

Plan Estratégico TERUEL 2019-2030

ACCESIBILIDAD FÍSICA DEL TERRITORIO

La reciente tesis doctoral de Carlos López Escolano, *“Valoración de las transformaciones territoriales en la España peninsular mediante el estudio de la red viaria, indicadores de accesibilidad y de potencial de población”*, Premio CESA 2017, analizando la red viaria peninsular desde finales del S.XIX, ha **comprobado y demostrado científicamente** que **“los sistema de transporte y comunicación son uno de los principales factores de desarrollo territorial (...), siendo la accesibilidad esencial”**. Las zonas desfavorecidas responden a la existencia de una red viaria desequilibrada, que aunque en muchas ocasiones es en parte debido a la difícil orografía de amplias zonas de la península, también **responden a la demora en la ejecución de las actuaciones estructurantes y de cohesión previstas por los planes desde hace varias décadas**. Esta situación **potencia la polarización de las actividades en las zonas con excelente accesibilidad viaria**, provocando una reorganización funcional de los espacios metropolitanos y regionales.

Sánchez Moreno (1993) crítica sobre el Plan Director de Infraestructuras del momento que no valoró los espacios en los que era imprescindible considerar ciertas inversiones como prioritarias por su factor social “por encima de valoraciones de corte económico”, entre ellas la provincia de Teruel. Y **“en todo caso, no se puede contribuir desde las Administraciones Públicas para que por omisión vayan desertizándose”**. También critica la falta de previsión de una vía de conexión a la red de gran capacidad mediterránea desde Cuenca y Teruel al Delta el Ebro.

Pese al notable avance de la accesibilidad viaria en España durante las últimas décadas, perviven inercias heredadas que no logran articular el espacio y lograr una auténtica convergencia y cohesión territorial. **El ejercicio de la planificación debe tener en cuenta objetivos reales de equidad y cohesión que, al menos, doten de un escenario de competitividad más justa que el actual.**

SOLUCIONES PREVISTAS, QUE NO SE HAN EJECUTADO, Y QUE AHORA REQUIEREN SU URGENTE PRIORIZACIÓN.

ANTECEDENTES:

El **Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI 1993-2007)** del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) introduce por primera vez las vías de alta capacidad en las que se sustenta nuestra actual propuesta del Plan Estratégico Teruel 2019-2030, que no se han ejecutado pese al transcurso de más de 25 años, un cuarto de siglo:

- 1.- La “vía de conexión” Cuenca-Teruel, como prolongación de la A40 hasta la A23 en Teruel
- 2.- Un “corredor en estudio”, a modo de gran dorsal peninsular interior, en sentido sudoeste-nordeste, entre el centro-oeste de Andalucía y el sur de Cataluña, que a través de la mencionada Cuenca-Teruel llegaría hasta la costa mediterránea al sur de Tarragona.
- 3.- Y un segundo “corredor en estudio” Madrid-Teruel-Mediterráneo, que compartiría con el anterior el tramo Teruel-Mediterráneo, y que surgía al constatarse la necesidad de un nuevo corredor radial “de comunicación entre el centro peninsular con el eje mediterráneo, en un punto a determinar entre Barcelona y Valencia, como diversificación de los accesos de la N-II y la N-III desde el centro al litoral mediterráneo”.

El **Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) 2000-2007**, del Ministerio de Fomento, únicamente incluyó el tramo Cuenca-Teruel en la autovía A40: Teruel-Cuenca-Tarancón-Ocaña-Toledo-Maqueda

La actuación “Autovía Cuenca-Teruel” fue igualmente incluida en el **Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) 2005-2020**, del Ministerio de Fomento, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 15 de julio de 2005, como parte de la A40.

En el BOE del 28-11-2008 se publica la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) negativa sobre el trazado propuesto en el Estudio Informativo, y en base a la misma por Resolución de 25-02-2009 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras se da por finalizado el Estudio Informativo “Autovía Cuenca-Teruel, Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca”, habiendo dado previamente, con fecha 06-02-2009, una nueva orden de estudio para definir y comparar alternativas. Estudio que, se supone, está realizándose desde entonces.

Con esta excusa, y la crisis económica existente en el momento de su redacción, el vigente **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024** pasó a considerar el itinerario Cuenca-Teruel como autovía “en estudio” definiendo la A40 sólo como Adanero - Avila-Maqueda-Toledo-Cuenca.

Aparece en el PITVI la autovía A25, a ejecutar en el horizonte del Plan, como conversión en autovía del tramo Alcolea del Pinar – Monreal del Campo de la N-211,

INEXCUSABLE NECESIDAD DE ACABAR CON EL DÉFICIT DE ACCESIBILIDAD HISTÓRICO:

La propuesta de vertebración de la provincia de Teruel y accesibilidad de su territorio que realizamos, pretende terminar de una vez con el aislamiento que ha sufrido la provincia y dotarla, al menos, de ciertas posibilidades para a competir en unas mínimas condiciones de igualdad con el resto de territorios circundantes.

No es una solución pensada sólo para Teruel sino para mejorar y optimizar sustancialmente el sistema viario español, contribuyendo a transformar el modelo radial existente en uno mallado mucho más eficaz, y de hecho se basa en la planificación elaborada en distintos momentos por

la propia Administración central (Ministerio de Fomento) pero **que reiteradamente ha venido incumpliendo su compromisos de ejecución durante décadas.**

Los estudios del Ministerio de Fomento ya detectaron en el PDI de 1993 la necesidad de crear un nuevo eje alternativo a los saturados constituidos por la A2 y la A3, a los que se ha unido la saturación de la A7. Sin embargo, lejos de desarrollar el corredor en estudio que proponía en 1993, es decir el Madrid-Teruel-Mediterráneo, que habría otorgado la accesibilidad necesaria al conjunto de la provincia de Teruel para su desarrollo, 25 años más tarde vemos que no se ha realizado nada del mismo y que las inversiones realmente ejecutadas por Fomento han ido a duplicar la infraestructura (autovías) en esos corredores saturados (A2,A3,A7), contribuyendo a **polarizar aún más la actividad económica en determinadas zonas y a despoblar el resto del país y en concreto nuestra provincia.**

Resulta incomprensible e injustificable cómo en el amplio territorio que separa Madrid de Valencia (350 km) o Zaragoza de Vinarós (225 km), es decir media península, no exista ninguna vía de alta capacidad que lo recorra en sentido norte-sur, es decir una “bisectriz” intermedia entre la A7 y la A2.

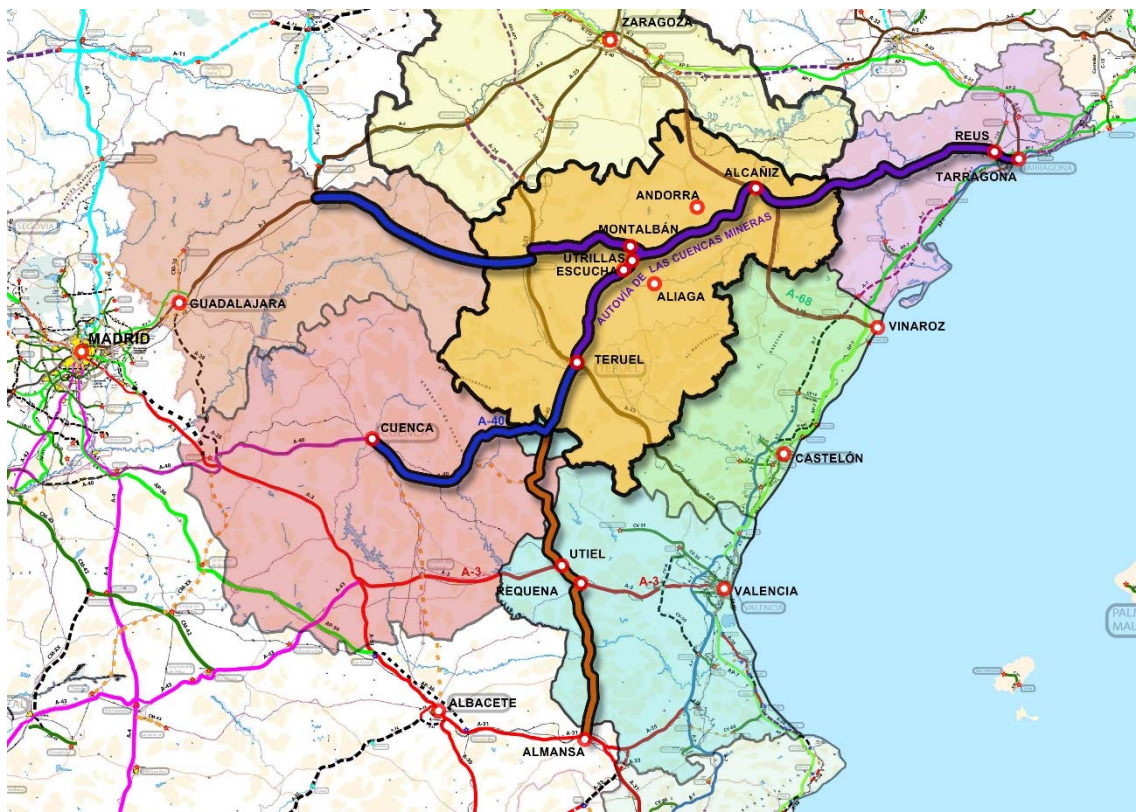


PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS 1993-2007. MINISTERIO DE OBRAS PUBLIAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE,1993..

La opción que planteamos, combina tramos recogidos en el vigente Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) tales como la A68, la A40 entre Cuenca y Teruel, la A25 entre Alcolea del Pinar y Monreal del Campo, con otros demandados en sus respectivos territorios, integrándolos en **un nuevo corredor-base que no hace sino trasladar a la realidad del territorio los corredores propuestos por el Ministerio ya en el en el PDI de 1993-2007**: Así partiendo del tramo en común que mantenían dichos corredores, es decir el Teruel-Tarragona, materializado en el corredor de la N-420, y que se concreta en el Tarragona-Reus-Alcañiz-Teruel, presentaría una primera bifurcación, en el entorno de Montalbán para, buscando la programada **A-25**, dirigirse a Monreal del Campo y Alcolea del Pinar, y desde allí, por la A2, al norte del área metropolitana de Madrid.

Por el otro lado de la referida bifurcación , seguiría hasta Teruel y allí conectaría con el tramo de la **A40** previsto entre Teruel y Cuenca, desde donde continuaría con los tramos ya realizados de la mencionada autovía hacia el sur del área metropolitana de Madrid, el oeste peninsular y Lisboa.

En resumen un eje radial desde el Mediterráneo, a la altura de Tarragona, a Madrid, pasando por Alcañiz y bifurcándose en el entorno de Montalbán en dos corredores, uno hacia el norte y otro hacia el sur de la gran área metropolitana de Madrid respectivamente; el primero vía Monreal del Campo y Alcolea del Pinar (**A25**), y el segundo, vía Teruel y Cuenca (**A40**).



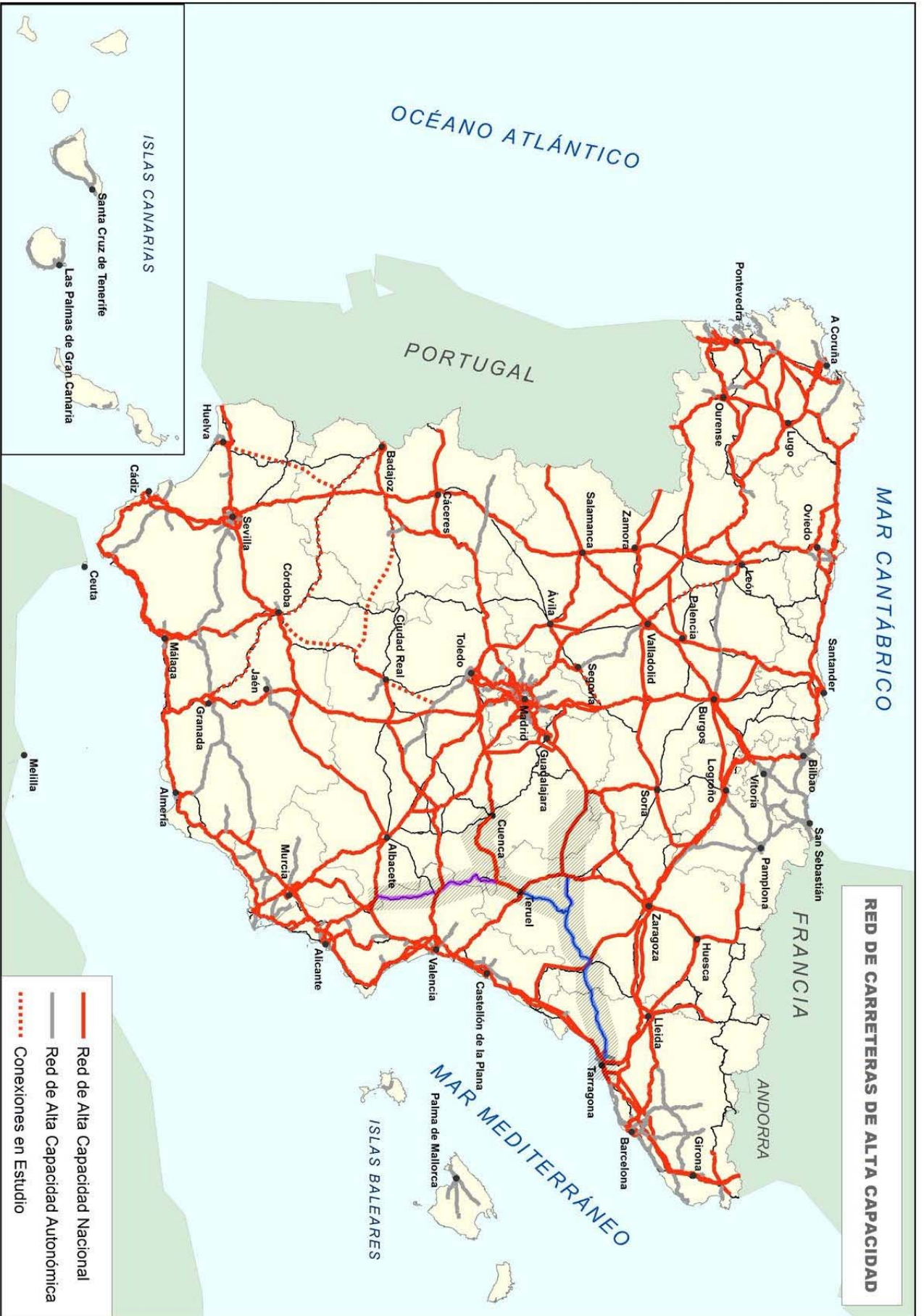
Adicionalmente desde el tramo de la A40 entre Cuenca y Teruel a su paso por el Rincón de Ademuz, bien desde Torrebaja si se considera la opción inicial de la A40, o bien desde Landete, ya en Cuenca, si se opta por la segunda opción en estudio para la misma, conectaría con la conversión en autovía del corredor de la N-330, enlazando con Utiel/Requena (**A3**) y Almansa (**A31**), y desde allí con las autovías ya existentes a Alicante y Murcia. Se configura así un eje Alicante-Teruel (demandado en los Planes Estratégicos de la Comunidad Valenciana), que junto al descrito Teruel-Alcañiz-Tarragona, conforman también un “corredor mediterráneo interior” de alta capacidad, contribuyendo a descongestionar el corredor mediterráneo por la costa del tráfico de largo recorrido.

La solución planteada **conectaría entre sí los distintos corredores** radiales existentes en este ámbito territorial o los propuestos, **hasta diez autovías** (A7, AP7, A68, A25, A23, A40, A3, A31, A35, A33), mallando la red de comunicaciones carreteras de alta capacidad, a la que aportaría mucha mayor eficiencia.

A su vez se configura como **eje vertebrador de la provincia de Teruel**, pues vincula sus dos polos de actividad más importantes (Alcañiz y Teruel) e integra en una potente vía de alta capacidad a las distintas comarcas de las cuencas mineras, imprescindible para la **recuperación estratégica de dichos territorios tras el previsto cese de la actividad minera de carbón**.

La provincia de Teruel podría, por fin, intentar sacar provecho, en forma de actividad económica y empleo, a su **ubicación geográfica estratégica**, dotándola de una buena accesibilidad carretera tanto al Mediterráneo y sus puertos (Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante), como a Madrid y su área metropolitana, Zaragoza y el valle del Ebro, y a Cataluña, o sea **a cuatro de las principales áreas de actividad peninsulares, entre las que se encuentra geográficamente pero cuya deplorable accesibilidad con las mismas nos ha venido condenando al infradesarrollo y la despoblación**.

Ninguno de estos ejes carreteros es exclusivo para la provincia de Teruel, ni su viabilidad depende de los tráficos que aporte Teruel; son ejes de importancia estatal, que favorecen el desarrollo de muchas provincias y comunidades autónomas, que vertebran y cohesionan el territorio español, mallando la red de carretera de alta capacidad y haciéndola mucho más eficiente, dotando simultáneamente de las infraestructuras necesarias a uno de los territorios con más despoblación y eliminando un amplísimo vacío territorial que ha venido dejando la construcción de las redes de alta capacidad en España.



RED DE CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD