

15. CONTEXTO TERRITORIAL

ÍNDICE

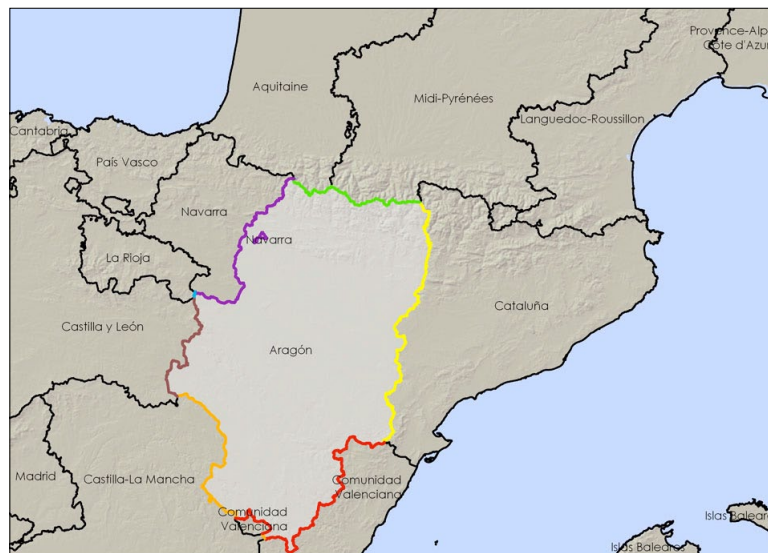
15.1. Introducción	2
15.2. Análisis	3
<i>Zonas periféricas y fronterizas</i>	4
<i>Conectividad exterior</i>	5
15.3. Tendencias y retos	6
<i>Redes territoriales necesarias para la mejora de la competitividad y de la prestación de servicios</i>	6
<i>La conectividad, clave para la competitividad territorial</i>	6
<i>La alta velocidad</i>	6
<i>La importancia de las conexiones aéreas directas</i>	6
<i>El ferrocarril ha de aumentar su protagonismo en el tráfico de mercancías</i>	6
<i>La necesaria intermodalidad del transporte</i>	7
15.4. Análisis DAFO	7
15.5. Objetivos generales	8

15. Contexto territorial

15.1. Introducción

Aragón, con una superficie de 47.719 km², comprende las provincias de Huesca, Teruel y Zaragoza y representa prácticamente la décima parte del territorio español (9,4%). Limita, al Norte, con las regiones francesas de Aquitania y Midi-Pyrénées; al Sur, con Castilla-La Mancha y la Comunitat Valenciana; al Este con Cataluña y la Comunitat Valenciana; y al Oeste, con Navarra, La Rioja; Castilla y León y Castilla-La Mancha.

En relación a su tamaño, Aragón (9,4%) es la cuarta comunidad autónoma española, solamente superada por Castilla y León (18,6%), Andalucía (17,3%) y Castilla-La Mancha (15,7%). Sus accidentes orográficos más importantes son las cordilleras de los Pirineos, al Norte, y del Sistema Ibérico al Sur, y entre ambas la Depresión del Valle del Ebro. Prácticamente el 60% de su superficie está situada por encima de los 600 metros de altitud y cerca del 30% se encuentra a altitudes superiores a los 1.000 metros. Especialmente destacable es el caso de la provincia de Teruel, con un 84% de su superficie por encima de 600 metros de altitud, de las que un 72% corresponde a áreas de más de 1.000 metros de altitud. Aragón tiene una disposición casi simétrica en sus accidentes geográficos (montaña al Norte, depresión en el Centro y, de nuevo, montaña al Sur) con la subsiguiente especialización de funciones que ello supone en cada uno de los tres sistemas. Enmarca buena parte de su actividad en dos espacios supra-regionales: el valle del Ebro, por una parte, y las áreas del Norte, Centro, Cataluña y Levante, con sus respectivas áreas metropolitanas, por otra. Un tercer elemento que debe tenerse en cuenta es la relación fronteriza con Francia.



La Comunidad Autónoma de Aragón en su contexto territorial

Límites	Km.	%
Cataluña	343	23,35%
Comunidad Valenciana	337	22,91%
Navarra	256	17,45%
Castilla - La Mancha	204	13,85%
Francia	172	11,67%
Castilla y León	153	10,39%
La Rioja	6	0,38%
Total	1.470	

Kilómetros y porcentaje de límites con las Comunidades Autónomas y Francia

En este amplio territorio, de variada y compleja orografía, sometido a diversas condiciones climatológicas, vive una población cuyos indicadores sociodemográficos arrojan valores muy comprometidos. La baja natalidad, el elevado grado de envejecimiento y sobre-envejecimiento, así como una distribución espacial de los habitantes que, en la mayoría de las comarcas, con la excepción de la ciudad de Zaragoza y los municipios de su entorno, presenta densidades bajas o muy bajas, son sus notas características más significativas.

Al desequilibrio territorial, con un bajo nivel de población, incluso en la mayor parte de los núcleos que tienen función natural de cabecera socioeconómica y de servicios, se une una mala accesibilidad de muchas de sus áreas geográficas, fundamentalmente en los somontanos ibéricos y pirenaicos, así como en las zonas de montaña, debido al déficit de comunicaciones e infraestructuras, fundamentalmente en carreteras y ferrocarriles.

Sin embargo, ciertos datos socioeconómicos, comparados con los de otras comunidades autónomas españolas, tales como la tasa de paro registrado y la renta disponible por habitante, entre otros, muestran a Aragón como una comunidad económicamente favorecida, como consecuencia de su escasa población, de la concentración de la misma y de la actividad económica en el corredor del Valle del Ebro, así como de la renta de situación derivada de su buena posición geográfica en el centro del cuadrante nororiental de la península Ibérica, sin reparar en que las graves desigualdades que se manifiestan entre los distintos territorios que la componen suponen un grave lastre para su desarrollo.

15.2. Análisis

La localización de Aragón en el cuadrante Nordeste español, con un importante potencial de desarrollo, en la rúcula de los ejes de desarrollo europeo, atlántico y mediterráneo, representa uno de sus activos más importantes, reforzado por la situación de Zaragoza y su entorno metropolitano, en el centro del hexágono formado por las seis áreas metropolitanas del Nordeste de España y del Sur de Francia, así como por su influencia en el valle del Ebro.

Aragón forma parte de la diagonal continental europea, integrada por las doce regiones interiores del Sudoeste europeo, cuyo elemento más característico es la baja densidad de población, entre las que se encuentran, además de las regiones interiores de la península Ibérica, las regiones francesas de Midi-Pyrenées, Limousin y Auvergne.

Aragón es miembro de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, integrada por las comunidades autónomas españolas de País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña, las regiones francesas de Aquitania, Midi-Pyrenées y Languedoc-Roussillon, y Andorra.

Aragón ha formado parte de la Euro-región Pirineos-Mediterráneo, promovida por Cataluña, si bien ha suspendido su participación en 2006. Asimismo, forma parte de la Región del Valle del Ebro, promovida por Navarra.

Por tanto, no se puede considerar a Aragón de manera aislada, sino que deben ser tenidos en cuenta los ámbitos territoriales que la rodean y sus estrategias de desarrollo.

Si bien Zaragoza tiene una favorable localización, en el centro del hexágono formado por Madrid, Valencia, Barcelona, Toulouse, Burdeos y Bilbao, es necesario no olvidar que ello es una condición necesaria pero no suficiente para su desarrollo territorial, por lo que es preciso llevar a cabo actuaciones cualificadas que corrijan la insuficiente dotación de servicios avanzados.

Zonas periféricas y fronterizas

En Aragón existen zonas periféricas y fronterizas, vinculadas a municipios situados en otras comunidades autónomas, y viceversa, situación que requiere actuaciones de cooperación conducentes a una mejor prestación de los servicios comunitarios.

Los núcleos urbanos situados en la periferia de Aragón tienen relaciones de mutua atracción y dependencia, con respecto a otros municipios situados en las comunidades vecinas, destacando, entre otros:

- La zona de la Val de Onsella y la Canal de Berdún, que gravita sobre Sangüesa (Navarra)
- La zona oriental de La Ribagorza, vinculada a Pont de Suert (Lérida)
- El Este de La Litera y Bajo Cinca, vinculados a Lérida.
- Tarazona y el Moncayo, vinculada a Tudela (Navarra)
- La zona oriental del Matarraña y del Bajo Aragón, vinculada a Tortosa.
- El Sureste del Maestrazgo, vinculado a Villafranca del Cid y al área de Castellón.
- En sentido contrario, ciertas zonas de las provincias de Soria y Guadalajara gravitan sobre los municipios de Calatayud y Zaragoza.

Por ello, en seis grandes unidades territoriales puede llevarse a cabo un planeamiento coordinado con las comunidades y regiones limítrofes:

- *Eje del Pirineo.* Por sus relaciones con Navarra, las regiones francesas de Aquitania y Midi-Pyrenées, y con Cataluña, con respecto a las actividades relacionadas con el turismo, deporte, ocio y esparcimiento en todo el eje, desde Navarra hasta Cataluña, y la complementariedad de los Pirineos franceses.
- *Franja Oriental.* Formada por los municipios orientales de las comarcas de La Ribagorza, La Litera, Bajo Cinca, Bajo Aragón y Matarraña, porque esta franja constituye una zona periférica, respecto a los ejes de actividad de Aragón, y necesita complementar determinados servicios en Cataluña.
- *Eje del Ebro.* El tramo Oeste está más consolidado, pues, desde Zaragoza hasta el límite con Navarra, se desarrolla una dinámica actividad, tanto en la industria como en la agricultura; sin embargo, el tramo Este presenta grandes vacíos, hasta alcanzar el área de Fraga. Un planeamiento supra-regional, basado en criterios de coordinación y concertación, puede impulsar los elementos positivos existentes en el eje y eliminar los puntos débiles del mismo, utilizando racionalmente los

servicios comunitarios.

- *Eje del Jalón.* El establecimiento de estrategias conjuntas con Castilla-La Mancha (Guadalajara) y Castilla y León (Soria) puede producir efectos beneficiosos en este espacio, formado por los municipios de Calatayud, Ariza, Ateca, y Alhama de Aragón, en el tramo más occidental, y La Almunia, Calatorao y Épila, en el tramo más oriental.
- *Eje del Somontano del Pirineo.* Apoyado sobre la N-240, se proyecta hacia Cataluña (Lleida) y hacia Navarra, en dos direcciones: Ayerbe-Ejea-Tudela; y Ayerbe-Puente la Reina de Jaca-Pamplona. En ambos casos, desde Ayerbe, las condiciones viarias son más deficientes que en dirección Cataluña. Es un eje dinámico que reúne las condiciones idóneas para constituirse en el eje complementario del eje del Ebro.
- *Eje Norte-Sur.* Apoyado en la A-23, facilita el acercamiento de las bandas periféricas de Aragón al lugar central, facilitando la conexión de los ejes horizontales.

Asimismo, existen espacios naturales compartidos con otras comunidades autónomas y con regiones francesas, cuyo estudio, tratamiento, protección y ordenación deberán realizarse conjuntamente:

- Parque Natural de Los Valles.
- Parque Natural de Posets-Maladeta.
- Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.
- Parque Natural del Moncayo.
- Los Puertos de Beceite.
- Serranía del Alto Tajo.

El Pirineo debe ser puente y no frontera, por lo que debe dedicarse especial atención a su condición de espacio transfronterizo.

Conectividad exterior

Aragón es, desde el punto de vista geográfico, un territorio periférico en la Unión Europea, cuyo centro de gravedad se está desplazando progresivamente hacia el Este, por lo que las conexiones externas son vitales para su integración en el espacio central europeo.



Comunicaciones ferroviarias en el área pirenaica. Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

El déficit de infraestructuras de comunicación supra-regional es especialmente patente en las conexiones ferroviarias con Francia y también en la provincia de Teruel, lo que es de la máxima importancia teniendo en cuenta la localización estratégica del eje del Ebro, en el contexto nacional y europeo, que está llamado a ocupar un importante papel como eje vertebrador de la actividad económica y logística nacional.

15.3. Tendencias y retos

Redes territoriales necesarias para la mejora de la competitividad y de la prestación de servicios

Los últimos documentos europeos en materia de cohesión territorial enfatizan la necesidad de mejorar la coordinación de todas aquellas políticas con impacto territorial y reforzar los marcos de cooperación territorial. En este sentido, se reclama una mayor flexibilidad geográfica a la hora de definir los ámbitos de cooperación, enfatizando las relaciones funcionales por encima de las fronteras tradicionales: redes urbanas transfronterizas, clusters económicos transnacionales, mega-regiones, áreas metropolitanas. Todas estas nuevas relaciones requieren fórmulas innovadoras de gobernanza territorial.

La conectividad, clave para la competitividad territorial

El gran reto para la vertebración externa de Aragón es la mejora de su conectividad con los espacios más dinámicos a escala europea e internacional. Este gran reto se debe complementar con una adecuada vertebración interna, basada en sistemas de transporte sostenible.

La alta velocidad

Los desarrollos territoriales inducidos por la globalización están favoreciendo, y continuarán haciéndolo en el futuro, la concentración de la población y de las actividades en grandes regiones urbanas, donde las conexiones en alta velocidad ferroviaria se convertirán en un activo diferencial de los territorios.

La importancia de las conexiones aéreas directas

A pesar de la reciente reducción de las cifras provocada por la crisis económica, se espera un aumento importante en los flujos de viajeros internacionales. En este contexto, es conveniente conservar y aumentar las conexiones directas con las ciudades europeas de nuestro entorno próximo, así como el enlace con las grandes capitales mundiales.

El ferrocarril ha de aumentar su protagonismo en el tráfico de mercancías

Hay tráficos susceptibles de ser transferidos al ferrocarril en las medias y largas distancias, para lo cual es necesario dotarse de una red ferroviaria exclusiva para mercancías, transformada paulatinamente al ancho europeo, aprovechando las líneas convencionales. En este sentido, y en el marco del cumplimiento del Protocolo de Kioto, cabe esperar, y es deseable, la formulación de políticas y acciones para incrementar los actuales niveles de captaciones de mercancías por ferrocarril, uno de los más bajos de Europa.

La necesaria intermodalidad del transporte

Además de la potenciación al máximo del transporte aéreo de mercancías en el aeropuerto de Zaragoza, las tendencias actuales, a pesar de la crisis y el estancamiento de los flujos de transporte, perfilan un horizonte de crecimiento de los tráficos mundiales, sobre todo de contenedores. Por ello, el transporte de mercancías mediante ferrocarril-carretera debe combinarse, para alcanzar una mayor eficiencia, con las autopistas del mar, a través de los puertos de Valencia, Tarragona y Barcelona, en un contexto donde los flujos marítimos Este-Oeste son los que tienen mayores perspectivas de crecimiento.

15.4. Análisis DAFO**Debilidades**

- Participación muy baja del ferrocarril en el transporte de mercancías.
- Falta una buena conectividad de acceso ferroviario a los puertos del Mediterráneo, en particular a los de Valencia y Sagunto.
- Redes limitadas de ferrocarriles para viajeros. Los servicios de viajeros existentes únicamente conectan adecuadamente Huesca y Zaragoza con Madrid o Barcelona, quedando excluida Teruel, insuficientemente conectada con Valencia.
- Dificultades orográficas en las comunicaciones con Francia y no inclusión de la TCP entre los ejes prioritarios de la RTT de la Unión Europea.

Amenazas

- Lentitud en las actuaciones en las redes de infraestructuras estatales y, en concreto, las relacionadas con el ferrocarril.
- Escasez de recursos públicos para financiar las obras necesarias en las redes de transporte.
- Prioridades de la Unión Europea hacia otras zonas y corredores.
- Ausencia de un proyecto definido para la TCP.
- La prolongación de la crisis puede posponer importantes proyectos de infraestructuras.
- La reestructuración mundial post-crisis económica puede penalizar determinados territorios y flujos.

Fortalezas

- Existencia de grandes corredores que canalizan múltiples infraestructuras.
- Buena red de transportes por carretera en determinadas zonas.
- Sector de transporte por carretera muy importante, superior a la media nacional.
- Universidades y centros de investigación con experiencia en materia de logística y organización del transporte.
- Posición geográfica privilegiada, en el centro del hexágono envolvente de las principales áreas metropolitanas del Sudoeste europeo.
- Crecimiento sostenido del transporte aéreo de mercancías, apoyado en la Plataforma logística de Zaragoza.
- Diversidad de puertos marítimos próximos para optimizar formas de conexión marítima.

Oportunidades

- El cumplimiento del Protocolo de Kioto es una gran oportunidad para el desarrollo del ferrocarril.
- Posibilidad de intermodalidad aeropuerto - alta velocidad.

- Creación de un cluster de investigación y desarrollo en torno a la logística y el transporte.
- La Plataforma Logística de Zaragoza y el tejido empresarial del sector transporte pueden ser activos muy importantes para alcanzar un liderazgo en servicios logísticos de escala internacional.

15.5. Objetivos generales

- *Mejorar la gobernanza del territorio, mediante la coordinación y cooperación de las administraciones públicas, proponiendo nuevos modos de gestión territorial y fomentando la colaboración con las comunidades y regiones vecinas.*