

MAZAZO A LA INVERSIÓN LA AUTOVÍA HUESCA-PAMPLONA DESDE EL AIRE



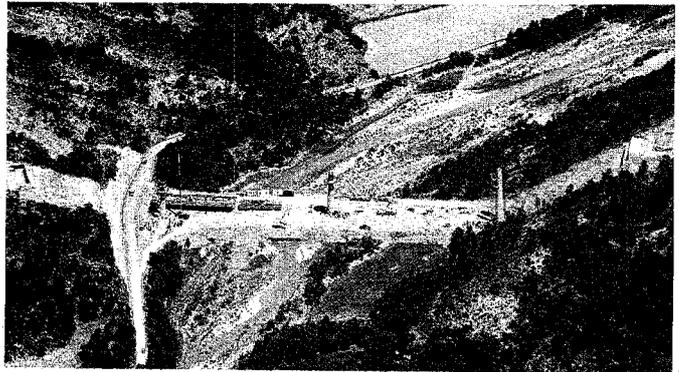
Límite de Huesca-Las Colladas. La plataforma se dibuja a lo largo de los 5,5 kilómetros del tramo, que muere en el barranco (derecha). Al fondo, sigue la autovía hacia Yesa, ya asfaltada en los 2,8 kilómetros que se inaugurarán este verano hasta el cruce del A-160L.



Jaca-Sabiñánigo. El trazado morirá en un erial junto a la actual carretera pese a que los diez kilómetros se están asfaltando para inaugurarlos después del verano. Los cuatro tramos siguientes hasta Lanave están en redacción (1), paralizados (1) o rescindidos (2).



Límite de Zaragoza-Puente la Reina. Las obras se interrumpen de forma abrupta en el municipio oscense, ya que los siguientes 11,7 kilómetros siguen a estas alturas en la fase de proyecto. El parón inversor aquí será mucho más duradero.



Lanave-Caldearenas. Una de las mayores incongruencias de Fomento es dejar este imponente viaducto a medio construir sobre la carretera de Boltaña, ya que habrá que abandonar parte del tablero, de acero, sobre el lecho del río Guarga.



Puente la Reina-Santa Cilia. Sus 7,2 kilómetros también están afectados por el recorte inversor, por lo que el viaducto que cruza la carretera que parte la foto en dos se quedará solo con sus pilas levantadas durante una buena temporada.

Recorrido | HERALDO sobrevuela la autovía Huesca-Pamplona y comprueba los efectos que tendrá la paralización de las obras

Las heridas que deja Fomento en Aragón

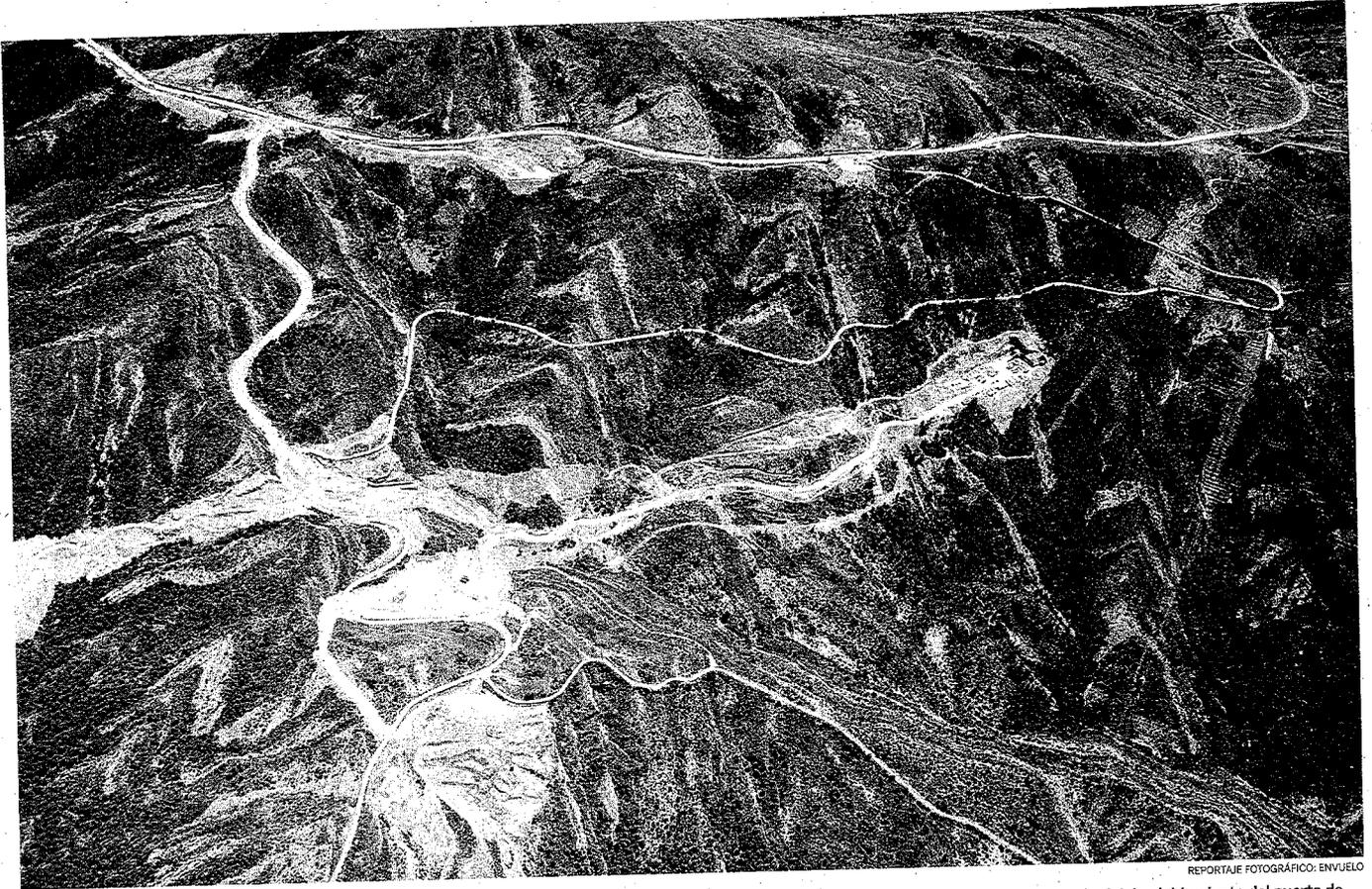
Media hora. Ese fue el tiempo necesario para apreciar en toda su magnitud el impacto del recorte inversor del Ministerio de Fomento en tierras altoaragonesas. A 2.000 metros de altura, parece increíble que la autovía de Huesca a Navarra se vaya a quedar así, a medio construir y sometida a duras condiciones meteorológicas. Viaductos con las pilas ya erguidas, plataformas compactadas a la espera del asfaltado y taludes que redibujan la naturaleza quedarán abandonados a su suerte, con el consiguiente deterioro.

HERALDO sobrevoló el pasado viernes el trazado de la autovía y visualizó el avance del eje suprenaico a lo largo de los 125 kilómetros que separan Huesca del límite de Navarra. A bordo de una de las avionetas de la empresa Envuelo, esta intervención de calado se aprecia a su verdadera escala, la que permite moldear un territorio. Donde mejor se comprueba el alcance es en los tramos comprendidos entre Nueno, el punto donde ahora acaba la autovía, y el Alto de Monrepós. En el puerto se van construir

seis túneles, de entre 140 y 2.800 metros de longitud. El primero de ellos en Nueno, de medio kilómetro, ya estaba medio excavado antes de la primavera, mientras que el ya horadado para desdoblarse el túnel largo de Monrepós solo está pendiente de su equipación, como vendía hasta hace poco el Ministerio. "El resto de los túneles se encuentran en fase de comienzo de los emboquillos", indicaba una nota oficial que pone ahora aún más evidencia el sinsentido de rescindir contratos y paralizar las obras en todos los tramos, salvo en tres (límite de Navarra-Tiermas, A-1601-barranco de las Colladas y Jaca-Sabiñánigo).

Deja perplejo ver cómo la pared del alto de Monrepós se quedará descarnada después de tantas voladuras, sin la protección de una mínima malla que evite desprendimientos. A su lado, el tablero de un viaducto que une las bocas de dos túneles da imagen del abandono que se avecina.

Los planes del Ministerio pasan por paralizar por completo las obras hasta 2012, ya que las partidas que consignará para la próxima anualidad serán simbólicas. "Más



REPORTAJE FOTOGRÁFICO: ENVUELO

Caldearenas-Alto de Monrepós. La actual carretera (arriba de la fotografía) parece diminuta frente a los desmontes generados por la construcción del desdoblamiento del puerto de Monrepós. La boca del nuevo túnel de Caldearenas, de 2.885 metros de longitud, es el único vestigio de la mayor intervención de este tramo, ya que este paso permitirá acortar el actual recorrido en 2.600 metros. Pero tendrá que ser dentro de unos años, porque Fomento quiere ahorrar lo que resta de pagar de los 97 millones de euros en los que se adjudicó la obra.

bien irrisorias, por lo que no darán más que para mantener unos retenes mínimos", apuntaron varios responsables de obra.

Cerca de 1.500 personas que trabajan ahora en la autovía se verán afectadas de forma directa por el parón, lo que se empieza a apreciar por la retirada de maquinaria pesada en los tajos, como en uno de los tramos de la circunvalación de Sabiñánigo. En ese punto, el trazado se dibuja a la perfección sobre el terreno, en el que se inserta una estructura de hormigón para habilitar un paso inferior hacia el vecino vertedero de Ballín.

Y más hiriente resulta pensar qué pasará con el viaducto en construcción sobre el río Guarga y el desvío a Boltaña (A-1604), ya que se incluye en el paralizado tramo Caldearenas-Lanave pese a que evitaría todo el serpenteo que hace la N-330 tras bajar de Monrepós. Tres gigantescas pilas de hormigón

permiten imaginar este paso colgado en el vacío a lo largo de 375 metros, pero el tablero de acero depositado en el cauce devuelve a la cruda realidad.

También sorprende ver cómo la autovía desaparece por completo hasta ver de nuevo la obra al oeste de Sabiñánigo. En ese punto comienza uno de los tramos que se inaugurarán este año, la excepción que confirma la regla de Fomento con Aragón en estos momentos. Del municipio industrial prepirenáico al entorno de Jaca distan diez kilómetros de autovía, a la que le restan únicamente unas capas de asfalto para cortar la cinta. Y no hace falta una avioneta para apreciarlo: cualquier persona que vaya por la N-330 hacia la Jacetania solo tiene que mirar a la derecha.

Pero este alentador panorama dura muy poco, puesto que entre el oeste de Jaca y Santa Cilia no se ve ni una máquina, una de las

razones esgrimidas por Fomento para rescindir el contrato de este tramo.

El mismo erial se aprecia entre Puente la Reina y el límite de Zaragoza, por lo que se debe atravesar la Canal de Berdúin para ver de nuevo la acción transformadora de las máquinas. Justo en el barranco de las Colladas retoma la A-22 el camino hacia Navarra. El pequeño tramo que dista del cruce de la A-1601, de 2,8 km, está listo para la inauguración, prevista para este verano. Y hay que recorrer el embalse de Yesa para encontrarse de nuevo con obras, entre Tiermas y el límite de Navarra. En ese punto acaban las heridas abiertas por el Ministerio de Fomento, ya que el Gobierno foral continúa las obras en su territorio con el objetivo de inaugurar los dos tramos que le quedan a finales del año que viene. La comparación es odiosa.

JORGE ALONSO

LA INFRAESTRUCTURA

La autovía de Huesca al límite con Navarra mide 125 kilómetros y está dividida en 20 tramos. Hay obras en trece y solo se inaugurarán dos este año. El resto se demorarán, como mínimo, hasta 2015.

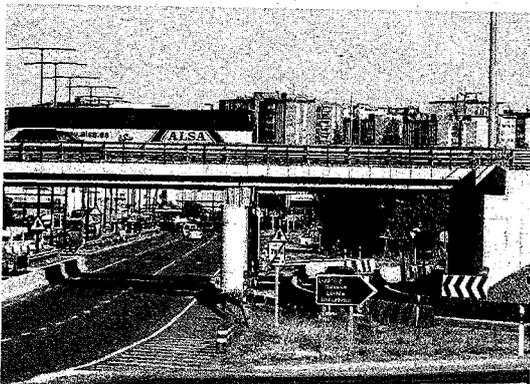
MAZAZO A LA INVERSIÓN LA LISTA DE AFECCIONES EN ARAGÓN

La rescisión y paralización de obras es generalizada en Aragón, hasta el punto de que solo se salvan algunos tramos de la autovía entre Pamplona, Huesca y Lérida, el apeadero de Goya y la electrificación de la vía de Teruel.

La medida retrasará autovías muy demandadas, como la A-68 y la Cuenca-Teruel, y una de las principales apuestas del Gobierno socialista para vertebrar España, el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. **J. ALONSO**

Fomento bloqueará casi por completo la obra pública en las tres provincias

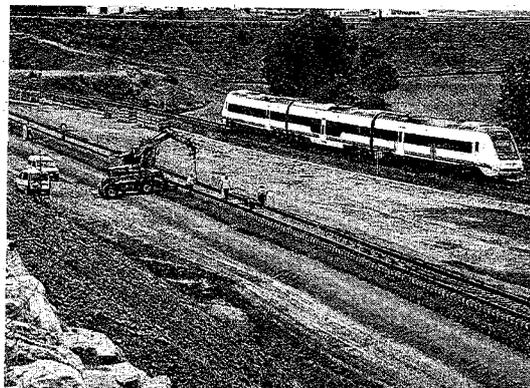
RONDA NORTE DE ZARAGOZA



ESTHER CASAS

Fomento tenía previsto abrir en otoño la mayor parte de la ampliación de este tramo del cuarto cinturón, pero ha decidido paralizar las obras y tendrá que esperar ahora hasta 2014. Con un presupuesto de **89 millones de euros**, su construcción ha estado marcada por las vicisitudes. Primero, su ejecución por fases para garantizar unos mejores accesos a la Expo y luego, la falta de crédito del Ministerio.

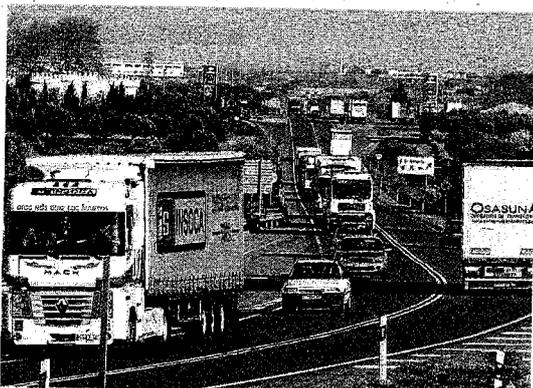
CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO



ANTONIO GARCÍA

El PSOE vendió este eje ferroviario como compensación al descarte del AVE por Teruel y años después se queda en agua de borrajas. Del trazado aragonés solo se salvará la electrificación de la vía entre Zaragoza y Teruel, ya que el tramo hacia Navarra que debía licitarse en 2011 queda paralizado. Y la misma suerte correrá el nuevo trazado de Teruel a Valencia, ya que está valorado en **3.000 millones de euros**.

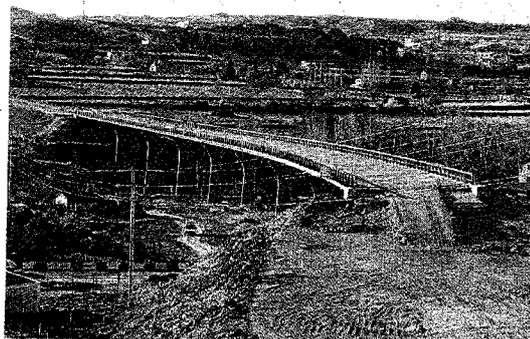
MALLÉN-FIGUERUELAS



JOSÉ MIGUEL MARCO

El desdoblamiento de este tramo de la N-232 es una de las reivindicaciones históricas de Aragón ante la elevada siniestralidad que acumula, pero el Ministerio de Fomento tampoco prevé licitar las obras porque discurre una autovía en paralelo. No obstante, el secretario de Estado de Infraestructuras está abierto a negociar con la DGA, que plantea destinar los fondos del apeadero del AVE de Zaragoza a este proyecto, que garantizaría 40 de los **95,5 millones** en los que se ha presupuestado.

A-68



JAVIER ZARDOYA

El Gobierno de Aragón se plantea negociar la construcción de las variantes en Quinto, Azaila e Híjar ante la negativa de Fomento a impulsar la autovía de Castellón, cuyo estudio informativo valora la inversión en **459 millones de euros**. Ni siquiera licitará el desdoblamiento del tramo hasta Fuentes de Ebro el próximo año, ya que ha ralentizado la redacción del proyecto. La situación llega hasta el punto de que ha rescindido la mejora de la N-232 entre Ráfales y Castellón.

OTRAS AFECCIONES

Autovía Monreal-Alcolea. No ha pasado de la fase de estudio informativo. Su ejecución requiere una inversión de **518 millones** y carece de un horizonte de puesta en servicio.

Autovía Daroca-Calatayud. El presupuesto incluido en el estudio informativo ronda los **150 millones**, pero tampoco hay calendario para su licitación.

Autovía Cuenca-Teruel. El primer estudio informativo se rechazó por su impacto y ahora se está pendiente de un segundo. También cae en saco roto.

Desdoblamiento de la N-II. El tramo Alfajarín-Fraga cuenta con un estudio informativo desde hace dos años que valora la inversión en **420 millones**. La DGA aspira a que se liberalice el tramo de autopista hasta Pina ante la negativa de Fomento a ejecutar autovías donde haya autopistas.

Variantes. Los trazados de Alcorisa, Tarazona, Calanda, La Mata de los Olmos y Gargallo ya cuentan con partidas irrisorias en los Presupuestos de este año, por lo que tampoco se prevé que salgan del cajón ministerial.

Reapertura de Canfranc. El compromiso de Fomento se reduce a encargar más estudios y a tenerlos listos dentro de dos años. Hasta la adjudicación de la mejora de un tramo, de Santa María y La Peña a Anzánigo, está paralizada desde hace meses.

Travesía Central. Incluida en las prioridades de la Unión Europea, cuenta con diez millones para estudios previos. Su coste estimado ronda los **5.000 millones**.

LAS QUE SE SALVAN

Autovía de Madrid. Su modernización se libra del recorte al estar adjudicada por método concesional. Las obras en Aragón suman **378 millones** y el objetivo es reentrenarla en 2011.

Aeropuerto de Zaragoza. El sistema de ayuda al aterrizaje y la nueva torre de control, en proyecto, se licitarán el próximo año por **18 millones**. El Gobierno destaca que ambas actuaciones dependen de AENA, por lo que se liberarán del recorte.

Apeadero de Goya. Con un coste de **38 millones**, esta obra iniciada este mes continuará su marcha con normalidad.