



Primer «gran espaldarazo» de la DGA al reivindicado túnel Benasque-Luchón

- El consejero José Luis Soro se compromete a actualizar los estudios de 1994 para tener una valoración económica real
- La asociación plantea un 'peaje en sombra' para acelerarlo

HUESCA. La histórica aspiración de los vecinos de los valles de Benasque y Luchón (Francia) de tener un túnel transfronterizo que acorte a 15 kilómetros solo el rodeo de 110 kilómetros y tres puentes de montaña que ahora les separan, está un poco más cerca. El proyecto daría una salida hacia Francia por la A-139 a la Ribagorza, la única comarca pirenaica que aún no lo tiene ya que Jacetania, el Alto Gállego y Sobrarbe cuentan con el Somport, el Portalet y el túnel de Bielsa, respectivamente.

Y es que el Gobierno de Aragón, por boca del consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, dio ayer el primer «gran espaldarazo» al proyecto al comprometerse a actualizar los estudios técnicos que se encargaron en 1994 a la Universidad Politécnica de Cataluña para que se adaptan a las normativas de seguridad y medioambientales de hoy en día dado que en estos más de 20 años se han modificado sustancialmente.

Así lo valoraron ayer los representantes de la Asociación Pro Túnel Benasque-Luchón tras reunirse con el consejero y otros altos cargos del departamento, así como el director de la Fundación Transpirenaica, entidad que co-genera a partir de ahora las riendas para incorporarlo a la cartera de proyectos transnacionales con los que ya trabaja.

Soro agradeció a la asociación todos los pasos y el trabajo realizado en todos estos años y manifestó que «a partir de ahora hay que hacer las cosas para estar cargados de argumentos, porque no estamos hablando de un proyec-

to de Aragón y Occitania, sino de una infraestructura en la que además deben estar España, Francia y sobre todo Europa».

En ese sentido, el consejero anunció que «el primer paso es tener un estudio, en plazos razonables, actualizado y pormenorizado de la valoración económica-financiera, de los condicionantes medioambientales y geotécnicos y de las alternativas posibles».

Los miembros de la asociación acudieron a la cita con los estudios preliminares que han recopilado en los últimos años debajo del brazo. La entidad se fundó en 1985, pero la reivindicación estuvo dormida un largo tiempo hasta que se retomó de nuevo hace cuatro años. Desde entonces, Fundesa ha realizado un estudio de viabilidad socio-económica que destaca el potencial de la conexión con Occitania, donde viven 13 millones de personas; mientras que la consultora de ingeniería Idom ha elaborado un análisis previo medioambiental, financiado con la ayuda de Ibercaja, que concluye que la obra es viable, con una serie de condicionantes al estar en el entorno del Parque Natural Posets-Maladeta.

Tras agotar todas las instancias locales, comarcales y provinciales, la asociación quiso recabar ayer el apoyo explícito del Gobierno «porque es el segundo gran proyecto de vertebración de Aragón hacia Francia junto con el Canfranc», resaltó José María Ballarín, quien recordó que el acuerdo firmado hace dos años por las regiones de Aragón y Occitania «estaba solo sobre el papel y no se había avanzado más».

POSIBLES ALTERNATIVAS

Literola-Arroyo Houradade: 9.425 metros de longitud (7.252 m de túnel).
Literola-Mont du Lis Oeste: 9.912 metros de longitud. (7.780 m de túnel).
Literola-Mont du Lis Norte: 9.466 metros de longitud (7.357 m de túnel).
Literola-Val de Bouneau: 8.788 metros de longitud (6.698 m de túnel).

HAN DICHO

José María Ballarín

PTE. ASOCIACIÓN PRO TÚNEL DE BENASQUE
«Es el segundo gran proyecto de vertebración de Aragón hacia Francia junto al Canfranc»

José Luis Soro

CONSEJERO DE VERTEBRACIÓN
«A partir de ahora hay que hacer las cosas para estar cargados de argumentos porque es una infraestructura de España, Francia y sobre todo Europa»

Por ello, reclamaron que se reúna una comisión mixta con los responsables franceses, a lo que accedió el consejero José Luis Soro, para valorar los apoyos con los que contaría la infraestructura. A ella también acudirán representantes de la Asociación Pro Túnel Benasque-Luchón.

Comisión mixta

En esta reunión se abordará la necesidad de actualizar el estudio técnico de 1994 y se decidirá si se

acomete de forma conjunta o lo asume alguno de los gobiernos. En este sentido, Ballarín aseguró que la Fundación Transpirenaica «tendrá en cuenta los posibles gastos de cara a los presupuestos que está preparando para 2018».

Este estudio concretaría el coste del proyecto ya que hasta ahora solo hay cálculos aproximados de expertos, que han valorado la construcción del túnel Benasque-Luchón en unos 240 millones de euros, teniendo en cuenta que sería una infraestructura turística y no un paso de gran capacidad. No obstante, todo dependería del trazado elegido.

Cuatro alternativas posibles

El último informe de la consultora Idom recogía cuatro alternativas. En todos los casos, la boca española estaría cerca del barranco de Literola, en la A-139, mientras que para la francesa —en una cota inferior— había cuatro posibles localizaciones. En función de ello, la longitud del proyecto (incluido el túnel y la conexión con la carretera francesa D-46) oscilaría entre los 8,8 y los 9,9 kilómetros de longitud. No obstante, la más corta se descartaba «porque se adentra en un valle más virgen y por tanto con un mayor potencial de generar un impacto sobre el entorno», concluía el estudio.

La asociación no se marca un horizonte fijo para poder ver el túnel hecho realidad, aunque apuntaron que el proyecto podría «acelerarse» con la colaboración de la iniciativa privada mediante la fórmula del 'peaje en sombra' (la Administración paga en función de los kilómetros y los vehículos que la utilizan). «Pero primero es obtener los apoyos de las dos regiones y luego elevarlo cada una a sus Gobiernos centrales», concluyó Ballarín.

RUBÉN DARIÓ NÚÑEZ