

Aragón-Info, miércoles 2 de enero del 2.001

Miércoles, 2 de enero de 2002

CAMPAÑA CONTRA LA AUTOVIA HUESCA-PAMPLONA

ECOLOGISTAS EN ACCION, FUNDACION ECOLOGIA Y DESARROLLO Y JACA SIN PERDER EL NORTE INICIAN UNA CAMPAÑA CONTRA LA AUTOVIA HUESCA-PAMPLONA

Ecologistas en Acción, Fundación Ecología y Desarrollo y Jaca sin Perder el Norte, organización recientemente constituida en Jaca para oponerse a este trazado que cuenta ya con más de 200 socios, han suscrito una manifiesto en el que expresan sus motivos para oponerse al proyecto de autovía Huesca-Pamplona que transcribimos a continuación. Las tres organizaciones han iniciado una campaña de difusión del mismo entre los diferentes colectivos sociales y políticos del Altoaragón y Navarra, de cara a difundir su oposición y recabar apoyos al mismo. Confiamos contar en próximas fechas con el apoyo de más organizaciones sindicales y políticas, puesto que el proyecto de autovía Huesca-Pamplona representa para las organizaciones firmantes un auténtico ejemplo de despilfarro económico sin ninguna justificación social.

MANIFIESTO:

LOS COLECTIVOS ABAJO FIRMANTES desean exponer las líneas maestras de nuestra oposición contra el proyecto de Autovía que uniría las poblaciones de Huesca y Pamplona por Sabiñánigo y Jaca.

Con este escrito pretendemos dar a conocer el impacto negativo que tendría la construcción de esta autovía sobre el desarrollo sostenible que necesitan las comarcas pirenaicas, así como que dicho proyecto adolece de grandes deficiencias que lo hacen inviable, como son: el incumplimiento de la actual normativa sobre transportes de la CE, y la insuficiente cuantificación de su impacto medioambiental. Además, el propio proyecto revela la inexistencia de argumentos justificativos de la realización de la obra, como una alta densidad de tráfico. Asimismo, queremos demostrar que equiparar grandes obras de infraestructura con modernidad y desarrollo no solamente es falso sino que incluso es contradictorio en esta región. Para todo ello pasamos a detallar las grandes líneas de nuestra oposición al proyecto.

IMPACTO AMBIENTAL

Los tramos propuestos atraviesan zonas de gran importancia natural, cuyos valores han merecido su declaración como espacios naturales protegidos (Parque Natural, ZEPAs, LICs). El estudio de impacto ambiental no analiza las posibles afecciones de la autovía sobre estos espacios, sin proponer por ello las medidas preventoras o correctoras oportunas.

Por otra parte, el trazado de la autovía entre Sabiñánigo y Jaca, y por la Canal de Berdún, ocupa las mejores tierras agrícolas de la zona, un bien escaso en la montaña y cuyo mantenimiento en cultivo constituye un importante activo ecológico de la misma.

En último lugar, la autovía tendría unas consecuencias negativas para el medio ambiente y el desarrollo equilibrado de los valles pirenaicos, dado que pretende la concentración masiva en la Jacetania y el Alto Gállego de un turismo de tipo invernal de fin de semana. Esto repercutiría en una ampliación desmesurada de las estaciones de esquí, multiplicando los impactos ya habidos: aterrazamiento de laderas, entubamiento de torrentes y ríos, urbanismo incontrolado, ampliación de las zonas de aparcamiento, congestión estacional ...

EL TRÁFICO

El proyecto no se justifica por volúmenes de tráfico. El Plan de Infraestructuras estima necesaria una autovía a partir de una intensidad media diaria de 7.000 vehículos, cuando en la actualidad la IMD registrada entre Puente la Reina y Sangüesa es de solo 1.247. Tampoco se justifica por ofrecer una mejora ostensible en las condiciones de circulación. Así, y en cuanto a la velocidad, en el tramo estudiado se pasaría de los actuales 70 km/h de media a los 86 km/h anunciados, lo que sólo revertiría en un ahorro de 20 minutos para la totalidad del trayecto Huesca-Pamplona. Y en cuanto a la seguridad, la autovía contribuiría a acrecentar el efecto confianza sobre el conductor, con la consiguiente bajada de atención. Los datos arrojan que el 75% de los accidentes en la zona estudiada se debe a salidas de la carretera.

Este porcentaje podría incrementarse en función del exceso de confianza, máxime si se tiene en cuenta el gran número de zonas de umbría por que transcurre el trazado.

Estas cuestiones no justifican por sí mismas el elevado coste del proyecto, que asciende a 120.000 millones. El Alto Aragón necesitaría utilizar esta faraónica inversión para cubrir las grandes carencias existentes en sanidad y educación. El precio normal de un kilometro de autovía en terreno no accidentado es de 350 millones; en la que nos ocupa ese precio asciende a 750 millones/km, alcanzando los 1.700 millones en algunos tramos. Siendo que el trazado consiste en el desdoblamiento de la carretera actual, el precio multiplica por 4 los costes con respecto a los de terreno llano.

UNA FALSA VOCACIÓN EUROPEA

Esta autovía pretende completar el eje europeo E-07 que une Sagunto con Francia. Ahora bien, desde que las autoridades francesas decidieron no elevar a rango de autovía la pequeña carretera del valle de Aspe, se derrumbó la justificación internacional del proyecto, así como del túnel de Somport.

La construcción de la autovía vendría a entorpecer la puesta en marcha de la Política Europea sobre Transportes, que propone crear alternativas al tráfico rodado. Hoy por hoy, el transporte por carretera es responsable del 28% de las emisiones de CO₂, con una tendencia de crecimiento hasta el 40%: cifra muy superior al 8% aconsejado por la Conferencia de Kioto sobre Cambio Climático -que España ha suscrito.

No tiene justificación alguna continuar en sentido inverso a la tendencia actual, sobre todo si se tienen en cuenta los antecedentes negativos de las autopistas de montaña y de los grandes túneles en los Alpes, que han causado gran impacto medioambiental y una siniestralidad elevada (accidentes de Mont-Blanc, Tauern, San Gotardo...)

LA AUTOVÍA COMO MOTOR DE DESARROLLO

Existe una idea preconcebida que pretende equiparar desarrollo económico con la realización de grandes carreteras. Esto es erróneo ya que unas buenas comunicaciones son una condición necesaria pero no suficiente para el crecimiento económico de una región. No existe ningún indicador que permita aventurar que el desarrollo de las comarcas afectadas en un horizonte a largo plazo se encuentre estrangulado por la no existencia de vías de doble calzada.”

El turismo es la principal actividad económica de las comarcas de la Jacetania y del Alto Gállego, aunque también del resto de valles pirenaicos, que se verían discriminados en caso de construirse este gran eje central. El tráfico que pueda generar en el futuro este turismo puede ser ampliamente absorbido por las carreteras N-330 y N-240, mejoradas en algunos puntos o retrazadas, y la línea férrea de Canfranc, modernizada como está previsto. Además, los motivos que llevan al turista a acudir a la montaña son la búsqueda de un hermoso paisaje y de una naturaleza bien conservada, y no la rapidez de su aproximación. La construcción de la autovía no favorecería precisamente ninguno de estos elementos.

UNA ALTERNATIVA PREFERIBLE

El proyecto presentado, tras la consideración de las alegaciones realizadas por diferentes colectivos ciudadanos, no ha estimado la propuesta sugerida como alternativa a la construcción de la autovía Huesca-Pamplona, la llamada OPCIÓN 0 (cero), consistente en:

Potenciar el uso de la línea férrea Zaragoza-Canfranc, dado que Fomento ha decidido modernizarla en los próximos años. Esto comprendería tanto al transporte de pasajeros como al de mercancías, construyendo en Huesca la terminal sur de la carretera rodante, que permitiría pasar el Pirineo a los camiones de gran tonelaje montados en vagones.

Mejorar los trazados de las actuales carreteras N-330 (Nueno-Jaca), N-240 (Jaca-límite de Navarra) y A-132 (Huesca-Puente la Reina por Ayerbe y Santa Bárbara), con el objetivo de convertirlas en vías rápidas. Lo que implicaría el refuerzo y mejora del firme, construcción de carriles de adelantamiento, corrección de curvas e incluso variantes de trazado en todos los puntos donde fuera necesario.

Rescatar la concesión de la autopista A68 (Zaragoza-Pamplona) con el fin de hacerla gratuita. Ya que se trata de una vía de comunicación altamente deficitaria, la eliminación del peaje contribuiría a la

descongestión de la carretera Zaragoza-Logroño, sería una alternativa más segura que la opción pirenaica, dadas las áreas de umbría y de innivación constantes que presenta el trazado por Jaca. La reversión de las autopistas debe contemplarse, a medio plazo, como alternativa a la construcción de nuevas autovías.

Estudiar la posibilidad de construir una nueva carretera entre Huesca y Navarra por el sur del Prepirineo, que debería tener un enlace hacia Ejea de los Caballeros y Tudela.

COLECTIVOS FIRMANTES: Ecologistas en Acción, Fundación Ecología y Desarrollo, Jaca sin Perder el Norte.

Ecologistas en Acción Huesca
Costanilla de Oteiza, 1
Apartado de Correos 83
E-22080 Huesca (Spain)
Telf. y Fax: (34) 974 22 32 55
Correo electrónico: ecologistas.huesca@pangea.org
www.pangea.org/spie/ecologistas/aragon.html

@@

NOTA DE PRENSA

Ligallo de Fablans de l'Aragonés, en colaboración con el Departamento Cultura de la Diputación General de Aragón y el Consello Nazional d'a Chubentú d'Aragón, AMPLÍA UN DÍA MÁS la Tronca de Nabidá.

Sábado 5 de enero, de 12 a 14 horas en c/Pilar Lasheras, 3. Bajos, en colaboración con la Asociación de vecinos de la Jota.

Para más información: <http://fablans.pangea.org>

Hugo de Paula, Coordinador de a Colla de Animazió & Autibidaz de Fablans.
Nueva dirección: Coso 112, pral.cucha.
Nuevo teléfono de la asociación 976 23 12 99
Teléfono personal de Hugo de Paula 639 324497

Salú y fabla.

Fto. Chan Baos. Colla de Comunicacions de Fablans.
Asoziación cultural Ligallo de Fablans de l'Aragonés
Nueba adresa: Coso 112 pral.cucha
50.001 Zaragoza Aragón
Telefono 976 23 12 99
trestallo postal 488, 50.080 Zaragoza
Adresa-e <fablans@pangea.org>
<http://fablans.pangea.org>