

Pronunciamento relativo a la Autovía Somport-Sagunto

El CESA, preocupado por las incidencias de todo el orden que están afectando el desarrollo del denominado eje Norte-Sur de Aragón (Autovía Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Francia), ha analizado y debatido sobre los diferentes condicionantes técnicos, presupuestarios y medioambientales que rodean esta obra con la pretensión de formular un "núcleo de consenso" - aquellos criterios en los que desde perspectivas diferentes que se recogen en la nota anexa, los miembros del Consejo estarían básicamente de acuerdo -, una vez consideradas las demandas de los diferentes sectores de la sociedad aragonesa, y puestas en relación aquellas que pudieran entenderse contradictorias, en un proceso de convergencia.

El CESA trata con ello de conciliar los distintos intereses implicados, favoreciendo el impulso, en la dirección adecuada, de las iniciativas que hagan posible la pronta, mejor y más adecuada ejecución del eje viario. Teniendo en cuenta todo ello, ha considerado oportuno dirigir a los ciudadanos aragoneses y a sus representantes el siguiente

PRONUNCIAMIENTO

1.- El Consejo Económico y Social de Aragón considera necesario y urgente la realización del Eje Norte-Sur que mejore la comunicación entre las tres capitales Huesca, Zaragoza y Teruel enlazando a su vez Somport con el eje Toulouse-Pau-Burdeos.

El diseño y ejecución de este Eje deberá tener en cuenta el alto valor ambiental de algunos lugares por los que atraviesa, proyectando el trazado y las obras de manera que se limiten los impactos ambientales, principalmente en los tramos de montaña.

2.- El túnel del Somport, pieza clave de este itinerario, debe realizarse sin dilación y el impacto que pueda producir el depósito de los materiales de la excavación, resuelto mediante su vertido en un lugar adecuado y ecológicamente neutro, proveyendo los medios para su restauración posterior.

3. Teniendo en cuenta que el trazado del Eje ha de continuar en territorio francés por el Valle de Aspe para enlazar con el sistema urbano del sur de Francia, el CESA cree obligado recordar que la principal utilidad de esta comunicación, además de mejorar el acceso al Bearn,

es la de establecer un enlace óptimo con Toulouse y con Burdeos. Para ello, resulta imprescindible contar con vías de acceso directo y rápido a ambas capitales.

4. En cuanto al paso por el Valle de Aspe y teniendo presente su elevado valor natural y paisajístico, el CESA estima que no existen dificultades tecnológicas para adecuar las obras a las demandas de conservación si se cumplen las condiciones siguientes:

- Minimizando el efecto barrera que toda carretera produce para la fauna terrestre, facilitando su permeabilidad con la adecuada configuración de puentes, túneles y obras de desagüe.

- Diseñando con criterios estéticos actuales adecuados al paisaje en que se inscriban, el trazado y las obras principales.

- Teniendo presente que, una parte importante de las demandas de transporte deberá ser atendida por el ferrocarril.

5. El ferrocarril seguirá siendo un medio de transporte idóneo, sobre todo para las mercancías especiales. Por ello la reivindicación histórica aragonesa de contar con un ferrocarril moderno y competitivo, reabrir el Canfranc mantiene su plena vigencia, sin excluir otras alternativas que puedan darse en el futuro.

La construcción del Eje Norte-Sur, contribuirá a asegurar el futuro del ferrocarril transpirenaico, a configurar entre ambos un sólido eje de comunicación.

Zaragoza, 2 de Noviembre de 1994

NOTA (En el mencionado proceso de toma de decisión, los miembros del CESA reconociendo la importancia de esta Autovía para la vertebración del territorio aragonés y su apertura hacia Francia y el Mediterráneo, y el interés de su pronta y adecuada realización, han tenido en cuenta por un lado, la previsión de los efectos inducidos favorables para la economía aragonesa, que recomendarían su ejecución inmediata y en la totalidad del itinerario, y por otro lado las razones de oportunidad de modular estas inversiones en razón de las demandas de tráfico, comenzando por enlazar entre sí las tres capitales aragonesas, habida cuenta del alto coste de estas obras y la existencia de otras demandas para el desarrollo aragonés.

Estando todos básicamente de acuerdo sobre la necesidad de respetar el medio ambiente, se ha valorado que los conflictos ambientales generados por estas obras, pueden resolverse más fácilmente cuando se tienen en cuenta las demandas de protección medioambiental desde el primer momento, se respetan las zonas de interés ecológico y se aplican los requerimientos ambientales adecuados a los proyectos y técnicas de construcción. También se ha tenido en cuenta que ello no sólo implica costes adicionales en la mayoría de los casos, sino que ciertas limitaciones ambientales sobrevaloradas pueden llegar a suponer una barrera física y económica a la realización adecuada de la Autovía.

Como el eje Norte-Sur ha de enlazar con la red de autovías y autopistas europeas a través del Sur de Francia, se han tomado en consideración tanto las opiniones sobre la prioridad del acceso a Toulouse, capital de Midi-Pireneés, por su mayor complementariedad con la economía aragonesa, para lo cual resulta imprescindible construir un enlace directo desde Asasp a la Autopista del Atlántico en dirección a Toulouse, evitando así el rodeo por Oloron y Pau, como otras opiniones que estimando igualmente importante el acceso a Burdeos, consideran que la decisión sobre los posibles enlaces debe corresponder a las autoridades del vecino país.

Finalmente, se han considerado tanto las razones de quienes partiendo de la complementariedad entre ferrocarril y autovía cuando configuran "corredores de comunicación", insisten en demandar la modernización y reapertura del Canfranc, como las de quienes ven en la mejora del eje viario una amenaza potencial para el ferrocarril. En todo caso, han preocupado gravemente algunas noticias no confirmadas sobre pretensiones de ocupar la plataforma ferroviaria en la vertiente francesa, para la mejora del acceso rodado a la boca norte del túnel del Somport, ya que pondría definitivamente en peligro la puesta de nuevo en marcha del enlace ferroviario.)