

Impacto socioeconómico de un paso viario fronterizo entre Aragón y Occitanie : Túnel Benasque - Luchon

Promueven:

Ayuntamiento de
Benasque

Asociación Pro Túnel
de Benasque - Luchón



Realizado por:



5 de agosto de 2016

Índice

- ❖ Antecedentes, metodología y justificación
- ❖ Análisis socioeconómico de la comarca de la Ribagorza y comparativa territorial
- ❖ Relaciones fronterizas
- ❖ Infraestructuras de transporte y comunicaciones
- ❖ Impacto socioeconómico

Metodología

- ❖ Se realiza un análisis previo de las **variables socioeconómicas de los territorios, las relaciones transfronterizas y de las infraestructuras de transporte.**
- ❖ Metodología cualitativa: **Entrevistas abiertas a grupos de interés y expertos**
- ❖ Metodología cuantitativa: Estudio de impacto socioeconómico en base a la **metodología - análisis coste-beneficio (ACB) sin monetizar** para evaluar si el proyecto es deseable desde una perspectiva económica y de bienestar social.

Metodología

- ❖ **NO se evalúa la viabilidad jurídica, técnica y ambiental de la construcción del túnel, aunque detalle de estudios previos.**
- ❖ Viabilidad social (Metodología Cedex) y económica (aproximación retorno de la inversión)
- ❖ Los resultados del estudio tratan de realizar una aproximación a las ventajas e inconvenientes (con medición de su impacto socioeconómico) de la existencia de un túnel Benasque – Luchón.
Impactos directos e indirectos

Diapositiva 4

- JG1** Jorge Gomez; 05/08/2016
- JG2** Jorge Gomez; 05/08/2016
- JG3** Jorge Gomez; 05/08/2016

Diez razones para estudiar el impacto socioeconómico del túnel Benasque - Luchón

DIEZ RAZONES PARA ESTUDIAR EL IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL TÚNEL BENASQUE - LUCHON

ASPIRACIÓN HISTÓRICA DESDE 1850

RIBAGORZA SIN CONEXIÓN TRANSFRONTERIZA Y HAUTE-GARONNE SIN CONEXIÓN CON ARAGÓN

POTENCIALES AHORROS EN DISTANCIAS Y TIEMPOS

CAMBIOS EN LAS TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS Y DE SEGURIDAD

SINERGIAS EN LAS ECONOMÍAS DE MONTAÑA FRONTERIZAS

COMPLEMENTARIEDAD CON OTROS PROYECTOS Y PASOS FRONTERIZOS

POTENCIAL RETORNO SOCIAL DE PERMEABILIZAR PIRINEO

ACCESIBILIDAD DE LAS COMUNICACIONES: SERVICIO BÁSICO

ESTUDIO COMO INPUT PARA OTROS ESTUDIOS TÉCNICOS, ETC.

DEMANDA SOCIAL Y EMPRESARIAL HOY A AMBOS LADOS DEL PIRINEO

Otros aspectos previos analizados

➤ Benchmarking de otros túneles

- ❖ Distancias – costes
- ❖ Infraestructuras colindantes preparadas
- ❖ Viabilidad invernal – cotas – medio ambiente
- ❖ Otros usos y sistemas energéticos - autoconsumo
- ❖ Seguridad
- ❖ Equilibrio y sinergias a ambos lados

➤ El túnel desde la óptica emprendedora

Hitos en el desarrollo del proyecto

- ❖ 1850. Línea férrea
- ❖ 1859. Carretera Barbastro – frontera
- ❖ 1912. Carretera Campo – Benasque
- ❖ 1960. Aprobación carretera Benasque – Luchón.
- ❖ 1962-1973. Estudios sobre el túnel.
- ❖ 1985. Creación de la Asociación de Asociación de vecinos y simpatizantes pro-túnel Benasque – Luchón (José Abadías) y colaboración con Association Eurotunnel Luchon – Benasque (Jean Claude Ladrix).
- ❖ 1987. Apoyo Gobierno de Aragón – Presidente Santiago Marraco
- ❖ Estudios. 1989, 1994.
- ❖ 2015. Convenio Marco Aragón – Midi Pyrénées ... ANALIZAR TÚNEL

Estudios técnicos



El trazado más viable del estudio geotécnico de la Universidad Politécnica de Cataluña (1994) y otros proyectos en realización: Desde Plan de Rosec hasta Arroyo Houradade / Central del Portillon

Análisis socioeconómico de la comarca de la Ribagorza y comparativa fronteriza

1. Delimitación territorial
2. Demografía.
3. Mercado laboral
4. Estructura socioeconómica
5. Análisis social y calidad de vida
6. Análisis conjunto de la Comarca de La Ribagorza.

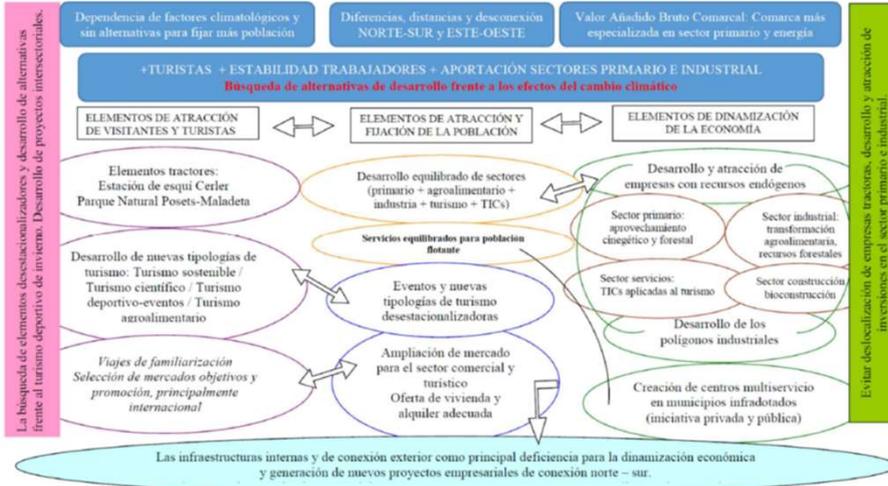
Centrado en el análisis de datos y comparativas que sirvan para determinar los impactos.

CUADRO DE COMPLEMENTARIEDAD ECONÓMICA VS. COMPETENCIA

Territorio	Complementariedad	Competencia
Fronterizo	<p>Dominio esquiable conjunto de mayor entidad (5 estaciones en 45 minutos) y mayor número de esquiadores conjuntos (fondo, alpino y travesía en los dos lados). Acerca otras estaciones francesas y españolas. Complementariedad de diferentes periodos vacacionales.</p>	<p>Tránsito de esquiadores entre estaciones y, sobre todo, como ampliación de dominio esquiable. Cerler / Llanos del Hospital con mayor potencialidad, pero ventajas de estaciones francesas en precio, menor saturación, y mayor especialización en la mayor tipología de deportes de nieve.</p>
Fronterizo	<p>Francia: especialización en ciertos tipos de comercios y servicios. Temas de salud, discapacidad. España: especialización en deporte y nieve, más capacidad alojativa.</p>	<p>Realmente genera más ampliación de mercado que competencia directa entre comercios y establecimientos turísticos.</p>
Fronterizo	<p>Recursos de naturaleza y montaña compartidos Posibilidad de creación de productos y eventos turísticos conjuntos.</p>	<p>Se crea para ambos lados un punto más de referencia turística para los turistas alojados en cada lado. Realmente es un "aumento de las posibilidades turísticas de cada zona" como destino conjunto Pirineos.</p>
Ámbito comarcal y regional	<p>Da más cercanía a mercados desde la perspectiva española (por la menor densidad poblacional en España)</p>	<p>No hay sectores sobre los que se prevea una alta rivalidad.</p>
Ámbito comarcal y regional	<p>Empresas del sector agroalimentario. Potencialidad para venta directa de productos a los turistas. Vía de comunicación para la exportación de empresas del sector primario y agroalimentario del eje Zaragoza – Toulouse.</p>	<p>Posibilidad de las empresas de ambos lados de desarrollo conjunto de "red de turismo agroalimentario" (en el marco del llamado "turismo industrial" que incluye el patrimonio industrial, artesanía, cualquier industria "visitable").</p>

Ribagorza

CUADRO DE DINAMIZACIÓN EN LA COMARCA DE LA RIBAGORZA



Las infraestructuras de comunicación como principal herramienta que articula el equilibrio sectorial, la desestacionalización y la generación de proyectos innovadores intersectoriales e interterritoriales.

Relaciones fronterizas

RELACIONES HISTÓRICAS: comunicaciones carreteras y ferroviarias proyectadas a ambos lados para futura conexión Benasque – Luchón.

Hoy:

- ✓ Impulso importante de las DOS ASOCIACIONES
- ✓ Implicación de empresarios, administraciones y sociedad civil.
- ✓ Convenio Marco Aragón – Midi – Pirinéas.
- ✓ Proyectos POCTEFA. Actual: Reino del Aneto.
- ✓ Inicio mejora tramo Campo – Congosto de Ventamillo

TUNEL PERMITE DESTINO CONJUNTO, COMERCIAL Y DE NEGOCIOS, Y SINERGIAS DE LAS ECONOMÍAS DE MONTAÑA PARA SU SUPERVIVENCIA – DESTINO CONJUNTO PIRINEOS

Impacto socioeconómico del túnel de Benasque - Luchon

Relaciones fronterizas y comunicaciones



- ✓ Circularidad pirenaica
- ✓ 3 departamentos, 2 provincias, 3 regiones
- ✓ Complementariedad a los pasos colindantes.



- ❑ Es un eje de tradición histórica de relaciones fronterizas: **Zaragoza - Barbastro - Benasque - Luchon - Saint Gaudens - Toulouse**
- ❑ Conexión tres valles turísticos: **Benasque - Luchon - Arán (Actual proyecto Poctefa "Reino del Aneto")**
- ❑ Como forma de mallado de importantes corredores industriales y económicos : ejes **A-64 y A-23 / A-22 - CONEXIONES MULTIMODALES**

Infraestructuras y comunicaciones

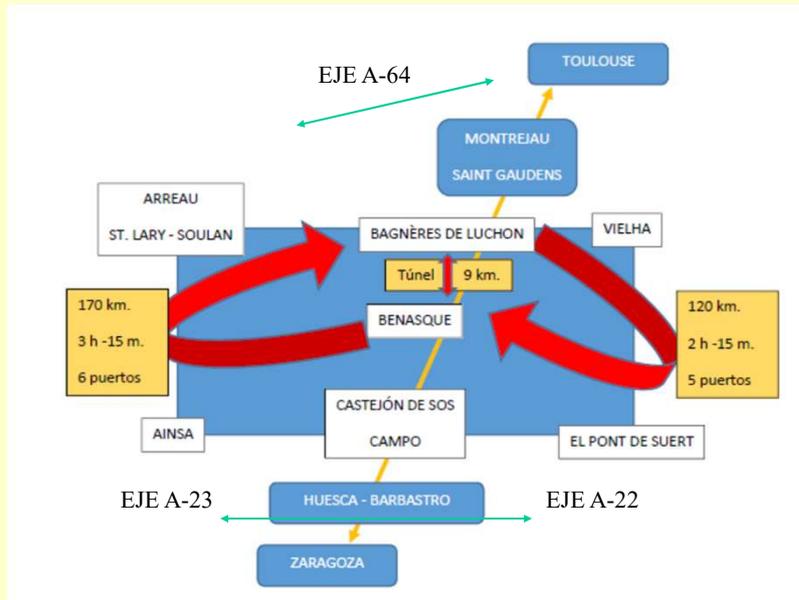
TÚNEL DE PROXIMIDAD

- ✓ Conexión de territorios fronterizos – turísticos, y permitiendo unas importantes relaciones comerciales y turísticas, articulando la unión de un **espacio pirenaico conjunto**.

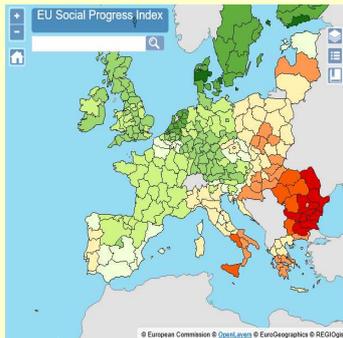
TÚNEL EUROPEO

- ✓ Articulación del túnel **como conexión eje Zaragoza - Toulouse (Aragón - Occitanie)** reduciendo kilómetros y tiempo de tránsito. Esta conexión debe ir acompañada de la mejora de la N-260.

Infraestructuras y comunicaciones



Infraestructuras y comunicaciones



Las primeras 10 economías mejor preparadas para el turismo

País	Posición mundial *
España	1
Francia	2
Alemania	3
Estados Unidos	4
Reino Unido	5
Suiza	6
Australia	7
Italia	8
Japón	9
Canadá	10

¿Qué países pueden contar más con sus recursos culturales para su industria turística?

País	Posición mundial *
España	1
Francia	2
Italia	3
China	4
Alemania	5
Japón	6
Reino Unido	7
Brasil	8
Australia	9
India	10

Fuente: World Economic Forum

El túnel tiene una dimensión de conectividad más allá de la propia conexión física de los territorios fronterizos, y se generan sinergias y potencialidades como **CONEXIÓN INDUSTRIAL, TURÍSTICA Y SOCIAL.**

Panel de expertos y entrevistas

Posicionamiento territorial España

- ✓ Desde el entorno fronterizo, los habitantes del territorio necesitan **alternativas para el desarrollo económico y la fijación de población**. Una parte importante de la actividad económica y turística sesgada por la situación de las infraestructuras.
- ✓ Construcción viaria ya realizada hasta la frontera, y los agentes socioeconómicos centran las **dificultades del posible túnel en la parte económica y política**, y no tanto en la técnica y ambiental.
- ✓ Las autoridades regionales y centrales centradas en los proyectos actuales (Canfranc, TCP, conexiones puertos).

Panel de expertos y entrevistas

Posicionamiento territorial Francia

- ✓ Desde el entorno transfronterizo, la puesta en marcha del túnel se ve como una oportunidad para el desarrollo económico y turístico.
- ✓ Visión como túnel de proximidad pero también como **conexión alternativa y más corta entre Zaragoza y Toulouse**.
- ✓ Las mayores dificultades para la viabilidad del túnel se centra también en la **parte económica**, y se recalca más el tema **ambiental**. No obstante, la posible alternativa planteada con un posible menor impacto (sin espacios protegidos, solo zona ZNIEFF y Red Natura en proximidades, como ocurre en otros muchos pasos viarios pirenaicos).

Infraestructuras y comunicaciones

Mapa de infraestructuras

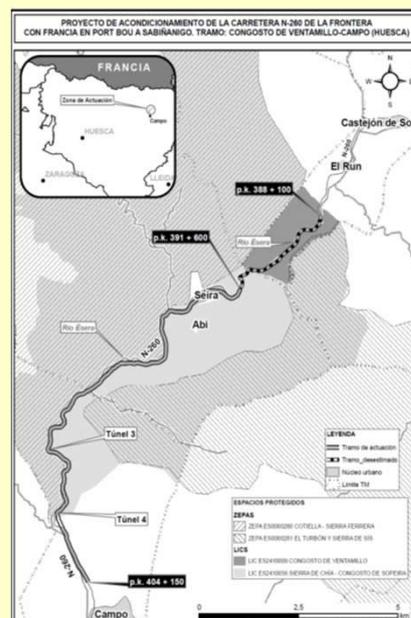
En el estudio se analizan con detalle las siguientes infraestructuras:

- ✓ N-260 conexión Castejón de Sos – El Pont de Suert
- ✓ Tramo Campo – Congosto de Ventamillo (N-260 / A-139)
- ✓ N-230 y A14
- ✓ Conexión Plan – Chía
- ✓ Conexión Secastilla – Santuario de Torreciudad
- ✓ Carreteras de conexión entre cuencas Ésera – Nog. Ribagorzana
- ✓ Situación de otros pasos fronterizos y datos

Tramo Campo – Congosto de Ventamillo

- ✓ Condición necesaria para el planteamiento del túnel como conexión Zaragoza – Toulouse.
- ✓ Impactos calculados con esta mejora parcial.
- ✓ Imposibilidad (por aspectos ambientales) de cambiar tramo de tres kilómetros del Congosto de Ventamillo (solo mejora firme).

¿Es una restricción positiva como freno de eje de mercancías de gran tonelaje en el supuesto de existencia del túnel?



Infraestructuras y comunicaciones

Pasos fronterizos



Infraestructuras y comunicaciones

Estimación tránsito túnel

Tipo de vehículo		Método de estimación	Dato estimado vehículos (IMD)	Cálculo de viajeros
Tráfico sustituido	Autocares	10 % de los pasos centrales (ver tablas inferiores)	13	585
	Pesados	5 % de los pasos centrales (ver tablas inferiores)	31	
	Ligeros	10 % de los pasos centrales (ver tablas inferiores).	772	1.691
Nuevo tráfico (vehículos ligeros)		Estimación 90 % del tráfico de Bielsa (no tráfico sustituido)	723 2 autocares	1.583 90
Total vehículos ligeros			1.495	
Total vehículos			1.541	3.771

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de pasos fronterizos del Ministerio de Fomento.

1. En caso de no mejorar el tramo Campo – Seira el tráfico sustituido sería notablemente inferior, con valores estimados de un 60 % menor.
2. Los datos estimados (calculados sobre valores de 2014) se pueden incrementar en un 5 % por la proyección observada en el tráfico transfronterizo.
3. De los aforos de los datos del Observatorio de Tráfico de los Pirineos se escoge el dato de mayor intensidad si existen diferencias de los datos del aforo de España y Francia.

SE TRABAJA EN UN ESCENARIO DE MEJORA PARCIAL DEL TRAMO CAMPO – CONGOSTO DE VENTAMILLO

Análisis impacto socioeconómico

✓ Metodología:

- ✓ Panel de expertos y grupos de interés – entrevista abierta
- ✓ Análisis coste-beneficio (sin monetizar)
- ✓ Clasificación de impactos (alto / medio / bajo)

✓ Impactos analizados

- ✓ Demográfico
- ✓ Accesibilidad de comunicaciones
- ✓ Demografía empresarial y generación de inversiones
- ✓ Impacto en empleo
- ✓ Flujo de mercancías
- ✓ Impacto turístico y comercial
- ✓ Impacto económico directo e indirecto

IMPACTO DEMOGRÁFICO Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
POBLACIÓN (por las nuevas infraestructuras en sí mismas)	Corrección positiva de un punto porcentual sobre la tendencia prevista en los cinco primeros años.	+ Bajo	Impacto algo más relevante en Ribagorza si va acompañado de mejora tramo N-260 del Congosto.
POBLACIÓN (por efecto de la desestacionalización y más actividad económica) Población actual - Ribagorza: 12.376 - EPCI Pays de Luchon: 5.597	Estabilidad de la población en los próximos 10-15 años. Población prevista sin túnel en 2.030: ✓ Ribagorza: 10.500 ✓ Pays de Luchon: 5.200	+ Alto	Porcentajes algo menores para Francia pero con un efecto similar en lograr la estabilidad poblacional (puesto que la disminución de la población prevista es menor)

IMPACTO DEMOGRÁFICO Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
Grado de ESTABILIDAD DE LA POBLACIÓN ya censada	Disminución del porcentaje de población que está más de 14 noches fuera de su residencia habitual (ahora 30 %, previsto 20 % en 10 años).	+ Bajo	
INFLUENCIA DEMOGRÁFICA EN OTRAS POBLACIONES donde el túnel actúa como conexión sustitutiva	No hay una influencia importante Se compensan efectos por la circularidad entre pasos.	- Bajo (poblaciones túnel de Bielsa) + Bajo. Nuevos tráficos turísticos en los territorios próximos.	El túnel actúa en parte asumiendo un pequeño porcentaje de los pasos fronterizos colindantes, pero generando nuevos flujos internos.
AUMENTO DE POBLACIÓN TEMPORAL (vinculado al periodo de construcción del túnel)	Sin efectos importantes finales en fijación de la población, solo el aumento temporal de la población durante la construcción (5 años).	+ Bajo	Efectos en la actividad económica del territorio en ese periodo y casos de

Impacto socioeconómico del túnel de Benasque - Luchon

Ribagorza – Demografía / Infraestructuras

Infraestructuras y accesibilidad

Asentamiento y fijación de la población

Necesidad de estrategia de ACCESIBILIDAD como servicio básico y como base de desarrollo.

Trayecto	Distancia	Tiempo (Google Maps)
Barbastro – Benasque	88 km	1h.21m
Montrejeau – Bagnères de Luchon	39,5 km	39m

Fuente: elaboración propia

Conexión Zaragoza - Toulouse

ZARAGOZA – TOULOUSE	Distancia	Tiempo viaje coche
Tunel de Vielha	423 km	5 h. 8 m.
Tunel de Somport	445 km.	5 h. 25 m
Tunel de Bielsa	393 km	5 h.
Paso del Portalet	417 km	5 h. 25 m.
Tunel de Benasque-Luchon	360 km	4 h. 15 m.

- ✓ El tiempo de viaje estimado suele ser superior en situaciones de tráfico y se ha escogido el mejor tiempo empleando rutas más rápidas y/o peajes.
- ✓ Hay un ahorro de kilómetros pero fundamentalmente de tiempo, reduciendo aproximadamente 1 hora las alternativas actuales. No se ha valorado en estas tablas la reducción con la mejora del tramo Campo- Congosto de Ventamillo.

ACCESIBILIDAD DE LAS COMUNICACIONES Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
AHORRO TIEMPO DE VIAJE	Entre Benasque - Luchon Entre Zaragoza - Toulouse	+ Alto + Medio	El ahorro de tiempo Zaragoza - Toulouse no implica su posicionamiento como eje de mercancías por carretera.
AHORROS DE COMBUSTIBLE Y MENOR CONTAMINACIÓN	Relacionado con el ahorro de kilómetros, el tráfico sustituido de otros pasos genera una menor contaminación.	+ Bajo	La menor contaminación implica un traslado de la contaminación. Entre un 5-10 % de tráfico sustituido de otros pasos.
MAYOR TRÁFICO Y CONTAMINACIÓN	Aumento del tránsito de vehículos en el eje A-139 - D-125	- Medio	Poco porcentaje de vehículos pesados.

Análisis social y calidad de vida

Comparativa territorial

- ✓ Renta muy equilibrada en los municipios fronterizos (algo más en Benasque) y más diferencia en la comparativa de las comarcas y las regiones (mayor en Francia).
- ✓ Menor dotación de servicios básicos en los territorios fronterizos españoles y relacionados con la menor densidad poblacional.



Posibilidad de COMPARTIR:

- RECURSOS EDUCATIVOS / ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
- IMPULSO DE MÁS PROYECTOS TRANSFRONTERIZOS
- SERVICIOS DE SALUD, EMERGENCIAS, RESCATES

ACCESIBILIDAD EN LAS COMUNICACIONES Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorial
PERMEABILIDAD PIRENAICA Y CONECTIVIDAD TRANSFRONTERIZA.	El túnel conecta valles de Luchon y Benasque, pero circularidad también con valles colindantes.	+ Alto	El territorio fronterizo como destino turístico conjunto.
MÁS ACCESIBILIDAD TERRITORIAL COMO VÍAS DE EVACUACIÓN / ACCESO FRENTE A CATÁSTROFES NATURALES.	Pirineos como zonas de España y Francia con más probabilidad de seísmos	+ Medio	Es una mejora del concepto de seguridad territorial.
ACCESO Y COLABORACIÓN EN SERVICIOS SANITARIOS Y DE EMERGENCIAS	Posibilidad de realizar acuerdos de colaboración en estos servicios y en el marco de otras experiencias transfronterizas	+ Medio	Mejora la calidad de vida y seguridad de los territorios fronterizos



- ✓ Comarca con bastante equilibrio sectorial.
- ✓ La potencialidad de la comarca se rompe por la situación de las comunicaciones

No hay un eje concreto de construcción pero sí que existe una especialización provincial en comparativa con Aragón.

Los puntos remarcan la comarca con mayor especialización comparativa en la provincia.

Ribagorza – sectores económicos

SECTOR ENERGÉTICO

- ✓ Declaración de Madrid (2015) (Portugal, España, Francia).
Necesidad de interconexión eléctrica del 10 % (actualmente 5 %)
- ✓ Hay mecanismos de financiación europea



Explorar sinergias en el aprovechamiento de la obra del túnel para otros usos:

- Conexión energética – transporte energías renovables
- Transporte de otros elementos (agua, gas).
- Generación de energía para autoconsumos del túnel

Necesidad de investigación de aprovechamientos del túnel

Comparativa territorial

Actividades y sectores económicos

- ✓ Mayor participación agrícola en España, especialmente Ribagorza y provincia de Huesca.
- ✓ Más plazas alojativas en España, sobredotación en relación a la ocupación.
- ✓ España con algo más de dependencia del sector de construcción
- ✓ Estructura productiva francesa más terciarizada.
- ✓ Industrias no competitivas



Son economías que pueden complementarse en productos y servicios.

DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL E INVERSIONES Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
CREACIÓN DE NUEVAS EMPRESAS	Nuevas aperturas de sectores comerciales y de servicios, apertura de centros reguladores, y establecimientos fronterizos.	+ Medio	Es mayor la diversificación y emprendimiento por parte de las propias empresas.
INVERSIONES	Sin efectos importantes en estructura comercial y turística.	+ Bajo	Más actividad de paso (por ampliación de mercados mutuos) que como nuevas inversiones.
	No se prevén inversiones industriales relevantes (algo más de posibilidad en la Comarca de La Ribagorza que en el lado francés)		Alguna inversión generada en la Ribagorza con la mejora muy importante de comunicaciones (valorando túnel + mejora Congosto).
	No se prevén procesos importantes de nueva construcción inmobiliaria.	- Bajo	Ligera presión inmobiliaria.

DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL E INVERSIONES Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
OCUPACIÓN DE POLÍGONOS INDUSTRIALES	Los espacios disponibles en zonas industriales tenderán a ocuparse de forma plena con la apertura del túnel (en los territorios más fronterizos)	+ Alto	Podría generar la necesidad de nuevos espacios para empresas principalmente en formato de delegaciones.
DIVERSIFICACIÓN ACTIVIDAD ECONÓMICA Y AUMENTO DE ACTIVIDAD DE LAS EMPRESAS EXISTENTES.	Hay un aprovechamiento importante de las empresas más fronterizas para captar los nuevos mercados (como receptores turísticos y como punto de paso comercial-turístico), y de las empresas del eje Barbastro – Montrejeau – Saint Gaudens que optan a nuevos mercados.	+ Alto	El aumento no es un porcentaje demasiado alto aunque sí que es un punto de inflexión importante para la supervivencia y continuidad de empresas.

DEMOGRAFÍA EMPRESARIAL E INVERSIONES Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
SUSTITUCIÓN DE PROVEEDORES	Cierto efecto de sustitución de compras nacionales por compras o prestación de servicios en el otro lado.	= (Negativo o positivo dependiendo de la perspectiva de empresa proveedora o cliente).	Efectos en la actividad económica del territorio en ese periodo.
AUMENTO RECAUDACIÓN MUNICIPAL FRONTERIZA	No se prevé una cantidad alta	+ Bajo	Este pequeño aumento será necesario repercutirlo en accesibilidad e infraestructuras dimensionadas para la nueva situación
AUMENTO RECAUDATORIO TASAS DE CARBURANTES (Estado)	En Francia el efecto se compensa (evadido / atraído) mientras que en España es positivo.	+ Medio (en España) = en Francia	Por nuevo flujo turístico Repercutir para explotación del túnel

Mercado laboral – comparativa territorial

- Mayor paro (a nivel regional) en España, aunque mejor tendencia en los dos últimos años.
- Mejor comportamiento del municipio de Benasque y Ribagorza** respecto a la tendencia provincial y aragonesa.
- En Francia más homogeneidad del mercado laboral en los diferentes grados de definición territorial.
- A pesar de las dependencias climatológicas y situación de infraestructuras, la economía de montaña de Ribagorza funciona con **un buen equilibrio sectorial**.
- Más oscilación del mercado laboral en España.**
- Haute-Garonne polarizado por datos de Toulouse** y del sector aeronáutico

POTENCIALIDAD DE MOVILIDAD LABORAL / EDUCATIVA

MERCADO LABORAL Y MOVILIDAD Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorial
AUMENTO DE TRABAJADORES (por la existencia del túnel)	+ 1 % anual en la Comarca + 0,1 % anual en la provincia de Huesca	+ Alto (España) + Medio (Francia)	Calculado como anual, aunque las variaciones en el empleo sean una reducción de la temporalidad.
DISMINUCIÓN DE PARO REGISTRADO (por la existencia del túnel)	-0,8 % anual en la Comarca - 0,1 % anual en la provincia de Huesca	+ Medio	Es algo menor el efecto en la disminución de paro registrado ya que parte de los trabajadores no provienen de la Comarca exclusivamente.
PUESTOS DIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN		+ Medio	Podría generar la necesidad de nuevos espacios para empresas principalmente en formato de delegaciones.

MERCADO LABORAL Y MOVILIDAD Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
PUESTOS DIRECTOS DE MANTENIMIENTO		+ Bajo	Es mayor el efecto económico (gasto entre 2-4 millones anuales) que el de puestos de trabajo directos.
MOVILIDAD LABORAL	Los trabajadores temporales y los propios empresarios con posibilidad de corregir la estacionalidad con otros trabajos y nuevos mercados.	+ Alto	Posibilidad de intercambios de los centros educativos.
DESTRUCCIÓN PUESTOS DE TRABAJO (valles colindantes) GENERACIÓN PUESTOS DE TRABAJO (valles colindantes)	Destrucción de puestos de trabajo por el efecto sustitución de otros pasos fronterizos (Bielsa, Vielha) pero compensación con flujo turístico enviado a estos valles.	- Bajo + Bajo	Se estima solo entre un 5-10 % de tráfico sustituido por lo que la reducción de actividad económica y consiguiente disminución en el empleo es pequeña. Al igual ocurre con el efecto de envío de flujo turístico a estas zonas (antes no existente)

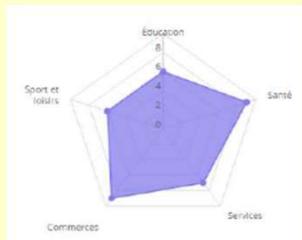
MERCANCÍAS Y FLUJOS IMPORT-EXPORT Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
VOLUMEN DE MERCANCÍAS	2 % de las mercancías actuales por los pasos centrales. 40.000 toneladas anuales (sentido Francia) 10.000 toneladas anuales (sentido España)	+ Bajo	Impacto de este transporte como usuario de los servicios de ruta.
DISPOSICIÓN DE EMPRESAS DEL EJE ZARAGOZA – TOULOUSE COMO ALTERNATIVA DE COMUNICACIÓN Y NEGOCIO	Especialmente relevante para empresas del sector primario y agroalimentario.	+ Medio (empresas del sector primario y agroalimentario) + Bajo (en general)	Esta disposición evita la deslocalización de inversiones más que la generación de nuevas inversiones industriales. Algo más de oportunidad para nuevas localizaciones empresariales del sector primario y agroalimentario.
PASO DE MERCANCÍAS Y CAMIONES POR EL VALLE DE BENASQUE Y LUCHON	No hay una cantidad de tráfico alta prevista de camiones, pero se puede causar cierto impacto en el territorio por cierto grado de pérdida (para algunos usuarios y turistas) de "imagen de territorio natural y turística"	- Bajo (efecto ambiental) - Medio (disminución de imagen turística por valle más	Mercancías y camiones de no gran tonelaje, y en un número reducido por las infraestructuras de acceso.

Sectores económicos

SE ANALIZAN SECTORES ECONÓMICOS EN ESPAÑA Y FRANCIA.

SECTOR TURÍSTICO

- ✓ Posibilidad de **DESESTACIONALIZACIÓN** a través del turismo extranjero
- ✓ La comarca turística de toda la provincia de Huesca con **MENOR PROPORCIÓN DE TURISMO EXTRANJERO.**
- ✓ Menor ocupación en la Ribagorza respecto a la media pirenaica.



Ej. Sectores – Bagnères de Luchon

Viajeros (alojamientos hoteleros 2015)				
Comarca	Viajeros	Espanoles	Extranjeros	Porcentaje extranjeros
Jacetania	187.693	160.755	26.938	14%
Alto Gállego	147.506	125.925	21.580	15%
Sobrarbe	145.024	104.549	40.475	28%
Ribagorza	106.982	95.120	11.862	11%

Fuente: elaboración propia a partir de IAEST

IMPACTO TURÍSTICO Y COMERCIAL Variable analizada	Estimación y evolución (en el escenario con túnel)	Impacto socioeconómico	Observaciones territorio
AUMENTO DE TURISMO EXTRANJERO	70 % de los vehículos ligeros por motivaciones turísticas (viajeros y excursionistas).	+ Alto	Algo más de repercusión del turismo extranjero en España que en Francia
AUMENTO DE TURISTAS NACIONALES EN CADA TERRITORIO	Los viajeros nacionales son a la vez potenciales excursionistas (visitantes de 1 día) que cruzan el túnel.	+ Medio	Atractivo turístico como destino conjunto. Fidelización de clientes (sobre todo en Francia)
AUMENTO DE ESQUIADORES	10 % total en los cinco primeros años (valorados en las tablas anteriores)	+ Alto (España) + Medio (Francia)	Se aumenta el dominio esquiable próximo.
DESESTACIONALIZACIÓN	Se consigue aumentar el grado de ocupación (aumento previsto de 2 puntos porcentuales)	+ Medio	Atractivo turístico como destino conjunto. Fidelización de clientes (sobre todo en Francia)

Análisis impacto socioeconómico

Impacto económico directo e indirecto

- ✓ Estudio Gobierno de Aragón sobre cierre del túnel de Somport: 735.000 euros / semana.
- ✓ El coste de oportunidad (por no tener túnel) sería en el caso del túnel Benasque Luchon algo inferior (aunque más previsión de paso, menos volumen de mercancías y menos población afectada). Ver estudio.
- ✓ Estimación impacto túnel: Retorno de la inversión en 8-12 años (valorando la construcción del túnel y mantenimiento).

Análisis impacto socioeconómico

Impacto económico directo e **indirecto**

OTROS EFECTOS MACROECONÓMICOS POR LA GENERACIÓN DE RENTAS.



Análisis impacto socioeconómico

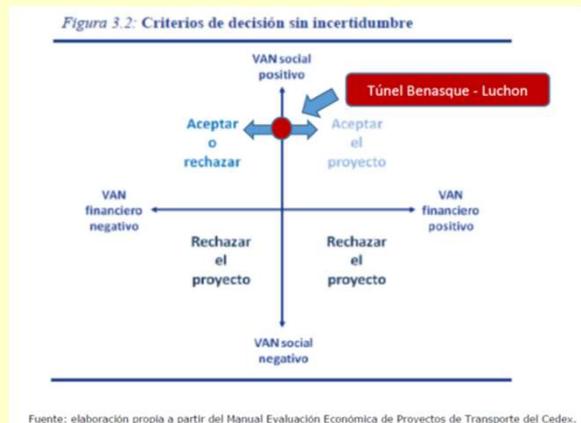
Viabilidad social túnel Benasque – Luchón

✓ El balance de impactos socioeconómicos generan un **VAN SOCIAL POSITIVO** con importante retorno social y económico

	IMPACTOS POSITIVOS		IMPACTOS NEGATIVOS
ALTOS	Permeabilidad y apertura internacional – Movilidad laboral Diversificación económica Fijación de la población	ALTOS	
MEDIOS	Desestacionalización y empleo Destino conjunto Pirineos Estabilidad y supervivencia empresas	MEDIOS	Movilidad y saturación Deterioro imagen valle "aislado" Ambiental
BAJOS	Inversiones industriales Paso alternativo Zaragoza - Toulouse	BAJOS	Efecto sustitución otros pasos, pero compensado con flujo turístico reenviado

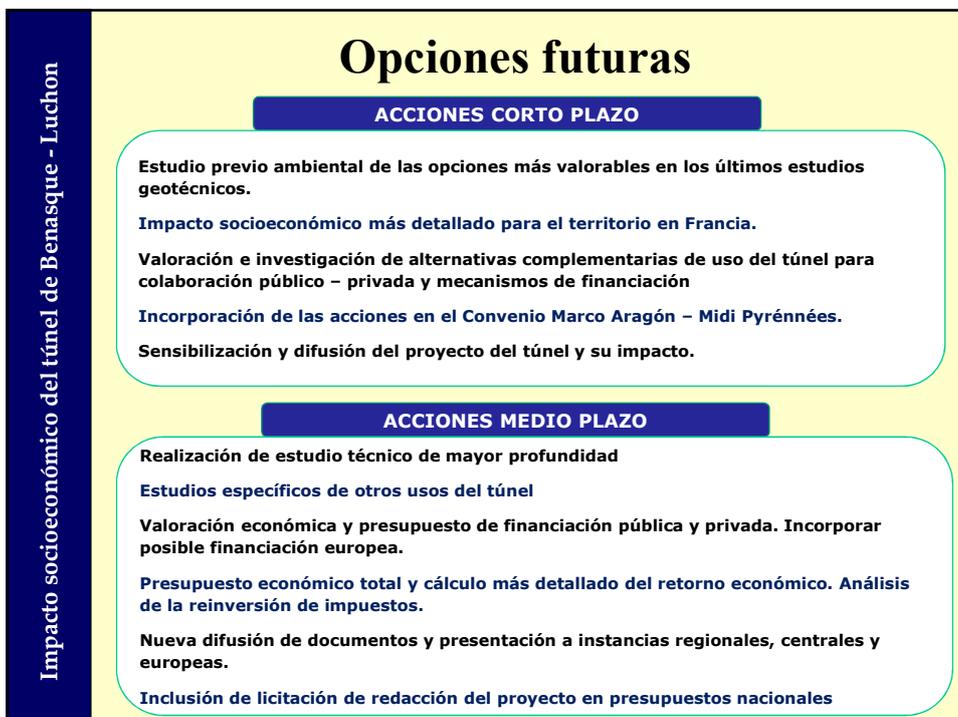
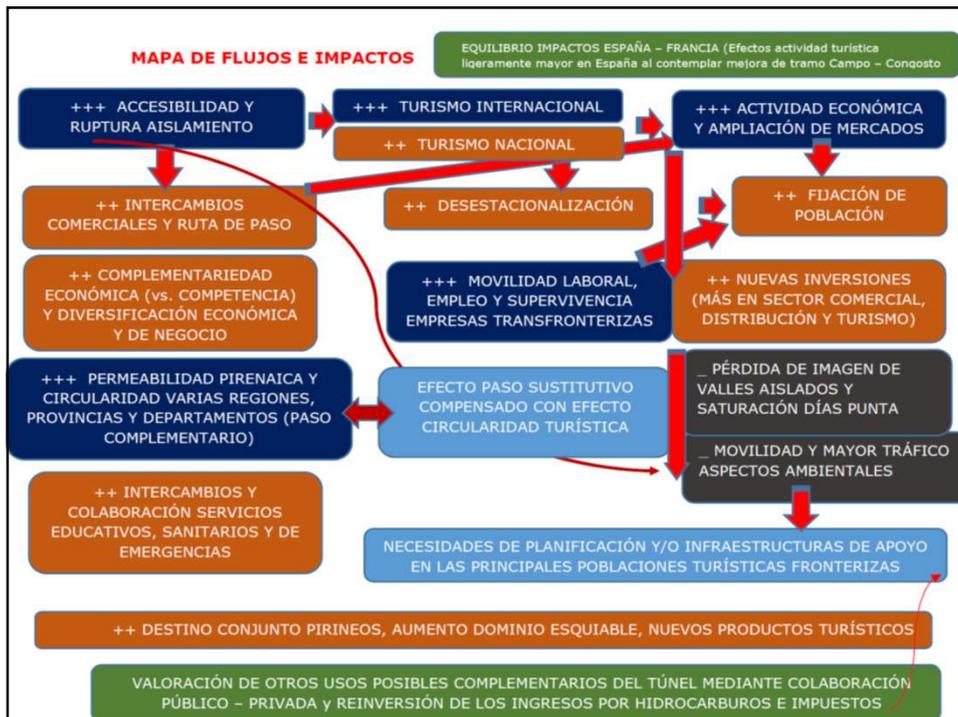
Análisis impacto socioeconómico

Viabilidad social / financiera túnel Benasque – Luchón



Criterio de decisión financiera en escenario de recursos escasos

Consecución de la colaboración público-privada y/o la mayor financiación por otras entidades (Unión Europea)



Opciones futuras

ACCIONES LARGO PLAZO

Seguimiento de la evolución de la aplicación del presupuesto de la N-260 Campo – Congosto de Ventamillo, y resto de infraestructuras que afectan.

Acciones específicas para consecución de continuidad presupuestaria a partir de 2018.

Adaptación de los estudios en función de la evolución y perspectivas de las nuevas infraestructuras.

CONCLUSIÓN: BALANCE DE IMPACTOS ES POSITIVO

Aspectos de futuro:

- ✓ **Viabilidad social y económica.** En base al presente estudio de impacto y profundizando en futuros estudios con mayor detalle de los efectos en el territorio francés.
- ✓ **Viabilidad económica-presupuestaria.** Valorando opciones de colaboración público- privada y mecanismos de financiación entre los diferentes niveles territoriales (regional, nacional, europeo).
- ✓ **Viabilidad ambiental.** Realizando un estudio previo ambiental de las opciones más compatibles a nivel técnico.
- ✓ **Viabilidad técnica.** Desarrollando en profundidad y mejorando los estudios técnicos y geotécnicos realizados hasta 1994.

Los resultados obtenidos generan la necesidad de seguir analizando y estudiando la opción del túnel Benasque – Luchon entre Aragon y Occitanie.

Impacto socioeconómico de un paso viario fronterizo entre Aragón y Occitanie : Túnel Benasque - Luchon

Promueven:

Ayuntamiento de
Benasque

Asociación Pro Túnel
de Benasque - Luchon



Realizado por:



jgomez@fundesa.org
+34 690 091 765