

Un nuevo estudio valora en 316 millones abrir un túnel de 9 km para conectar Benasque y Francia

● El paso permitiría acortar 87 kilómetros y una hora y media de viaje hasta Bagnères de Luchon

● Entre las fórmulas de financiación, se plantea el pago de un peaje mixto de 55,3 euros por vehículo

HUESCA. La histórica aspiración del valle de Benasque de tener una conexión directa con Francia (es la única comarca del Pirineo sin paso directo) requeriría una inversión de 316 millones de euros. Este es el coste estimado del túnel de 8.950 metros (350 más que el de Somport) que le uniría con el valle francés de Luchon, según el estudio preliminar de viabilidad económico-financiera elaborado por la Fundación Transpirenaica, por encargo de la consejería de Vertebración del Territorio del Gobierno de Aragón.

El objetivo era actualizar el que realizó en 1994 la Universidad Politécnica de Cataluña, que recomendaba la construcción de un túnel de 9.300 metros. Este nuevo estudio, redactado por Sers Consultores en Ingeniería y Arquitectura, ha proyectado un nuevo túnel con 5.310 metros en el lado español y 3.640 en el galó. La boca sur (España) se situaría entre los kilómetros 67 y 68 de la A-139, a una cota de 1.426 m. Desde allí, seguiría en línea recta y con una pendiente de descenso del 3% hasta su salida en Francia en el kilómetro 11,497 de la carretera D-46a, en el barranco de Houradade.

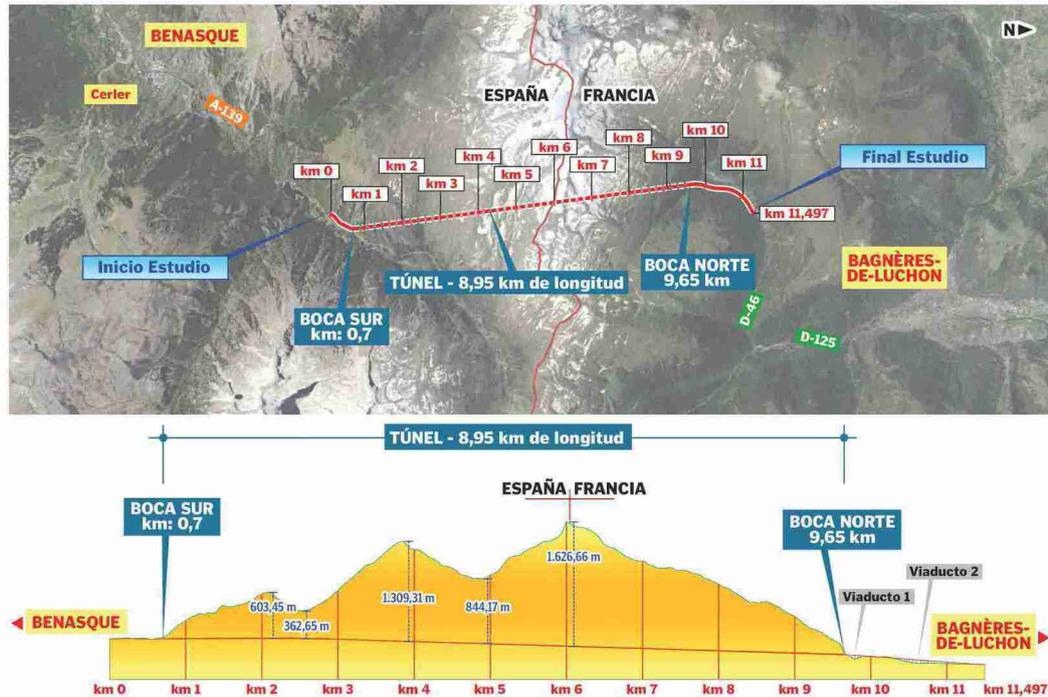
Sería un paso bidireccional de 10 m de anchura, con una pendiente máxima del 3%, una velocidad de 80 km/h, una intensidad media diaria de 1.000 vehículos (similar a las que tienen Somport o Bielsa) y donde estaría prohibido el paso de mercancías peligrosas. Entre otras medidas de seguridad, proponen construir una galería de evacuación paralela que permitiría el paso de un camión de bomberos con conexiones cada 400 m con el túnel, centros de emergencia cada 250 y sistemas de extinción de incendios cada 150.

Además del coste de construcción del túnel y de los accesos (316 millones), calculan que los gastos de explotación y mantenimiento ascenderían a 2,8 millones al año entre luz, ventilación, personal (un técnico responsable y 5 operarios para la vigilancia 24 horas) y las posibles obras de reparación.

Tres fórmulas de financiación

Y para financiar esta elevada inversión, plantean tres posibilidades. Por un lado, que la Administración asuma el pago íntegro o que se emplee el conocido 'método alemán' por el que se abona el coste una vez concluida la obra y en un plazo determinado de años (elevaría a 370 millones de euros si se prorrateara a 5 años y a 415 millones si fuera a 10).

Así sería el túnel internacional Benasque-Luchon



Fuente: Estudio preliminar de viabilidad económico-financiera del túnel de Benasque-Luchon

HERALDO

Una antigua comunicación para el contrabando y vía de escape

Las intensas relaciones históricas, sociales, económicas y familiares entre Benasque y Luchon son objeto de una exposición que se puede contemplar hasta el 9 de junio en el Palacio de los Condes de la Ribagorza.

Comisariada por el historiador local Antonio Merino Mora, recoge documentos, fotografías, muebles y vajillas, aperos y otros enseres que certifican la

antigua relación. Muchos, por cierto, eran comprados en Luchon y traídos de contrabando a Benasque a lomos de mulas por el Portillón, aunque también se dieron a lo largo de toda la historia intercambios legales en una ruta Toulouse-Zaragoza que fue siempre muy activa. En época romana se utilizaron los puertos benasqueses como único acceso para los valles de los

dos lados del Pirineo. Andando el tiempo, el tráfico se intensificó y los accesos fueron mejorados por los reyes medievales.

También se convirtió en puerta de entrada de los ejércitos franceses en los siglos XVI, XVIII y XIX, camino de exilio para los republicanos en la Guerra Civil y vía de salvación para los evadidos franceses en la II Guerra Mundial. **Á. G.**

cesionario con un peaje en sombra (la Administración paga en función de los kilómetros y los usuarios) de 27,3 euros adicionales por vehículo para abonar un canon total de 55,3.

El presidente de la Asociación Pro Túnel, José Luis Ballarín, apunta que este nuevo trazado presenta ventajas evidentes respecto al proyecto original y reconoce que la financiación «tiene que pasar necesariamente por Europa, lo que nos obliga a ponernos las pilas». No obstante, cree que se podría justificar como eje de vertebración de un amplio territorio que tiene como sus vértices Zaragoza y Toulouse.

El estudio será presentado en unos días a las entidades que trabajan desde el lado francés por la construcción del túnel. Aprovecharán para estrechar lazos y promover actuaciones conjuntas económicas y sociales a ambos lados de los Pirineos como el segundo encuentro entre vecinos de Benasque y Luchon en septiembre.

Á. GAYÚBAR/R. D. NÚÑEZ

Y hay una tercera opción que pasaría por establecer un peaje mixto. A este respecto, destacan que el itinerario actual para ir de Benasque a Bagnères de Luchon por Castejón de Sos, Viella y El Portillón obliga a recorrer 112 km en un tiempo de dos horas. Con este nuevo túnel, se acortaría a 25 km y 30 minutos, lo que supondría un ahorro total de 87 km y de hora y media de viaje.

Los autores consideran que en una zona turística como esta, el tiempo no es un factor determinante, «pero puede serlo la seguridad vial y la capacidad adquisitiva del usuario». Por ello, calculan que un valor medio de peaje podría situarse en los 28 euros por vehículo. Teniendo en cuenta la intensidad media de vehículos prevista, con esta tasa se podrían recaudar 10,2 millones al año.

Admiten que quizá es un precio «ligeramente alto» en comparación con otros túneles similares como el del Cadí (10 euros por recorrer 5 km) o Vallvidrera en Barcelona (3,5 euros para 1,8 km). Aun así, resaltan que la rentabilidad seguiría siendo muy escasa ya que no se recuperaría la inversión hasta el año 36 de la concesión. Y si se quisiera reducir a 20, habría que incrementar los ingresos del con-