

La DGA adelantará el dinero para que la autovía Mudéjar se termine en 2007

Busca un acuerdo con Fomento para que la vía funcione dos años antes de lo previsto

Los primeros tramos se abrirían al tráfico en 2005 y el resto, de forma escalonada

ZARAGOZA. El Gobierno de Aragón va a solicitar al Ministerio de Fomento que le permita adelantar parte del dinero que costarán los tramos pendientes de la Autovía Mudéjar (Zaragoza-Teruel-Sagunto) para acelerar el final de las obras. El objetivo del Ejecutivo autonómico es doble. Por un lado, que los tramos no se pongan en funcionamiento de forma aislada, sino que exista una continuidad. Por otro, que la vía de comunicación se encuentre en pleno funcionamiento en 2007, dos años antes de lo previsto en la actualidad, aunque tres años más tarde de lo que prometieron en su día los entonces responsables del Gobierno central.

La estrategia elaborada por la consejería de Obras Públicas de la DGA consiste en que el Gobierno de Aragón adelantaría el dinero necesario para acelerar los plazos de ejecución en cinco de los 10 tramos pendientes de la Autovía Mudéjar dentro de la Comunidad. En total, sería entre 70 y 72 millones de euros que se abonarían por adelantado a las constructoras, y que después serían reintegrados por el Ministerio de Fomento en el plazo inicialmente estipulado. El Ejecutivo aragonés sólo pagaría los intereses bancarios de la operación, dado que el montante sería adelantado, con casi toda seguridad, por medio de alguna entidad financiera aragonesa.

Obras Públicas tiene previsto presentar esta propuesta formalmente al Ministerio de Fomento en las próximas semanas. No obstante, HERALDO ha podido saber que ya ha habido algunos contactos informales y que existe buena disposición para aceptar la fórmula.

Además, el Gobierno de Aragón quiere hablar con la Generalitat Valenciana para que realice una actuación similar. En este caso, aunque el tramo que todavía no es autovía es más pequeño, los plazos previstos de conclusión están entre diciembre de 2006 y marzo de 2007.

Una última fase será la de hablar con cada una de las empresas



Obras de la autovía Mudéjar, en uno de los tramos próximos a la ciudad de Teruel, junto a la actual carretera N-234. ANTONIO GARCÍA

Una larga lista de despropósitos

Las obras de construcción de la autovía Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca comenzaron en 1987. El primer tramo, Zaragoza-Villanueva, no estuvo listo hasta 1991 y las obras se centraron en la primera fase en la parte entre la capital aragonesa y Huesca, ciudades que no estuvieron enlazadas por autovía hasta 1999.

En la parte entre Zaragoza y Teruel hubo varios años que las obras ni estuvieron en los presupuestos. En 1998, por ejemplo, hubo una inauguración fantasma de obras. Pero en el año 2000, el entonces

candidato a la reelección, José María Aznar, prometió que la autovía entre Zaragoza y Teruel sería una realidad antes del año 2004. En 2001 se abrieron al tráfico los primeros 37 kilómetros, los únicos que hoy funcionan. Nunca se anunció, pero al poco tiempo de que el PP ganara las elecciones, se extendió este plazo hasta el año 2005 y después hasta el 2006. A finales de 2002 ya se pudo saber que los Presupuestos Generales del Estado no tenían prevista esa fecha, y que el final más optimista se situaba en el año 2009.

constructoras que trabajan en los distintos tramos para saber su disposición a adelantar los trabajos.

Agrupar los tramos

En concreto, dentro de Aragón, la DGA quiere que el tramo que va desde el límite provincial con Castellón hasta Sarrión se pueda abrir al tráfico en abril de 2006, en lugar de en octubre del mismo año, como está previsto. De esta forma, coincidiría en el tiempo con la puesta en funcionamiento del Romanos-Mainar.

próximos dos años. Con el plan trazado por Obras Públicas, las distintas inauguraciones se podrían agrupar en dos o tres grupos, de forma que los usuarios también percibirían las mejoras conforme se fueran realizando.

Últimas inauguraciones

Ya sólo quedaría una tercera tanda de inauguraciones, que se concentrarían en los meses finales de 2006, de forma que la autovía estuviera completamente en servicio al iniciar el año 2007. El tramo de Calamocha a Romanos adelantaría tres meses su inauguración, hasta octubre de 2006, momento en el que también entraría en servicio el de Mainar a Paniza, previsto inicialmente para junio de 2007.

El tramo en el que se pretende un mayor adelanto de las fechas es el que discurre entre Paniza y Torrubia, que todavía está sin adjudicar. La pretensión del Ejecutivo aragonés es que esté terminada en diciembre de 2006, en lugar de diciembre de 2008, tal y como es la previsión del Ministerio de Fomento. De esta forma, en enero de 2007, con dos años de antelación sobre el plazo oficialmente previsto, podría circularse por autovía entre Huesca, Zaragoza y Teruel.

JOSÉ JUAN VERÓN

LOS TRAMOS

■ **Límite de la provincia de Castellón-Sarrión.** Su finalización está prevista para octubre de 2006. El Gobierno de Aragón quiere adelantarla al mes de abril de ese mismo año.

■ **Teruel-Santa Eulalia.** El calendario de obras marca su finalización para octubre de 2005. Desde el Pignatelli se quiere adelantar tres meses, hasta junio de 2005.

■ **Calamocha-Romanos.** Está prevista su finalización para el mes de marzo del año 2007. La DGA quiere que se concluya tres meses antes, en octubre de 2006.

■ **Mainar-Paniza.** La previsión del Ministerio de Fomento es que no se ponga en funcionamiento hasta junio de 2007. Obras Públicas considera que este tramo podría adelantarse 8 meses y, por tanto, se inauguraría en octubre de 2006, coincidiendo con el tramo anterior.

■ **Paniza-Torrubia.** Es el último tramo que se pondrá en funcionamiento. El calendario oficial no tiene prevista su puesta en marcha hasta diciembre del año 2008, pero el Gobierno de Aragón considera que podría estar operativo en diciembre de 2006.

La autopista autonómica se financiará al 33 % por el peaje

El estudio económico de la vía, que la DGA sacará a concurso tras el verano, se encuentra en periodo de información pública

ZARAGOZA. La que será la primera autopista autonómica, y que unirá la AP-2 y la N-II con la N-232, se financiará en dos terceras partes por el Gobierno de Aragón mientras los peajes de los usuarios de la vía sólo alcanzarán para financiar un tercio de la inversión total, unos 42 millones de euros, que quedará pagada en un plazo de 25 años. La vía, que tendrá alrededor de 5,5 kilómetros entre El Burgo de Ebro y Alfajarín, saldrá a licitación después del verano, cuando concluya el actual periodo de información pública del estudio de viabilidad económico-financiero.

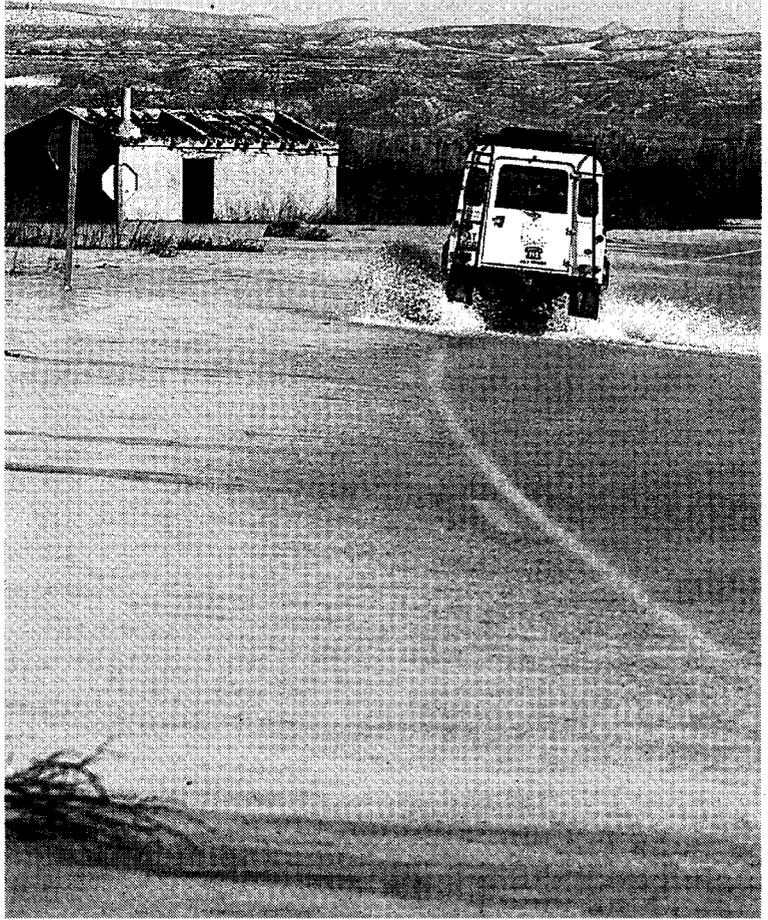
El Gobierno de Aragón pagará un tercio del coste de la vía con una subvención directa. Otro tercio se pagará en concepto de lo que se conoce como 'peaje en sombra', en función de la evolución del tráfico. El tercio restante será sufragado directamente por los bolsillos de los usuarios por medio del peaje, que podría situarse en torno a los 0,30 euros para turismos y 0,90 euros para vehículos pesados.

Los datos del estudio de viabilidad económico-financiero de la vía explican que estos son los requisitos mínimos. El concurso para la construcción de la vía incluirá también que la empresa deberá redactar el proyecto constructivo y que, como pago, recibirá la concesión de la explotación de la nueva autopista durante 25 años. No obstante, las ofertas podrían reducir la aportación pública e incrementar la parte que deben pagar los usuarios, dado que en este porcentaje es donde se concentra el margen de negocio mercantil. Además, el estudio económico advierte de que será necesario revisar todos los cálculos una vez que se cierre la adjudicación.

La nueva autopista saldrá de la N-232, del mismo punto en el que enlaza, actualmente, con la A-222 (carretera de Belchite), con la que también estará conectada. En la parte de Alfajarín comunicará con la AP-2 y con la N-II.

De esta forma se creará una conexión entre dos de las carreteras nacionales con más circulación de la Comunidad y se evitará que parte de este tráfico se vea obligado, como sucede ahora, a pasar por Zaragoza. El punto de unión se establece a 20 kilómetros de la capital, por lo que el ahorro de tiempo será muy significativo.

De hecho, en la actualidad existe una unión entre la N-II y la N-234 por medio de la ZV-7001, que pasa por Pina de Ebro y que cuenta con un tráfico medio de 4.500 vehículos diarios, de los que alrededor del 40 % son camiones. Por ello, la carretera se encuentra



La conexión entre la N-234 y la N-II tiene numerosos problemas. O. DUCH

saturada y plantea numerosos problemas. Por ejemplo, el año pasado estuvo cortada durante varios días por una crecida del Ebro.

En cualquier caso, los cálculos del Ejecutivo aragonés indican que la circulación se verá notablemente incrementada con la construcción de la autopista. Sin embargo, el estudio económico

plantea tres escenarios posibles, con el tráfico actual, con más vehículos y con menos. En todos los casos, se recomienda la misma solución financiera.

Además, el Gobierno de Aragón explica que la nueva autopista, en cuanto conecta con la AP-2 y con la A-122, constituiría el comienzo del llamado Quinto Cinturón de la ciudad de Zaragoza.

LA VÍA

■ **Longitud.** Será de algo más de 5 kilómetros, aunque todavía puede sufrir ligeras modificaciones. Tendrá dos carriles en cada dirección, con una plataforma de 12,50 metros por cada una de las dos calzadas.

■ **Puente.** La parte más significativa es un puente sobre el río Ebro que tendrá unos 400 metros de longitud y cuyo coste se estima cercano a los 12 millones de euros.

■ **Densidad.** Los cálculos hacen una previsión de tráfico inicial cercana a los 5.000 vehículos, de los que alrededor de la mitad serán camiones.

Cariñena-Gallur

La experiencia de esta primera autopista autonómica va a ser aprovechada por el Gobierno de Aragón, que tiene en cartera otros dos proyectos. El que está más avanzado, aunque se encuentra en la fase inicial con varios estudios realizados, es el que uniría Cariñena con Gallur, una ruta muy utilizada por los vehículos de transporte. El segundo, que está en fase incipiente, uniría Tazona con la N-232 y con la AP-68 a la altura de Gallur; es decir, con el corredor del Valle del Ebro. Para ambos proyectos es importante el futuro de la N-232, cuyo desdoblamiento se está reclamando por el momento hasta Mallén.

JOSÉ JUAN VERÓN