provincia.
3. Desarrollo de **VÍA DE COMUNICACIÓN RÁPIDA BARBASTRO - BENABARRE** a través de la N-123 dando conexión a la N-230 (vía directa a Francia). Esta conexión es fundamental para dar alternativas de corto plazo a una comunicación transfronteriza (Zaragoza – Huesca – Barbastro – Toulouse). En esta conexión transfronteriza vía Valle de Arán, es también prioritario iniciar los estudios para la **CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍAS DE LA A-22** (Huesca – Lleida) con la **A-14** (Lleida – Valle de Arán- Francia).
4. **DESARROLLO Y MEJORA DE LOS EJES ZARAGOZA – SARIÑENA – MONZÓN, y HUESCA – SARIÑENA - FRAGA** . Son comunicaciones vertebradoras que además servirían como soporte de apoyo para futuros proyectos como Gran Scala y Places Somontano. Igualmente, **ejecución del desdoblamiento de la N-II entre Fraga y Alfajarín.**

5. Urgencia de incorporar un **TERCER CARRIL** en los tramos **EL GRADO - AINSA**, y **BIESCAS – EL PORTALET**, como elemento clave de seguridad vial y de capacidad viaria en el movimiento turístico del Pirineo.

6. **AMPLIACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE ZARAGOZA (Línea C-1: Casetas - Miraflores) HASTA HUESCA**, con la correspondiente aplicación tarifaria de cercanías y lo que es más importante, dotada de frecuencias y horarios más adecuados a los potenciales usuarios. Los servicios se pueden prestar entre Casetas – Huesca mediante Trenes Regionales Diésel de media distancia (como los actuales que se han puesto en servicio y sustitutos de los trenes Avant) y a medio plazo con un mejor servicio con la posible vía adicional Tardienta – Huesca.

7. Urgencia en la **CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA FERROVIARIA ADICIONAL ENTRE TARDIENTA Y HUESCA** y utilización de la vía actual para uso prioritario de alta velocidad y alta velocidad de media distancia. Complementar la construcción de la vía con la incorporación de un **apartadero en Vicien** para dar mayor capacidad, frecuencias y posibilidad de cruces.

Esta vía permitiría resolver aspectos clave como: posibilidad de mayores frecuencias, evitar retrasos de trenes (por la espera en las estaciones de Huesca o Tardienta), uso de trenes eléctricos a 3.000v., mayor capacidad en el uso de ciertos servicios de mercancías y operabilidad con el apeadero ferroviario de PLHUS. Esta ampliación podría ser aprovechada para el estudio de alternativas de conectividad ferroviaria de viajeros con **Walqa** a través de un nuevo apeadero de viajeros.

8. **POSIBILIDAD DE DESARROLLAR ESTACIONES INTERMODALES ESPECIALIZADAS EN CIERTAS MERCANCÍAS** (y complementarios a Plaza y a la Terminal Marítima Interior de Zaragoza) **EN PLHUS A TRAVÉS DEL APEADERO FERROVIARIO ACTUAL Y EN EL POLÍGONO DE LA ARMENTERA EN MONZÓN**. Los llamados puertos secos pueden ser aprovechadas para reactivar el tráfico ferroviario de mercancías en materias primas como graneles, industria química, agroalimentación, etc., sectores clave en la provincia, y que permiten **la multimodalidad del transporte de mercancías**.

9. Articular **SERVICIOS FERROVIARIOS ADECUADOS EN LA LÍNEA ZARAGOZA – TARDIENTA – GRAÑEN – SARIÑENA – MONZÓN – LLEIDA**. La pérdida de servicios Zaragoza – Monzón – Barcelona conlleva a plantear al menos, una conectividad frecuente de toda la línea y especialmente entre Monzón – Lleida, dando servicios y movilidad a las poblaciones de Grañen, Sariñena, Barbastro-Monzón, y Binefar.

10. **CONEXIÓN DIRECTA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD HUESCA – ZARAGOZA - BARCELONA**. Al igual que ocurre con la conexión Huesca – Madrid, es posible articular la ampliación de ciertos servicios de las actuales conexiones AVE Barcelona – Zaragoza hasta Huesca, con una demanda asegurada al igual que ocurre con el AVE Madrid – Huesca.

11. **AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE HUESCA** que debe orientarse hacia una mayor operatividad y capacidad de alojamiento en general, y adaptada a las condiciones de interoperabilidad ferroviaria europea.

12. **LA TRAVESÍA CENTRAL FERROVIARIA POR EL PIRINEO CENTRAL (TCP)** planteada como eje estructurante Sur – Norte (Sines / Tanger – Algeciras – Madrid – Zaragoza - Huesca – París) para el tráfico de mercancías. Los proyectos actuales liderados por el Gobierno de Aragón y la Fundación Transpirenaica, permiten iniciar ya los estudios necesarios que determinen el trazado adecuado que impulse definitivamente esta red ferroviaria del sudoeste europeo (a través del

proyecto Interreg Pirene IV y con la Agrupación de Interés Económico franco-española como órgano ya operativo para articular los estudios). Retos anteriormente nombrados como la construcción de la vía adicional Huesca–Tardienta, los puertos secos, y las propias conexiones viarias, apoyan la estructuración final de la TCP.

**13. IMPULSAR LA REAPERTURA DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA CANFRANC – OLORON** como proyecto complementario, y no sustituto, de la Travesía Central Pirenaica.

**14. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DE RED ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN PEÑALBA - MONZÓN - ISONA.** El paso de esta infraestructura por la provincia de Huesca, y que ha sido rechazada a priori desde diversos agentes sociales, económicos y políticos, debe ser analizado con más detalle y considerando todos los aspectos sociales - económicos, pues pese a contar con claras afecciones ambientales en algunos municipios que ya se han opuesto, es posible la búsqueda de trazados con menos afección, y de esta manera, poder aprovechar este paso para “exigir” a las Administraciones y a las empresas eléctricas contraprestaciones que generen una adecuada malla de servicios de red eléctrica para todo el territorio provincial y para los actuales-futuros polígonos industriales. La red energética es otro elemento estructurante clave para el desarrollo industrial.

**15. ESTRATEGIA CONJUNTA DE COORDINACIÓN DE LOS AEROPUERTOS ARAGONESES** para asegurar su viabilidad futura aprovechando la capacidad del aeropuerto Huesca – Pirineos como aeropuerto fundamentalmente receptivo, pero sin olvidar su capacidad emisora.

Estos quince proyectos no son los únicos necesarios, pero si los que consideramos prioritarios una vez realizada una valoración previa de su posibilidad real de desarrollo y que posibilitan un mayor impacto para la vertebración económica, social y territorial de la provincia. Otros proyectos, como por ejemplo la creación del Consorcio del tunel de Bielsa, la creación de plataformas logísticas, y un largo etcetera, son igualmente importantes pero que no consideramos en los quince retos futuros, pues están ya establecidas las claves para su desarrollo e implementación.

Mientras algunas de estas propuestas están ya planteadas o lideradas por la propia Administración, otras son de momento ideas, sin todavía estar impulsadas o reclamadas coordinadamente desde las administraciones y agentes competentes.

Por todo ello, consideramos la coyuntura actual como una oportunidad única para establecer estos proyectos como elementos clave del desarrollo, marcando actores y acciones a corto plazo, y que deberían llevar a una **actuación urgente de coordinación público – política - empresarial que marque hoy las líneas estratégicas conjuntas para conseguir impulsar (o al menos, valorar) estas infraestructuras como base fundamental para el desarrollo socioeconómico de la provincia de Huesca.**

Si alguna de las infraestructuras no pudiera desarrollarse, que sea por falta de presupuesto, y no por falta de una directriz provincial conjunta, apoyada y reclamada por todos. Nuestro ofrecimiento a todos los agentes públicos, sociales y empresariales involucrados en el desarrollo provincial para tratar de analizar e impulsar coordinadamente estos proyectos.