



Empiezan las obras para acabar la autovía hasta Monrepós tras cinco años de parón

● Una máquina abre los accesos al tramo de 3,2 kilómetros entre congosto del Isuela y Arguis, aunque todavía no se ha autorizado el inicio del grueso de los trabajos

HUESCA. Una retroexcavadora prepara los accesos para el inicio de las obras del único tramo sin desdoblamiento hasta el puerto de Monrepós de la autovía Mudéjar hacia Jaca (A-23), entre el congosto del Isuela (pasado Nueno) y Arguis. Estos 3,2 kilómetros, en los que se había empezado a actuar, están paralizados desde julio de 2010, cuando el Ministerio de Fomento rescindió varios contratos en la provincia. En ese momento, se dijo que no se retomaría al menos hasta 2012 pero han pasado cinco años y medio hasta que se ha vuelto a ver una máquina. De momento, solo una, ya que aún no se ha autorizado el inicio del grueso de los trabajos, para los que no hay fecha de finalización. Al menos, durarán tres años.

El Ministerio de Fomento ya anunció el pasado mes de octubre que antes de fin de año se iniciarían las obras, en las que en este 2016 se invertirán 10 millones de euros. El Consejo de Ministros autorizó entonces (16 de octubre) un acuerdo para que Fomento pudiera retomar el tramo con el método alemán. Por ello, «no tiene reflejo en el presupuesto», justificó el Ministerio en una nota, ya que esta fórmula de financiación consiste en que la empresa constructora adelanta la inversión y el Estado paga después. FCC, que es la adjudicataria, que afrontará los 70,17 millones en los que está presupuestada toda la obra. La previsión del Estado es pagarlo 62,19 millones en 2020.

La construcción de los 3,2 kilómetros supondrá culminar el trazado hasta Monrepós, por lo que se eliminará el cuello de botella existente desde el tramo hasta Nueno, que se completó en julio de 2014, y el de los túneles (Arguis-Alto de Monrepós), que la ministra de Fomento, Ana Pastor,



Una retroexcavadora prepara el acceso para iniciar las obras en paralelo a la N-330. RAFAEL GOBANTES

inauguró en octubre del mismo año. Ahora, la máquina trabaja a la derecha de la calzada (sentido Jaca), entre los bloques de hormigón que delimitan el carril y la pared de roca en la que ya se hicieron voladuras antes de 2010. Debido al estrechamiento y a las curvas, hay que circular a 70.

También se había empezado a horadar un túnel, que se cerró de nuevo. Así se puede ver en la embocadura de la cara norte, a la altura del desvío a la localidad de Arguis, mientras que la salida al sur será en esa gran pared de roca -que el conductor que sube deja a su derecha- y donde ahora opera la retroexcavadora, en el kilómetro 590 de la N-330. Estos trabajos los realiza la empresa General de Maquinaria y Excava-

ción de Binéfar, que se encargará durante la obra del movimiento de tierras.

El tramo se ha adjudicado a la empresa FCC, que ya lo inició en su momento hasta que le rescindieron el contrato. De hecho, tiene sus oficinas instaladas en un solar vallado en Arguis, puesto que también construyeron hasta octubre de 2014 que se inauguró el tramo siguiente, el de los túneles de Monrepós, con un coste de 78,8 millones. La antigua nacional se aprovechó como carril de subida y se construyó la calzada de la izquierda (para la bajada hacia Huesca) así como el centro de control de los túneles, desde el que se vigila también el de Petralba, en la nueva N-260 entre Sabiñánigo y Fiscal. Ahora, la futura

calzada enlazará el túnel de Nueno con la autovía a la altura de dicho centro. No obstante, no llegaron a desmontar las casetas prefabricadas ni a retirar el material que tienen en el solar, puesto que después continuaron realizando labores menores y de recuperación del entorno. Las oficinas siguen abiertas.

El resto de la autovía

Con todo, la autovía se interrumpe de nuevo pasados los túneles, aunque se está trabajando en el más largo del trazado, de 2.885 metros, que desde el Alto de Monrepós sale al núcleo deshabitado de Escusaguas (municipio de Caldearenas). Este tramo de 4,1 km tiene un coste total de 119,2 millones de euros y este año se

LA CIFRA

70,2

Millones de euros.

Este es el coste total del tramo entre el congosto de Isuela y Arguis, según los Presupuestos Generales del Estado. Fomento justifica que en ellos no aparece ninguna partida porque se realizan por el método alemán y la empresa adelanta el gasto. Este año está previsto ejecutar 10 millones. Según la proyección, pagarán 62,1 en el año 2019.

invertirán 10.870. Sin embargo, en el tramo Caldearenas-Lanave, adjudicado a Ferrovial, no se está avanzando. No hay partidas para el siguiente tramo de 9,2 km entre Lanave y la parte en servicio de Sabiñánigo.

En los últimos meses, solo se han resuelto cuestiones administrativas. Fomento aprobó a finales de diciembre el proyecto de construcción de la variante de Jaca, un tramo de 8 km que une las autovías A-23 y la futura A-21, cuya construcción tiene un presupuesto estimado de 114,6 millones de euros. Poco después, el 11 de enero, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la resolución de Fomento para aprobar definitivamente el expediente de información pública y el estudio de soluciones de la variante de 4,7 km de Sabiñánigo. Esta, que costará 41,7 millones de euros, acumula un retraso de cinco años para evitar los terrenos contaminados por el lindado. La vía enlazará en el futuro los kilómetros ya en servicio del acceso sur de Sabiñánigo con los 10,1 hasta Jaca.

ELENA PUÉRTOLAS