

BOLETIN OFICIAL
DE LAS
CORTES DE ARAGON

Número 75 — Año XIV — Legislatura IV — 29 de noviembre de 1996

SUMARIO

5. OTROS DOCUMENTOS

5.2. Planes y programas remitidos por la DGA

Estudio básico para la realización del Plan de actuaciones ferroviarias en Aragón. Servicios Regionales. Viabilidad de una empresa regional gestora de líneas férreas 2458

5. OTROS DOCUMENTOS

5.2. Planes y programas remitidos por la DGA

Estudio básico para la realización del Plan de actuaciones ferroviarias en Aragón. Servicios Regionales. Viabilidad de una empresa regional gestora de líneas férreas.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGON

La Mesa de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada el día 25 de noviembre de 1996, ha calificado y admitido a trá-

mite el Estudio básico para la realización del Plan de actuaciones ferroviarias en Aragón y ha acordado su tramitación de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 175 y siguientes del Reglamento de la Cámara, así como su remisión a la Comisión de Ordenación Territorial.

Se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 111.1 del Reglamento de la Cámara.

Zaragoza, 25 de noviembre de 1996.

El Presidente de las Cortes
EMILIO EIROA GARCIA

INDICE

I. Diagnóstico del escenario actual	2459	I.5.4. Comparación entre transporte público por carretera y por ferrocarril	2463
I.1. Población y ferrocarril en Aragón	2459	II. Prognosis de la demanda	2465
I.1.1. Consideraciones generales	2459	II.1. El modelo de transporte para el sistema de transportes regionales en la Comunidad de Aragón	2465
I.1.2. El sistema aragonés de ciudades	2459	II.1.1. Antecedentes	2465
I.1.3. Factores de movilidad	2459	II.1.2. Metodología	2465
I.2. Infraestructura de transporte	2461	II.1.3. Ambito del modelo	2466
I.2.1. Red de carreteras	2461	II.1.4. Resultados	2467
I.2.2. Red de ferrocarriles	2461	III. Análisis de efectos jurídicos de la participación de la Comunidad Autónoma en la gestión ferroviaria	2467
I.3. Análisis de la oferta de servicios de transporte público	2462	IV. Plan de actuaciones ferroviarias en Aragón	2468
I.3.1. Transporte por carretera	2462	IV.1. Infraestructuras ferroviarias en los horizontes temporales	2468
I.3.2. Transporte ferroviario	2462	IV.2. Plan de actuaciones e inversiones	2471
I.4. Análisis de los flujos de transporte de viajeros	2462	V. Bases para un nuevo convenio ferroviario en Aragón	2474
I.4.1. Transporte público de viajeros por carretera	2462	V.1. Directrices y orientaciones	2474
I.4.2. Transporte público de viajeros por ferrocarril	2463	V.2. Condiciones básicas de un nuevo convenio ferroviario en Aragón	2475
I.5. Diagnóstico del escenario actual	2463		
I.5.1. Análisis crítico de las relaciones institucionales	2463		
I.5.2. Diagnóstico del servicio de transporte de viajeros por carretera	2463		
I.5.3. Diagnóstico del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril	2463		

I. DIAGNOSTICO DEL ESCENARIO ACTUAL

I.1. POBLACION Y FERROCARRIL EN ARAGON

I.1.1. Consideraciones generales

La Comunidad Autónoma de Aragón, con 1.188.817 habitantes y 47.650 kilómetros cuadrados concentra el 50% de su población en la ciudad de Zaragoza (594.394 habitantes). Esta población constituye un cruce obligado de caminos de la Península Ibérica, motivo por el cual desde los inicios del ferrocarril en España, la capital de Aragón ha sido paso necesario de las más importantes vías férreas del país.

Estas circunstancias han condicionado que el diseño de su red se haya visto supeditada, en gran medida, a los intereses de las ciudades cabeceras de las líneas exteriores a Aragón, al tiempo que la concentración de la población en determinadas localidades, fundamentalmente Zaragoza capital, permite que más del 70% de sus habitantes pueda estar asistido por este modo de transporte.

En este contexto, Zaragoza constituye un enclave de más de seiscientos mil habitantes, con una débil área metropolitana y a una distancia en torno a 300-350 km de los principales centros económicos de España, convirtiéndose en un mercado idóneo para los servicios *intercity*, caracterizados como trenes de calidad, con frecuencias altas y tiempos de viaje cortos (entendiendo por tales los que no superan las 3-3'30 horas de viaje para distancias entre 300-350 km.).

A una escala suprarregional, Zaragoza es el centro de otra red de ciudades de menores dimensiones, dentro de esa gran unidad geográfico-económica que es el valle del Ebro y el eje Norte-Sur, trenzándose una malla que se constituye en el escenario en que debe encuadrarse la red ferroviaria de Aragón objeto de este estudio.

I.1.2. El sistema aragonés de ciudades

Prescindiendo de Zaragoza, la población aragonesa no se distribuye uniformemente sobre una región de gran superficie, registrándose el 41'4% en solo nueve áreas, de las cuales cinco disponen de acceso al ferrocarril. A esta circunstancia hay que añadir la elevada población restante que reside a lo largo de las vías férreas, derivándose de ambas características el hecho de plantearse una red ferroviaria en dos distintos niveles: una primera malla de servicios que unan estas áreas entre sí con Zaragoza, a través de servicios directos de alta frecuencia, y una segunda malla de servicios con paradas en todas las estaciones, que permitan desplazamientos de ida y vuelta en el día.

En este contexto, se plantea la posibilidad de establecer servicios combinados ferrocarril-autobús para aquellas poblaciones alejadas en torno a los 25-30 km. de la estación ferroviaria.

I.1.3. Factores de movilidad

En cuanto a los factores de movilidad detectados en Aragón, sobresalen los siguientes aspectos:

Motivos sanitarios: En el campo de la atención primaria, si se prescinde de los centros de Zaragoza-capital, Aragón dispone de 55 centros de salud distribuidos por toda la región de los cuales 24 están ubicados en localidades que disponen de acceso ferroviario. Mayor importancia revisten, en cuanto a causa de desplazamiento por motivos sanitarios, los centros de especialidades (ambulatorios) y los hospitales de la Seguridad So-

cial. En Aragón, este tipo de establecimientos se concentran en las tres capitales provinciales (Zaragoza registra trece hospitales), además de Barbastro, Calatayud y Alcañiz.

Motivos escolares: Los niveles primario y secundario del sistema de enseñanza están atendidos por centros muy numerosos, distribuidos por toda la región, por lo que el número de desplazamientos que generan es reducido y los mismos se realizan fundamentalmente con autobús escolar. Sin embargo reviste una mayor importancia en relación al presente estudio los desplazamientos de los estudiantes de nivel universitario. En Aragón hay una sola Universidad pública, la de Zaragoza, que dispone también de centros en Huesca, Teruel y La Almunia de doña Godina; también existen dos centros de la Universidad Nacional de Educación a Distancia en Barbastro y Calatayud. Todas estas poblaciones, salvo La Almunia y Barbastro, disponen de servicios ferroviarios. Actualmente, la mayor parte de los desplazamientos que realizan los universitarios los hacen en autobús.

Motivos militares: Otro grupo importante de usuarios del ferrocarril son los jóvenes que se encuentran haciendo el servicio militar. Para valorar su importancia numérica hay que tener en cuenta tanto los aragoneses incorporados a filas (5.096 en el momento de realizar el censo de 1991) como los jóvenes procedentes de otras comunidades autónomas que realizan su servicio militar en la región. Las fuerzas armadas tienen acuartelamientos en las localidades aragonesas: Zaragoza, Huesca, Jaca, Calatayud, Sabiñánigo y Barbastro. Todas ellas, salvo el citado caso de Barbastro, disponen de estación y servicios ferroviarios.

Motivos de trabajo: Dada la inexistencia de «ciudades-dormitorio» en el entorno de Zaragoza, en Aragón hay que considerar los desplazamientos por razones laborales realizados entre Zaragoza y Huesca con un significativo volumen de viajes, bien en autobús, bien en vehículo privado. Calatayud y Barbastro son, asimismo, destino diario de un importante número de profesionales de la Sanidad e Insalud que trabajan en hospitales de ambas localidades.

Otros desplazamientos por motivos laborales, son los que se producen desde el centro urbano de Zaragoza hasta los polígonos industriales situados en la periferia: (Zaragoza-Case-tas-Pinseque en la línea de Madrid, Zaragoza-La Cartuja-El Burgo de Ebro en la línea de Caspe y Zaragoza-Cuarte-María de Huerva en la línea de Valencia).

Respecto al caso Opel España, esta factoría instalada en Figueruelas, emplea a más de nueve mil trabajadores directos en su planta que trabajan en tres turnos. La mayor parte de los mismos residen en Zaragoza-ciudad y tienen que desplazarse diariamente hasta la fábrica por carretera, si bien la factoría está unida por vía férrea a la estación de Grisén, en la línea Zaragoza-Madrid, por lo que sería posible atender con el ferrocarril al movimiento de sus trabajadores de forma más rápida y segura contribuyendo además a descongestionar la N-232.

Motivos turísticos: Los desplazamientos turísticos más frecuentes de los aragoneses, son principalmente: los Pirineos y la costa del Mediterráneo. En el primer caso, la propia orografía, dificulta grandemente su accesibilidad. Tan solo el valle del río Aragón dispone de ferrocarril, pues es atravesado íntegramente por la línea Zaragoza-Canfranc, si bien el ferrocarril atiende a una mínima parte de los aragoneses que se desplazan por razones turísticas al Pirineo debido al elevado tiempo de viaje, deficiente estado de la vía, la escasez de servicios y la falta de enlaces con las estaciones de esquí y otros destinos finales. A medio plazo, la perspectiva de la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona permite

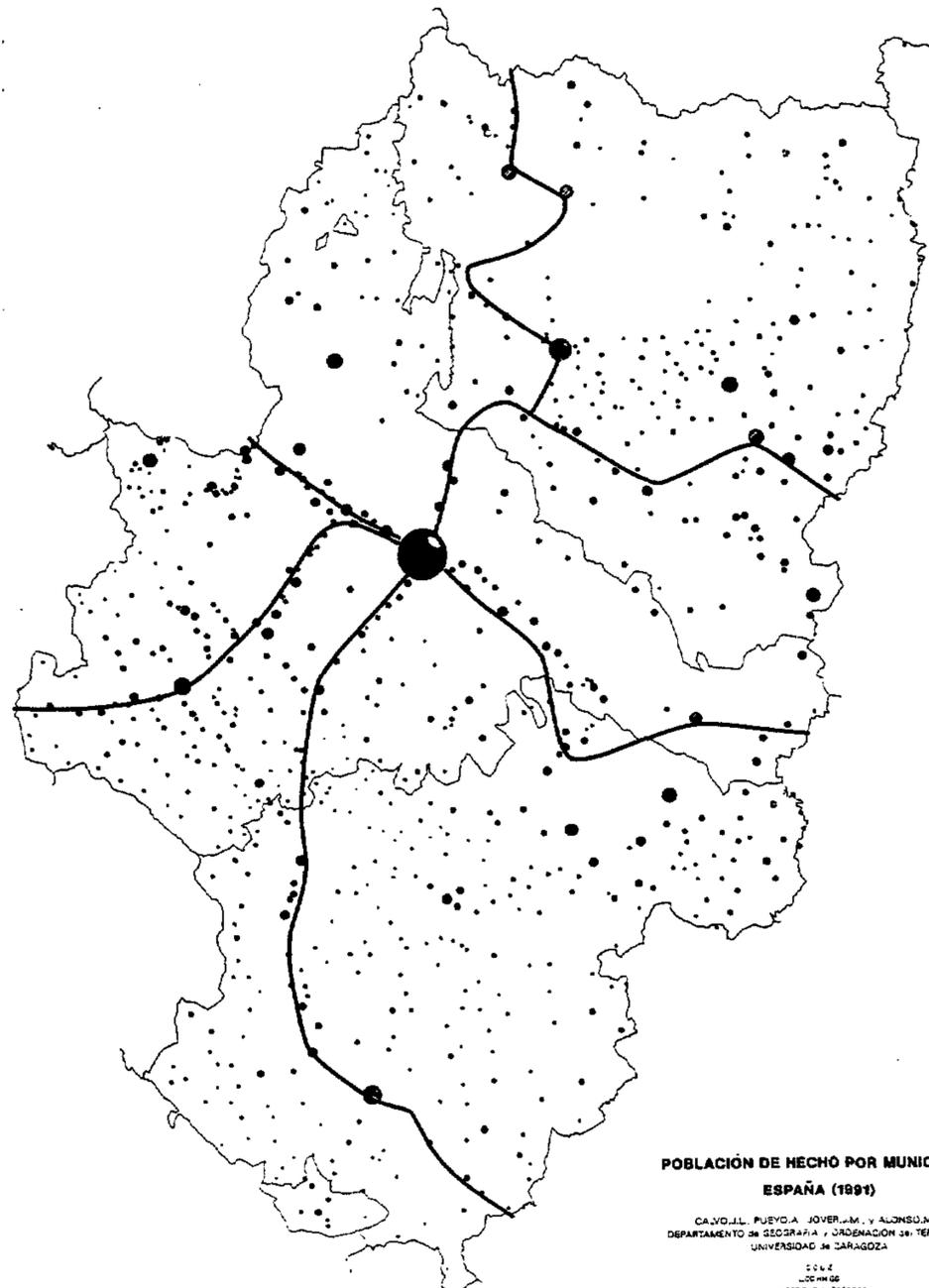
pensar en la posibilidad de incrementar la demanda turística hacia los Pirineos.

El número de aragoneses que pasan sus vacaciones de verano en la costa de Tarragona es muy elevado, destacando sobre cualquier destino el de Salou, registrándose la mayoría de los desplazamientos en familia y por carretera, si bien existe un importante número de viajes, sobre todo de fines de sema-

na o de personas que se mueven continuamente por razones de trabajo entre el lugar de residencia de su familia durante el verano y Zaragoza, que, en la actualidad, se realizan mayoritariamente por autobús.

En la siguiente tabla se recogen los núcleos y población atendida por cada línea ferroviaria. En el Global de la población no se incluye la correspondiente a Zaragoza.

Líneas de ferrocarril	Poblaciones con ferrocarril	En el casco urbano		Máximo de 2 Km.	
		Núm.	Población	Núm.	Población
Zaragoza-Castejón-Logroño	22	11	200.156 hab.	11	17.182 hab.
Castejón-Pamplona	7	6	198.502 hab.	1	169 hab.
Zaragoza-Huesca-Canfranc	20	15	69.983 hab.	5	5.577 hab.
Zaragoza-Lleida (tramo Grañen -Lleida)	8	5	144.442 hab.	3	4.227 hab.
Zaragoza-Mora la Nueva	15	6	14.672 hab.	9	17.414 hab.
Zaragoza-Teruel-Viver	35	20	41.914 hab.	15	12.259 hab.
Zaragoza-Arcos (tramo La Marlofa-Arcos)	30	10	28.380 hab.	20	15.615 hab.
TOTAL LINEAS	137	73	698.049 hab.	64	72.443 hab.



POBLACIÓN DE HECHO POR MUNICIPIOS
ESPAÑA (1991)

CA. VO. J.L. PUEYO A. JOVER, M. V. ALONSO, M. P.
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
1992
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA

I. 2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

I.2.1. Red de carreteras

La red actual de carreteras que discurre a lo largo del territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón se configura sobre la base de las carreteras pertenecientes a la Red de Interés General del Estado y la Red regional de carreteras, dependiente de la Diputación General de Aragón.

Carreteras en Aragón:

- Red Carreteras del Estado: 2.091 Km.
- Red Carreteras Autonómicas: 5.456 Km.

La red principal de carreteras de Aragón, responde a un esquema radial caracterizado por la confluencia en Zaragoza de las principales carreteras que discurren por la Comunidad Autónoma.

Las redes regional, comarcal y local dan servicio a un territorio caracterizado por su vasta extensión, escaso nivel de poblamiento con la aparición de desiertos demográficos, y

una topografía adversa para el desarrollo de vías de comunicación.

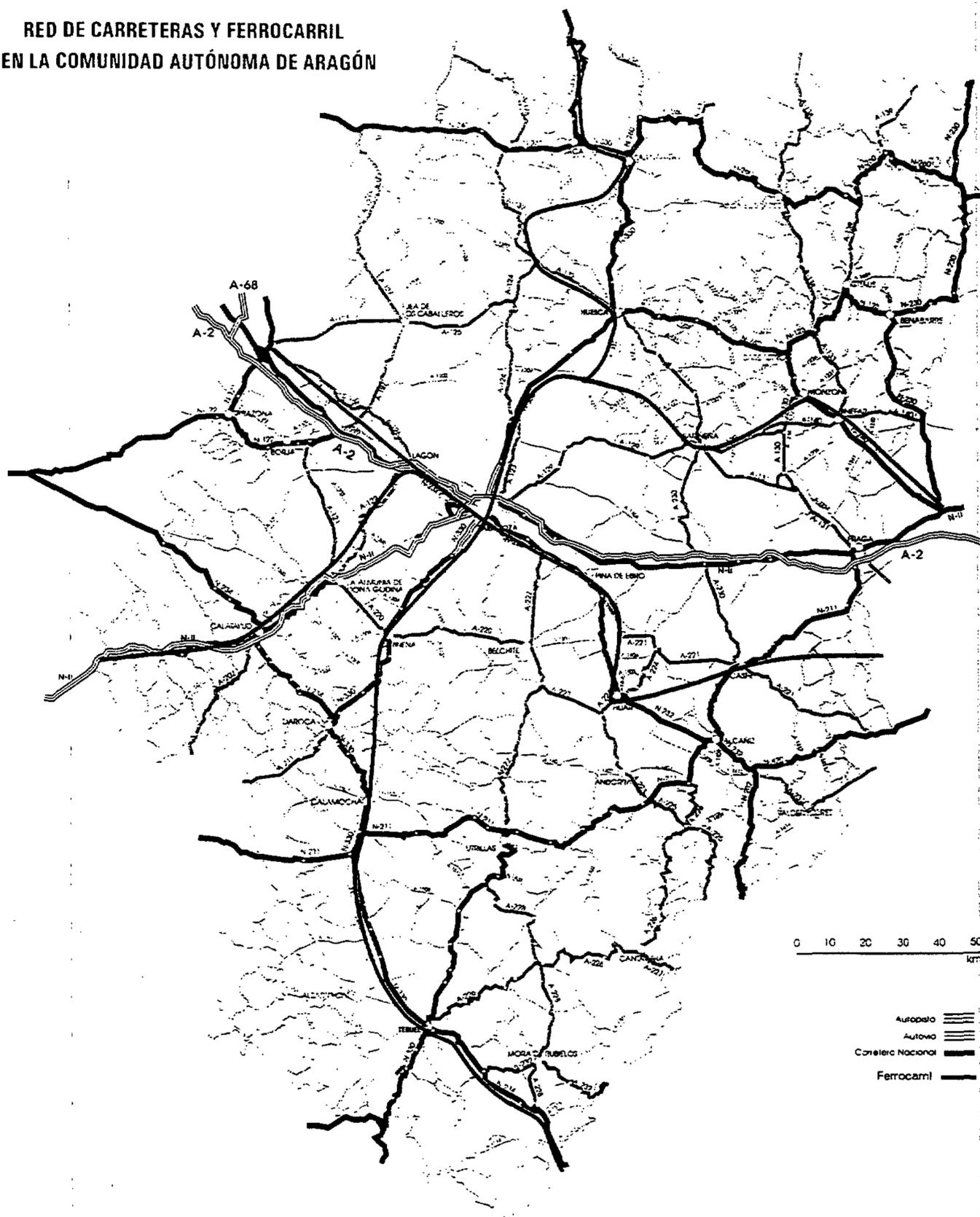
I.2.2. Red de ferrocarriles

La red ferroviaria existente en la Comunidad Autónoma de Aragón, está constituida por dos ejes fundamentales de orientación Norte-Sur y Este-Oeste alcanzando una longitud de 326 km. de vía doble y 942 km. de vía única. Las líneas de ferrocarril sobre las que se estructuran los servicios ferroviarios son las siguientes:

- Castejón-Zaragoza-Lleida/Tarragona.
- Madrid-Zaragoza.
- Canfranc-Sagunto.

La configuración de la red ferroviaria existente en Aragón presenta desiguales niveles de calidad. A este respecto los tramos que ofrecen peores niveles de calidad son Canfranc-Tardienta y Zaragoza-Teruel. A estos tramos se unen con una calidad de vía regular los comprendidos entre Ricla-Calatayud y Caspe-Reus.

RED DE CARRETERAS Y FERROCARRIL
EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN



I.3. ANALISIS DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO

I.3.1. Transporte por carretera

— Líneas interregionales:

La Comunidad Autónoma de Aragón está conectada con el resto de España a través de 30 líneas regulares de transporte de viajeros por carretera de competencia del Ministerio de Fomento, de las que 19 tienen origen/destino en la Comunidad Autónoma de Aragón.

— Líneas autonómicas:

El transporte interurbano de viajeros interno a la Comunidad Autónoma de Aragón se realiza a través de un total de 38 empresas. Estas empresas gestionan un total de 59 concesiones repartidas entre 35 con origen en Zaragoza, 12 en Huesca y 12 en Teruel.

Estas concesiones realizaron un total de 5.833.086 km, en la provincia de Zaragoza, 1.174.579 km en Teruel y 1.693.104 km en Huesca.

En cuanto a la estructura del sector se observa una atomización de éste en cuanto al número de concesiones por empresas, con una media de 1,5 concesiones/empresa.

I.3.2. Transporte ferroviario

El servicio actual de trenes Regionales en la Comunidad Autónoma de Aragón y su área de influencia se desarrolla por medio de una oferta media de 42 circulaciones diarias.

CORREDOR	N.º DE CIRCULACIONES/ SENTIDO
Madrid-Zaragoza	11
Zaragoza -Barcelona	6
Zaragoza-Lleida	5
Zaragoza-Logroño	1
Zaragoza-Pamplona	2
Zaragoza-Huesca-Jaca	1
TOTAL	26

La oferta diaria de trenes dependientes de la UNE de Largo Recorrido es de 52 circulaciones repartidas de la siguiente forma entre los principales corredores.

Las estaciones donde tienen parada los trenes de largo recorrido son las siguientes.

— Tramo Jaca-Zaragoza: Sabiñánigo-Ayerbe-Huesca-Tardienta.

— Tramo Ariza-Zaragoza: Ariza-Alhama de Aragón-Ateca-Calatayud.

— Tramo Logroño-Zaragoza: Calahorra-Alfaro-Castejón-Tudela.

— Tramo Pamplona-Zaragoza: Tafalla-Castejón-Tudela.

— Tramo Lleida-Zaragoza: Binéfar-Monzón-Cariñena-Tardienta.

— Tramo Nonaspe-Zaragoza: Caspe-Puebla de Híjar.

I.4. ANALISIS DE LOS FLUJOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

I. 4.1. Transporte público de viajeros por carretera

El análisis de la demanda de viajeros por carretera ofrece un incremento progresivo en las relaciones interregionales frente a las registradas en las líneas de transporte público de viajeros de ámbito intrarregional, donde se aprecia una tendencia decreciente de la demanda. La demanda intrarregional de transporte público de viajeros por carretera en Aragón fue en 1993 de más de 6 millones de viajes.

DEMANDA INTERREGIONAL DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA

RELACION	AÑOS	
	1993	1994 (1er. Semestre)
Zaragoza - Castellón	125.139	46.763
Zaragoza - Alicante	110.630	52.327
Zaragoza - Bilbao	94.046	47.244
Zaragoza - Barcelona	263.612	132.518
Zaragoza - Madrid	379.995	213.345
Zaragoza - Lleida	234.956	163.187
Zaragoza - Pamplona	—	267.238
Zaragoza - Logroño	—	142.029
Huesca - Lleida	288.140	132.872
Huesca - Pamplona	20.837	12.370

DEMANDA INTERNA DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS EN ARAGON

ORIGEN/DESTINO	VIAJEROS	
	1992	1993
Huesca	614.778	1.235.943
Teruel	83.504	156.783
Zaragoza	4.012.392	4.742.387
TOTAL	4.710.674	6.135.113

I.4.2. Transporte público de viajeros por ferrocarril**BILLETES EXPEDIDOS POR PROVINCIAS (1991-1993)**

PROVINCIA	AÑO		
	1991	1992	1993
Huesca	125.700	172.125	156.800
Teruel	18.925	53.400	53.050
Zaragoza	1.227.125	1.139.800	1.049.190
TOTAL	1.371.750	1.365.325	1.259.040

I.5. DIAGNOSTICO DEL ESCENARIO ACTUAL**I.5.1. Análisis crítico de las relaciones institucionales**

El escenario actual está configurado por las siguientes características:

— La gestión de la infraestructura así como la explotación de los servicios ferroviarios corresponde a Renfe. Renfe dispone de autonomía de gestión y debe velar por el equilibrio financiero de los servicios ferroviarios.

— Renfe propone cada año al Ministerio de Fomento la supresión de una serie de servicios ferroviarios de acuerdo con criterios contenidos en el Contrato Programa Renfe-Estado.

— Renfe y la Diputación General de Aragón han firmado en el mes de octubre de 1994, un Convenio para la subvención de determinados servicios ferroviarios con el fin de equilibrar los gastos de explotación y en consecuencia, garantizar su mantenimiento.

Esta situación es similar a la existente, en Francia donde la SNCF ha establecido acuerdos con las REGIONES, con el fin de adecuar el transporte regional a las necesidades específicas regionales.

El Convenio actual firmado entre Renfe y DGA a juicio del consultor deber ser modificado puesto que perpetúa una situación no deseada. En el epígrafe V.1 se establecen una serie de orientaciones para un nuevo convenio.

I.5.2. Diagnóstico del servicio de transporte de viajeros por carretera

Las características más destacadas son las siguientes:

— Concentración de las líneas de transporte en un reducido número de empresas.

— Adecuación aceptable de la oferta a las necesidades del servicio.

— Concentración de la demanda en un reducido número de concesiones, propiciando la necesidad de subvencionar determinado número de líneas de baja demanda.

— Existen numerosas relaciones de carácter radial con centro área urbana de Zaragoza.

— Síntomas de congestión en el transporte interurbano y escasez de equipamientos.

I.5.3. Diagnóstico del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril

El transporte ferroviario de trenes regionales está condicionado por:

— Costes de explotación derivados de un material inadecuado para la demanda captable.

— Bajos niveles de población, inadecuados para la actual explotación de servicios ferroviarios.

— Frecuencia escasa con la que es difícil dar respuesta a demandas específicas.

— Inadecuación de los horarios, detectándose una ausencia generalizada de servicios cadenciados.

— Material ferroviario en paulatino proceso de mejora, sin llegar a alcanzar un nivel de calidad aceptable.

— Coordinación inadecuada entre operadores de transporte ferroviario de Largo Recorrido y Regionales así como entre servicios ferroviarios y de carretera.

— Falta de imagen corporativa de los servicios Regionales en Aragón.

— Amplios períodos de paralización de material ferroviario que podría ser utilizado como refuerzo en otras líneas.

I.5.4. Comparación entre transporte público por carretera y por ferrocarril

En general se pueden destacar las siguientes conclusiones:

— Existen relaciones entre ciudades que ofrecen menores tiempos de recorrido para los servicios regionales ferroviarios frente al autobús. Son los casos siguientes:

- Zaragoza-Alagón/Zaragoza-Casetas/Zaragoza-Caspe.

- Zaragoza-Madrid (L. Recorrido)/Zaragoza-Calatayud (L. Recorrido).

— En algunas relaciones, los tiempos de viaje invertidos por el ferrocarril son similares al del autobús: Zaragoza-Huesca, Zaragoza-Pamplona, Zaragoza-Logroño, Zaragoza-Lleida.

— Solamente las relaciones Zaragoza-Jaca y Zaragoza-Teruel aparecen claramente peores en cuanto al tiempo de viaje invertido por el ferrocarril frente al autobús.

— En general, las tarifas de trenes regionales son competitivas frente al autobús, con algunas excepciones.

— El número de servicios diarios es generalmente superior en el caso del autobús.

— Aunque en las relaciones Zaragoza-Calatayud, Zaragoza-Lleida, y Zaragoza-Caspe la frecuencia es superior en el ferrocarril, la demanda ferroviaria es inferior, situación debida a la inadecuación de horarios de los servicios ferroviarios.

— La demanda de transporte por autobús es muy superior a la demanda ferroviaria.

DEMANDA COMPARADA ANUAL

Relación	Autobús	Ferrocarril	Relación Bus/F.C.
Zaragoza-Huesca	426.691	31.076	13,73
Zaragoza-Sabiñánigo-Jaca	192.111	25.776	7,45
Zaragoza-Calatayud	186.557	43.978	4,24
Zaragoza-Teruel	291.572	7.341	39,72
Zaragoza-Lleida	234.956	26.034	9,02
Zaragoza-Caspe	513	45.784	0,01
Zaragoza-Logroño	142.029	36.692	3,87

— La demanda de transporte público presenta un fuerte desequilibrio favorable al autobús en las relaciones entre Zaragoza y las ciudades situadas en el eje ferroviario Norte/Sur especialmente el caso de Teruel. Por el contrario las relaciones entre Zaragoza y las ciudades situadas en el eje ferroviario Este/Oeste presentan valores inferiores de relación bus/f.c.

— Los servicios ferroviarios Regionales y alguno de Largo Recorrido afectados a la Comunidad de Aragón presentan grandes déficits de explotación, situación que solamente se puede corregir a través de la mejora de la oferta y calidad de los servicios y la disminución de los gastos con la implantación de material rodante en un contexto de mejora de las relaciones de interés regional.

Línea	Transportes por carretera					Trenes regionales					Trenes largo recorrido				
	Long. km	Expedic. diarias medias	Tarifas 1994 ptas.	Demanda 1993	Tiempos de recorrido	Long. km	Expedic. diarias medias	Tarifas 1994 ptas.	Demanda 1993	Tiempos de recorrido	Long. km	Expedic. diarias medias	Tarifas 1994 ptas.	Demanda 1993	Tiempos de recorrido
Canfranc-Zaragoza	-	-	-	-	-	218	4	1.250	8.343	3:45	-	-	-	-	-
Jaca-Zaragoza	148	6	1.303	104.768	2:30	193	4	1.140	11.681	3:11	193	2	1.600	5.695	3:09
Sabiñánigo-Zaragoza	131	6	1.155	87.343	2:15	177	4	1.025	6.529	2:48	177	2	1.500	1.871	2:41
Huesca-Zaragoza	77	18	678	426.691	1:15	99	4	525	24.059	1:09	99	2	1.100	7.017	1:07
Zaragoza-Cariñena	48	10	400	21.387	0:45	50	6	330	11.677	0:47	-	-	-	-	-
Zaragoza-Teruel	182	8	1.180	291.572	2:30	185	6	1.140	7.341	2:58	-	-	-	-	-
Zaragoza-Valencia	326	8	1.435	110.630	5:00	355	4	2.045	15.591	5:37	-	-	-	-	-
Zaragoza-Casetas	16	120	75	2.121.819	0:30	13	10	130	-	0:12	-	-	-	-	-
Zaragoza-Alagón	27	22	205	88.667	0:35	22	12	205	16.735	0:20	-	-	-	-	-
Zaragoza-Luceni	40	2	335	5.782	1:13	34	12	275	38.583	0:30	-	-	-	-	-
Zaragoza-Gallur	58	9	470	7.551	0:45	42	12	275	58.838	0:36	-	-	-	-	-
Zaragoza-Tudela	91	-	-	16.735	-	91	16	585	12.171	1:08	-	-	-	-	-
Zaragoza-Castejón	91	-	-	16.735	-	91	16	585	12.171	1:08	-	-	-	-	-
Pamplona-Zaragoza	175	15	1.330-1.465	-	2:00-2:45	171	6	1.180	11.502	2:05	171	6	1.500-2.000	17.809	1:50
Logroño-Zaragoza	172	12	1.145-1.260	142.029	2:00-2:45	171	8	1.025	29.232	2:14	171	8	1.500-2.000	7.460	1:51
Zaragoza-Lérida	140	8	1.125	234.956	1:45-2:00	-	-	-	-	-	182	10	1.600-2.200	26.034	1:48
Zaragoza-Híjar	106	8	635	9.157	1:10	76	6	525	11.077	0:55	-	-	-	-	-
Zaragoza-Caspe	102	2	897	513	2:00	117	6	705	40.770	1:25	117	4	1.200-1.600	5.014	1:14
Zaragoza-Barcelona	296	18	1.985	263.612	3:30	351	4	2.045	6.881	4:43	351	12	3.500-2.400 bono:2.100	143.816	3:40
Zaragoza-La Almunia	61	10	500	52.087	0:43	61	6	420	20.756	0:43	-	-	-	-	-
Zaragoza-Epila	58	4	-	41.143	0:45	46	6	330	-	0:30	-	-	-	-	-
Zaragoza-Calatayud	86	12	745	186.557	1:15	97	6	585	13.893	1:21	97	18	1.100-1.400	30.085	0:55
Zaragoza-Ateca	-	-	-	-	-	110	4	645	-	1:38	110	2	1.300-1.600	625	1:08
Zaragoza-Alhama de Aragón	-	-	-	-	-	123	4	765	-	2:00	123	2	1.400-1.700	1.001	1:19
Zaragoza-Ariza	-	-	-	-	-	136	4	820	-	2:12	136	6	1.400-1.700	2.777	1:25
Madrid-Zaragoza	325	26	1.115	379.995	3:45	341	2	2.045	-	4:27	341	22	3.300-2.400 bono:1.500	320.374	3:10

II. PROGNOSIS DE LA DEMANDA

II.1. EL MODELO DE TRANSPORTE PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTES REGIONALES EN LA COMUNIDAD DE ARAGON

II.1.1. Antecedentes

— El sistema actual de transporte regional en la Comunidad Autónoma de Aragón viene caracterizado por los siguientes aspectos:

- Baja participación del ferrocarril.
- Oferta actual ferroviaria poco atractiva, deficitaria en términos de infraestructura, superestructura y servicios, en el eje Norte-Sur de Aragón.

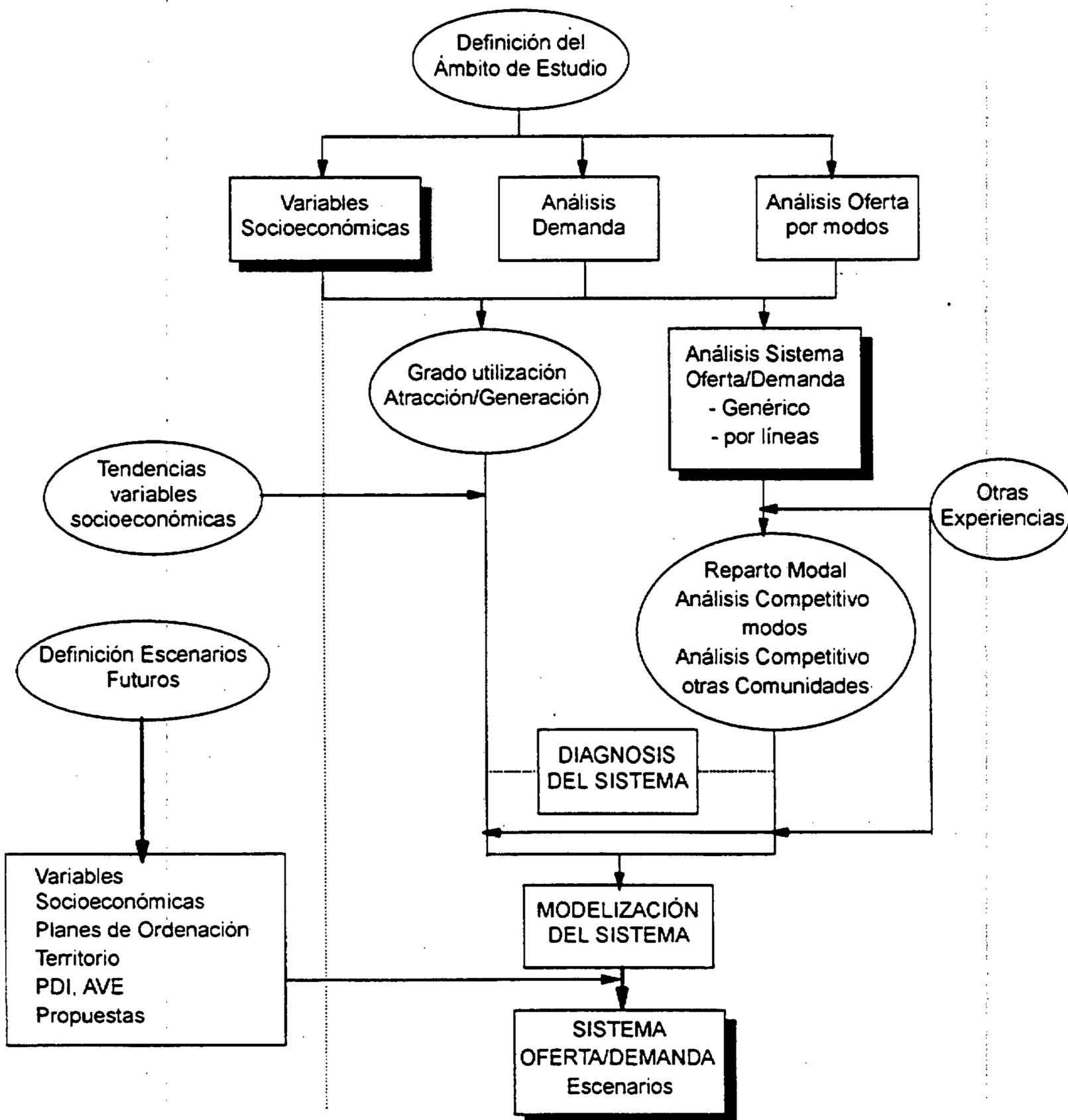
— Comportamiento muy heterogéneo entre corredores, líneas y estaciones, que dificulta la modelización genérica del sistema y aconseja al análisis particularizado.

— Fuerte competencia del transporte público por carretera —autobuses— en base a unos tiempos de recorrido y tarifas muy competitivas.

— Tendencia inequívoca a la pérdida de usuarios en el transporte ferroviario, claramente contrastada con las cifras de los últimos años.

II.1.2. Metodología

El esquema metodológico seguido en la definición del modelo del sistema de transportes regionales en la Comunidad Autónoma de Aragón es el siguiente:



II.1.3. Ambito del modelo

Incluye todos aquellos territorios que se localizan en la Comunidad Autónoma de Aragón más algunas Comunidades Autónomas limítrofes cuyas poblaciones presentan relaciones de movilidad y conexiones ferroviarias importantes con Zaragoza. En algunos casos incluso estas relaciones pueden resultar semejantes o superiores al de otras poblaciones importantes de la Comunidad. Se distinguen en este ámbito dos niveles:

- Nivel Intrarregional: Zaragoza, Huesca y Teruel.
- Nivel Interregional: Navarra, La Rioja, Valencia, Barcelona, Madrid y Bilbao.

El modelo se centra en aquellas poblaciones y territorios localizados en la zona de influencia de la infraestructura ferro-

viaria, con las siguientes diferenciaciones en función del nivel considerado:

En el nivel Intrarregional, y las Comunidades de Navarra y La Rioja de nivel Intrarregional, el ámbito está constituido por aquellas poblaciones que se localizan dentro de los dos supuestos siguientes:

- a) Poblaciones que cuentan con estación o apeadero en el propio casco urbano.
- b) Poblaciones situadas a menos de 2 km. de una estación o apeadero.

En el resto de poblaciones de nivel Interregional, únicamente se consideran las poblaciones localizadas en el área metropolitana de la ciudad en cuestión.



Ámbito del modelo

- Nivel Intra-regional
- Nivel Inter-regional

II.1.4. Resultados

En la actualidad existen relaciones de ámbito intrarregional e interregional donde el FC representa una cuota de mercado inferior a la que le correspondería en condiciones de libre competencia entre modos.

Las relaciones más perjudicadas son las existentes entre Zaragoza y las capitales de provincia de la Comunidad: Huesca y Teruel.

Las actuaciones programadas en el período 1996-2002, suponen incrementos de demanda notables para el ferrocarril en diversas relaciones. Las relaciones más beneficiadas en términos relativos serían, por este orden: Teruel (1.400 %), Huesca (400 %) y Calatayud (110%).

En términos absolutos la máxima demanda diaria susceptible de ser captada a nivel regional sería de 720 viajeros en la relación Zaragoza-Teruel. El resto experimentaría incrementos en torno a los 300-400 pasajeros/día, a excepción de la línea Zaragoza-Nonaspe con un incremento menor (25 viajeros/día).

En el escenario 2010, las mejoras más importantes en los servicios ferroviarios de cercanías se producirán en el corredor Norte-Sur con incrementos en torno a los 150 viajeros/día, mientras que Logroño y Pamplona obtendrían incrementos aproximadamente de 75 viajeros/día.

Por otra parte, la construcción de la autovía de Sagunto-Canfranc podría suponer una competencia al modo ferroviario que redujera la demanda ferroviaria entre Valencia-Teruel-Zaragoza en un 15%.

La finalización del TAV significaría traspasos desde la carretera al FC en torno al 15% para Madrid y Barcelona, bajo ciertas hipótesis de competencia. Lleida-Zaragoza, con un incremento en torno al 40%, podría ser la relación más beneficiada (este fenómeno, por ejemplo, ya se produce actualmente en la relación Ciudad Real-Madrid).

Además, el TAV podría suponer incrementos sobre los tráficos actuales en FC entre Zaragoza y sus provincias limítrofes en los siguientes porcentajes:

— Z-Huesca: 14%; Z-Teruel: 13%; Z-Calatayud: 11%.

— Z-Caspe: 11%; Z-Logroño: 36%; Z-Pamplona: 19%.

En conjunto, todas las actuaciones del período 2002-2010 supondrían captaciones de demanda en torno al 20-30% en la mayoría de las relaciones regionales (a excepción de Calatayud y Nonaspe para las que se esperan incrementos en torno al 10%).

III. ANALISIS DE EFECTOS JURIDICOS DE LA PARTICIPACION DE LA COMUNIDAD AUTONOMA EN LA GESTION FERROVIARIA

Analizada la legislación vigente en materia de gestión del transporte ferroviario y a tenor de la jurisprudencia existente al respecto, destacan las siguientes conclusiones:

— Las competencias autonómicas en materia ferroviaria son de alcance muy reducido, pues se limitan a las infraestructuras ferroviarias intracomunitarias y al transporte ferroviario desarrollado por las mismas.

— Pese a lo limitado de esas competencias autonómicas, los decretos de traspaso y la LOTT han contribuido a reducir aún más el espacio competencial de las comunidades Autónomas, al atribuir al Estado, sin fundamento constitucional ni estatutario, las líneas férreas integradas en Renfe, aun cuando sean intracomunitarias.

— La práctica de los convenios entre las Comunidades Autónomas y Renfe sobre el mantenimiento de líneas deficitarias son un serio obstáculo para una ordenación ferroviaria eficiente, pues elimina todo estímulo en la actuación de Renfe y limita la actuación autonómica a una financiación frustrante, desconectada de todo horizonte de política intermodal de transportes.

— La situación española contrasta con las amplias posibilidades que la regionalización ferroviaria ha experimentado en el Derecho comparado, sobre todo al hilo del cumplimiento de las exigencias del Derecho comunitario europeo.

— La reforma de los planteamientos del Derecho español requeriría probablemente reducir el tamaño de Renfe, limitando su ámbito de actuación a una Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario que únicamente comprendiera las grandes líneas nacionales y las conectadas a las líneas europeas. Habría que estudiar también la posibilidad de atribuir todas las competencias sobre las infraestructuras ferroviarias a una entidad diferente, siempre con entera financiación estatal.

— Sería necesaria una Ley orgánica de delegación de competencias estatales a las Comunidades Autónomas, que permitiera a éstas asumir competencias (con los correspondientes medios financieros) sobre todo el transporte ferroviario intracomunitario (tanto si se desarrolla por líneas intracomunitarias como intercomunitarias) e incluso sobre el transporte ferroviario interautonómico de interés regional (competencia para cuyo ejercicio serían necesarios convenios interadministrativos de colaboración)

— La formación del clima político adecuado para las anteriores reformas podría propiciarse mediante el tratamiento de la cuestión en la Conferencia Nacional de Transportes, previa la constitución en su órgano de trabajo (la Comisión de Directores Generales de Transporte) de una Subcomisión de regionalización ferroviaria, que llevara a cabo los estudios pertinentes en la materia.

— En cualquier caso, los convenios interadministrativos de colaboración seguirán desempeñando un importante papel con respecto a la regionalización ferroviaria. En el marco de la nueva legislación que aquí se promueve, podría tener sentido la preparación de convenios con participación de las Comunidades Autónomas interesadas, la Administración del Estado y Renfe.

— En algún supuesto los mecanismos de la cooperación transfronteriza territorial pueden contribuir a reforzar el papel de las Comunidades Autónomas en materia ferroviaria.

En la actualidad la Comunidad Autónoma de Aragón prácticamente no puede desarrollar una política ferroviaria, puesto que carece de las necesarias competencias y se encuentra ahogada por el monopolio del transporte ferroviario correspondiente a Renfe (art. 176 LOTT).

La aplicación del Derecho Comunitario Europeo no ha supuesto ninguna variación sensible para las necesidades ferroviarias de la Comunidad Autónoma. En particular, conviene resaltar que el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria, establecido y desarrollado por las Directivas 91/440, 95/18 y 95/19, se refiere exclusivamente al transporte ferroviario internacional. Tampoco se prevé el directo establecimiento de un derecho de acceso al transporte ferroviario interno en el Borrador de Proyecto de Ley de Modificación de la LOTT (junio 1996).

La satisfacción de las necesidades ferroviarias de la Comunidad Autónoma debiera situarse en el marco de una verdadera reforma ferroviaria del Estado, atendiendo a tres grandes frentes de actuación:

a) Separación completa de las funciones relativas a la infraestructura ferroviaria y libertad de acceso a la misma, ampliando incluso los supuestos estrictamente afectados por la Directiva 91/440.

b) Autonomía empresarial de Renfe y de las demás empresas ferroviarias públicas, conforme a las exigencias de los Reglamentos de la Comunidad Europea 1191/69 y 1192/69 y la Directiva 91/440

c) Regionalización ferroviaria, de acuerdo con los modelos que cabe encontrar en Francia o Alemania.

La Comunidad Autónoma puede promover esa gran reforma solicitando del Estado la adopción de las pertinentes decisiones políticas, que podrían culminar con la aprobación de una Ley Orgánica de Delegación de Competencias Ferroviarias a las Comunidades Autónomas, atribuyendo a estas competencias sobre el transporte ferroviario intracomunitario y sobre el transporte interautonómico de interés regional.

Por otra parte, en la medida en que políticamente pueda resultar interesante, conviene destacar que la comunidad autónoma podría exigir el traspaso de las líneas férreas Zuera-Turuñana, Selgua-Barbastro y Caminreal-Calatayud. Se trata de líneas férreas intracomunitarias, de competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma (art. 35.1 Estatuto de Aragón), por lo que ésta podría solicitar, en la Comisión Mixta de Transferencias entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Aragón, el traspaso de los medios correspondientes, con ampliación de los producidos mediante RD 3524/1981, de 18 de diciembre.

Aunque resulta difícil de imaginar consecuencias prácticas en un ámbito tan reducido, cabe añadir que los transportes por las líneas intracomunitarias son también de la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma, que tendría plena potestad de auto-organización, tanto para establecer servicios ferroviarios con un operador propio como para contratarlos con cualquier empresa ferroviaria, incluida Renfe, aunque en este último caso el convenio debería ser autorizado por la Administración del Estado (art. 181 LOTT). La eventual constitución de una entidad o empresa pública para la directa gestión del servicio ferroviario autonómico, así como la contratación con una empresa privada, deberían ajustarse a la legislación

general en materia de organización y contratación aplicable en la Comunidad Autónoma.

IV. PLAN DE ACTUACIONES FERROVIARIAS EN ARAGON

IV.1. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LOS HORIZONTES TEMPORALES

Los horizontes temporales que se han considerado en el desarrollo del estudio obedecen a los siguientes criterios:

— Horizonte 1988:

- Año de finalización del contrato-programa vigente Renfe-Estado.

- En este año no está vigente el actual convenio Renfe-DGA ya que está prevista su finalización el 30 de septiembre de 1997.

— Horizonte 2002:

- Los tramos Riela-Calatayud y Zaragoza-Lleida de alta velocidad y ancho Renfe están operativos.

- Modificación de servicios de largo recorrido que afectarán a los servicios regionales.

- Mejora en los tiempos de viaje.

— Horizonte 2010:

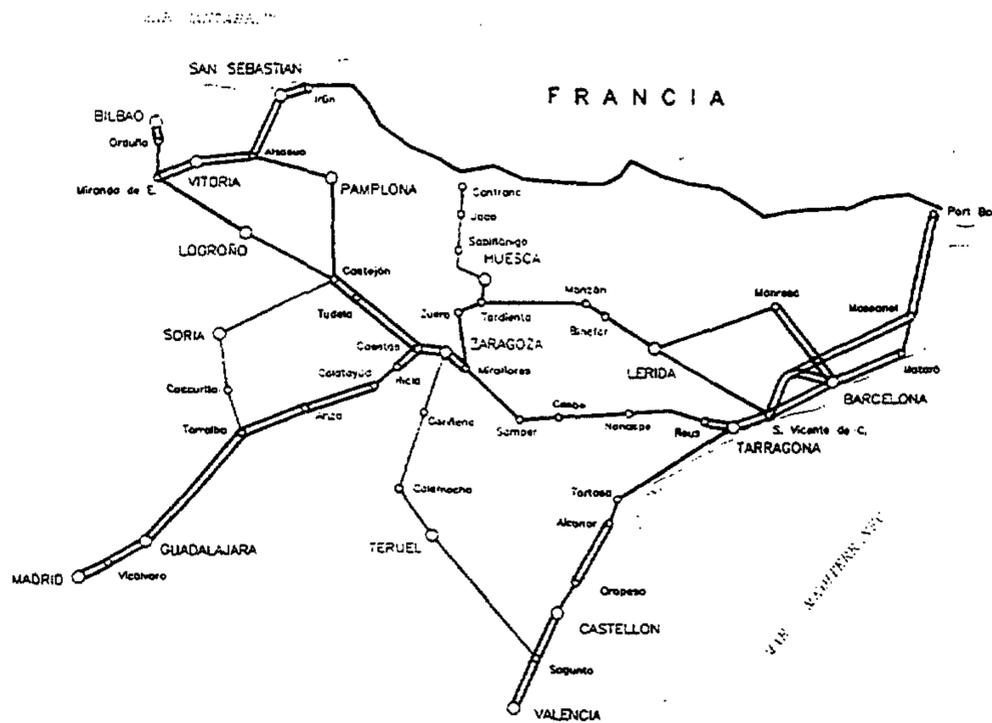
- Se estima que esté operativa la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.

Estos años horizonte han sido seleccionados en función de las condiciones que plantea la planificación de la Administración Central y los convenios vigentes.

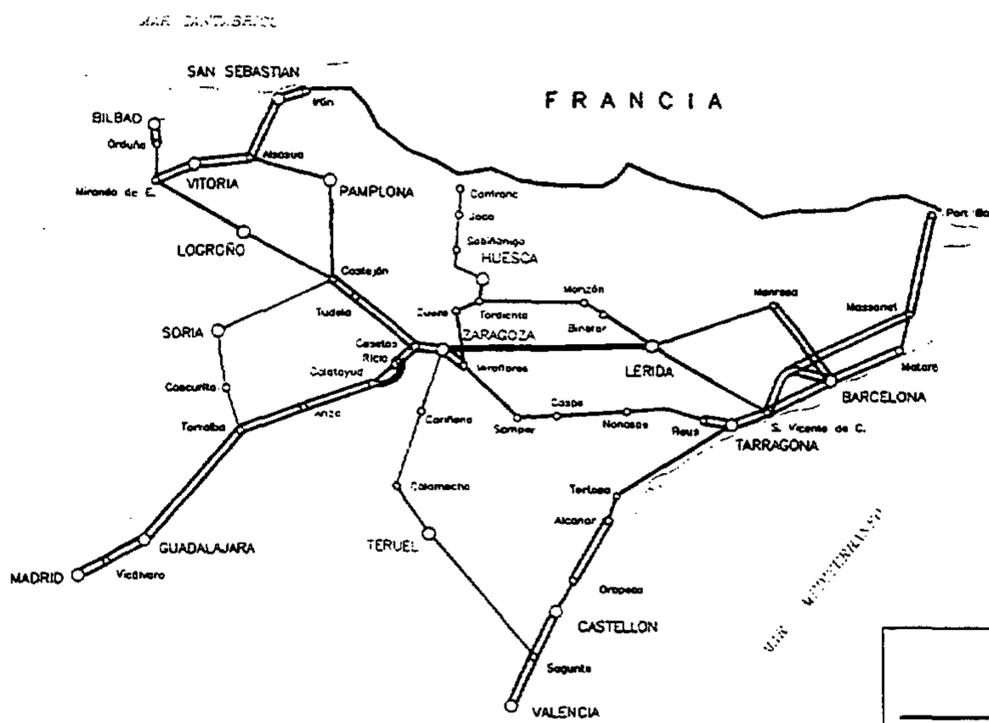
Ahora bien, la programación de actuaciones e inversiones que se propone en el Plan de Actuaciones Ferroviarias en Aragón presenta un cierto desplazamiento en el tiempo, debido a que es necesario disponer del tiempo suficiente para celebrar y acordar las modificaciones del Convenio Renfe-DGA. De esta manera, se propone el período 1996-2000 como primera fase del Plan de Actuaciones y que coincide con el período de vigencia sugerido para el nuevo convenio entre Renfe y DGA. En fases sucesivas la programación del Plan debe adaptarse a sucesivos convenios.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

HORIZONTE 1998

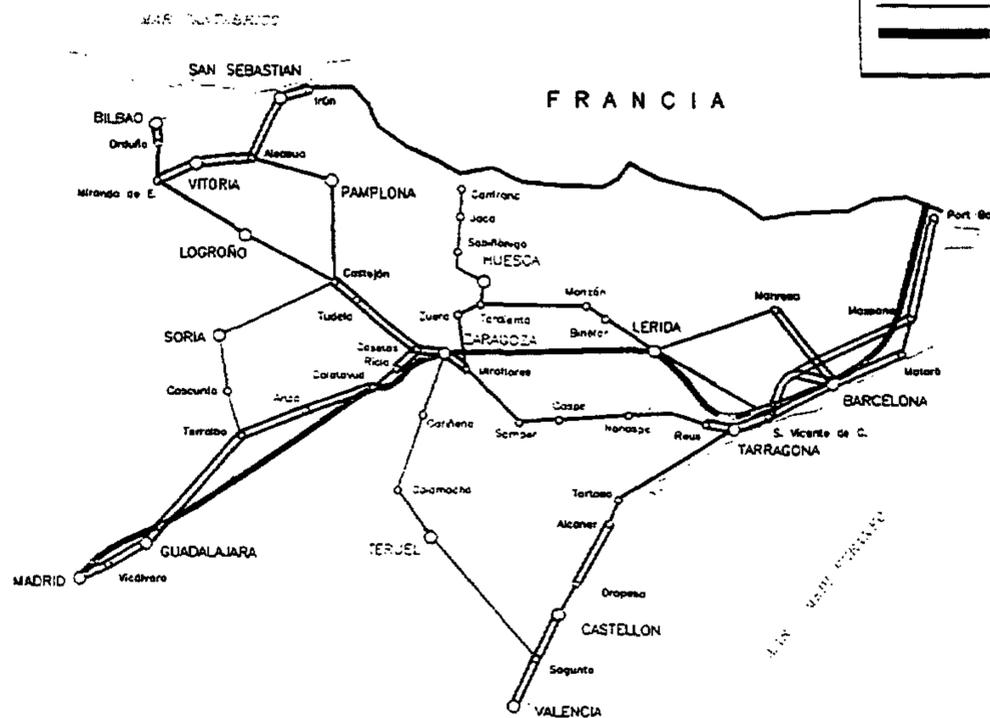


HORIZONTE 2002



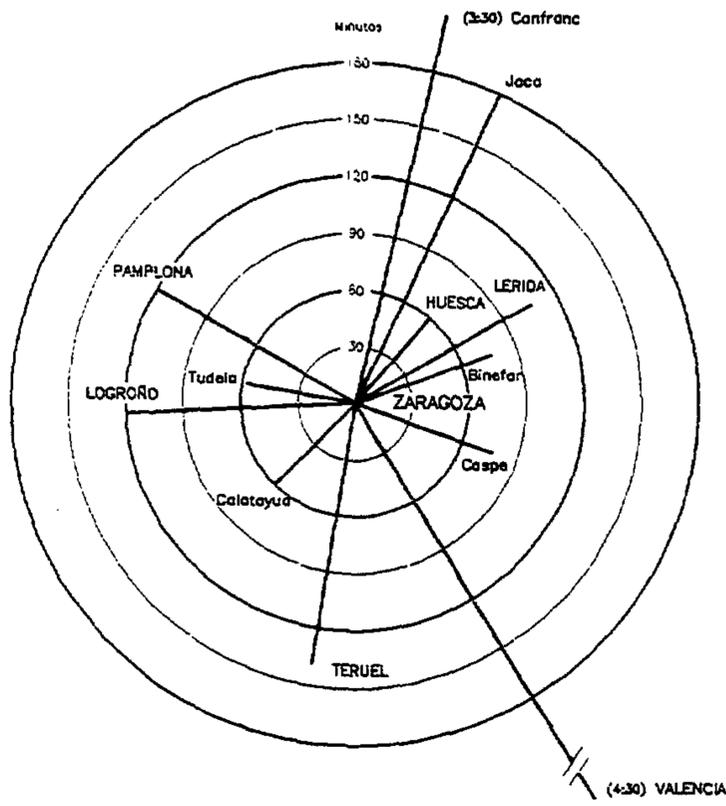
LEYENDA	
	VIA SENCILLA ELECTRIFICADA
	VIA DOBLE ELECTRIFICADA
	VIA SENCILLA SIN ELECTRIFICAR
	ALTA VELOCIDAD

HORIZONTE 2010

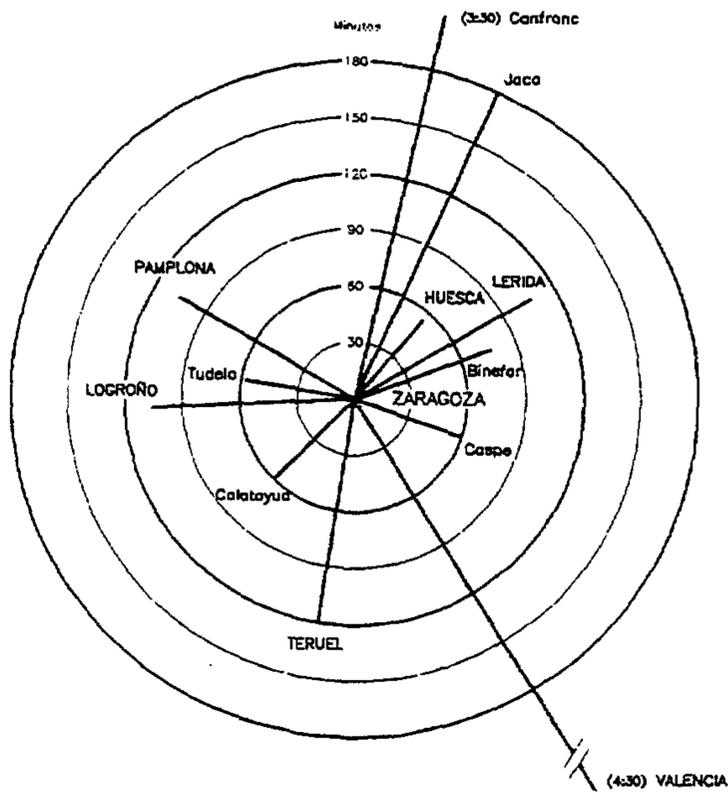


TIEMPOS DE VIAJE

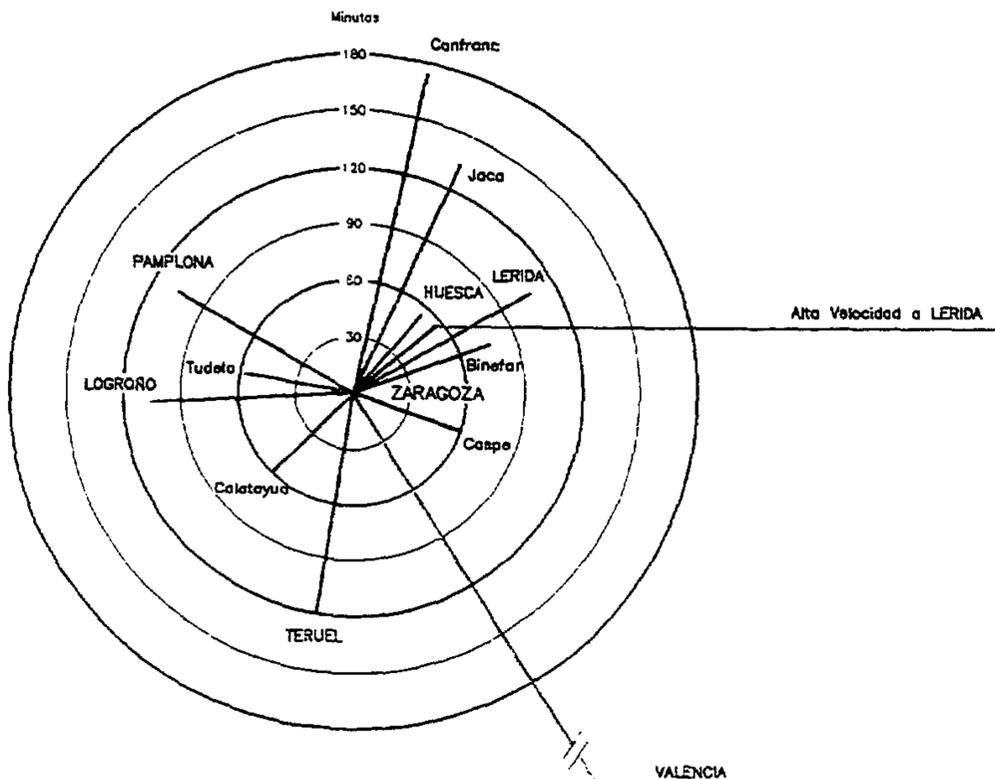
HORIZONTE 1998



HORIZONTE 2002



HORIZONTE 2010



IV.2. PLAN DE ACTUACIONES E INVERSIONES

El Plan de Actuaciones se extiende a las siguientes actuaciones:

- A. Actuaciones en infraestructura y superestructura
 - Rehabilitación de vía
 - Electrificación de vía
 - Accesibilidad a estaciones
- B. Adquisición y mejora del material rodante
 - Unidades tranvía remodeladas/Diesel basculante
 - Automotores de pequeña capacidad y agente único
- C. Ordenación de servicios ferroviarios
 - Ajuste de horarios
 - Incremento de la oferta de servicios regionales
 - Reajuste de servicios del Transaragonés Valencia-Zaragoza-Canfranc
- D. Gestión ferroviaria
 - Transferencia de tramos de líneas cerradas
 - Coordinación tarifaria intermodal y entre U.N. de Regionales y Largo Recorrido
 - Núcleo de cercanías del tramo Huesca-Zaragoza-Tudela

A) Actuaciones en infraestructura y superestructura

Se propone la rehabilitación y electrificación de la vía del tramo Tardienta-Huesca con el objeto de integrar a la ciudad de Huesca en la red electrificada, introduciendo la posibilidad de instaurar un corredor de cercanías en las relaciones Tudela-Zaragoza-Huesca.

En cuanto a las actuaciones en el eje Zaragoza-Teruel-Sagunto se propone la rehabilitación de dicha línea, en tres fases, comenzando la actuación por el tramo Teruel-Caminreal en el período comprendido entre 1996 y 2000, continuando con la rehabilitación del tramo Caminreal-Zaragoza en el período de 2000-2005 y a partir del 2006 la rehabilitación del tramo Teruel-Sagunto.

En comunidades limítrofes de la Comunidad Autónoma de Aragón se propone la actuación en los tramos Castejón-Logroño y Barracas-Sagunto en la línea de Valencia, con el objetivo de mejorar la seguridad y tiempos de recorrido de los trenes.

El concepto de «mejora de accesibilidad a las estaciones» tiene un doble aspecto:

- Mejora física de los accesos a las estaciones.
- Implantación de servicios de autobús coordinados en sus horarios con los del ferrocarril.

En general, las estaciones de las relaciones Huesca-Canfranc y Zaragoza-Teruel-Sagunto, con la excepción de las principales del recorrido, se encuentren en estado muy deficiente así como sus accesos, debido a la debilidad de los servicios ferroviarios.

En ciudades con autobuses urbanos se sugiere establecer servicios de autobuses en combinación con el ferrocarril.

B) Adquisición y mejora del material rodante

En el Plan de Actuaciones se plantea la adquisición del siguiente material.

- Unidades diesel basculantes para las relaciones regionales Zaragoza-Canfranc y Zaragoza-Valencia, con paradas en las poblaciones de mayor importancia.

- Unidades eléctricas no basculantes para las relaciones Zaragoza-Logroño/Pamplona.

- Unidad de tranvía 440 remodeladas: en las relaciones Zaragoza-Huesca, Zaragoza-Calatayud-Arcos; Zaragoza-Caspe y Zaragoza-Binéfar.

- Automotores de agente único, de pequeña capacidad (50 pasajeros) que desarrollan hasta 90 km/h de velocidad máxima. Estos servicios operarían en las relaciones Zaragoza-Canfranc y Zaragoza-Teruel y tendrían paradas en todas las estaciones del recorrido para ofrecer servicios ferroviarios a pequeñas localidades.

C) Ordenación de servicios ferroviarios

Los servicios regionales ferroviarios en Aragón y su área de influencia se reajustan según las necesidades de la demanda, fundamentalmente horarios, estableciendo servicios competitivos con el autobús en cuanto a frecuencia, regularidad y tiempo de viaje, ya que como se ha visto en el diagnóstico, las tarifas son competitivas actualmente, con alguna excepción.

D) Gestión ferroviaria

Posibilidad de utilización de los trenes de largo recorrido con paradas actuales en estaciones aragonesas por los viajeros de recorrido regional con tarifas similares a las de los trenes regionales.

Declaración del corredor Tudela-Zaragoza-Huesca como núcleo de cercanías, ya que la electrificación del tramo Huesca-Zaragoza ofrece esta oportunidad de ampliar el tramo Tudela-Zaragoza de gran «cultura ferroviaria».

El Plan de Actuaciones que se propone, se programa en fases de manera que la primera etapa coincidiría con el período de vigencia de un nuevo convenio entre la DGA, Renfe y Estado para la aplicación del plan. El resto de las fases debe adaptarse a futuros convenios entre las Administraciones participantes.

**PLAN DE INVERSIONES
ARAGON**

Infraestructura:

1996-2000	Mejora de superestructura en el tramo Tardiente-Huesca	607 Mpta.
	Electrificación del tramo Tardienta-Huesca	414 Mpta.
	Rehabilitación Caminreal-Teruel	1.220 Mpta.
	Actuación en la línea Huesca-Canfranc	1.000 Mpta
	Mejora de la accesibilidad a estaciones	400 Mpta.
	SUBTOTAL	3.641 Mpta

Material ferroviario:

1996-2000	Dotación de 4 automotores para las líneas Canfranc-Huesca y Teruel-Zaragoza	400 Mpta
	Adquisición de 3 unidades Diesel	1.500 Mpta
	Adquisición de 2 unidades eléctricas remodeladas	400 Mpta
	SUBTOTAL	2.300 Mpta

Infraestructura:

2001-2005	Rehabilitación Caminreal-Zaragoza	2.422 Mpta
	SUBTOTAL	2.422 Mpta

Material ferroviario:

2001-2005	Adquisición de 7 unidades eléctricas	2.600 Mpta
	4 x 500..... 2.000	
	3 x 200..... 600	
	SUBTOTAL	2.600 Mpta

Infraestructura:

2006-2010	Rehabilitación Teruel-Barracas	760 Mpta
	Rehabilitación de la línea Huesca-Canfranc	2.914 Mpta
	SUBTOTAL	3.674 Mpta

Area de influencia:**Infraestructura:**

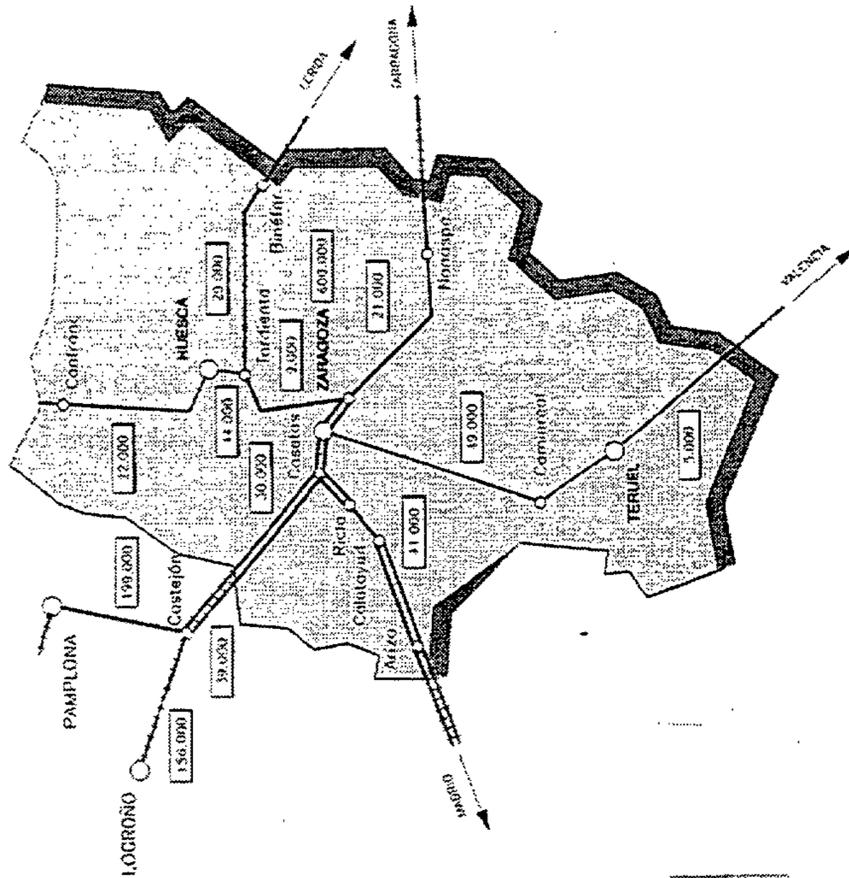
1996-2000	Actuación en el tramo Castejón-Logroño	206 Mpta.
2001-2005	Actuación en el tramo Barracas-Sagunto	890 Mpta.

TOTAL	INFRAESTRUCTURA	10.833 Mpta
	MATERIAL FERROVIARIO	4.900 Mpta
	TOTAL	15.733 Mpta

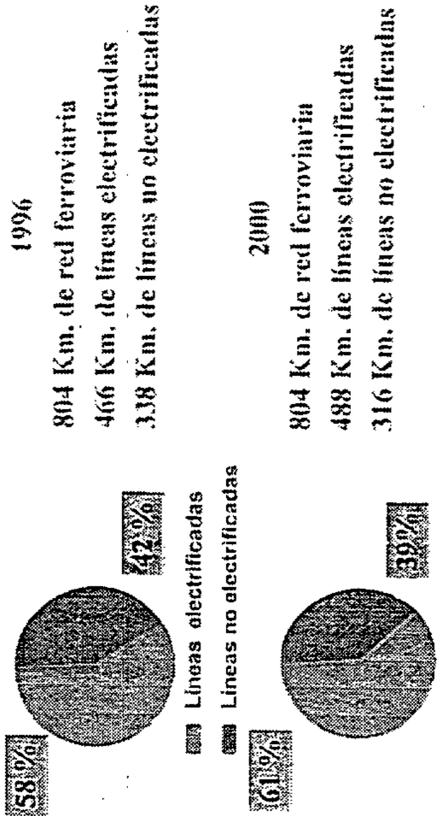
POBLACION Y INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

RELACION	POBLACION (Hab.)	LONGITUD (Km.)
Zaragoza - Binéfar	38.000	141
Zaragoza - Castejón	66.000	91
Castejón - Pamplona	195.000	87
Castejón - Logroño	156.000	76
Zaragoza - Utebo - Casetas	22.000	12
Zaragoza - Ariza	54.000	136
Zaragoza - Nonaspé	21.000	144
Zaragoza - Canfranc	75.000	218
Zaragoza - Teruel	49.000	181
Teruel - Viver	5.000	93

POBLACION EN EL ENTORNO DE LA RED FERROVIARIA



GRADO DE ELECTRIFICACION EN LA RED FERROVIARIA DE ARAGON



NECESIDADES DE MATERIAL FERROVIARIO PARA LA FUTURA EXPLOTACION DE TRENES REGIONALES

PERIODO	ELECTRICOS	DIESEL	AUTOMOTOR	TOTAL
1996-2000	2 Zaragoza - Huesca	3 Zaragoza - Teruel (1) Zaragoza - Valencia (2)	4 Huesca - Canfranc (2) Zaragoza - Teruel (2)	9
2001-2005	7 Zaragoza - Log/Pamp. (4) Zaragoza - Binéfar (1) Zaragoza - Caspe (1) Zaragoza - Ariza (1)	3 Zaragoza - Teruel (1) Zaragoza - Valencia (2)	4 Huesca - Canfranc (2) Zaragoza - Teruel (2)	16
2006-2010	-	-	-	-

PLAN DE INVERSIONES

PERIODOS	INFRAESTRUCTURA	MATERIAL	TOTAL
1996 - 2000	3.847 Mpta.	2.300 Mpta.	6.147 Mpta.
2001 - 2005	3.312 Mpta.	2.600 Mpta.	5.912 Mpta.
2006 - 2010	3.674 Mpta.	3.674 Mpta.	3.674 Mpta.
TOTAL	10.833 Mpta.	4.900 Mpta.	15.733 Mpta.

V. BASES PARA UN NUEVO CONVENIO FERROVIARIO EN ARAGON

V.1. DIRECTRICES Y ORIENTACIONES

Las directrices y orientaciones que deben tenerse en cuenta a la vista de un nuevo convenio entre la Diputación General de Aragón y Renfe son las siguientes:

— Como quiera que es de sumo interés el transporte ferroviario para las Regiones y éste afecta a todo el Estado, se aconseja celebrar un acuerdo Renfe-Administración Central-Comunidades Autónomas, que contemple los convenios parciales.

— La Administración Central debe firmar como garante del Convenio o bien participar en la firma como tercer agente implicado

— Ante la posibilidad de que queden afectados servicios regionales ferroviarios con Comunidades Autónomas vecinas, es conveniente acordar la modificación de servicios con dichas Comunidades, firmando además Renfe y la Administración Central.

— La infraestructura ferroviaria es y seguirá siendo competencia de la Administración Central y la explotación debe quedar acordada entre Renfe y la DGA bajo la autoridad de ésta

última que definirá los servicios de interés regional mediante los principales parámetros de oferta: frecuencia y horarios.

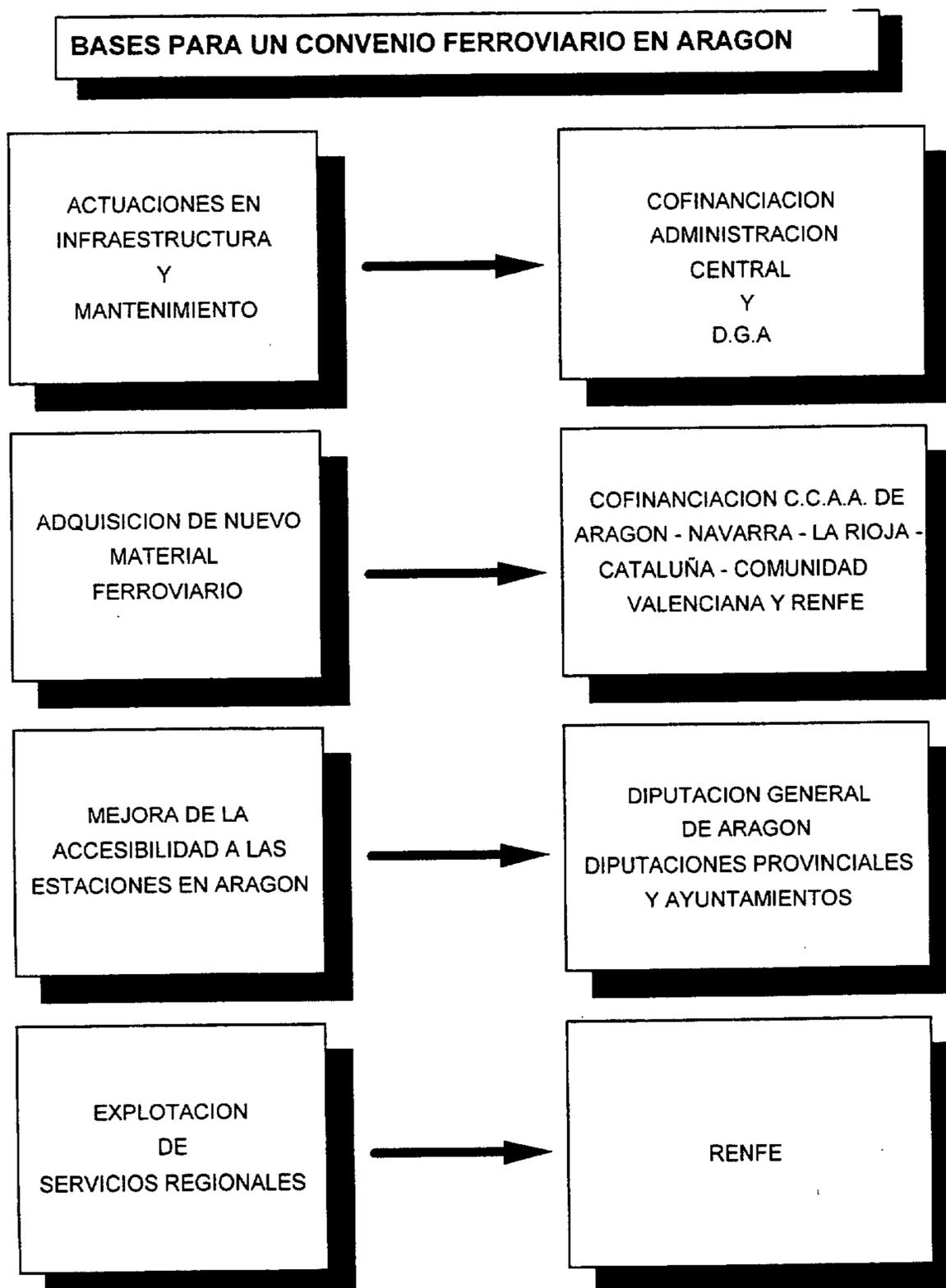
— La Comunidad Autónoma de Aragón debe ser la autoridad organizadora de los transportes regionales que le afecten.

— Las mejoras en la infraestructura ferroviaria —electrificación y rehabilitación de vía— serán competencia del Estado que deberá firmar como responsable de la infraestructura.

— El material rodante debe ser objeto de renovación, adaptando una nueva tipología con menores plazas ofrecidas por unidad de tren y con menores costes de explotación. El hecho de que las demás Regiones tengan interés en este nuevo material ferroviario hace aconsejable un Acuerdo Marco entre Renfe y Comunidades Autónomas para la definición y adquisición del material rodante.

— Las tarifas deben ser competitivas con los servicios de autobús y habrán de ser acordadas con Renfe. Las subvenciones necesarias serán igualmente definidas para las relaciones concretas con el fin de contemplarlas en los presupuestos nacionales y/o autonómicos.

Finalmente cabe concluir que se persigue con esta filosofía encontrar un nuevo equilibrio financiero de forma que las Subvenciones disminuyan mediante la implantación de la mejora de la oferta ferroviaria y el consiguiente incremento de los ingresos.



V.2. CONDICIONES BASICAS DE UN NUEVO CONVENIO FERROVIARIO EN ARAGON

El planteamiento que la Administración Central y Renfe tienen para el futuro de los servicios regionales ferroviarios se basa en los criterios siguientes:

- Supresión de servicios no rentables.
- Subvención de aquellos servicios de interés para la sociedad, que alcancen un grado de cobertura tarifaria del 75%
- Celebrar acuerdos con las CC.AA. acerca de los servicios regionales.

La Diputación General de Aragón y Renfe tienen firmado en el momento actual un Convenio de tres años (1994-1997), sobre servicios ferroviarios regionales, de forma que la DGA se compromete a subvencionar una serie de servicios a cambio de mantenerlos la compañía ferroviaria. Puede decirse que el Convenio es «continuista» en el sentido de que aplaza la situación de cierre, pero no resuelve el problema estructural, para el que es necesario un enfoque de tipo ruptura con la situación actual, como el que se propone en el Plan de Actuaciones, que

básicamente responde al principio de mejorar la oferta ferroviaria para captar y recuperar la demanda perdida, obtener mayores ingresos comerciales y por tanto disminuir las subvenciones, además de ofrecer un modo de transporte competitivo, más ecológico y de mayor interés social.

En este sentido, el convenio actual firmado entre la DGA y Renfe debe ser modificado de forma que participen, no solo la DGA y Renfe, sino además la Administración central. Además deben estar incluidas en el acuerdo, aunque formalmente puede hacerse como una derivación del acuerdo principal, las Diputaciones Provinciales de Zaragoza, Huesca y Teruel y los municipios afectados. En lo posible se establecerían acuerdos colaterales con Comunidades Autónomas vecinas que resulten afectadas por las modificaciones.

Infraestructura y material rodante

El nuevo convenio ferroviario para Aragón, siguiendo las directrices anteriores se plantea en los términos del esquema siguiente:

PROPUESTA DE ACTUACIONES E INVERSIONES DEL NUEVO CONVENIO FERROVIARIO DE ARAGON PERIODO 1996-2000

ACTUACION	INVERSION (Mpta.)	FINANCIACION
INFRAESTRUCTURAS		
Mejora de la superestructura del tramo Tardienta - Huesca	607	DGA + M° DE FOMENTO
Electrificación del tramo Tardienta-Huesca	414	DGA + M° DE FOMENTO
Rehabilitación del tramo Caminreal-Teruel	1.220	M° DE FOMENTO
Actuación en el tramo Huesca-Canfranc	1.000	M° DE FOMENTO
Mejora de la accesibilidad a estaciones	400	DGA + DIPUTACIONES PROVINCIALES + AYUNTAMIENTOS
Actuación en el tramo Castejón-Logroño	206	M° DE FOMENTO
SUBTOTAL	3.847	
MATERIAL RODANTE		
Dotación de 4 automotores para las líneas de Canfranc-Huesca y Teruel-Zaragoza	400	DGA + RENFE
Adquisición de 3 unidades Diesel	1.500	RENFE
Adquisición de 2 unidades eléctricas remodeladas	400	RENFE
SUBTOTAL	2.300	
TOTAL	6.147	

Las inversiones coparticipadas deben ser acordadas y negociadas con el objeto de definir la cuota de participación de cada uno de los organismos.

Además de la participación en la financiación de infraestructuras y material rodante, la DGA asumiría los déficits de explotación de los servicios regionales incluidos en el convenio vigente.

La inversión media anual en el período 1996-2000, suponiendo una financiación del 50% cuando existen dos organismos cofinanciadores, es la siguiente:

**FINANCIACION MEDIA ANUAL
1996-2000**

ORGANISMO	INVERSION ANUAL (Mpta.)	INVERSION TOTAL (Mpta.)
DGA	182,1	910,5
MINISTERIO DE FOMENTO	587,3	2.936,5
RENFE	420	2.100
DIPUTACIONES Y AYUNTAMIENTOS	40	200
TOTAL	1.229,40	6.147

En las fases siguientes, que deben adaptarse a sucesivos convenios entre DGA-Ministerio de Fomento-Renfe, participarán otras Comunidades Autónomas en la financiación del material rodante.

La propuesta de distribución de las inversiones en estos períodos se presenta en el cuadro siguiente:

**FINANCIACION DE INVERSIONES
EN LOS PERIODOS 2001-2005 Y 2006-2010**

ACTUACION	INVERSION (Mpta.)	FINANCIACION
PERIODO 2001-2005		
Rehabilitación Caminreal - Zaragoza	2.422	Mº DE FOMENTO
Actuación en el tramo Barracas - Sagunto	890	Mº DE FOMENTO
Adquisición de 7 unidades eléctricas	2.600	DGA + LA RIOJA + NAVARA + COMUNIDAD VALENCIANA + RENFE
SUBTOTAL	5.912	
PERIODO 2006-2010		
Rehabilitación Teruel - Barracas	760	MINISTERIO DE FOMENTO
Rehabilitación Huesca - Canfranc	2.914	MINISTERIO DE FOMENTO
SUBTOTAL	3.674	

En estos períodos, las inversiones para los distintos organismos serían:

ORGANISMOS	PERIODO 2001 - 2005		PERIODO 2006 - 2010	
	Total	Media anual	Total	Media anual
DGA (1)	650	130	—	—
Otras Comunidades Autónomas (1)	650	130	—	—
RENFE (1)	1.300	260	—	—
Ministerio de Fomento	3.312	662,4	3.674	734,8

(1) Suponiendo 50% Renfe y resto las CC.AA. participantes en la financiación del material rodante.

Servicios regionales ferroviarios

La transición de la situación actual hacia un nuevo escenario de explotación presenta dificultades de diversa índole, por lo que se considera como conveniente la remodelación de los servicios regionales que afectan a otras CC.AA., además de la DGA.

Desde este punto de vista es aconsejable separar los servicios que se producen íntegramente en suelo aragonés y aquellos que tienen carácter interregional, como es el caso de la Comunidad Valenciana que queda afectada por la modificación del servicio Valencia-Zaragoza-Canfranc.

La distribución de servicios es la siguiente:

— Intrarregionales básicos:

- Zaragoza-Huesca
- Zaragoza-Teruel
- Zaragoza-Binéfar
- Zaragoza-Ariza
- Zaragoza-Nonaspe

— Intrarregionales complementarios con automotores de agente único:

- Zaragoza-Teruel
- Huesca-Canfranc

— Interregionales:

- Zaragoza-Logroño-Pamplona
- Zaragoza-Valencia
- Zaragoza-Lleida
- Teruel-Valencia

Estos servicios regionales ferroviarios deben ser objeto de reorganización según las siguientes orientaciones:

— La organización de los servicios ferroviarios regionales debe ser acordada con la DGA ajustando los horarios y frecuencias de los servicios, así como la producción total de trenes.

— La oferta ferroviaria regional debe reordenarse incrementando el número de servicios en determinadas relaciones.

— Se propone la supresión del servicio Valencia-Zaragoza-Canfranc tal como está concebido en la situación actual, e instaurar servicios ajustados a la demanda en las relaciones Zaragoza-Teruel, diferenciando servicios rápidos exprés con algunas paradas y otros servicios con automotores con paradas en todas las estaciones y apeaderos del recorrido.

— Otros aspectos relacionados con los servicios, están referidos a aspectos tarifarios como la propuesta de la utilización

de los trenes de Largo Recorrido con tarifa de Regionales en las relaciones que disponen de parada actual o bien a aspectos institucionales como la solicitud de que la relación Huesca-Zaragoza-Tudela sea declarada de cercanías.

La propuesta de reordenación de los servicios regionales, debe entenderse como flexible, ya que debe adaptarse a la demanda según la experiencia observada. En el cuadro siguiente se presenta dicha propuesta.

PROPUESTA DE MODIFICACION DE SERVICIOS (1) REGIONALES

RELACION	HORIZONTE		
	1998	2002	2010
ZARAGOZA - HUESCA- CANFRANC			
— ZARAGOZA - HUESCA	4	5	7
— HUESCA - CANFRANC	2	2	2
ZARAGOZA - LOGROÑO - PAMPLONA			
— ZARAGOZA - TUDELA	4	5	6
— CASTEJON - LOGROÑO	4	5	6
— CASTEJON - PAMPLONA	4	5	6
ZARAGOZA - TERUEL - VALENCIA			
— ZARAGOZA - TERUEL	2	2	4
— TERUEL - VALENCIA	2	2	2
ZARAGOZA - CASPE - NONASPE			
— ZARAGOZA - CASPE	3	3	4
— CASPE - NONASPE	1	1	1
ZARAGOZA - ARIZA	3	3	3
ZARAGOZA - BINEFAR	1	2	3

(1) Circulaciones por sentido.

INDICE DEL BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES DE ARAGON

1. Textos aprobados
 - 1.1. Leyes
 - 1.1.1. Proyectos de Ley
 - 1.1.2. Propositiones de Ley
 - 1.2. Propositiones no de Ley
 - 1.2.1. Aprobadas en Pleno
 - 1.2.2. Aprobadas en Comisión
 - 1.3. Mociones
 - 1.4. Resoluciones del Pleno
 - 1.5. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 1.6. Expedientes de modificación presupuestaria
2. Textos en tramitación
 - 2.1. Proyectos de Ley
 - 2.2. Propositiones de Ley
 - 2.3. Propositiones no de Ley
 - 2.3.1. Para su tramitación en Pleno
 - 2.3.2. Para su tramitación en Comisión
 - 2.4. Mociones
 - 2.5. Interpelaciones
 - 2.6. Preguntas
 - 2.6.1. Para respuesta oral en Pleno
 - 2.6.2. Para respuesta oral en Diputación Permanente
 - 2.6.3. Para respuesta oral en Comisión
 - 2.6.4. Para respuesta escrita
 - 2.6.4.1. Preguntas que se formulan
 - 2.6.4.2. Respuestas a preguntas formuladas
 - 2.7. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 2.8. Cuenta general de la Comunidad Autónoma de Aragón
 - 2.9. Expedientes de modificación presupuestaria
3. Textos rechazados
 - 3.1. Proyectos de Ley
 - 3.2. Propositiones de Ley
 - 3.3. Propositiones no de Ley
 - 3.4. Mociones
 - 3.5. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 3.6. Expedientes de modificación presupuestaria
4. Textos retirados
 - 4.1. Proyectos de Ley
 - 4.2. Propositiones de Ley
 - 4.3. Propositiones no de Ley
 - 4.4. Mociones
 - 4.5. Interpelaciones
 - 4.6. Preguntas
 - 4.7. Procedimientos ante los órganos del Estado
5. Otros documentos
 - 5.1. Comunicaciones de la Diputación General de Aragón (DGA)
 - 5.2. Planes y programas remitidos por la DGA
 - 5.3. Resoluciones de modificaciones presupuestarias
 - 5.4. Resoluciones interpretativas
 - 5.5. Régimen interior
 - 5.6. Varios
6. Actividad parlamentaria
 - 6.1. Comparecencias
 - 6.1.1. De Consejeros de la DGA
 - 6.1.2. De altos cargos y funcionarios de la DGA
 - 6.1.3. Otras comparecencias
 - 6.2. Actas
 - 6.2.1. De Pleno
 - 6.2.2. De Diputación Permanente
 - 6.2.3. De Comisión
7. Composición de los órganos de la cámara
8. Justicia de Aragón



BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES DE ARAGON

Precio del ejemplar: 215 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1996, en papel o microficha: 9.825 ptas. (IVA incluido).

Precio de la suscripción para 1996, en papel y microficha: 11.635 ptas. (IVA incluido).

Precio de la colección 1983-1995, en microficha: 83.433 ptas. (IVA incluido).

Suscripciones en el Servicio de Publicaciones de las Cortes, Palacio de la Aljafería - 50071 ZARAGOZA.

El pago de la suscripción se realizará mediante talón extendido a nombre de las Cortes de Aragón.