

A LA MESA DE LAS CORTES DE ARAGÓN:

D. Tomás Guitarte Gimeno, Portavoz del Grupo Parlamentario Aragón-Teruel Existe, de conformidad con lo establecido en los artículos 267 y siguientes del Reglamento de las Cortes de Aragón, presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate en el pleno que defiende la planificación de un corredor carretero de alta capacidad, Arco Mediterráneo Interior, para completar la vertebración del centro con el este peninsular y el litoral mediterráneo, así como corregir el aislamiento del territorio de la provincia de Teruel mediante su integración en la red estatal de autovías.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El contenido de la presente proposición no de ley fue debatido en el pleno del Congreso de los Diputados en abril de 2023, por iniciativa de la Agrupación de electores Teruel Existe, mediante una moción consecuencia de interpelación urgente, como recoge el Boletín Oficial de las Cortes Generales Congreso de los Diputados, de 27 de abril de 2023, páginas 25 a 31. La moción fue aprobada con un amplio respaldo, sin ningún voto en contra.

Se propone a las Cortes de Aragón su análisis, debate y aprobación, junto con dos acciones posteriores. De un lado presentar y defender ante el Gobierno de España la necesidad de diseñar este plan estratégico Arco Mediterráneo Interior y construir las autovías de este corredor carretero y, en segundo lugar, el traslado a los parlamentos autonómicos cuya comunidad autónoma queda integrada en este plan estratégico para su conocimiento y, si lo estiman adecuado, para su propio debate sobre la infraestructura que se plantea.

La tesis doctoral de Saúl Obregón, leída en 2008 en la Universidad Politécnica de Cataluña recuerda que «la red de transporte es la mayor

decisión estructurante del territorio, pues el efecto de las carreteras desde el punto de vista de la ordenación del territorio determina el sentido del crecimiento fomentando el desarrollo demográfico y económico». Que «el sistema de transporte genera beneficios de eficacia, efectos de transferencia, y efectos de re-localización de actividad, por ello, las carreteras inducen cambios en los patrones de distribución de la población y apoyan directamente a las actividades productivas».

La tesis doctoral de Carlos López Escolano, leída en la Universidad de Zaragoza, y distinguida con el Premio del Consejo Económico y Social de Aragón 2017, analizando la red viaria peninsular desde finales del S. XIX, ha comprobado y demostrado científicamente que «los sistema de transporte y comunicación son uno de los principales factores de desarrollo territorial (...), siendo la accesibilidad esencial». Demostrando que el retraso económico de determinados ámbitos, como es el caso de Teruel, está relacionado con su déficit de accesibilidad.

Esta proposición no de ley se centra en la necesidad de completar la vertebración del centro con el este peninsular y el litoral mediterráneo, para avanzar en cohesión territorial en una extensa zona peninsular como es el sector meridional del Sistema Ibérico. Como evidencia la Figura 1, la actual organización de autovías y autopistas deja un extenso vacío en forma de rombo, entre Madrid, Zaragoza, Barcelona y Valencia, fuera de la accesibilidad proporcionada por estas infraestructuras (con la excepción de las zonas cercanas a la A-23).

Figura 1. Plano actual de autovías y autopistas



Una ordenación de este espacio geográfico que parte de tres problemas.

En primer lugar las deficiencias de la red arterial de autovías para vertebrar los territorios del Sistema Ibérico y del sector oriental de la Submeseta Sur, así como la necesidad de disponer en este sector de ejes, con disposición norte sur, para mallar la red de autovías existente, multiplicar su eficacia y distribuir mejor los tráficos ordinarios y en momentos puntuales.

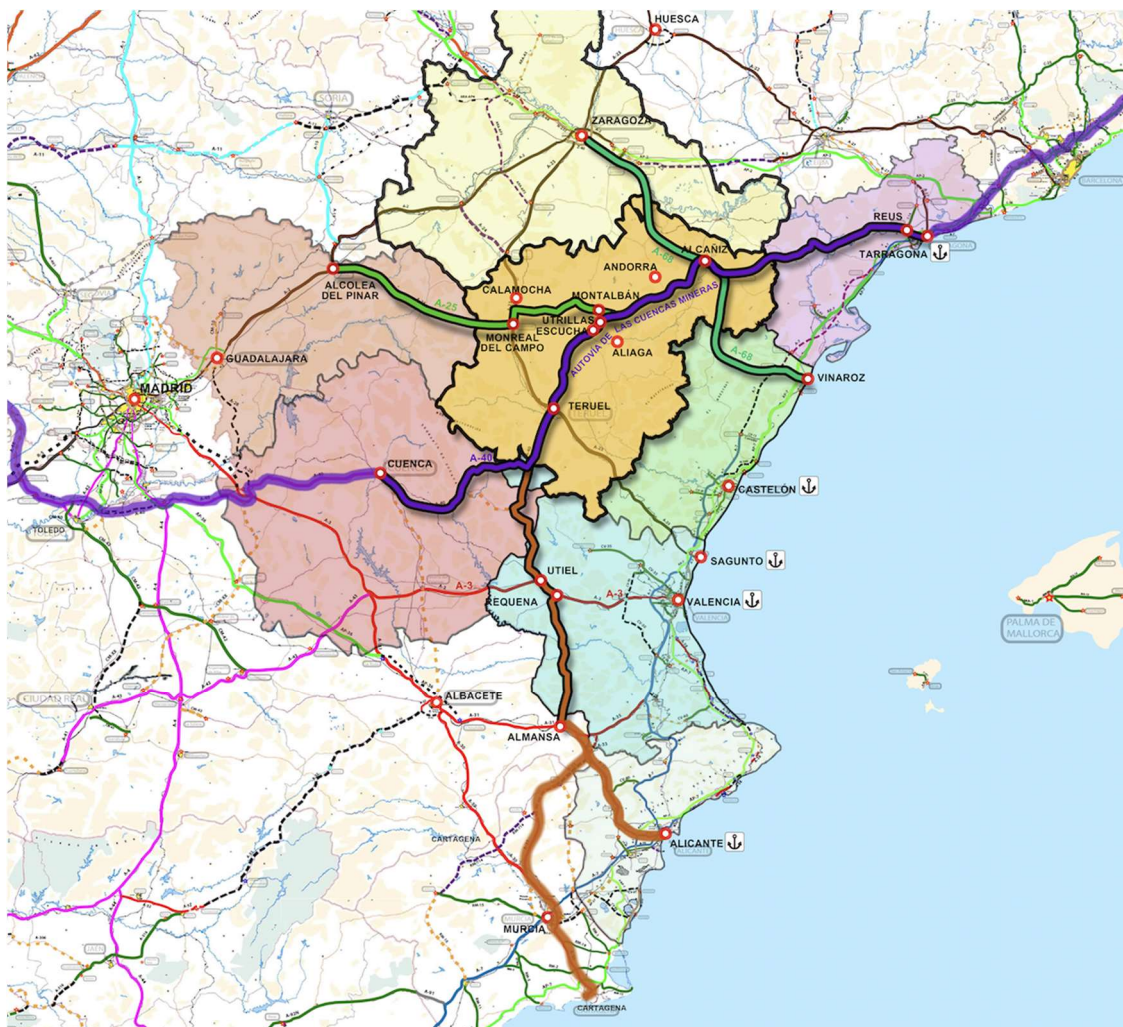
En segundo lugar, la necesidad de superar los déficits históricos no sólo de infraestructuras, sino también de estructuración, de vertebración y accesibilidad.

En tercer lugar se diseña una actuación específica de cohesión territorial para superar la existencia de un "cerco" de infraestructuras que aísla el territorio turolense y que provoca una suerte de isla en la red de

autovías, y, en consecuencia, provoca un situación de periferia económica en la provincia de Teruel que lastra sus posibilidades de desarrollo.

Con este objetivo planteamos esta Proposición no de Ley, para conformar el eje mediterráneo interior como eje estructurante, como se muestra en la Figura 2.

Figura 2. Plan de infraestructuras propuesto



Las zonas desfavorecidas responden a la existencia de una red viaria desequilibrada, que aunque en muchas ocasiones es en parte debido a la difícil orografía de amplias zonas de la península, también responden a un vicio en la ejecución de la planificación: el retraso histórico en el mallado de

una red radial y la demora en la ejecución de algunas actuaciones estructurantes y de cohesión previstas por los planes desde hace varias décadas. Esta situación potencia la polarización territorial: fortalece las actividades en las zonas con excelente accesibilidad viaria a la vez que margina algunas áreas con peor accesibilidad. Este es el caso de Teruel. Las vías de alta capacidad muestran en el mapa de la mitad este de la península Ibérica, una suerte de «cerco» que les lleva a rodear por el perímetro, pero no a atravesarlo, el territorio de la provincia de Teruel. Es el caso de la A2, de la A3 y de la A7 y la anterior AP 7.

La desconexión de la provincia de Teruel de la red de infraestructuras ha conllevado una situación marginal con respecto al desarrollo económico. La construcción de una especie de periferia interior, en la que la propia desconexión de la red ha acentuado el sentido dependiente en el modelo de industrialización así como una utilización extractivista de los recursos endógenos. Un repaso a la sucesión de planes de carreteras durante el siglo XX y XXI denuncia la formación y mantenimiento del déficit histórico señalado. En el Plan del Circuito Nacional de Firmes Especiales, la provincia de Teruel quedaba fuera del mismo.

En el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas de 1950, la provincia de Teruel queda fuera de las vías importantes: radiales, sub-radiales o periféricas. Y solamente incluida en un eje complementario. El plan potenció los itinerarios radiales (incluidos los sub-radiales que lo reforzaban). El complementario de Teruel tuvo poca atención. Sucede lo mismo con el Plan General de Carreteras 1961-1976 que se adaptó a los Planes de Desarrollo de los que Teruel no formó parte, con el Programa de Autopistas Nacionales Españolas de 1967 y de 1972, y con el Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Asfálticos (REDIA), y con los Programas de Autovías de las décadas de los 80 y 90 del siglo pasado.

El problema se ha repetido entre los años 90 y el siglo XXI. La autovía A-40, una de las que estamos hablando, figuraba en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 como una autovía que unía Teruel y la submeseta Sur, conectaba con Cuenca y llegaba al Mediterráneo. Prácticamente todas las infraestructuras de aquel plan están concluidas, salvo la A-40 en este ámbito territorial. Con un estudio riguroso sobre los efectos de estas «no» inversiones, Lopez Escolano muestra en el análisis de cambios de accesibilidad de potencial de mercado frente a la media nacional, entre 1980 y 2005, o entre 1992 y 2004, que la provincia de Teruel es una las que menos o la que menos mejora, a pesar del esfuerzo inversor del país.

Los mapas de accesibilidad por factor ruta de 2001 y de 2014, que analizan los efectos de las inversiones en infraestructuras de transporte muestran como este “aislamiento” de Teruel se mantiene y juega en su contra. Por estas razones venimos denunciando que las conexiones existentes en la actualidad, entre la Meseta y el litoral Mediterráneo, dejan un territorio muy amplio y sin establecer una vertebración Norte-Sur, que integre las vías con disposición Este-Oeste.

En concreto desde Tarragona a Sagunto hay un tramo de litoral de 250 km en el que el corredor mediterráneo litoral, con disposición norte-sur carece de conexiones este-oeste. En ese tramo la red de vías de alta capacidad no dispone de mallado. Del mismo modo sucede si se observa la situación en el interior, a 100 km del litoral, desde Lleida hasta Teruel hay un tramo de 262 km en los que tampoco existen conexiones. Una falta de mallado en la red viaria que se extiende hasta Utiel en la provincia de Valencia, sobre la A3, a 80 km de la costa, cuya distancia a Lérida en la A2 es de 370 km. Entre Madrid y el litoral Mediterráneo hay 350 km, en todo ese territorio no hay ningún eje de autovía con disposición norte-sur, lo que implica que la red radial no dispone de ningún eje transversal para su mallado.

Un fragmento del territorio nacional muy amplio, muy extenso, que es necesario vertebrar con el trazado de los ejes previstos en los planes estratégicos de infraestructuras pero no ejecutados. Mediante la ejecución del plan propuesto, la red radial de autovías en la actualidad quedaría mallada por un eje norte sur, el Arco Mediterráneo interior, como se recoge en la Figura 3.

Figura 3. Red de carreteras de alta capacidad con la inclusión del «Arco Mediterráneo Interior», cuyos tramos de autovía nueva van en azul y morado



El Arco Mediterráneo interior es un verdadero eje vertebrador en diferentes escalas.

A escala provincial y autonómica, vertebra toda la provincia de Teruel, desde el suroeste al nordeste de la provincia, vertebra comarcas castigadas por la

explotación extractivista de sus recursos, como las Cuencas Mineras. Vertebrada la plana de Utiel y Requena, en el sector oriental de la provincia de Valencia con las provincias localizadas al norte y al sur. Del mismo modo vertebrada el sector oriental de la provincia de Albacete.

A escala nacional vertebrada la submeseta Sur, los territorios del Sistema Ibérico del centro peninsular, y su enlace con el litoral Mediterráneo en tres puntos: Tarragona, Alicante y Murcia. De manera que formaría simultáneamente parte de dos importantísimos corredores de ámbito estatal.

1. Nuevo corredor, de disposición radial A-40, entre la submeseta Sur (Toledo) y el litoral Mediterráneo. Esta autovía estaba incluida en el PDI 1993-2007, como complemento y alternativa a la saturación de la A-2 y de la A-3; y más extensamente, como corredor entre el oeste (Salamanca, Extremadura y Lisboa), el sur (Castilla La Mancha y Andalucía) y el noreste peninsular (Cataluña).
2. Nuevo «corredor mediterráneo interior» que se configura, como un eje norte-sur para el mallado de la red en el sector oriental de la península, al conectar el anterior eje en Ademuz, con la demandada conversión en autovía de la N330, que, desde Ademuz, enlazará con Utiel-Requena (A-3), con Almansa (Albacete). Desde Almansa con las autovías ya existentes A-31, A-32, A-33 y A-35 en Alicante y Murcia.

PROPOSICIÓN NO DE LEY

1. Las Cortes de Aragón instan al Gobierno de Aragón a:
 - a. Apoyar la creación de un plan estratégico de accesibilidad territorial denominado Arco Mediterráneo Interior que persigue completar la vertebración de un amplio territorio en el sector oriental de la península Ibérica, con once provincias y cinco

comunidades autónomas concernidas entre las que se encuentra Aragón, así como superar el aislamiento de la provincia de Teruel

- b. Analizar los puntos 2 a 6 que detallan los objetivos y elementos del plan estratégico de accesibilidad territorial Arco Mediterráneo Interior, un corredor carretero formado por vías de alta capacidad con un eje norte-sur para mallar una red con los ejes radiales existentes, y conectándolo con tres puntos del sector central del litoral Mediterráneo.
- c. Presentar ante el Gobierno de España el plan estratégico Arco Mediterráneo Interior y defender su inclusión en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), así como la necesidad de planificar y construir las autovías que conforman el corredor.
- d. Trasladar a las Cortes de Castilla La Mancha, a las Cortes Valencianas, al Parlamento de Cataluña y a la Asamblea Regional de Murcia esta propuesta para completar la vertebración del sector oriental de la península Ibérica mediante el corredor carretero de alta capacidad Arco Mediterráneo Interior.

2.- Objetivos del plan estratégico de accesibilidad territorial Arco Mediterráneo Interior:

- a. Posibilitar el mallado de la red radial de autovías en el cuadrante centro este de la península, al conectar las autovías radiales A-2 y AP-2, A-25 en planificación, A-3, A-31, A-32, A-33 y A-35, así como la A-7 y AP-7, y con los tramos en construcción de la A-68.
- b. Conectar el litoral mediterráneo desde Tarragona hasta Alicante y Murcia por el interior.

- c. Superar los déficits históricos por la desconexión norte-sur en el cuadrante centro-este de la Península y corregir las carencias en accesibilidad y el aislamiento interior de la provincia de Teruel.
 - d. Conformar un corredor carretero de alta capacidad: «Arco Mediterráneo Interior»; a modo de corredor entre el litoral mediterráneo y los territorios del Sistema Ibérico y de la Submeseta Sur, que enlazará mediante autovía las siguientes ciudades: Tarragona, Reus, Alcañiz, Teruel, Ademuz, Utiel, Requena, Almansa, Murcia y Alicante.
- 3.- El corredor carretero Arco Mediterráneo Interior estará formado por los siguientes sectores:
- a. Sector norte: con la prolongación futura de la autovía A-40 hasta el litoral mediterráneo, desde Alcañiz hasta Reus y Tarragona, (N-440/A-40). Y alternativa o simultáneamente su conexión con Lleida.
 - b. Sector central: Tramo de la nueva prolongación de la autovía A-40, denominado autovía de las Cuencas Mineras, entre Alcañiz y Teruel, (N-420, N- 211). Conexión de A-40 desde Utrillas-Montalbán a la autovía A-23 en Caminreal (Teruel), para enlazar con la autovía, en proceso de planificación, A-25 que conectará la autovía A-2 desde Alcolea del Pinar (Guadalajara) con la A-23 por Monreal del Campo (Teruel).
 - c. Sector ibérico: Tramo de la nueva autovía A-40, que une Teruel-Ademuz (Valencia) y Cuenca, (N-420, N- 330).
 - d. Sector sur: Formado por varios tramos: Nueva autovía entre Ademuz, Utiel y Requena (Valencia) (N-330). Nueva autovía entre Requena, Almansa (Albacete) (N-330) y el último tramo hasta Alicante que coincide con autovías ya existentes, actual A-31, y el tramo entre Almansa y Murcia que coincide con la A-33 y A-30.
4. La planificación de este corredor mediante procedimientos de urgencia, con todas las garantías necesarias, utilizando todos los estudios y procedimientos de planificación realizados en sectores de este nuevo corredor

Arco Mediterráneo Interior, así como su inclusión en el actual Plan de infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024 y en su futura actualización o nuevo plan de infraestructuras de transporte que se redacte.

5. La programación de las obras comenzará por los sectores ibérico y central.

6. La dotación de fondos suficientes en los Presupuestos Generales del Estado:

- a. Ejercicio 2023: ejecución de todas las partidas ya consignadas en las infraestructuras del corredor Arco Mediterráneo Interior.
- b. Ejercicio 2024: la dotación de partidas anuales y plurianuales suficientes para poder planificar y construir la obra.
- c. Sucesivos ejercicios presupuestarios: la dotación de las partidas necesarias para concluir todas las obras en 2030.

Zaragoza, a 9 de octubre de 2023.

Tomás Guitarte Gimeno
Portavoz del Grupo Parlamentario
Aragón-Teruel EXISTE