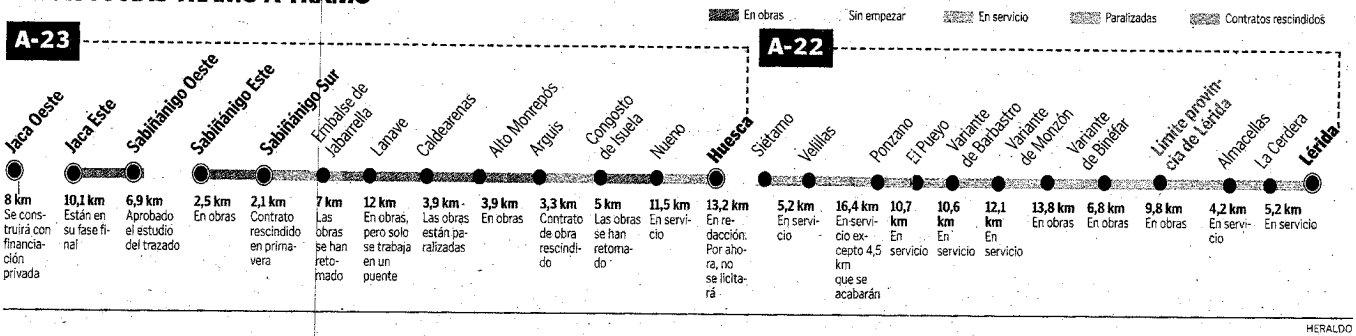
HERALDO DE ARAGÓN
Difusión: Regional
Periodicidad: diaria
ODJ: 58352
EGM: 282000

HERALDO
DE ARAGON

14 - FEBRERO - 2011
(lunes)
nº pagina: 2
Supl: -

LAS AUTOVÍAS TRAMO A TRAMO



HERALDO

Las obras de la autovía entre Huesca y Jaca se retoman en varios tramos pero 5 siguen parados

Las zonas paralizadas suman todavía 27 kilómetros, casi la mitad del trazado que queda pendiente desde Nueno

HUESCA. Una gran estructura compuesta por varias grúas colocada sobre el río Guarga, visible desde la N-330, es solo uno de los signos de que se han retomado las obras de la autovía A-23 entre Huesca y Jaca en algunos tramos. Las máquinas han vuelto recientemente a la zona entre el Nueno y Congosto del Isuela, entre Caldearenas y Lanave –donde se monta dicho viaducto– o desde allí hasta el embalse de Jabarrella.

Sin embargo, aún quedan cinco tramos paralizados o en los que no se han resuelto los trámites para iniciar las obras: los 3,3 kilómetros antes de Arguis, desde el Alto de Monrepós y Caldearenas, el entorno del embalse de Jabarrella, la variante de Sabiñánigo –cuyo estudio se ha aprobado recientemente– o desde allí hasta Jaca, que prácticamente está acabada desde hace meses.

Las obras se paralizaron en la mayoría de los tramos iniciados en julio del año pasado por los recortes de Fomento. En las últimas semanas, varios se han reanudado, aunque se espera que en los próximos meses las máquinas trabajen en alguno más, según explica el subdelegado del Gobierno, Ramón Zapatero. En estos momentos, todavía hay 27 kilómetros sin máquinas de los 56, desde Nueno. No obstante se incluyen los 10,1 entre Sabiñánigo y Jaca.

Las máquinas han vuelto a trabajar en el tramo de 3,3 kilómetros entre Congosto de Isuela y Arguis, donde se llegaron a paralizar por completo a pesar de que la empresa no retiró su oficina de la zona. Aunque el tráfico sigue condicionado en la calzada, las obras se centran en la construcción de un túnel y de un puente. La inversión es de 50 millones de euros y de otros 52 para los 3,2 kilómetros que restan hasta Arguis. Sin embargo, la solución para estos últimos tardará en llegar, puesto que el contrato con la empresa adjudicataria se rescindió.

Colocación de las pilonas del viaducto sobre el río Guarga. R. GOBANTES

Entre Arguis y el Alto de Monrepós, aunque se ralentizó el ritmo de la obra, nunca se llegaron a retirar las máquinas. En este tramo, no solo se aprecia el avance en el túnel y el viaducto sino también en la construcción del centro de control, desde donde se vigilará la seguridad de las galerías de esta vía, como de las de la Yebra de Basa-Fiscal (N-260), que se prevé inaugurar en un año aproximadamente.

Paso alternativo

La actividad ya se ve de manera más intermitente en los siguientes tramos desde el Alto de Monrepós, donde también se paralizaron las obras. De hecho, se encuentran unas máquinas que solo trabajan en la consolidación de la ladera que se derrumbó en la cara norte de Monrepós el pasado 8 de enero. Aunque en principio se esperaba que las obras duraran apenas una semana, todavía no han concluido los trabajos. Desde la Subdelegación del Gobierno informa de que en las próximas tres semanas, siempre en días laborables, se pueden encontrar con cortes con paso alternativo para ambos sentidos. La mayor parte del tiempo, el tercer carril de subida al puerto en sentido Huesca ya está cortado para permitir los trabajos.

Estas obras se encuentran en el tramo de 12 kilómetros entre Caldearenas y Lanave, donde los trabajos se centran exclusivamente en la construcción del viaducto sobre el río Guarga. Según informaron desde el Ministerio de Fomento, «se trata de la estructura más estética y de mayor interés de todo el trazado». Las dos calzadas que se crearán para el tráfico de ambos sentidos se asientan solo sobre tres pilonas que gracias a su estructura superior permiten dar soporte a ambas plataformas.

La peculiaridad es que son tres pilonas solas, que normalmente son dobles, de modo que la afección al cauce es «mínima», como exige el estudio de impacto ambiental. En esta zona, las calzadas de ambos sentidos se llegan a separar hasta 2 kilómetros aunque existirá la posibilidad de un cambio de sentido.

El siguiente tramo de 7 kilómetros entre Lanave y el embalse de Jabarrella ha acumulado retrasos por cuestiones administrativas, pero ya han entrado las máquinas. En este caso, las dificultades se derivan de la existencia de líneas de alta tensión y del paso del canal de Jabarrella. La vía tendrá un enlace para volver a la N-330 y tomar la carretera de La Guarguera hacia Boltaña o el núcleo de Lanave. Las obras desde allí hasta el sur de Sabiñánigo se tendrán que volver a adjudicar, aunque solo se había acometido el desbroce cuando se rescindió el contrato.

Nunca se llegó a parar y de hecho se aprecian los avances en la obra entre Sabiñánigo Sur y Sabiñánigo Este. Ya se puede ver cómo una de las calzadas irá en un nivel superior bajo un túnel, que se repoblará para evitar las afecciones en el monte de San Pedro. La variante de Sabiñánigo todavía tardará porque acaba de aprobarse el estudio así como un modificado del proyecto para su enlace con el tramo hasta Jaca, donde prácticamente no se ha avanzado nada a pesar de que lleva varios meses casi acabada.

ELENA PUÉRTOLAS

A-22

PRÓXIMAS APERTURAS ENTRE HUESCA Y LÉRIDA

El Ministerio de Fomento se puso el mes de marzo para acabar los 4,5 kilómetros de autovía entre Huesca y Lérida (A-22) que quedan pendiente en el tramo Velillas-Ponzano a la altura de Lascellas. El subdelegado del Gobierno en Huesca, Ramón Zapatero, no concretó el viernes la fecha y respondió que entrará en servicio «relativamente pronto». Pero el alcalde de Lascellas-Ponzano (que debe atravesar la N-240), Félix Borruel, duda de que pueda cumplirse porque se trabaja «a un ritmo muy lento». Al mismo tiempo, insiste en la necesidad de agilizar los trabajos para eliminar lo que considera un «punto negro». Excepto esta zona, desde Siétamo hasta la variante de Binéfar ya está en servicio y el resto hasta Lérida, en obras. De hecho, próximamente podrían entrar en servicio los 6,3 kilómetros entre la variante y el límite provincial de Lérida. De nuevo, el subdelegado del Gobierno en Huesca insistió en que durante este año estará concluida la autovía hasta Lérida a falta de la variante de Almacellas y del tramo Huesca-Siétamo. **HA**

HERALDO DE ARAGÓN
Difusión: Regional
Periodicidad: diaria
ODJ: 58352
EGM: 282000

HERALDO DE ARAGON

14 - FEBRERO - 2011
(lunes)
nº pagina: 3
Supl: -

LA RANILLA
Enrique Mored

Carretera rodante

HAN pasado 17 años desde que la Crefco, la asociación que defiende la reapertura del paso internacional ferroviario de Canfranc, expusiera su propuesta de carretera rodante para que las mercancías atravesaran el Pirineo. Esa iniciativa, que se aplica con éxito en los Alpes suizos, consiste en montar los propios camiones o los contenedores que transportan en el ferrocarril y minimizar así el impacto medioambiental que los enormes tráilers originan en una zona tan sensible desde el punto de vista natural. Ahora, el efecto llamada que la nueva autopista Pau-Burdeos provoca sobre los transportistas vuelve a justificar ese proyecto. Trescientos camiones al día son más de 100.000 al año expulsando a la atmósfera su montón de toneladas de CO_2. Y como la alternativa ferroviaria a la carretera y al Canfranc -la TCP- está en fase de estudio y aún queda muy lejos, apostar por la reapertura del histórico paso ferroviario está cada día más justificado. Sus costes son asumibles aún en período de crisis y sus efectos medioambientales lo justifican.

Los camiones españoles se adueñan de la carretera RN-134 en el valle del Aspe por el Somport. Línea férrea abandonada, en Etsaut. JONATHAN DÍAZ

El túnel de Somport suma 300 camiones al día tras abrir la autopista Pau-Burdeos

El tráfico de vehículos articulados supera al de coches y crece un 30%. Asociaciones bearnesas están contra otra carretera Pau-Olorón y defienden la reapertura del Canfranc

ZARAGOZA. «Aquí pasan más camiones que coches desde que se inauguró la autopista Pau-Burdeos en las Navidades», explica un trabajador del túnel del Somport. «Unos días son 270 y otros 320, pero la media está en el control de la entrada española. Ha cambiado el tráfico porque antes solo venían los camiones de maíz y ahora transportan ganado, cemento, piezas de coches y hasta mercancías peligrosas», agrega el empleado, que revisa cada día la carga de los vehículos.

El túnel del Somport recibe una intensidad media diaria (IMD) superior a 300 camiones, según los datos de este año facilitados por el Ministerio de Fomento. Es un 30% más que en 2010. En la estrecha carretera francesa RN-134, que apenas ha sido reformada desde construirse en 1850, han colocado un cartel que advierte de «tramo peligroso» por el tránsito de vehículos articulados.

La reciente inauguración de la autopista A-65 entre Pau y Burdeos el pasado 16 de diciembre ha acercado a los camioneros españoles hacia Europa por el Somport. Los 150 kilómetros entre las dos capitales de la Aquitania se construyeron en dos años y medio. Han supuesto un alivio al atasco de la frontera de Irún a Hendaya, que recibe cada día entre 7.000 y 10.000 camiones, y el mayor uso del túnel del Somport, donde trabajan 60 personas.

Más corto y más barato

El trayecto entre Huesca y Burdeos se acorta únos 50 minutos con la nueva autopista A-65. Los transportistas españoles reconocen que el camino más corto hacia Europa es el Somport y sobre todo cuando se encuentran en plena crisis económica y el precio del gasoil está por las nubes (alrededor de 1,26 euros por litro).

El presidente de la Asociación empresarial de Transportes Discrecionales de Mercancías de Aragón (Tradime), Jesús Arbiol, explica que la carretera pirenaica es «más asequible» que entrar a Francia por «los istmos» (Irún y La Junquera). «Si se gastan de 42 a 45 litros de gasoil a los cien kilómetros, en un trayecto de ida y vuelta a Europa se pueden hacer 300 kilómetros más por los istmos que por el Somport. Si algo funciona ahora es la exportación de piezas de Opel», señala Arbiol.

Los beneficios para los camioneros españoles no provocan las mismas alegrías en Francia. «El túnel se construyó para el tráfico de vehículos y supongo que Fomento no se va a enfadar», recuerda el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez. Pero la avalancha de los camiones abre el debate de la reapertura del Canfranc en el país vecino. Mientras hay organizaciones francesas como BAP (Bearn Adora los Pirineos) que defienden la nueva carretera entre Pau y Olorón, otras asociaciones de corte ecologista como Code Bearn, Code Pau (colectivos para los desplazamientos en Bearn) y Sepanso (sociedad para el estudio, la protección y la defensa de la naturaleza) abogan por el tren como una solución medioambiental en una zona con un ecosistema muy frágil.

Cuatro asociaciones por el tren

El ingeniero Alain Lallane, socialista como el presidente de Aquitania, Alain Rousset, e integrante de Code Pau, se subió al nuevo tren Olorón-Pau el pasado lunes 24 de enero y defendía la extensión de la línea férrea hasta Bedous. Frente a la solución carretera entre Pau y Olorón para ampliar la autopista hasta el corazón del Bearn, las asociaciones se suman a la reapertura del ferrocarril internacional que defiende Creloc (Comité por la Reapertura de la línea Olorón-Canfranc), hermana de la española Crefco.

Las cuatro asociaciones comparan el coste de renovar la carretera entre Pau-Olorón, cuyo presupuesto ronda los 400 millones de euros, frente a los 300 millones que todos los estudios realizados hasta ahora estiman que podría valer reabrir la línea férrea.

Los acuerdos de España y Francia para abrir el tren Canfranc-Olorón cerrado desde 1970 se vieron frustrados, coincidiendo con la inauguración del túnel carretero de Somport, el 17 de enero de 2003, el Gobierno francés anunció que se volvía atrás de las cumbres de Perpignan y Santander.

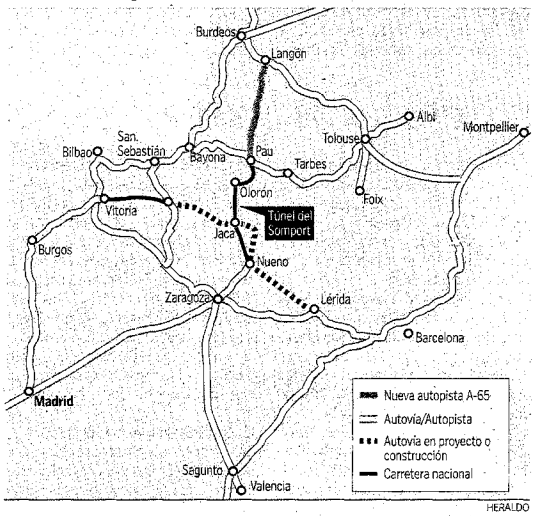
Pero la situación del corredor Sagunto-Jaca abre una autovía de 420 kilómetros libres de peaje para los camiones, dentro de un año, frente a la autopista del Mediterráneo. La autovía Pamplona-Huesca-Lérida generará más tráfico de vehículos articulados.

«Es fundamental para el crecimiento de Aragón el paso central y la logística sigue siendo un nicho potencial de crear riqueza», sostiene el presidente de Tradime, Jesús Arbiol. «Renfe vende mal el tren porque solo oferta a grandes empresas como Saica, BSH y Opel, que llevan el 20% de las mercancías, pero las empresas de transportes por carretera nos encargamos del 80% restante. Si los camiones viajan en tren es una solución y somos rentables. Vivimos momentos de turbulencias, pero se trabaja mucho más la exportación que la importación».

Si el tráfico de camiones llegara hasta 600 diarios, con una media de 18 toneladas de mercancías cada uno, el volumen anual que podría pasar por el Somport o la línea férrea llegaría hasta 3.942.000 toneladas, según la asociación francesa BAP.

RAMÓN J. CAMPO

La nueva autopista



HERALDO

CANFRANC

UN APARTOTEL Y UNA GASOLINERA DOBLE

La gasolinera de Canfranc se va a duplicar y se construirá un apartotel para absorber el aumento de tráfico de camiones por el túnel del Somport. El alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, explica que el proyecto y la licencia de obras está en el Consistorio solo a expensas de que la empresa los ponga en marcha.

Una trabajadora de la gasolinera Cepsa situada a la entrada de Canfranc estación explica por teléfono que en las últimas semanas llegan nuevos clientes. «No son los camiones del maíz que venían siempre, sino otros», señala la empleada de la gasolinera.

En abril se resolverá el concurso de empresas para gestionar el túnel para los próximos cuatro años por 16,5 millones de euros. El Ministerio de Fomento licita actuaciones de mejora de la seguridad vial de la galería y sus accesos, como labores de conservación y explotación. Acabará con las restricciones de tráfico para vehículos pesados por la ventilación y agiliza su paso. **R.J.C.**