

Impacto negativo de la autovía entre Huesca y Pamplona

Damos a conocer el impacto negativo que tendría la construcción de la autovía, uniendo las poblaciones de Huesca y Pamplona por Sabiñánigo y Jaca, sobre el desarrollo sostenible que necesitan las comarcas pirenaicas, y las 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 la inexistencia de argumentos justificativos de la realización de la obra, como una alta densidad de tráfico, y la contradicción que supone asociar modernidad y desarrollo con la construcción de grandes infraestructuras en zonas vulnerables de montaña.

IMPACTO AMBIENTAL

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

Por otra parte, el trazado de la autovía entre Sabiñánigo y Jaca, 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 Gallego de un turismo de tipo invernal de fin de semana. Eso 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..



PATRIMONIO CULTURAL

Hay tramos de la autovía que afectan directamente a yacimientos paleontológicos (Arguis), arqueológico Corona de Salvador, S Miguel de Abós, S. Cristóbal, S. Miguel, y de Lumbier, sin prospectar. Puentes medievales sobre los ríos Isuela y Aragón, y al Camino de Santiago en su conjunto, que se toma y modifica, adaptándolo a las necesidades del proyecto.

EL TRAFICO

El proyecto no se justifica por volumen 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 sólo

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 kms hora de media a los 86 kms 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 deben 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 el 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 km de autovía en terreno no accidentado es de 350 millones; en la que nos ocupa ese precio asciende a 750 millones km, alcanzando los 1700, en algunos tramos, Y siendo que el trazado consiste en el desdoblamiento de la carretera actual, el precio multiplica por cuatro los costes con respecto a los del terreno llano.

UNA FALSA VOCACION 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 al rango de autovía la pequeña carretera del valle del Aspe, se derrumbó la justificación internacional del proyecto, así como el 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 Kyoto 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, Tauren, San Gotardo...)

AUTOVIA COMO MOTOR DE DESSARROLLO

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 importante pero no suficiente par 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 del Alto Gallego, 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 ninguno de estos elementos.



UNA ALTERNATIVA PREFERIBLE

Tras las alegaciones presentadas por diversos colectivos ciudadanos no se ha estimado la propuesta sugerida como alternativa, la llamada OPCION 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 carretera rodante, que permitiría pasar el Pirineo a los camiones de gran tonelaje montados en vagones.
- Mejorar los trazados de las actuales carreteras N330(Nueno-Jaca), N240 (Jaca – límite de Navarra) y A-132 (Huesca-Puente la Reina por Eyerbe 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.
- 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.