

aragón 26/27

El complejo aeroportuario de Teruel va a ser una de las principales apuestas de las instituciones con la provincia durante el año que empieza. Está previsto que su construcción concluya en primavera

El aeródromo de Caudé, la 'joya' de la provincia



Es la joya de la corona y, como tal, su construcción avanza con una celeridad inusitada en otras obras de Teruel. Esta infraestructura, una de las pocas en ejecución durante 2009 junto con Motorland y el Observatorio de Javalambre, ha sido especialmente deseada por el vicepresidente del Gobierno de Aragón, José Ángel Biel, y también por el consejero de Obras Públicas, Javier Velasco, que ven en el complejo aeroportuario un proyecto con grandes posibilidades para el futuro desarrollo de Teruel.

Y parece que esta idea es la que ha marcado el ritmo de los trabajos, ya que la construcción comenzó durante el primer trimestre de este año y en diciembre se completó en torno al 80% de la intervención, con la pista de aterrizaje de casi tres kilómetros prácticamente terminada desde hace ya tiempo.

El director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Simón Casas, confía en que durante la primavera del año que viene

concluya la obra civil y quede pendiente únicamente el equipamiento de la terminal y la adquisición de los vehículos.

No obstante, todavía faltará más de un año para que las instalaciones entren en funcionamiento. El proceso para homologar el aeródromo por parte de la Dirección General de Aviación Civil, de AFENA y de las organizaciones internacionales con competencia en esta materia, se vislumbra complejo y muy largo en el tiempo. Eso es, al menos, lo que piensa Simón Casas, quien señala que "lo que más tiempo lleva es el proceso de certificación de las instalaciones y conseguir adaptarlas a las condiciones de seguridad exigidas, que se tienen que afinar al máximo".

Para ello, se deberán realizar pruebas con aviones tipo, ya que el aeródromo está diseñado para aparatos B-747. Según explicaba Casas, "el tipo de aeródromo de Caudé se tiene que adaptar a sus necesidades operativas".

Aunque al proyecto, bautizado como Pataforma Aeronáutica de Teruel (Plata), le han llovido numerosas críticas, tanto de los partidos de la oposición como de colectivos ecologistas por el fuerte desembolso realizado -38 millones de euros- y por una rentabilidad para muchos "dudosa", Biel, Velasco, y el propio presidente del Gobierno de Aragón, Marcelino Iglesias, están convencidos de su viabilidad. Eso es lo que han repetido en las diversas visitas realizadas a Teruel.

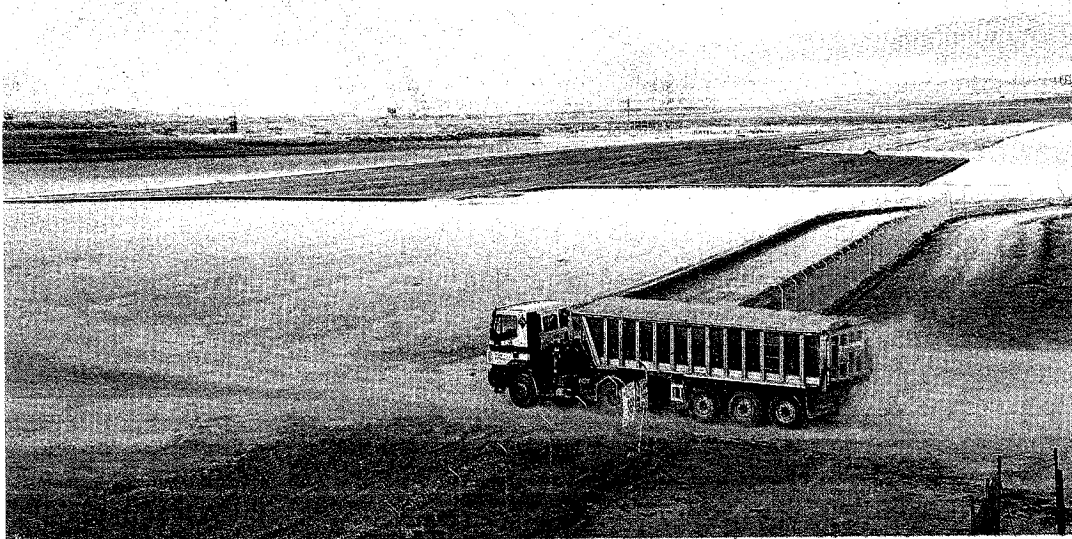
Sostienen que la infraestructura tiene grandes posibilidades, a pesar de que el principal interesado en estas instalaciones, el empresario López Soriano, renunció a asumir la gestión del complejo aeroportuario después de firmar un protocolo de intenciones con el Gobierno de Aragón.

A los detractores de la infraestructura les sorprende, sobre todo, el avanzado ritmo que están adquiriendo estas obras en un proyecto que, por el momento, no cuenta con una aplicación concreta, mientras que otras actuaciones más demandadas duermen el sueño de los justos.

Para Simón Casas, sin embargo, el aeródromo de Caudé presenta numerosas posibilidades: "No hay una infraestructura en capacidad y superficie como esta en toda Europa". "Se trata -continúa- de unas instalaciones aeronáuticas de carácter industrial que pueden albergar diversas actividades compatibles entre sí".

Desde ensamblaje de aviones, hasta fabricación de avionetas, pasando por el reciclado ecológico de aparatos, proyectos I-D o escuela de formación de mecánicos, Casas cree que se abre un mundo nuevo para el aeródromo. Solo hay un inconveniente: el Gobierno de Aragón no ha podido encontrar hasta ahora empresas interesadas en su explotación. Ante esta situación, el Consorcio que gestiona las obras de Caudé, integrado por la DGA y el Ayuntamiento turolense, está cada vez más decidido a asumir el aprovechamiento de la infraestructura, que ocupa 340 hectáreas. "Lo único en lo que hay que incidir es en que sea competitivo, y sin demasiadas cargas", apostilla Casas.

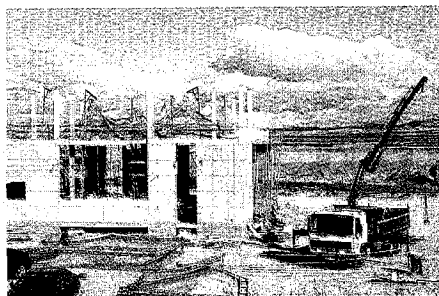
LEONOR FRANCO



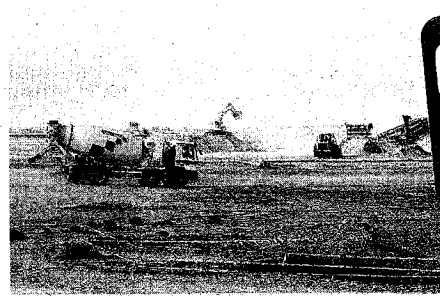
La pista de despegue y aterrizaje del futuro aeródromo -al fondo- se extiende a lo largo de casi tres kilómetros. ANTONIO GARCÍA

Un proyecto que avanza con celeridad

● **UNA PISTA DE TRES KILÓMETROS.** La pista de despegue y aterrizaje del aeródromo es una de las obras más avanzadas del complejo de Caudé. El director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Simón Casas, señaló que para concluir este vial falta la incorporación de dos capas de rodadura, que se aplicarán de cara al buen tiempo, así como su señalización.



● **LA SALA DE CONTROL.** Las instalaciones, que ocuparán una superficie de 340 hectáreas en un terreno cercano a Platea, incluyen un edificio de servicios generales y sala de control, cuyos muros ya se aprecian.



● **CAMPA.** En el proyecto figura el acondicionamiento de una campa que servirá para el aparcamiento de los aparatos, ya que una de las actividades industriales contempladas es el estacionamiento de larga estancia de aviones.

Obras en marcha

El año que se va no ha hecho realidad ninguna de las infraestructuras de comunicaciones prometidas para Teruel. Todo está por llegar: el tren Cantábrico-Mediterráneo, la autovía al Mediterráneo y la A-40 a Cuenca

2009, un año en blanco para los grandes proyectos

Palabras. Para las grandes infraestructuras turolenses, esas que sacarían a la provincia de su permanente y crudo invierno económico y demográfico, las administraciones solo han tenido palabras a lo largo de 2009. Ha sido un año en blanco, perdido. Ninguna novedad respecto a 2008, en el que, al menos, se terminó la autovía Mudéjar.

El ferrocarril de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo, con el que el Gobierno central prometió compensar a Teruel por el injusto y absurdo castigo de dejarla sin AVE a Madrid y Valencia mientras otras provincias tendrán este rápido y cómodo medio de transporte, sigue siendo solo una ficción. No hay nada más que un estudio de su viabilidad -presentado con dos años de retraso- y una nueva promesa de invertir 3.000 millones entre Teruel y Valencia.

Mientras tanto, la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Valencia sigue sin electrificar -el compromiso era iniciar los trabajos en 2008-, lo que unido a las condiciones de la vía, sin variantes en los puertos de Cuencabuena y Paniza (Zaragoza) y con un trazado del siglo XIX entre Teruel y Valencia, impide a los trenes desarrollar toda su potencialidad.

En la autovía que ha de unir Alcañiz con el Mediterráneo permitiendo al norte de la provincia beneficiarse de su estratégica situa-

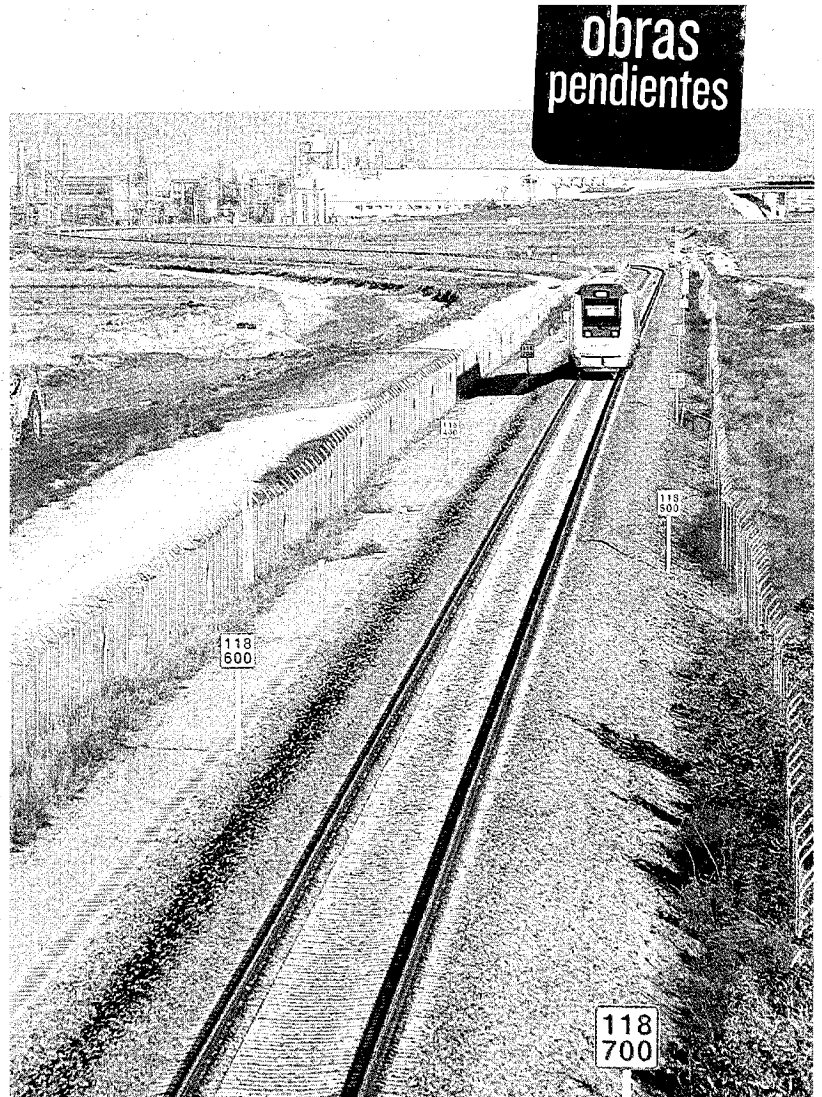
ción, no hay ni una máquina trabajando. Ya está el estudio informativo, sí, pero de ahí a la entrada en funcionamiento de la A-68, al ritmo que opera en la provincia la Administración, habrán de pasar por lo menos cuatro años.

Peligrosas travesías

También en diferentes fases de sus respectivos e interminables estudios se encuentran las variantes de la N-420 (Córdoba-Taragona) entre Teruel y Alcañiz. Aunque su construcción figura en el Plan de Actuaciones Específico para Teruel, con vigencia 2005-2008, las circunvalaciones están sin hacer y la carretera, la única vía de comunicación entre las dos principales ciudades de la provincia, está jalonada con siete peligrosas travesías urbanas.

Los pantanos proyectados, Los Alcamines en Alfambra, Las Parras de Martín o el recrecimiento de Santolea, tampoco avanzan. Similar lentitud presenta el plan de elevación de aguas del Ebro hasta Andorra, una obra esencial para el desarrollo de la localidad minera, muy afectada por la crisis económica.

Y qué decir de la autovía entre Teruel y Cuenca o A-40. Solo la unánime protesta social a principios de este año, capitaneada por la plataforma Teruel Existe, evitó un carpetazo de juzgado de guardia, puesto que esa nueva carretera llevaba cinco años en estudio y se echaba abajo por la afec-



Una máquina circula entre Teruel y Cella. Sin electricidad, los trenes no pueden ir rápido. ANTONIO GARCÍA

El tren Zaragoza-Teruel-Valencia, por vía única y sin electrificar

● **UN SUEÑO ROTO.** Conscientes de la importancia del tren como motor de desarrollo, los turolenses han mantenido en los últimos años una lucha titánica por potenciar este medio de transporte. Sin em-

bargo, la línea Zaragoza-Teruel-Valencia es aún de vía única y sin electrificar. A ello hay que sumar que hacia Zaragoza siguen sin modificarse los trazados en los puertos de Cuencabuena y Paniza.

ambiental en una zona en la que ya existen otras carreteras y junto a la que discurrirá pronto el AVE Madrid-Cuenca-Valencia. Pese al rechazo ciudadano, lo que el Gobierno acordó fue empezar de nuevo todos los trámites. Ahora, repetir el estudio informativo costará un millón y medio de euros y dos años de tiempo.

"Al menos, no han dado cerrojo al proyecto y este sigue su cauce", dice entre optimista y re-

signado el coordinador de Teruel Existe, Miguel Ángel Fortea. La plataforma ciudadana también reseña, como datos positivos en cuanto a mejoras en 2009, que han llegado trenes nuevos a la línea férrea Teruel-Zaragoza y que están en marcha las obras de la variante de Alcañiz.

Así las cosas, salvo pequeñas actuaciones, el balance del año que se va, en lo que respecta a grandes proyectos, es muy pobre. La rece-

sión económica, sin duda, ha contribuido, pero no de una forma decisiva. "Estamos en crisis, pero esta situación viene ya de antes", afirma Miguel Ángel Fortea.

Para el coordinador de Teruel Existe, este estancamiento tiene su explicación en el carácter meramente electoralista de los discursos que lanzan los políticos en la provincia. "Prometen y prometen, pero luego no cumplen", dice.

M^a ANGELES MORENO

**obras
pendientes**