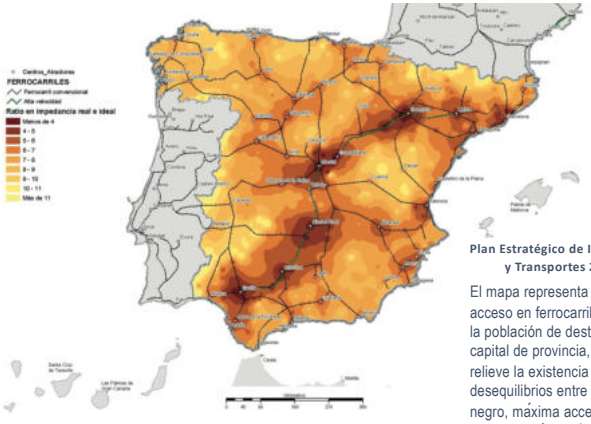
Distribución de la población de Aragón/100 habitantes COMARKUP



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020

El mapa representa el tiempo de acceso en ferrocarril ponderado por la población de destino para cada capital de provincia, poniendo de relieve la existencia de fuertes desequilibrios entre el centro (en negro, máxima accesibilidad) y las zonas transfronterizas (en amarillo, mínima accesibilidad).

Tren de cercanías
Huesca <> Zaragoza

9 de Marzo 2023

RAZONES DE LA PROPUESTA

Los trenes de cercanías son servicios de movilidad cómodos, seguros y eficientes que mejoran la calidad de vida de sus usuarios.

Una adecuada conexión de cercanías entre Huesca y Zaragoza, con horarios fluidos y regulares sería altamente beneficiosa,

PARA,

- **LOS OSCENSES Y ZARAGOZANOS** que diariamente frecuentan ambas ciudades.
- **MEJORAR LA ACCESIBILIDAD** a las comarcas de montaña del Altoaragón**.**
- **ARAGÓN,** en cuanto el impulso de un **NUEVO CORREDOR HZH** que debe permitir alcanzar un desarrollo regional, demográfico, económico y social mucho más confortable y equilibrado.
- **MATERIALIZAR EL DESARROLLO TURÍSTICO** y derivar hacia Huesca parte de los viajeros que transitan por Aragón y de forma trasversal por los AVEs Madrid-Zaragoza-Barcelona.
- **INCREMENTAR LOS FLUJOS DE TRÁFICO FERROVIARIO AL NORTE DEL EBRO** en apoyo hacia Francia a corto plazo mediante el Canfranc y a medio-largo plazo con la Travesía Central de los Pirineos (TCP).
- **LA SOCIEDAD EN GENERAL** por su eficiencia económica derivada de los costes energéticos, emisiones CO2, etc., de acuerdo con los mandatos del **nuevo Reglamento de la UE**.

- **PARA AFRONTAR JUNTO A LA UNION EUROPEA LOS CAMBIOS E INCERTIDUMBRES DE NUESTRO TIEMPO Y PARA CAPTAR LOS APOYOS FINANCIEROS DE LA UNIÓN PREVISTOS HASTA 2027.**

NUEVO REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

Diciembre 2022

- El Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía en su sesión del **5/12/2022 ACORDÓ** la **Propuesta de REGLAMENTO** del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las **Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T/TENT)**, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2021/1153 y (UE) 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) 1315/2013.

- **PRIORIDADES GENERALES para la red básica, la red básica ampliada y la red global** (Artículo 12).

  a) **Aumentar la cuota de modos más sostenibles de transporte de mercancías y pasajeros,** en particular con vistas a **reducir las emisiones** de gases de efecto invernadero y la contaminación y a aumentar las **ventajas socioeconómicas** que ofrece el transporte;

  b) **Garantizar una mayor accesibilidad y conectividad para todas las regiones de la Unión,** teniendo en cuenta al mismo tiempo la **cohesión territorial y social**, así como el caso específico de las regiones ultraperiféricas y de otras regiones remotas, insulares, periféricas y **montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;**

  c) **Garantizar la integración óptima de los modos de transporte y la interoperabilidad entre los mismos**, incluidos los modos activos de movilidad en las zonas urbanas;

  d) **Construir los enlaces pendientes** y eliminar los cuellos de botella, especialmente en cuanto a interoperabilidad se refiere y para los **tramos transfronterizos;**

Una red en tres etapas. REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T). Diciembre 2022.

La red transeuropea debe desarrollarse gradualmente en tres etapas, con el **objetivo** de lograr una **red europea multimodal (mercancías) e interoperable (viajeros) de alto nivel de calidad**, respetando el medio ambiente y la neutralidad climática.

1. Finalización de una red básica de aquí a 2030	**La red básica** incluye los nodos urbanos, los puertos y los aeropuertos más importantes, así como los pasos fronterizos. En lo posible, estos nodos deben estar conectados por vía ferroviaria o por carretera a la red transeuropea de transporte, siempre que sean económicamente viables y factibles.	**El anexo IV del nuevo reglamento comunitario contiene los mapas indicativos de la nueva red transeuropea de transporte**
2. **Una red básica ampliada de aquí a 2040**	**La red básica** y la **red básica ampliada** constituirán la base de la red de transporte multimodal sostenible, que representa los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, en función de las necesidades de tráfico.	**El corredor de ferrocarril Zaragoza-Huesca forma parte de esta red básica ampliada desde Zaragoza a Tardienta.**
3. **Una Red global de aquí a 2050**	La **red global** consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, **así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras.**	**Incluye a PLHUS en la red global**

Nueva demanda HU-Z-HU : Cercanías regionales versus cercanías metropolitanos

Cercanías convencionales

Facilitan los **desplazamientos de ida y vuelta** en el día, con un tiempo de viaje máximo que se sitúa **en torno a una hora**.

Generalmente se admite que estas líneas de Cercanías deben tener una longitud máxima de 50-60 km, **aunque en algunos casos se llega a 80 km e incluso a 100 km.**

La distancia media entre estaciones oscila de 2-5 km.

La construcción de **un gran número de estaciones encarece la línea**, incrementa el número de paradas y aumenta los tiempos de viaje **reduciendo la competitividad del ferrocarril frente a otros modos.**

El transporte por carretera en la Unión europea representa alrededor del 90 % del total del transporte terrestre de pasajeros.

En 2050, la mayor parte del transporte de viajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.

Objetivo 4 del Libro Blanco COM(2011)

Cercanías regionales
Alineamiento con la UE

- **Aproximan los servicios urbanos a las zonas rurales**, (provincia de Huesca 222.000 habitantes) incrementando su competitividad, los servicios a la ciudadanía y su bienestar social (cohesión).
- **Mejoran la sostenibilidad, el mantenimiento del territorio y el desarrollo regional**. En este caso potenciando el **corredor socioeconómico Huesca-Zaragoza HZH y a Huesca como NODO intercambiador**.
- **Estos servicios de Cercanías se pueden implantar con adecuados horarios carenciados a lo largo de todo el día, servicios exprés o trenes semi-directos aunque con una mayor frecuencia de servicio en los periodos punta. (INECO)**

De manera gradual estos servicios deben contribuir a lograr el objetivo establecido por la UE en favor del transporte por ferrocarril.

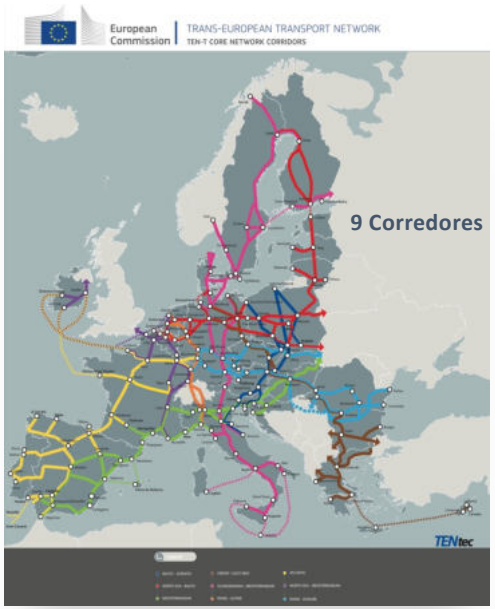


Figura 2. Corredor Ferroviario de Mercancías 4 (Atlántico)

Figura 3. Corredor Ferroviario de Mercancías 6 (Mediterráneo)

SITUACIÓN DE HUESCA EN LA RED EUROPEA (RTE-T/TEN-T)

CORREDORES DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS

↓

RETROALIMENTACIÓN POSITIVA

Conseil de l'Union européenne

Bruxelles, le 1er décembre 2022 (OR. en)

Dossier interinstitutionnel: 2021/0420(COD)

15058/22
ADD 16

TRANS 730
CODEC 1803

Réseau central, réseau central étendu et réseau global: **Fret ferroviaire**, ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7

- **La nueva autovía Barcelona-San Sebastián acorta 50 Km frente a la del Valle del Ebro.**
- **Existen 5 tramos de autovía por finalizar y la variante sur de Huesca.**
- **Junto a Zaragoza, Huesca debe desempeñar su papel logístico y territorial.**
- **El desarrollo regional requiere potenciar tres proyectos:**
  - **A corto plazo: Corredor HZH. Viajeros y mercancías.**
  - **A medio plazo: Zaragoza-Canfranc-Pau**
  - **A largo plazo: La travesía central por el Pirineo (TCP).**

PLHUS
SITUACION ACTUAL

SUPERFICIE BRUTA TOTAL
116 ha

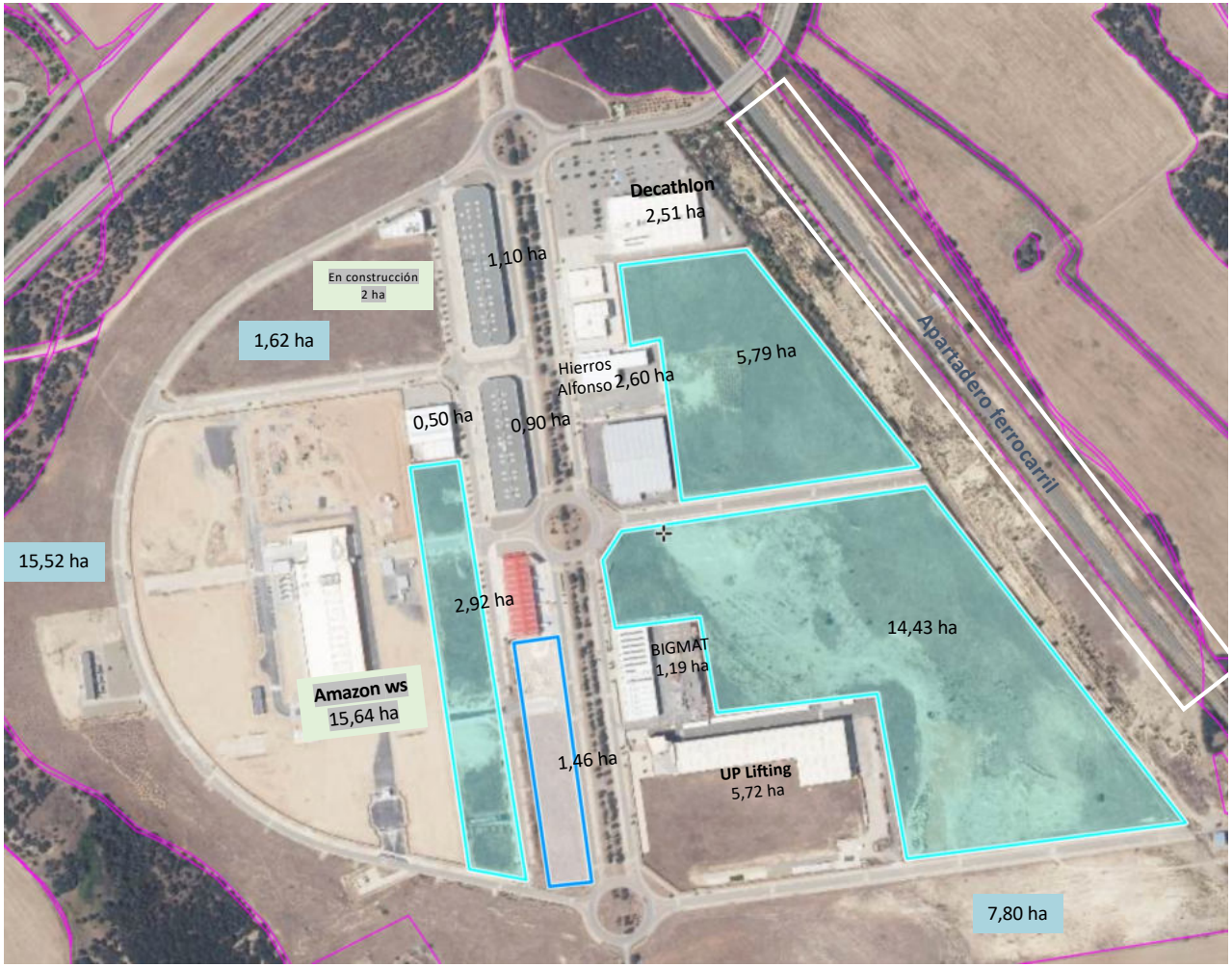
SUPERFICIE UTIL APROX. 82 ha

- Adjudicada 35 ha
- Disponible 47 ha

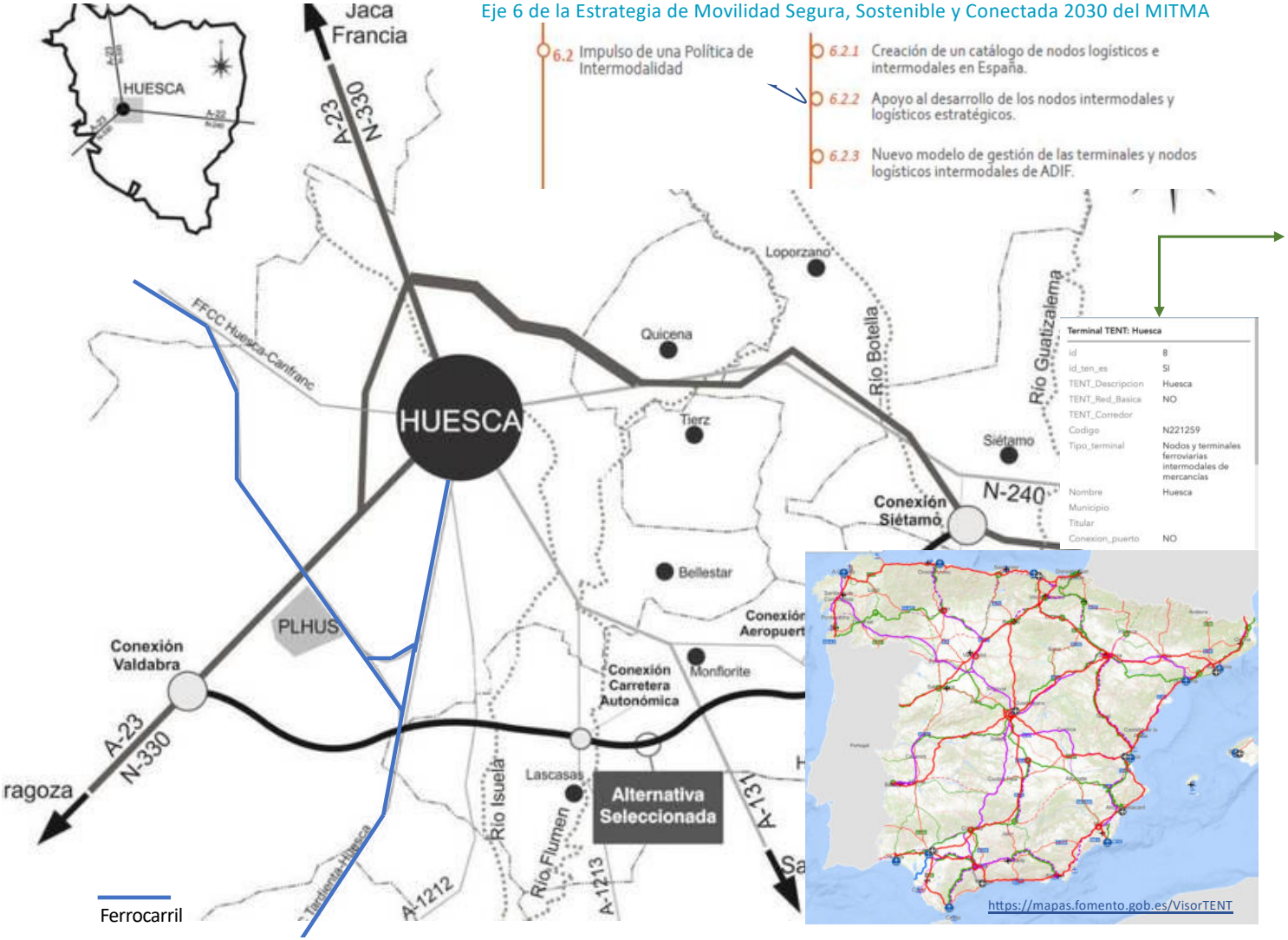
43 % ocupación

PLHUS NO ES UNA PLATAFORMA LOGISTICA ESPECIALIZADA ES… OTRA COSA

Frente a otras plataformas y sin adecuadas playas de vías, PLHUS carece de la estructura y de la superficie suficiente para atraer empresas logísticas y de otro tipo



INTERCONECTAR HUESCA



En el marco de los proyectos de Interés General de Aragón (PIGA), implantar en Huesca un verdadero NODO intermodal de intercambio de mercancías para acceder a los corredores Atlántico y Mediterráneo.

El **OBJETIVO,** es ampliar la plataforma PLHUS en un terreno llano, más espacioso y propicio que el actual, con amplias playas de muelles/vías férreas conectadas con las actuales autovías y el ferrocarril.

Plataforma multimodal de Vitoria-Gasteiz Júndiz

En el ámbito del **transporte** es preciso completar los corredores ferroviarios que conectan con el resto de la UE (Mediterráneo, Atlántico) para impulsar el transporte de mercancías alternativo a la carretera.

También hace falta invertir en nodos de interconexión clave para garantizar la intermodalidad (por ejemplo, el enlace con los puertos de Bilbao y Algeciras) y **reforzar significativamente las redes de Cercanías, clave para la buena articulación de la población en el territorio.**

Finalmente, es preciso **desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad** que permita cubrir los costes de mantenimiento e integrar las **externalidades negativas** del transporte por carretera como sucede en el resto de infraestructuras.

COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE EN LA UNIÓN EUROPEA-28, POR CATEGORÍAS

Fuente: CE Delft para la Comisión Europea. 2018

NECESIDAD DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE POLITICA FERROVIARIA EN ARAGÓN

Por estar incluida en la Red Global transeuropea de transporte TENT, la **Plataforma PLHUS es un nodo logístico europeo y nacional de intercambio de mercancías carretera<>ferrocarril.**

- **En este nuevo marco europeo, el desdoblamiento de la línea Tardienta-Huesca, afecto a este compromiso debería quedar resuelto a la mayor brevedad posible, facilitando con ello la multimodalidad y la circulación del futuro cercanías.** Existe un estudio informativo de 2011 del Mº de Transportes Movilidad y agenda Urbana que contempla la duplicación de la vía, una de ancho convencional y otra de ancho UIC.

- **Esta inversión debería estar imputada a las mercancías de la plataforma PLHUS ampliada y reubicada para consolidar a Huesca como terminal de ferrocarril**.

Aparte del esfuerzo realizado en el Canfranc que ha obtenido apoyo financiero de la Unión Europea, el **Gobierno de Aragón alineado con el MITMA y la UE deben hacer más por una decidida política ferroviaria que favorezca además de unos mejores servicios de proximidad, el DESARROLLO REGIONAL.**

En ausencia de lo anterior muchas de las demandas sobre **CRECIMIENTO ECONÓMICO** y **NUEVOS SERVICIOS** que emanan de la sociedad civil no podrán ser atendidas.

- **Se requiere una estrategia y un calendario** que dé respuesta a las demandas ciudadanas tanto para el **tren de cercanías de Huesca-Zaragoza**, como para la línea 38 Lérida Pirineos-Zaragoza-Delicias y otras**.**

- Una medida similar al nuevo **Plan Estratégico para el desarrollo de la Red Logística de Andalucía**, o al **Plan Nacional para las infraestructuras de Cataluña**, que propone ampliar las infraestructuras y los servicios ferroviarios de cercanías hasta Binefar y Monzón.

- Si no se actúa, **Aragón se arriesga** no solo a perder parte de los fondos comunitarios para la logística, carreteras y transporte ferroviario que precisa el territorio, sino que la liberalización prevista en 10 años de los servicios de cercanías y media distancia dejará a Huesca, con sus deficientes infraestructuras y su despoblación territorial fuera del mercado.

Es en este contexto que Huesca Suena, a partir del informe del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y puertos de Aragón ha obtenido unas primeras conclusiones

- **ESTUDIO PREVIO DE VIABILIDAD DEL CERCANÍAS HU-Z (COICCPA)**

- **PRIMERAS CONCLUSIONES DE HUESCA SUENA**

Valoración provisional de las actuaciones (Análisis COICCPA)

- El coste total de las inversiones asciende a unos **24 Millones** €.
- Los costes anuales de explotación ascienden unos **12,8 Millones** €.

Tabla 1. Inversión (CAPEX-capital inmovilizado fijo)

CONCEPTO 4		IMPORTE (€)
A.	INSTALACIONES Y EQUIPAMIENTOS EN NUEVOS APEADEROS Y ESTACIONES. Control de accesos y billetaje cercanías (Huesca, Tardienta, Zuera, Villanueva de Gállego)	412.000,00
B.	REPOSICIÓN SERVICIOS AFECTADOS	0,00
C.	PILOTOS Y ENCARGADOS DE VÍA	31.680,00
D.	INTEGRACIÓN AMBIENTAL Y GESTIÓN DE RESIDUOS (7% s/A-B)	28.840,00
E.	SEGURIDAD Y SALUD (2,5% s/A-D)	9.579,00
F.	IMPREVISTOS INFRAESTRUCTURA (15% s/A-E)	60.363,15
	VALORACIÓN TOTAL (EJECUCIÓN MATERIAL)	542.462,15
	13% Gastos Generales	70.520,08
	6% Beneficio Industrial	32.547,73
(i)	SUBTOTAL INFRAESTRUCTURA	645.529,96
G.	MATERIAL MÓVIL	18.000.000,00
G.1.	CIVIA 462 BITENSIÓN (2 uds.)	18.000.000,00
H.	IMPREVISTOS MATERIAL MÓVIL (5% s/G)	900.000,00
(ii)	SUBTOTAL MATERIAL MÓVIL	18.900.000,00
	TOTAL ANTES DE IMPUESTOS [(i)+(ii)]	19.545.529,96
	21% I.V.A.	4.104.561,29
	TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	**23.650.091,25**

(*) Inversión de 18 Millones de € en 3 trenes Civia 462 bitensión

- Por su elevado coste, se han omitido las inversiones previstas para la estación de San Juan de Mozarrifar.
- En Zuera y Villanueva de Gállego, serán precisas nuevas inversiones para aproximar el servicio a los núcleos urbanos, con un servicio de lanzaderas que recoja a los viajeros del entorno de cada estación (núcleo urbano, centros educativos como la Universidad San Jorge, polígonos, etc.) y los llevé a ésta, y viceversa.

Tabla 2. Costes de explotación anuales (OPEX)

CONCEPTO	COSTE ANUAL (€)
TASAS ADIF Y AESF + CÁNONES FERROVIARIOS POR UTILIZACIÓN DE RFIG Y ESTACIONES	4.700.000
COSTES ASOCIADOS A LA VENTA en las EE.FF.	82.000
COSTES DEL PERSONAL en las EE.FF.	4.200.000
COSTES DE ENERGÍA de las EE.FF.	115.000
COSTES DE MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DEL MATERIAL MÓVIL DE LA EE.FF.	1.800.000
COSTES GENERALES Y DE ESTRUCTURA DE LA EE.FF. (30% COSTES)	1.900.000
TOTAL	12.797.000

LOS COSTES PARECEN EXCESIVOS:

- **EN TASAS ADIF Y AESF***
- **EN COSTES DE PERSONAL:** Suponiendo un coste unitario de 50.000€ anuales, (sueldo más SS), que ya es mucho, daría para 84 salarios.
- **EN COSTES GENERALES**

Duración, costes de viaje y análisis de la demanda

HUESCA SUENA

Tiempos de viaje por tipo de vehículo y precio del viaje

Medios transporte	Tiempo´	Precio €	Cadencia actual (h)	Notas
Autobus HU-Zaragoza	65	7,5	0,5-1,5 h	
Tren convencional	55	5,9	6 trenes/día	
Vehículo privado Goya	55	11,84/**22,94**		**Coste apreciado/real (4 veces más caro)**
Ave Z-Delicias-Tardienta-Huesca	45			
Cercanías con paradas	50			
Cercanías directo horas punta	45			

El coste real del viaje en coche de 23 €, es 4 veces más caro que por cercanías, con independencia de la percepción del usuario.

Demanda de potenciales usuarios del ferrocarril

Considerando un flujo entre Huesca-Zaragoza de 20.000 vehículos/día y 1,2 viajeros/vehículo, el análisis preliminar realizado por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Aragón (COICCPA), estima la posibilidad potencial (previo estudio), de captar alrededor de unos 6.000 viajeros día (25% del total que viajan por autovía).

Se necesita, por tanto, un Estudio de la demanda de nuevos usuarios (de Huesca capital y provincia) fundado en una confortable, económica, ambiental y segura oferta

Estimación del saldo ingresos-gastos= Subvención OSP

INGRESOS/GASTOS	VIAJEROS / DIA			INGRESOS, GASTOS Y SUBVENCION OSP						
	Ida	Vuelta	Total/día	Precio/billete	Ingresos/día	N.º días/mes	Inversión(*) Pública €	Ingresos y gastos año€	SUBVENCION OSP (Déficit)	% SUBVENCIÓN
Inversión inicial							24.000.000			
INGRESOS ANÁLISIS del COICCP-Idom	768	768	1.536	5,9	9.062	25		2.718.720		
INGRESOS HS-Opción 1	1.500	1.500	3.000	5,9	17.700	25		5.310.000	7.487.000	59%
INGRESOS HS-Opción 2	2.300	2.300	4.600	6	27.140	25		8.142.000	4.655.000	36%
INGRESOS HS-Opción 3	3.100	3.100	6.200	5,9	35.400	25		10.620.000	2.177.000	17%
INGRESOS - Opción 4 del COICCP-Idom	6.000	6.000	12.000	6	70.800	25		21.240.000	-8.443.000	BENEFICIOS
GASTOS ANUALES								12.797.000		

La inversión inicial del ferrocarril cercanías Huesca-Zaragoza sería de unos **24 millones €.**

+

Con una confortable oferta que impulse la demanda entre 2.300-3.100 viajeros/día de ida y vuelta, el coste de la **subvención pública (OSP) oscilaría entre el 17-36 % de los costes de explotación.**
CUANTÍA MUY RAZONABLE.

Es necesario encargar y <u>dirigir</u> un Estudio económico- financiero de carácter multicriterio

Nuevo Reglamento. Art 4.2.
La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión:

- **Sostenibilidad**: Movilidad con bajas o cero emisiones, desarrollo del transporte ferroviario, reducción de externalidades negativas para el medio ambiente, la salud, la congestión y los accidentes.
- **Cohesión**: Accesibilidad de todas las regiones de la UE para pasajeros y mercancías, incluidas las regiones montañosas y las escasamente pobladas.
- **Eficiencia**: **Integración e interconexión óptimas para todos los modos de trasporte**, **incluidos los nodos urbanos** y un uso más eficiente de las infraestructuras nuevas y existentes.
- **Beneficios para los usuarios**: Satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y el transporte de mercancías, con calidad, eficiencia y sostenibilidad.

Tabla 12 - Km-tren y km-rama para los servicios de Renfe Cercanías y vía estrecha (millones). Año 2019

	Renfe Cercanías		Vía estrecha	
	km-tren	km-rama	km-tren	km-rama
Madrid	21,20	37,34	-	-
Barcelona	17,20	27,60	-	-
Valencia	6,50	6,93	-	-
Sevilla	2,90	2,93	-	-
Bizkaia	2,50	2,46	0,56	0,62
Asturias	2,60	2,63	3,26	3,26
Málaga	1,50	1,47	-	-
Bahía de Cádiz	0,80	0,86	-	-
Zaragoza	0,20	0,20	-	-
Gipuzkoa	1,70	1,73	-	-
Murcia-Alicante	1,82	1,88	0,26	0,28
León	-	-	0,44	0,45

Nota: km-tren son los km realizados por los trenes, independientemente de las composiciones que lleve; km-rama son los km realizados por la suma de las diversas composiciones de un tren.
Fuente: D.G. Viajeros Renfe.

Para evitar mayores costes, Huesca Suena propone un tren de cercanías directo o semidirecto con Zaragoza con adecuados horarios.

Los 3 trenes podrían ser híbridos de H_2/3.000 V.
Un proyecto piloto de interés común a financiar con fondos de la UE.

El artículo 59 de la Ley sobre transporte ferroviario prevé que "el Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá declarar, de oficio o **a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales interesadas**, que la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario de competencia estatal sobre las líneas o los tramos que integran la Red Ferroviaria de Interés General queda sujeta a **obligaciones de servicio público**" (OSP).

Un tren de cercanías de interés general y que al unir ambas ciudades, facilite que Huesca ciudad forme parte de la conurbación de Zaragoza capital y que potencie el corredor socioeconómico Huesca <> Zaragoza.

Conclusiones cercanías

1. En el marco nacional y europeo de transportes, el desdoblamiento de la línea Tardienta-Huesca y de Huesca a Plhus-Walqa-Universidad (lanzaderas) debería quedar resuelto a la mayor brevedad posible, facilitando con ello la interoperabilidad entre diferentes modos de transporte de mercancías y de viajeros.

2. En el marco de la implantación de la RED BASICA AMPLIADA Y GLOBAL de la UE, es preciso realizar un Programa Estratégico de Acción 2027, con un calendario de actuación sobre el futuro ferroviario de Huesca. Un análisis que incluya la demanda potencial a medio plazo y un estudio económico-financiero de carácter multicriterio, basado en objetivos de cohesión, económicos, sociales, medioambientales y externalidades. Un Programa que active a Huesca, mediante las palancas de cambio que representan las medidas establecidas para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (TENT).

3. A corto plazo, el tren de cercanías Huesca <> Zaragoza debe:

   - Ser una lanzadera con servicios directos en horas punta y otros cadenciados, ajustados a la demanda.

   - Contribuir a la sostenibilidad, al mantenimiento del territorio y al desarrollo regional. En este caso, potenciando un corredor socio-económico HZH Huesca<>Zaragoza que debería se considerado de interés general.

.....Gracias por su atención