



BOLETÍN OFICIAL
DE LAS
CORTES DE ARAGÓN

Número 265 — Año XX — Legislatura V — 25 de octubre de 2002

SUMARIO

5. OTROS DOCUMENTOS

5.2. Planes y programas remitidos por la DGA

Plan estratégico de la red viaria de Aragón (2001-2006) 11160

5. OTROS DOCUMENTOS

5.2. Planes y programas remitidos por la DGA

Plan estratégico de la red viaria de Aragón (2001-2006).

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGÓN

La Mesa de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada el día 17 de octubre de 2002, ha calificado y admitido a trámite el Plan estratégico de la red viaria de Aragón (2001-2006) y ha acordado su tramitación conforme a lo establecido en los artículos 174 y siguientes del Reglamento de la Cámara y su remisión a la Comisión de Ordenación Territorial.

Se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 111.1 del Reglamento de la Cámara.

Zaragoza, 17 de octubre de 2002.

El Presidente de las Cortes
JOSÉ MARÍA MUR BERNAD

Plan estratégico de la red viaria de Aragón (2001-2006)

SUMARIO

1. INTRODUCCIÓN
 2. JUSTIFICACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO PARA ARAGÓN
 3. EFECTOS SECTORIALES DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS
 - 3.1. Principales resultados
 4. CONCEPTOS Y CRITERIOS GENERALES
 - 4.1. Los valores del territorio aragonés
 - 4.2. Los déficit del territorio
 - 4.3. El escenario presupuestario y de gestión
 5. PLAN DE ACTUACIÓN EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA
 - 5.1. Ejes Estructurantes
 - 5.1.1. Eje del Cinca y La Litera
 - 5.1.2. Eje Huesca-Sariñena-Fraga (A-131)
 - 5.1.3. Eje del Vero-Somontano
 - 5.1.4. Accesos al Pirineo
 - 5.1.5. Plan de las Cuencas Mineras
 - 5.1.6. Eje del Maestrazgo
 - 5.1.7. Conexiones con las vías de la Red General del Estado
 - 5.1.7.1. Conexiones con la Autovía Zaragoza-Huesca
 - 5.1.7.2. Conexiones con la Autovía Zaragoza-Madrid
 - 5.1.7.3. Conexión Caspe-N-II
 - 5.1.8. Conexiones con otras comunidades autónomas
 - 5.1.8.1. Gúdar-Límite Provincia de Castellón-N 234
 - 5.1.8.2. Maestrazgo-Límite Provincia de Castellón
 - 5.1.8.3. Albarracín-Límite Provincia de Cuenca
 - 5.2. Red Comarcal
 - 5.2.1. Eje del Matarraña
 - 5.2.2. Eje Alhama-Nuévalos
 - 5.2.3. Comarcas Orientales de Huesca
 - 5.3. Conservación
 - 5.4. Variantes Urbanas
 - 5.5. Reorganización de la Red. Competencias. Gobierno de Aragón/Diputaciones Provinciales
 - 5.6. Vialidad Invernal. Vigilancia continuada. Seguridad Vial
 - 5.6.1. Vialidad invernal
 - 5.6.2. Vigilancia continuada
 - 5.6.3. Seguridad vial
 - 5.7. Explotación
 - 5.8. Red de Aforos
6. PROGRAMAS INTERREG III-A E INTERREG III-C
 - 6.1. Programa INTERREG III-A
 - 6.2. Programa INTERREG III-C
7. PROYECTO DE AUTOPISTAS DE PEAJE DE TITULARIDAD AUTONÓMICA
 - 7.1. Autopista Cariñena-Gallur
 - 7.1.1. Descripción del proyecto
 - 7.1.2. Trazado de la Autopista Cariñena-Gallur
 - 7.1.3. El sistema concesional de plazo variable
 - 7.1.4. Resumen
 - 7.2. Autopista de Peaje Alfajarín-El Burgo de Ebro
8. SITUACIÓN Y EFECTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE COMPETENCIA ESTATAL
 - 8.1. Autovía Zaragoza-Teruel
 - 8.2. Desdoblamiento de la N-232. Carretera de Castellón
 - 8.3. Autovía Pamplona-Huesca-Lleida
 - 8.4. Eje Subpirenaico
 - 8.5. Peaje de la A-68

ANEXO. OBRAS A LICITACIÓN 2001-2003

1. INTRODUCCIÓN.

El Plan Estratégico de Movilidad es un documento básico de planificación que quiere ser un marco de referencia para el desarrollo posterior del conjunto de infraestructuras que afectan a la Comunidad Autónoma de Aragón.

Este documento parte del análisis de los déficit actuales y de las causas que se han conjugado para ocasionarlos. A partir de este punto, el Plan define objetivos a corto, medio y largo plazo, así como las actuaciones y recursos necesarios para alcanzarlos.

El Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes pretende con este documento tener una referencia primera para ordenar y facilitar el debate y elaboración de sus presupuestos anuales. Quiere ser, a la vez, un elemento de fijación para mantener el ritmo de inversión para que la Comunidad Autónoma alcance un nivel en infraestructuras que le permita competir en igualdad de condiciones con las comunidades autónomas vecinas y aportar, a su vez, unos soportes de mayor envergadura al propio territorio aragonés y a sus habitantes, al conjunto del Estado y al sudeste europeo.

El Plan Estratégico de Movilidad tiene unas pretensiones iniciales perfectamente delimitadas:

- Identificar las necesidades en infraestructuras básicas (red viaria, ferroviaria y aeroportuaria); el transporte en todas sus modalidades; las posibles conexiones y elementos utilizados para poner en relación las diversas modalidades; y la organización de todo el conjunto, además de la concreción de estas acciones.

- Proponer las actuaciones para satisfacer estas necesidades.

- Proporcionar las bases de actuación territorial en materia de comunicaciones y transportes al Estado, establecer las prioridades y promover la concertación con otras administraciones.

- Sondar y favorecer un cambio de cultura en la financiación de algunas infraestructuras.

- Explicitar las prioridades de la Comunidad Autónoma de Aragón, en el marco de interés del Estado, de cara al desarrollo de las comunicaciones transfronterizas.

- Acordar con otras administraciones, agentes sociales y organizaciones las actuaciones en esta materia sobre el territorio aragonés.

- Contribuir a un diseño de las infraestructuras armónico con los objetivos de la política ambiental, energética y de desarrollo regional.

- Suprimir los principales estrangulamientos; corrección de los déficit de capacidad más evidentes y que, por tanto, provocan los mayores costes económicos y sociales.

- Conseguir que la Comunidad Autónoma de Aragón ponga definitivamente en valor su situación estratégica y alcance, en su conjunto, una nueva centralidad.

2. JUSTIFICACIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO PARA ARAGÓN.

El Plan Estratégico de Movilidad está compuesto de dos documentos complementarios, el Plan Estratégico de la Red Viaria y el Plan Estratégico de Transportes de la Comunidad Autónoma de Aragón y se basa en la confirmación del papel

impulsor de las infraestructuras en la competitividad y el desarrollo social y económico aragonés.

Ante el avance y ampliación de un único espacio europeo, la consideración clásica y hasta hace muy pocos años válida de competitividad entre economías nacionales o regionales se está desplazando, cada vez con más rapidez, de las ventajas comparativas entre empresas hacia un concepto de competitividad entre los espacios físicos que sirven de ubicación y soporte a la actividad económica y social. Las infraestructuras tienen, por tanto, un carácter particularmente relevante en su relación con la actividad económica.

Esta disponibilidad de un entorno adecuado a la actividad empresarial y al consiguiente progreso social se entiende como un conjunto formado por infraestructuras, paisaje, recursos humanos cualificados, y calidad de vida como elementos más determinantes.

La consolidación de un sistema de ciudades, integradas en su región, con una correcta jerarquización y una distribución territorial equilibrada, constituye una estrategia ineludible para el logro de los objetivos de competitividad del territorio, junto a la capacidad de sus habitantes y de quienes transitan este territorio para desplazarse.

No es el objeto de este Plan Estratégico la constatación o estudio de la relación entre la inversión en infraestructura, el desarrollo económico de la Comunidad Autónoma de Aragón y la aportación al cómputo nacional, aspectos suficientemente estudiados y probados, sino de una programación de actuaciones en el periodo 2001-2006.

Ambos planes, el Viario y el de Transportes, componen una documentación que pretende ser consensuada al máximo entre los partidos políticos con representación parlamentaria en las Cortes de Aragón y en el que tienen cabida las aportaciones de otras instituciones, agentes sociales, y todo tipo de organizaciones relacionadas con la actividad en torno a las comunicaciones y el transporte.

El Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón entiende, por tanto, que es estrictamente necesaria la elaboración de planes integrales de infraestructuras que consideren de forma simultánea las características de intermodalidad y territorialidad para la consiguiente programación y la mayor eficacia posible de los recursos públicos.

La consideración que se hace de las infraestructuras es, por tanto, la de una condición necesaria para el desarrollo económico de la Comunidad Autónoma de Aragón en orden a potenciar su producto potencial, aunque de forma ineludible, necesita la colaboración de otros factores para el crecimiento del producto real.

La obra pública, por otra parte, tiene unos impactos coyunturales producidos durante la propia construcción de la infraestructura, asociados al corto plazo, a los que suceden otros efectos permanentes producidos por la situación de las infraestructuras, asociados, por tanto, al largo plazo.

La planificación y ejecución de lo planificado produce, por tanto, efectos macroeconómicos y sectoriales en el periodo de construcción y otros efectos regionales y sobre la competitividad, producidos a lo largo del periodo de utilización.

El Gobierno de Aragón estima que cualquier proceso de planificación en sus infraestructuras viarias afecta a los objetivos de otras políticas: sectoriales, regional, macroeconómica, empleo, implantación de empresas, etcétera, y por ello ha

de tener una consideración horizontal en el conjunto de acciones de gobierno.

Entre los efectos macroeconómicos cabe destacar el multiplicador en el sector de la construcción y la generación de mayores recursos para las administraciones públicas a través de una mayor recaudación fiscal, a la vez que se produce un efecto positivo en el empleo, acompañado de la reducción de determinadas partidas de gasto en prestaciones sociales.

La obra pública produce, asimismo, en los sectores relacionados con la construcción y el transporte, unos efectos de *arrastre* superior al de otros sectores. Se trata, en definitiva, de dos sectores estratégicos, al tener efectos de influencia superiores al valor medio de otros sectores.

No cabe duda que la dotación de infraestructuras juega un papel decisivo en el desarrollo regional medio en niveles de renta, productividad o empleo. Pero el capital público que estimula la inversión privada necesita el acompañamiento de otras actuaciones de índole económica y social para lograr el mayor grado de eficacia en las políticas de ordenación del territorio.

Con unas infraestructuras acordes con las necesidades, e incluso dimensionadas en escenarios a más largo plazo, los impactos trascienden a la productividad en el sector privado, incidencia que está conectada con la propia competitividad de las empresas. Los efectos externos producidos por el protagonismo de la obra pública se difunden por todo el territorio y afectan a las estructuras productivas mediante una reducción de sus costes y un aumento en la productividad.

En este contexto, la obra pública en infraestructuras viarias se manifiesta como un componente esencial del bienestar social y de la calidad de vida tanto en los medios urbanos como rurales, más necesitados de aportaciones.

La mejora de la competitividad del territorio aragonés ha de ser un objetivo que subsista de forma permanente con carácter prioritario de cara a la atracción de actividades en un ambiente general institucionalizado y reconocido de libertad de movimientos de capitales, personas y bienes.

El Plan Estratégico de Movilidad apunta hacia varios retos y exigencias:

— La necesaria mejora de la calidad y de la eficiencia de los sistemas de infraestructuras viarias por carretera, una vez configurados como elementos sustanciales en las condiciones de calidad de vida. En esta línea se inscribe la mejora de las prestaciones para el transporte (velocidad, fiabilidad, seguridad) y la reducción de sus costes externos.

— La competitividad territorial a partir de la contribución de las infraestructuras a la mejora de los potenciales de cada ámbito territorial.

— Absorber el rápido crecimiento de la demanda que se está produciendo como consecuencia del ciclo expansivo de la economía y de las nuevas relaciones.



3. EFECTOS SECTORIALES DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS.

Las infraestructuras son una condición necesaria, aunque no suficiente, para el desarrollo de la Comunidad Autónoma de Aragón. En esta línea, es necesario encontrar, en cada caso, el equilibrio necesario entre el potencial de desarrollo de la Comunidad Autónoma y la dotación de infraestructuras más idónea para el aprovechamiento óptimo de este potencial.

Esta circunstancia ha de considerarse en cualquier proceso planificador de las infraestructuras ya que tanto una escasa utilización como la insuficiencia en términos de capacidad para asegurar la movilidad en plenas condiciones producen unos costes sociales para el conjunto de la Comunidad Autónoma.

El Gobierno de Aragón quiere hacer de las infraestructuras parte esencial de la oferta de la Comunidad Autónoma junto a otros factores tanto públicos como privados como son la situación geográfica, la estructura productiva, la cantidad y calidad del capital humano, el nivel de equipamientos industriales y sociales y el propio marco global y económico.

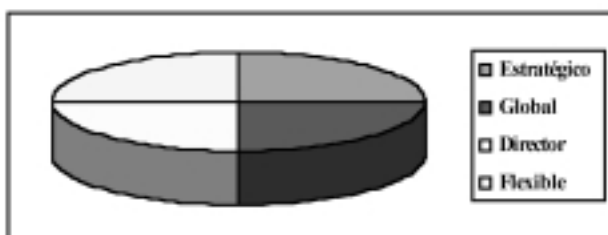
Alguno de los estudios realizados en el seno de la Unión Europea concluye que los cuatro determinantes básicos de la potencialidad de un espacio territorial, identificado en este caso con una comunidad autónoma, son las infraestructuras, la situación geográfica, la distribución de la población y la estructura sectorial.

La situación geográfica es algo determinado para siempre, no puede modificarse y condiciona *sine die* las posibilidades de desarrollo de una región. La distribución de la población y los asentamientos condicionan la concentración o dispersión de productores y consumidores; a mayor índice de concentración, menor es el coste de los transportes y las comunicaciones. Sin embargo, a pesar de la existencia de un punto óptimo de concentración, superado el cual, aumentan de forma sensible los costes externos negativos.

En este sentido, la Comunidad Autónoma de Aragón plantea muchas dificultades. Aragón tiene una extensión de 47.724 kilómetros cuadrados (el 9% de la superficie nacional), una población de 1.180.000 habitantes y uno total de 730 municipios.

En este marco de actuación, el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes es responsable de la gestión de 5.500 kilómetros de carreteras.

La estructura sectorial de la producción es resultado del desarrollo anterior pero condiciona el futuro. Las infraestructuras son también, en parte, producto de desarrollos anteriores pero no proceden del resultado de transacciones privadas sino que son fruto de la voluntad de actuación del sector público. Son, por tanto, las infraestructuras un instrumento de política económica y su ausencia no es en absoluto imputable a los fallos del mercado.



La importancia de las infraestructuras en el contexto del desarrollo regional se basa en que es uno de los recursos públicos que se pueden modificar a través de un acción directa de los gobiernos. La inversión en obra pública se convierte en una de las principales vías de que dispone el sector público de una comunidad autónoma para promover el incremento de la renta, el empleo y la productividad.

El Gobierno de Aragón considera a las infraestructuras como un elemento clave de la política económica para incrementar el potencial de desarrollo y su insuficiencia determina una serie de *estrangulamientos* en el desarrollo global de un territorio. Alcanzar un nivel por encima de lo aceptable, con dimensiones propias de una demanda de utilización en aumento, es uno de los objetivos de este Plan a través de pormenorización detallada, valorada y priorizada.

El objetivo ha de ser la existencia de un conjunto de infraestructuras adecuadas que produzcan una disminución de los costes privados, con un aumento en paralelo de la productividad de la inversión privada. La región que disfrute de estas características siempre tendrá una ventaja comparativa frente a las que carezcan de ellas. Con mejores infraestructuras, la productividad, la renta y el empleo siempre serán superiores.

Estos cuatro aspectos representan la capacidad productiva potencial de un territorio. Pero, para el pleno desarrollo de una comunidad autónoma, es necesaria la óptima conjunción de los factores públicos y privados de forma que la situación potencial y la real sean lo más cercanas posible. Si una comunidad autónoma no cuenta con los suficientes recursos privados (fundamentalmente, capital y trabajo) en la cuantía necesaria su nivel de renta y empleo será siempre inferior al potencial y, además, estos recursos gozarían de la suficiente movilidad como para acudir a esta comunidad autónoma si la propia región cuenta con el atractivo suficiente.

No cabe duda de que la incidencia de las infraestructuras adquiere un especial relieve en la Comunidad Autónoma de Aragón, por cuanto su estructura productiva es altamente dependiente del sistema de transportes.

Los productos perecederos, de gran importancia en la agricultura aragonesa, son muy sensibles a los tiempos de transporte así como los productos alimentarios de alta frecuencia de distribución. Una situación similar se da en el sector industrial con las industrias manufactureras de bienes de consumo. Dentro del sector servicios, es evidente el fuerte impacto del nivel y calidad de las infraestructuras sobre el turismo. Finalmente, no se puede olvidar el propio sector del transporte, de cuya oferta forma parte el propio *stock* de infraestructuras.

3.1. PRINCIPALES RESULTADOS.

— Los estudios realizados a todos los niveles confirman una alta correlación entre la productividad y la inversión pública aunque la productividad se muestra como una variable dependiente de otros factores.

— La incidencia del capital público sobre la productividad está muy próxima a la de los factores de producción tradicionales.

— El impacto de la inversión pública sobre la productividad y, en definitiva, sobre la competitividad de la economía aragonesa procede, en su mayor parte, de la inversión en infraestructuras de transporte.

— La noción clásica de competitividad entre economías nacionales, basada hasta hace muy poco tiempo en las ventajas comparativas entre empresas, se desplaza con rapidez hacia el concepto de competitividad entre los espacios físicos, territorios y comunidades autónomas.

— En el caso aragonés, tanto por su nivel de desarrollo como de dotación en infraestructuras, existe un amplio margen para que las tasas de retorno asociadas a las inversiones en infraestructura alcancen valores significativos.

— Parece conveniente analizar las relaciones entre inversión en infraestructuras y desarrollo económico desde cuatro perspectivas: efectos macroeconómicos, sectoriales, regionales y los relacionados con la competitividad.

— La inversión pública tiene un importante efecto multiplicador sobre las magnitudes macroeconómicas: PIB, empleo e inversión. Cabe destacar el alto número de empleos y de valor añadido generados por una inversión en infraestructura ferroviaria o en carreteras.

— El sector de la construcción y de la obra civil poseen un efecto de *arrastré* superior al medio por lo que se les puede calificar como «sectores clave» para el desarrollo de las economías.

— Existen cuatro determinantes principales del potencial de desarrollo de una región: las infraestructuras, la situación geográfica, la distribución de la población y su estructura sectorial.

— La inversión en infraestructuras se convierte en la principal vía de que dispone el sector público para promover el incremento de la renta, el empleo y la productividad de una comunidad autónoma. Sin embargo, la producción real depende de la mayor o menor eficiencia de los factores clásicos de producción, así como de las relaciones y conexiones entre estos factores.

— La inversión en infraestructuras, especialmente las destinadas al transporte, es la que contribuye con mayor intensidad a acelerar el ritmo de crecimiento de productividad y, en definitiva, a la competitividad de la economía.

— La incidencia de las infraestructuras adquiere un especial relieve en la Comunidad Autónoma de Aragón ya que su estructura productiva se muestra altamente dependiente del sistema de transporte.

— No sería coherente desde una perspectiva puramente económica considerar a un proceso planificador de infraestructuras de forma aislada respecto a otras políticas de carácter sectorial.

4. CONCEPTOS Y CRITERIOS GENERALES.

Las actuaciones en carreteras dotan a todo el territorio de la necesaria accesibilidad; se potencian las relaciones transversales, que producen, a su vez, una disminución de la radialidad, con el consiguiente aumento del nivel de integración de la red viaria.

La Comunidad Autónoma de Aragón se asienta en un territorio complicado, mayor incluso en dimensiones que países europeos como Suiza, Holanda o Dinamarca.

Aragón tiene una superficie próxima a los 48.000 km² y una población en torno a 1.200.000 habitantes, de los cuales aproximadamente la mitad vive en Zaragoza capital.

La densidad media de población es de 25 habitantes/Km², con un reparto muy desigual y con amplios espacios des poblados.

Aragón, en definitiva, ocupa el 1,5% del territorio de la Unión Europea pero sólo aporta el 0,3% de su población. Por otro lado, tres de cada cien habitantes de España viven en Zaragoza, Huesca o Teruel.

Aragón es, por lo tanto, un amplio territorio escasamente poblado con el agravante de que el número de personas mayores de 65 años mantiene una tasa altísima.

La distribución del PIB por actividades mantiene un claro paralelismo con las cifras globales del país. Un crecimiento y participación cada vez más extenso del sector servicios hasta superar el 48%, seguido del sector industrial (en torno al 21%) y del agrario (sobre el 8%). En conjunto, históricamente, con leves oscilaciones, la participación de Aragón en el PIB nacional suele situarse ligeramente por encima del 3%.

El nivel de vida, medido en PIB per cápita y en paridad de poder de compra, es ligeramente superior a la media española, aunque sólo alcanza en torno al 85% del valor de los conjuntos de las regiones europeas, de forma que los indicadores reflejan una mejor situación relativa de Aragón, una situación que, sin embargo, no alcanza los *estándares* europeos.

4.1. LOS VALORES DEL TERRITORIO ARAGONÉS.

Como en todo territorio, el aragonés cuenta con una serie de circunstancias favorables, susceptibles de incidir e insistir en ellas para conseguir unos mayores niveles de crecimiento y bienestar:

— La ubicación geográfica del territorio, a una distancia muy similar, en torno a los 300 kilómetros, de cuatro grandes poblaciones españolas: Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.

Aragón es, por lo tanto, un territorio-frontera, ruta obligada y capaz también de albergar cualquier iniciativa y empresa cercana a los centros de decisión. No hay que olvidar que Aragón tiene cerca de 140 kilómetros de frontera con Francia, otro aspecto que hace de su territorio una pieza clave en el entramado de las comunicaciones del Norte de África, la Península Ibérica y la Europa Continental.

— La existencia de un tejido de actividad productiva que en los diferentes sectores contribuye a extender los efectos favorables del crecimiento económico, al tiempo que facilita la instalación de nuevas actividades y la mejora de la competitividad regional.

— En tercer lugar, Aragón mantiene unas condiciones naturales espléndidas y diversas, con unas inmensas posibilidades de seguir trabajando en un turismo de calidad como estímulo económico.

— Y, por último, una población que siempre será nuestro gran activo, con posibilidades de formarse en centros educativos en las tres provincias.

4.2. LOS DÉFICIT DEL TERRITORIO.

El territorio aragonés ha acumulado en los últimos años importantes déficit.

El primero de ellos hace referencia, precisamente, a las infraestructuras de transporte y comunicaciones, particularmente importante si tenemos en cuenta la situación de trán-

sito obligado que desempeña el territorio aragonés y el papel vertebrador que, con más capacidades, podría jugar la Comunidad Autónoma si este diferencial negativo se fuera poco a poco recortando.

En segundo lugar, es posible que se dé una insuficiente dotación de equipamientos sociales, de apoyo a las actividades productivas y, en general, de servicios, en relación con el potencial de la economía aragonesa.

El Plan Estratégico de Aragón, redactado en 1991, habla ya de la fortaleza de la Comunidad Autónoma por la equidistancia con grandes ciudades españolas y del sur francés, pero incidía en que, sin las infraestructuras suficientes, era impensable poner en valor la eficacia de la propia territorialidad y en que si no se producía esta inserción buena parte del territorio adquiriría un carácter marginal.

De los 10.111 kilómetros que componen la red aragonesa el Gobierno de Aragón tiene bajo su responsabilidad más de la mitad, casi 5.500 kilómetros de carreteras. La Red Estatal suma 2.153 kilómetros y las Diputaciones Provinciales tienen a su cargo incluso un número superior de kilómetros a los que son responsabilidad del Gobierno Central. Estas carreteras provinciales suman 2.553 kilómetros.

Este dato, el que las tres Diputaciones Provinciales aragonesas tengan a su cargo 2.553 kilómetros, habla bien a las claras de la dispersión de los núcleos rurales y de la dificultad de conseguir una red secundaria de calidad. Hay que tener en cuenta que 388 núcleos de la Comunidad Autónoma cuentan con una población entre 100 y 500 habitantes. De éstos, 139 municipios incluso no alcanzan los 100 habitantes.

Algo más de 100.000 vecinos viven en estas poblaciones. Los 139 municipios por debajo de los 100 habitantes suman unos 8.500 habitantes y más de 92.000 personas viven en las poblaciones de 100 a 500 habitantes. Se trata casi del 10% de la población aragonesa, con el mismo derecho a tener unas buenas comunicaciones y acceso a los servicios, en igualdad de condiciones y de oportunidades, que quienes viven en las cabeceras de comarca o en las ciudades.

Se trata, por tanto, de una Red de titularidad autonómica extensísima, de propiedad diversa y con un coste de explotación y mejora difícilmente soportable para la población existente. Aún así, la densidad de la Red es de 0,21 km./km², sensiblemente inferior a la media española, mientras que la presión ejercida por la demanda potencial, en vehículos por kilómetro de Red, es en Aragón la mitad que en España. Es evidente que la baja población y su dispersión complican cualquier tipo de economía de escala en la Red de responsabilidad autonómica.

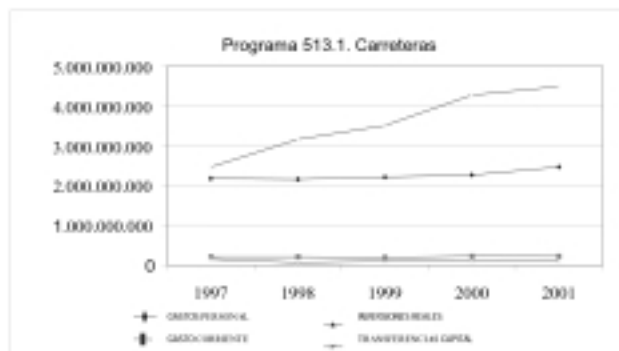
De igual forma, mientras la Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico en las carreteras estatales es elevada, por canalizar la mayoría del tráfico de paso, la Red Autonómica y la gestionada por las Diputaciones Provinciales presenta niveles bajos o muy bajos que, en algunos casos, apenas alcanzan niveles testimoniales.

4.3. EL ESCENARIO PRESUPUESTARIO Y DE GESTIÓN.

El total del programa de Carreteras asciende en el ejercicio de 2001 a 7.272 millones de pesetas. De esta cuantía, 4.590 millones de pesetas se destinarán íntegramente a la inversión de carreteras en la Red Autonómica, entre proyectos de acondicionamiento y de conservación.

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Cap.	Denominación	1997	1998	1999	2000	2001
1	Gastos personal	2.173.311.701	2.158.892.738	2.213.597.980	2.267.429.641	2.463.806.793
2	Gasto corriente	202.487.257	193.500.257	183.800.257	218.218.262	218.218.262
6	Inversiones reales	2.470.190.000	3.157.000.000	3.497.000.000	4.262.000.000	4.490.301.914
7	Transferencias capital	150.000.000	50.000.000	100.000.000	100.000.000	100.000.000
TOTAL PRESUPUESTO		4.995.988.958	5.559.392.995	5.994.398.237	6.847.647.903	7.272.326.969



A esta cantidad habrá que añadir el volumen inversor de los bienes correspondientes al Plan de las Cuencas Mineras y las cantidades del Plan Especial de Teruel.

La suma de las cantidades de estos tres epígrafes recursos ordinarios —Plan Especial de Teruel y Plan Alternativo de las Cuencas Mineras— alcanza un volumen en torno a los 10.000 millones de pesetas, cantidad que a su vez recomendaba el Plan de Carreteras de Aragón como inversión anual para el progresivo mejoramiento de la Red Autonómica.

La Dirección General de Carreteras quiere continuar con la política que inició con los presupuestos del ejercicio de 2000, es decir, la culminación, continuidad, e inicio, en función de cada caso, del acondicionamiento de ejes completos, siempre con la racionalidad y la priorización como criterios fundamentales de las inversiones.

Este es, por tanto, el primer criterio de la Dirección General de Carreteras: la culminación de ejes completos, identificados previamente como de una alta capacidad estructural tanto para las comarcas en las que están ubicados, a la hora de mejorar sus relaciones de movilidad internas, como por su función de accesibilidad y conexión con otras comarcas, provincias o comunidades autónomas limítrofes.

El primero en completarse en su totalidad, y que bien puede servir de ejemplo y exponente de este criterio general, es el EJE DEL CINCA-LITERA, en la provincia de Huesca, una actuación que arrancando de Fraga se bifurca posteriormente a partir de Zaidín para tener continuidad hasta Monzón y el límite con la provincia de Lleida en el término municipal de Alcampel. Se trata del acondicionamiento de 90 kilómetros en los que está a punto de culminarse una inversión que supera los 4.000 millones de pesetas y que conformarán una auténtica «Y» para las comarcas del Cinca-Litera.

En la misma línea, se está avanzando en los ejes del MAESTRAZGO y de ALBARRACÍN-RÍO TAJO. En ambos casos, se trata de equipamientos que impulsarán la actividad turística de estas comarcas al aumentar de forma notable su capacidad de penetración desde las comunidades de Valencia y Castilla-La Mancha, respectivamente.

El EJE DEL VERO y los tramos que faltan por acometer en el Eje entre Huesca capital, Sariñena y Fraga, dos de las vías interiores con mayor intensidad diaria de circulación de vehículos en la provincia de Huesca, son dos de los ejes estructurantes en los que también se va a centrar la atención en estos años.

Otros trazados en los que va a incidir la Dirección General de Carreteras apuntan a acondicionamientos en las CINCO VILLAS, en la entrada y salida de Ejea tanto en dirección a la ribera de Navarra, vía Tauste, como hacia el norte a través de Sádaba, y en su conexión transversal con la Autovía Zaragoza-Huesca. Otro de los ejes en el que se actuará es en el de ALHAMA-NUÉVALOS.

En cuanto a las conexiones con la Comunidad Valenciana se plantean actuaciones a través de TORRIJAS Y MANZANERA con previsiones de ejecutar también acondicionamientos en algunos ejes de comunicación interior, como es el caso del MATARRAÑA.

En este mismo concepto se pueden incluir las actuaciones de accesos a la Autovía Norte-Sur desde Cinco Villas, la continuidad desde Ejea a Navarra, y los ejes MAELLA-MEQUINENZA y CASPE-BUJARALÓZ.

En esta línea de coordinación con otras comunidades autónomas vecinas existe ya un acuerdo con la Generalitat de Cataluña para que se completen actuaciones en Almacellas y Mayals, limítrofes con el área más oriental de la provincia de Huesca y continuidad de vías de comunicación del entorno de Fraga. Se firmó también con la Generalitat de Cataluña un convenio para actuar de forma paralela en los accesos a la N-230.

En la misma línea de colaboración se quiere formalizar el mismo planteamiento con el Gobierno de Castilla-La Mancha para actuar en paralelo, con las mismas directrices y planteamientos en las zonas limítrofes de ambas comunidades.

Otra de las pretensiones es fortalecer de forma progresiva el Plan de Conservación, dotarlo con cantidades cercanas a los 2.000 millones de pesetas anuales para que se configure como una vertiente cada vez con más identidad a la hora de actuar en la Red, con unos efectos que sean lo más cercanos posible a los que pretenden las actuaciones de acondicionamiento. Se trata, en definitiva, de establecer un planteamiento coordinado con cuyos recursos se pueda atender, de acuerdo con las peticiones de los servicios provinciales y los recursos disponibles en cada ejercicio, las necesidades inmediatas de la Red.

El hecho de que no se trata de actuaciones aisladas lo marca el dato de que algunas de ellas suponen un montante importante de inversión como es el caso de los refuerzos los tramos Rubielos de Mora-Nacional 234, Puerto de Cabigordo-Cedrillas, Albarracín-Nogueras y Concilio-Puerto de la Peña. El objetivo es que las actuaciones de conservación se asemejen lo más posible a las de acondicionamiento.

El Plan Estratégico de la Red Viaria 2001-2006 se asienta por tanto en las especificaciones del Plan General de Carreteras, como documento de referencia, y en el análisis del estado actual de la Red Autonómica, que posibilita un diagnóstico de las deficiencias y necesidades observadas, su análisis y la consiguiente priorización de las actuaciones.

Se pueden establecer, por tanto, unas propuestas de carácter general para actuar en la Red Autonómica:

— Programación de las actuaciones en ejes completos. Se trata de dotar a la Red Autonómica de una estructura más equilibrada, a través del cierre de *mallas* y la corrección de posibles excesos en la radialidad.

— Garantizar la oferta básica de accesibilidad a todo el territorio, como aportación básica a la cohesión económica y social.

— Actuaciones preventivas sobre puntos en los que se puedan producir *estrangulamientos* resultantes del crecimiento de los tráficos.

— Mejora de la calidad de la Red, con el objetivo de alcanzar una homogeneidad en los *estándares* y niveles de diseño en los itinerarios.

— Procurar y facilitar el acceso a las carreteras integradas en la Red General del Estado.

— Reforzar las conexiones con las comunidades autónomas vecinas.

— Mejora de las redes de acceso a zonas industriales.

— Mejora de los accesos a los centros que pueden ser considerados base de partida para el desarrollo turístico y que, a su vez, permiten el desarrollo del sector servicios y puesta en comunicación de estas áreas turísticas con otras comunidades autónomas.

— Mejora de las comunicaciones generales en zonas con fuerte desarrollo agropecuario.

— Avanzar en el proceso de unificación de la Red Autonómica mediante acuerdos con los titulares de otras vías de comunicación (Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos).

— Potenciar las actuaciones destinadas a la mejora de la seguridad vial.

5. PLAN DE ACTUACIÓN EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

5.1. EJES ESTRUCTURANTES.

Tienen esta consideración los ejes que adquieren una incidencia fundamental en el desarrollo socio-económico de la Comunidad Autónoma. Se trata de tramos en los que, en ocasiones, la actuación ha de centrarse en más de una carretera y que, en todo su trazado, mantienen un alto nivel de rendimiento para una o varias comarcas al manifestarse como arteria principal de actividad que, además, conecta a estas comarcas con otras, con comunidades autónomas vecinas o con vías de más capacidad.

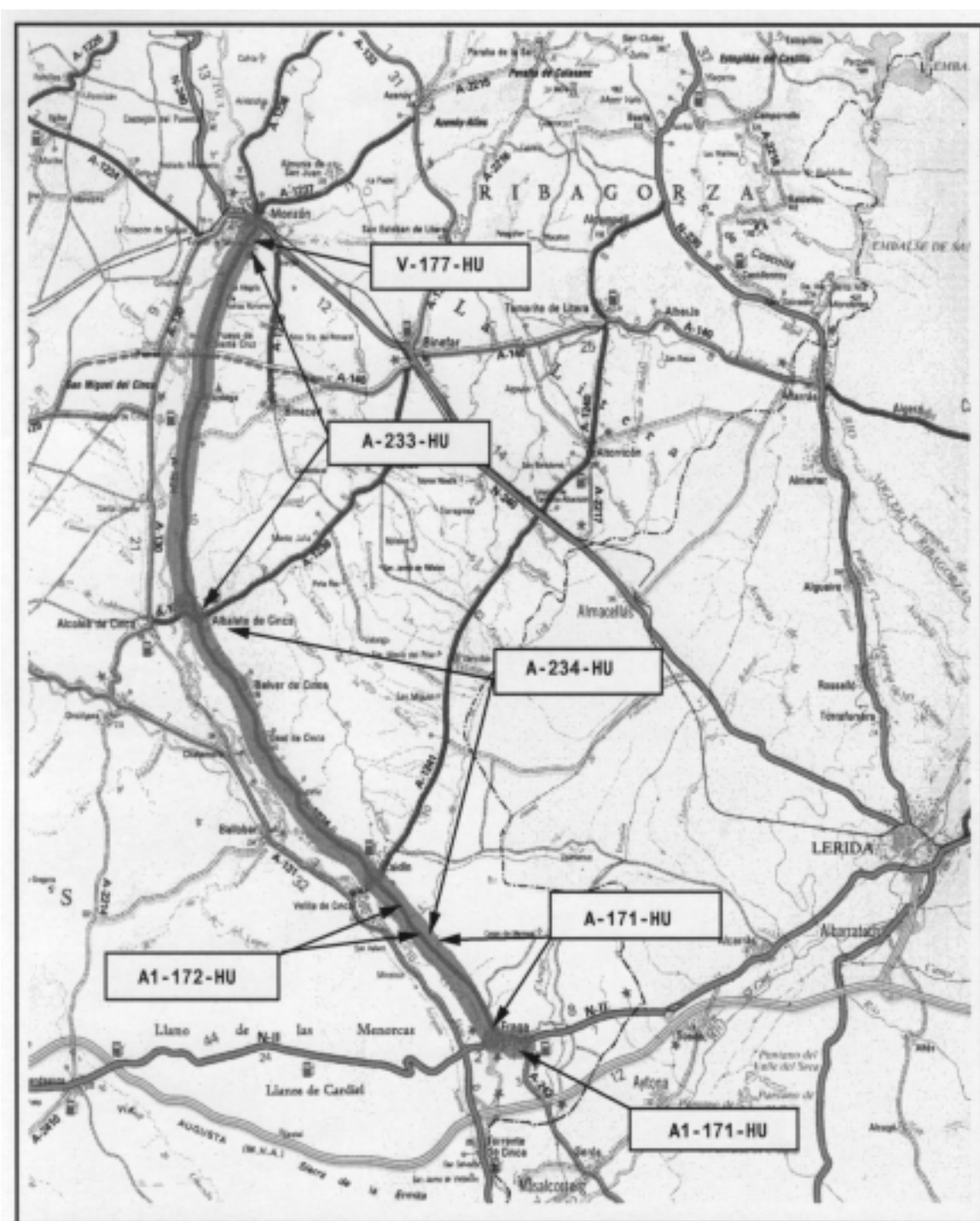
Ejes Estructurantes de la Comunidad Autónoma de Aragón
Eje del Cinca Litera
Eje Huesca-Sarriena-Fraga
Eje del Vero-Somontano
Accesos al Pirineo
Ejes de las Cuencas Mineras
Eje del Maestrazgo
Conexiones con las vías de la Red General del Estado
Conexiones con otras Comunidades Autónomas

Estos ejes estructurantes deben estar dotados de unos *estándares* de trazado que hagan posible que su capacidad satisfaga no sólo los tráficos actuales sino al que previsiblemente se derive de una mayor demanda a través de su acondicionamiento.

Un criterio de carácter definitivo a la hora de acometer estos ejes es la intención de completarlos en su totalidad para que en el momento en que estén operativos lo estén, efectivamente, en toda su extensión, con una unificación total de dimensiones y condiciones, lo que sin lugar a dudas, contribuye a una mayor seguridad en el tráfico al no existir interrupciones en el acondicionamiento.

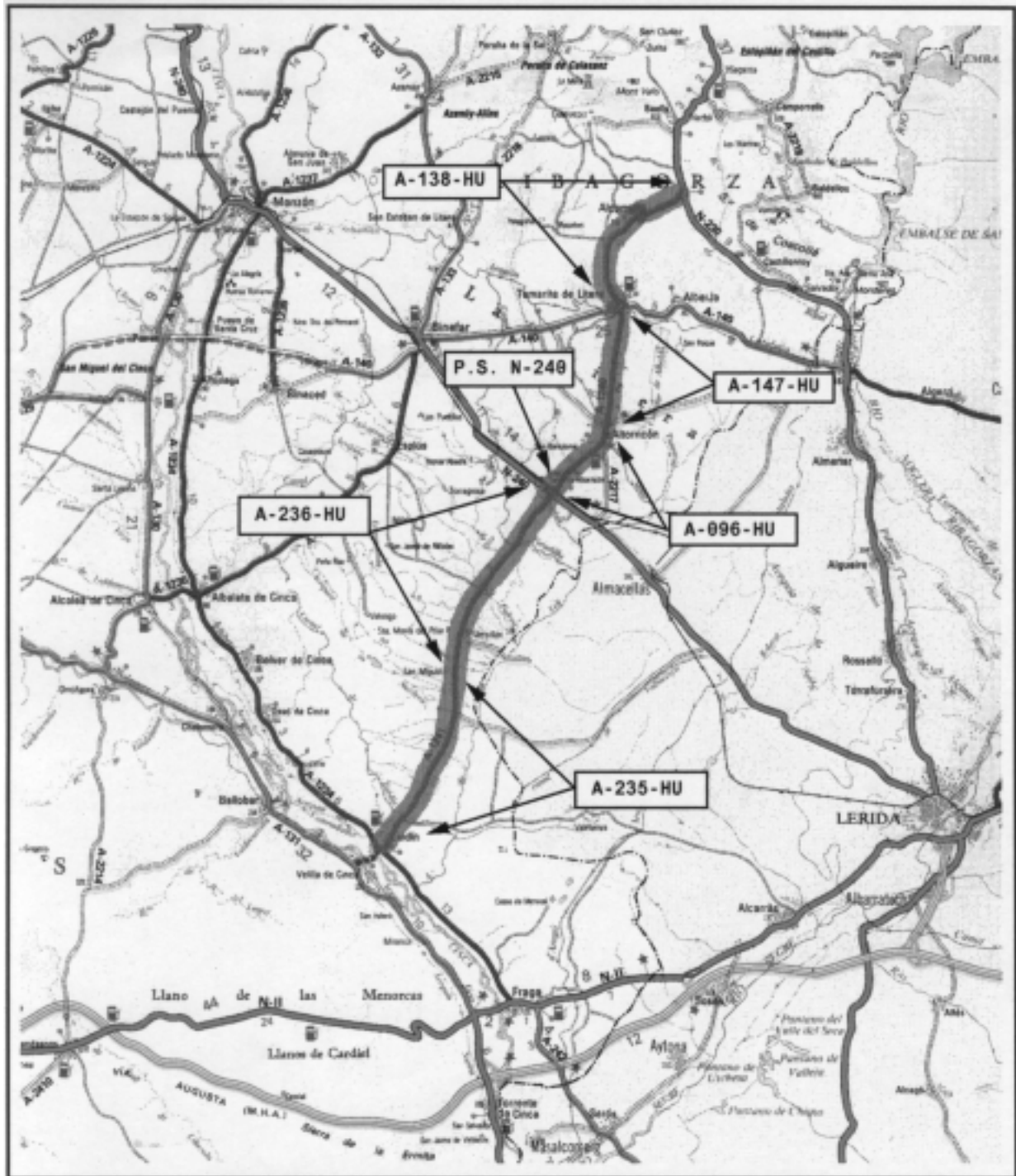
5.1.1. EJE DEL CINCA Y LA LITERA.

EJE DEL CINCA



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-1234	A1-171-HU.M	INTERSECCIÓN DE FRAGA	88.998.841	1/06/97	EJECUTADO
A-1234	A-171.HU	FRAGA-ZAIDÍN (I)	458.501.392	25/01/99	EN OBRA
A-1234	A1-172-HU.M	SEPARATA FRAGA-ZAIDÍN (II)	102.604.902	1/01/99	EJECUTADO
A-1234	A-234-HU	FRAGA-ZAIDÍN (II)-ALBALATE	699.850.000	13/12/99	EN OBRA
A-1234	A-233-HU	ALBALATE-MONZÓN	653.429.933	13/12/99	EN OBRA
A-1234	V-177-HU.M	VARIANTE DE MONZÓN	252.742.996	1/12/99	EN OBRA

EJE DE LA LITERA



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-1241	A-235-HU	ZAIDIN-VENCILLÓN	384.975.000	13/12/99	EN OBRA
A-1241	A-236-HU	VENCILLÓN - N-240	244.649.750	13/12/99	EN OBRA
A-1241 A-1240	G. I. F-	PASO SUPERIOR N-240			
A-1240	A-096-HU	N-240 - ALTORRICÓN	27.950.199	22/11/98	PROYECTO
A-1240	A-147-HU	ALTORRICÓN-TAMARITE	356.365.503	28/09/99	EN OBRA
A-1240	A-138-HU.H	TAMARITE-ALCAPELL	332.098.635	1/06/99	EN OBRA

La inversión en el Eje del Cinca-La Litera una vez culminada superará los 4.000 millones de pesetas, acumulados casi en su totalidad en los ejercicios presupuestarios de los años 2000 y 2001.

Se trata de un Eje con una larga trayectoria reivindicativa que quedará operativo en este verano con la intención de que

la campaña de recogida de fruta, es el consiguiente aumento del tráfico pesado a lo largo de todo el Eje, pueda desarrollarse sin incidencias.

El Eje arranca de Fraga, se bifurca en Zaidín hasta alcanzar Monzón, por un lado, y el cruce con la N-230 una vez superado Alcampel, por otro.

Tramos ejecutados

Tramo	Presupuesto
Intersección Fraga-Zaidín	97.616.844
Fraga-Zaidín (I)	86.812.733
Variante de Monzón	213.025.804
Tamarite-Alcampel	278.362.059

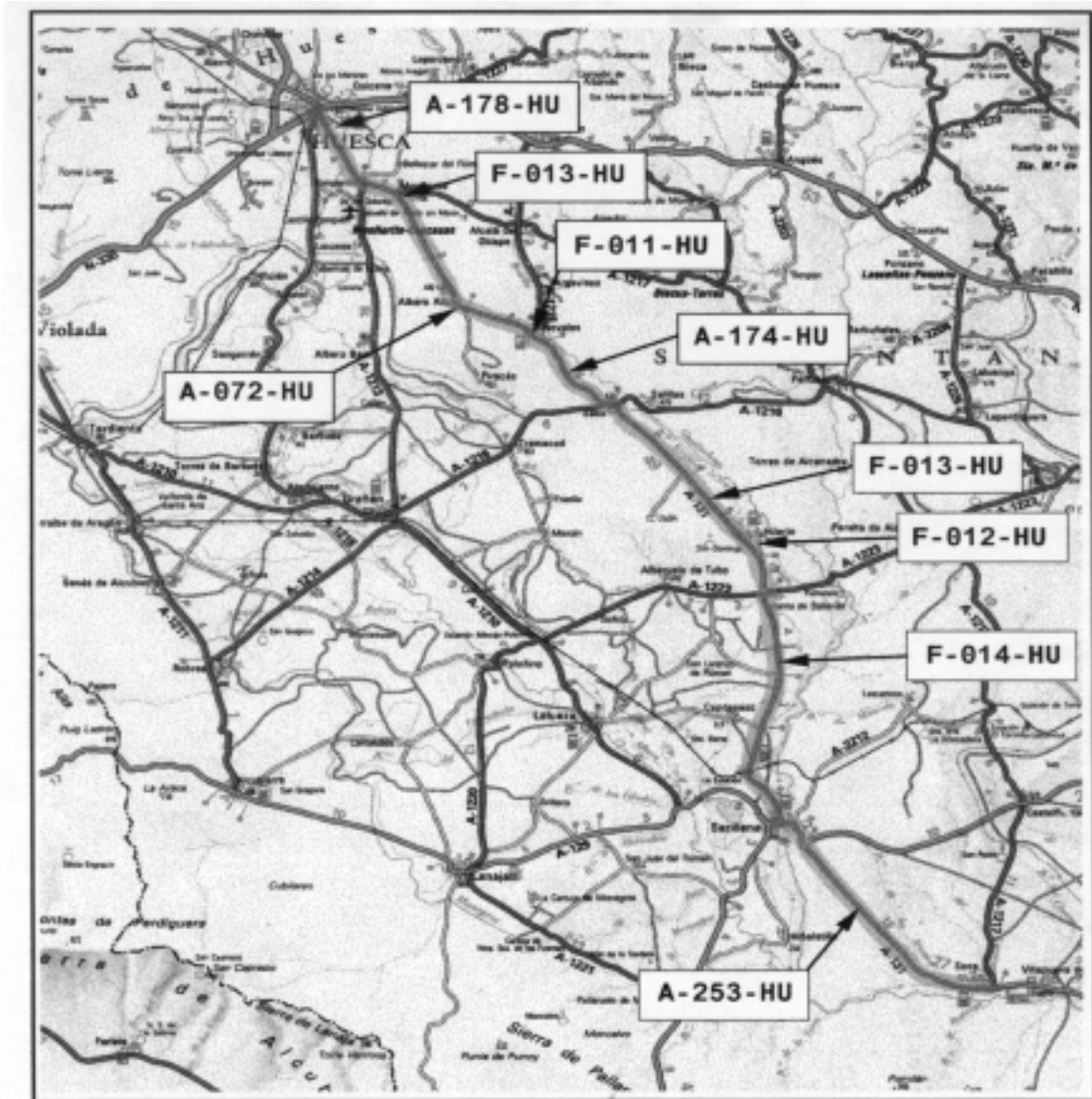
Tramos en ejecución

Tramo	Empresa	Presupuesto adjudicación	Kms
A-1234. Fraga-Zaidín	Navarro-H.Gil-CELCHAR y H. Grañén	458.501.392	6
A-1234. Zaidín-Albalate	CYOPSA y H. Caudevilla	699.850.000	17
A-1241. Vencillón-Altorreión	Constructora de Obras Públicas	244.649.750	11,5
A-1241. Zaidín-Vencillón	CEINSA	304.975.000	11
A-1234. Albalate-Monzón	CORVIAM AGRACONSA	653.429.933	21
Puente sobre el río Sosa (Monzón)	OSEPSA	66.250.500	28 metros
A-1226. Cruce Barbastro	Carlos Fañanás SL	49.600.000	0,6
A-1240. Tamarite-cruce con N-240	Construcciones Hurtado	356.365.503	12

A las cantidades que figuran en el cuadro hay que unir el importe de la redacción de los proyectos y las expropiaciones.

5.1.2. EJE HUESCA-SARIÑENA-FRAGA (A-131).

EJE HUESCA-SARIÑENA-FRAGA



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-131	A-178-HU	HUESCA-MONFLORITE	389.017.545	9/07/98	EJECUTADO
A-131	F-013-HU	MONFLORITE-HUERTO	602.300.405	7/2/85	ANULADO
A-131	A-072-HU	ALBERO ALTO	38.880.000	9/10/87	EJECUTADO
A-131	F-011-HU	Vte. NOVALES	23.109.491	7/02/85	EJECUTADO
A-131	A-174-HU	NOVALES-SESA	118.216.065	26/05/95	EJECUTADO
A-131	F-012-HU	Vte. HUERTO	61.352.000	29/10/85	EJECUTADO
A-131	F-014-HU	HUERTO-SARIÑENA	339.207.844	12/2/85	ANULADO
A-131	A-253-HU	SARIÑENA-SENA	-	-	REDACCIÓN

La A-131, que pone en conexión la capital altoaragonesa con Sariñena y Fraga, es una de las vías con mayor intensidad de tráfico en la provincia de Huesca.

A lo largo de la última parte de la década de los noventa se han producido varias actuaciones en tramos que, al no tener continuidad, mantiene a esta vía de conexión entre La Hoya, Monegros y el Bajo Cinca en un estado precario en

parte de su recorrido, necesitado de fuertes inversiones, sobre todo en los kilómetros más próximos a Sariñena.

Tras algunas actuaciones a mediados de la década de los 80, entre 1995 y 1996 se ultimaron las obras en el tramo Novales-Sesa (118.000.000 de pesetas) y en los 3 kilómetros que separan Velilla de Cinca de Chalamera (344.000.000). Posteriormente, quedaron completamente acondicionados otros 7 kilómetros entre Huesca y Monflorite incluido el pri-

mer tramo de la II Fase de la Ronda Sur de Huesca, entre la propia A-131 y la Avenida de los Danzantes, con una inversión que se acercó a los 400 millones de pesetas.

Ya en esta legislatura, se licitó y se encuentra también en ejecución el tramo Fraga-Velilla de Cinca. El proyecto salió a licitación por un importe de 537.870.704 pesetas y fue adjudicado por 505,5 millones de pesetas. El proyecto supone una continuidad del Eje del Cinca-Litera en dirección a Huesca y Sariñena.

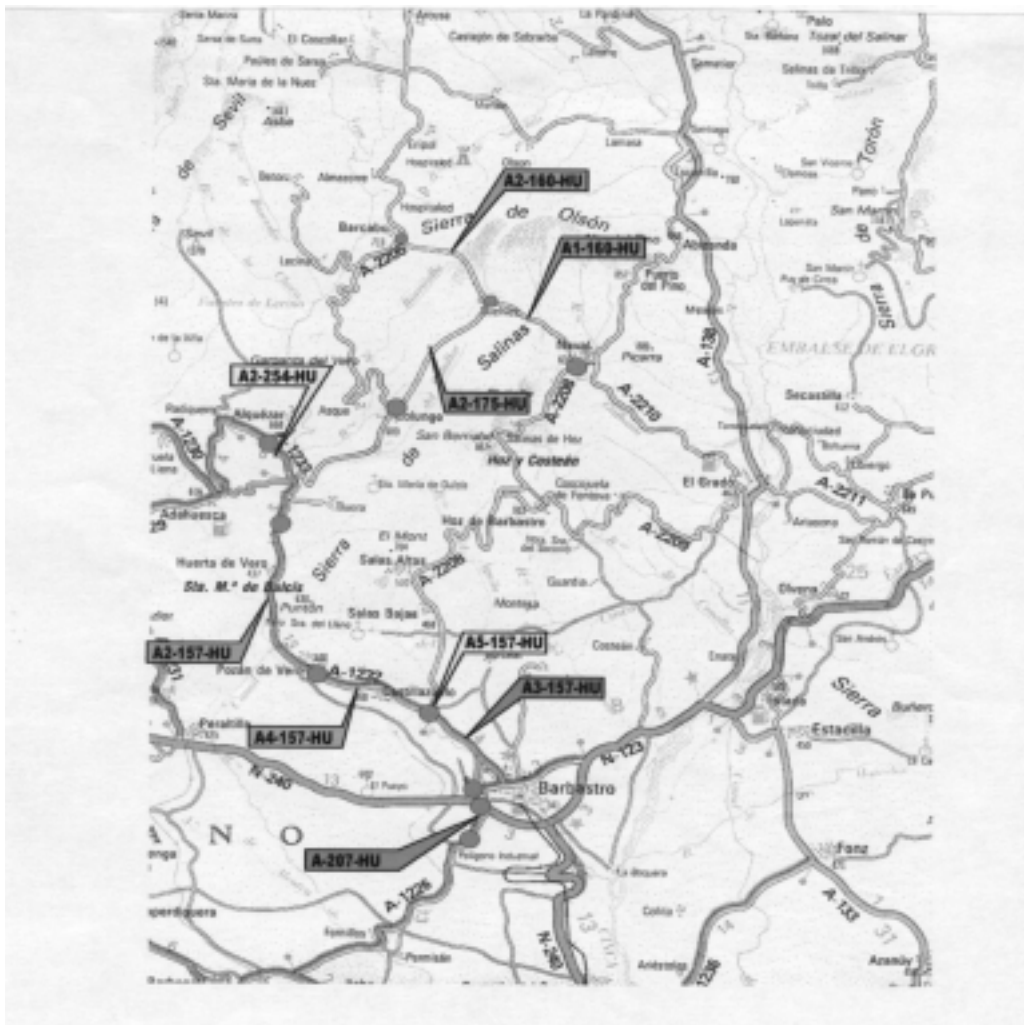
Se trata de una actuación a lo largo de 8,6 kilómetros para configurar una sección de dos carriles de 3,50 metros y dos

arcenes de 1,5 metros. Quedará asimismo mejorada la intersección al núcleo de Miralsot con dos carriles de aceleración y desaceleración y un tercer carril central de espera. La obra tiene un plazo de ejecución de 20 meses.

En este Eje hay que completar la actuación en los tramos Monflorite-Huerto, Huerto-Sariñena y Sariñena-Sena, con una inversión estimada que superará los 2.000 millones de pesetas. Se encuentra en redacción el tramo Sariñena-Sena.

5.1.3. EJE DEL VERO-SOMONTANO.

EJE DEL VERO-SOMONTANO



CARRETERA	CLAVE	T R A M O	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A - 1226	A - 207 - HU	BARBASTRO - CRUCE CABAÑERA	56.913.402 Pts.	NOVIEMBRE 1996	EJECUTADA
A - 1232	A3 - 157 - HU	BARBASTRO - INTERSECCION A-2208	313.996.971 Pts.	FEBRERO 1997	EJECUTADA
A - 1232	A4 - 157 - HU	INTERSECCION A-2208 - POZAN DE VERO	197.726.047 Pts.	FEBRERO 1997	EN EJECUCION
A - 1232	A5 - 157 - HU	INTERSECCION A-2208	27.800.000 Pts.		EN REDACCION
A - 1232	A2 - 157 - HU	POZAN DE VERO - PUENTE BUERA	474.164.430 Pts.	DICIEMBRE 1995	
A - 1233	A2 - 254 - HU	PUENTE DE BUERA - ALQUEZAR			EN REDACCION
A - 2207	A2 - 160 - HU	SUELVES - BARCABO	345.527.817 Pts.	Febrero 1997	
A - 2210	A1 - 160 - HU	NAVAL - SUELVES	374.584.696 Pts.	SEPTIEMBRE 1995	
A - 2206	A2 - 175 - HU	SUELVES - COLUNGO	192.998.112 Pts.	Febrero 1997	

Se trata de un Eje también largamente reivindicado y que supondría una aportación importante para una comarca con una fuerte actividad agro-industrial y turística.

El planteamiento es avanzar en el acondicionamiento completo del Eje. Terminando en primer lugar el tramo en marcha, en la A-1232, entre la Intersección con la A-2208 y Pozán de Vero, trabajos que se completarán este mismo año con un presupuesto superior a los 200 millones de pesetas.

Está planteada la licitación, a corto plazo, del proyecto de un nuevo tramo, entre Pozán de Vero y el Puente de Buera, proyecto que estará en torno, a la hora de su ejecución, a los 500 millones de pesetas.

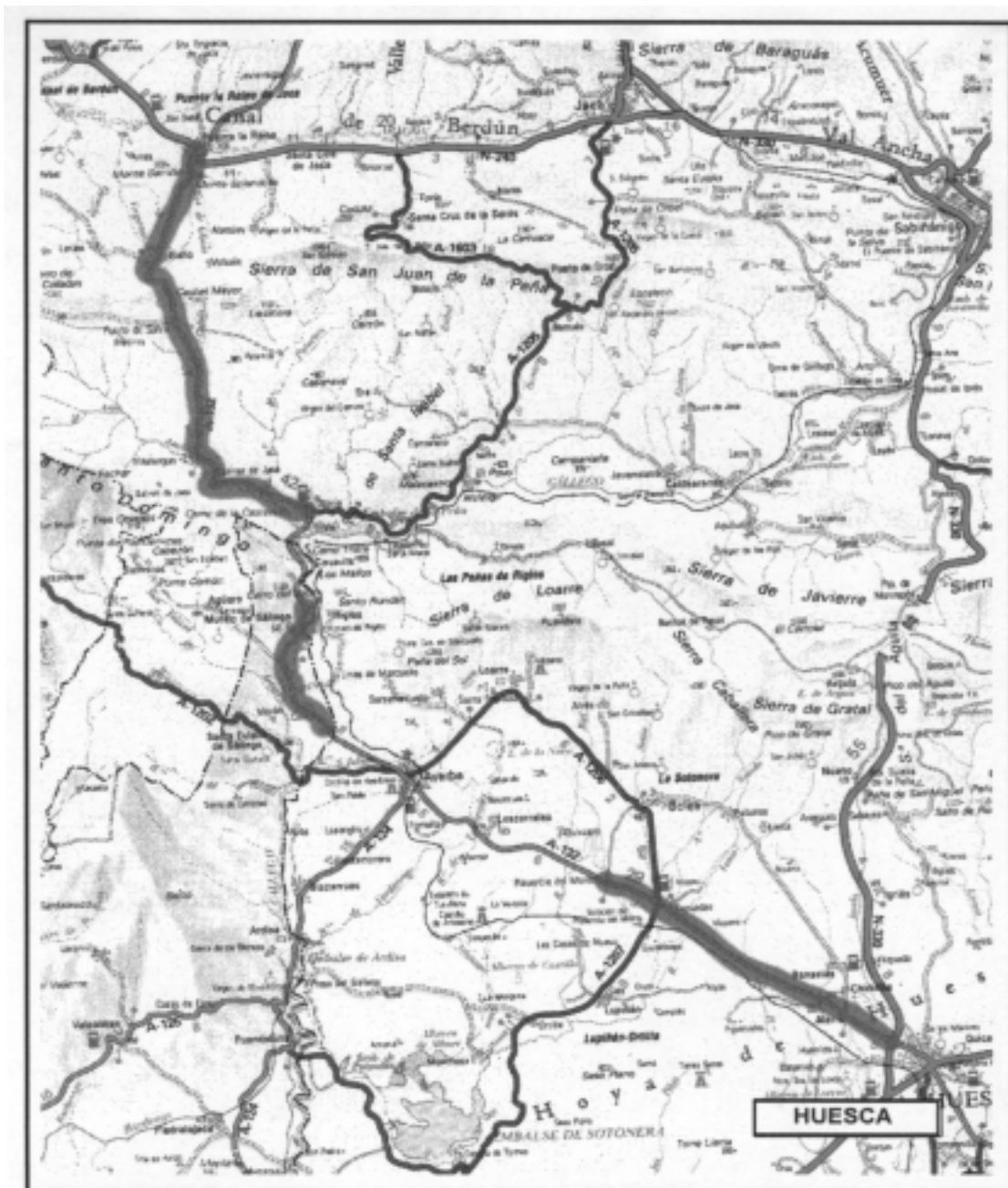
La intención es sacar a concurso lo antes posible un nuevo tramo, el que cubre el trayecto desde el Puente de Buera a Alquézar, proyecto que en estos momentos se encuentra en redacción.

Estos proyectos se unirían a los ya ejecutados en el Eje: Barbastro-Cruce de Cabañera (57.000.000) y el primero de ellos, en la A-1232, el que arranca de Barbastro hasta el cruce con la intersección con la A-2208 (314.000.000) con lo que se cumplen dos de los criterios fundamentales del Departamento: la continuidad de los trabajos en los ejes iniciados y su terminación programada y siempre ajustada a los recursos y en convivencia con las necesidades de estas comarcas.

La intención del Departamento es también mejorar la comunicación interior y en horizontal a través de Colungo, Suelves y Naval para propiciar la conexión en horizontal de la A-1233 con la A-138 (Variante del Pino). La inversión que resta por ejecutar en este Eje se acerca a los 2.000 millones de pesetas.

5.1.4. ACCESOS AL PIRINEO.

ACCESOS AL PIRINEO



Situación de las obras del Plan de las Cuencas Mineras a 31-12-2000

Obra	Importe adjudicación	Situación
Albalate-Hijar	92.173.022	Ejecutada
Albalate-Ariño	299.000.000	En ejecución
Albalate-Lécera	438.736.035	Ejecutada
Alcorisa-Mas de las M.	16.854.284	Ejecutada
Andorra-V d. la Pintada	459.893.000	En ejecución
Andorra-N 232	295.136.500	Ejecutada
Andorra-Alloza	79.332.030	Ejecutada
Chiprana-Caspe	365.522.324	Ejecutada
Modificado Chiprana-Caspe	98.982.991	En ejecución
Chiprana-Escatrón	617.590.000	En ejecución
Modific. Chiprana-Escatrón	98.897.766	Ejecución
Venta Pintada-Ejulve	321.585.614	Ejecutada
Castellote-Las Planas	479.900.000	Ejecutada
Escatrón-Azaila	288.502.560	En ejecución
Variante Hoz de la Vieja	89.623.000	Ejecutada
Variante Hoz de la Vieja	138.120.000	Ejecutada (II Fase)
Muniesa-Oliete	389.317.266	En ejecución
El Burgo-Mediana	618.253.341	En ejecución
Mediana-Belchite	538.548.540	En ejecución

* Los datos del cuadro se refieren a la situación a 31-12-2000. No están incluidas asistencias técnicas ni contratos menores.

La intención del Departamento en torno al Plan de las Cuencas es mantener el mismo criterio de actuaciones que en el resto de la Red Autonómica a pesar de que se trata de fondos procedentes del Ministerio de Industria.

Inicialmente, las actuaciones se centraron en tres ejes. Por un lado, el Eje Belchite-Montalbán y la comunicación con la N-232 a varias alturas, con conexiones básicamente en El Burgo de Ebro y Albalate. Se conforma de esta forma una conexión rápida hacia la Cuenca Minera Central de forma paralela a la propia en buena parte de su recorrido a la N-232.

El segundo Eje, de trazado horizontal, es el que pone en comunicación Caspe con Belchite a través de Azaila, con ramificaciones hacia Escatrón y Jatiel.

El tercer Eje, más interior, contempla distintos tramos en su mayor parte relacionados con Andorra.

La intención del Departamento es completar estos ejes a los que se incorporan en los nuevos convenios firmados segundas fases y actuaciones ya más puntuales e interiores.

En el momento de redactar este documento se encontraba recién firmado un nuevo *paquete* de actuaciones, con respecto a los cuales el criterio es habilitar de forma inmediata su licitación.

Convenios firmados en enero de 2001

Obra	Importe
Foz-Calanda- A-226	72.105.660
Hirojosa-Galva	45.274.374
Castellote-Jagarra	50.000.000
Oliete-Alcañe	127.328.324
Aliaga-Pitarque	464.621.760
Belchite-Lécera	475.000.000
Lécera-V. de Muniesa	640.000.000
V. de Muniesa-Cortes	390.000.000
Variante de Albalate	401.000.000
Albalate-Ariño (II Fase)	264.715.528
Mequinensa Sur y Este. Variante Castelserás	204.000.000

Convenios pendientes de firmar a febrero de 2001

Obra	Importe
Esteruel-Obón	316.017.278
N-240-Cañizal del Olivar (II Fase)	56.775.657
Esteruel-Cargallo (II Fase)	39.063.850
Torres las Arcas (II Fase)	79.999.113
Convento Cañizar	57.450.000
Ariño-Oliete	432.000.000
Mequinensa-Almatret	464.500.000
Puente río Segre. Mequinensa	611.238.968
Escatrón-Azaila (II Fase)	288.502.560

5.1.6. EJE DEL MAESTRAZGO.

EJE DEL MAESTRAZGO



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-226	A-886-TE	ALLEPUZ - VILLARROYA	346.575.791	15/02/92	EN OBRA
A-226	A-891-TE	VILLARROYA - FORTANETE (I)	380.658.715	8/07/93	PROYECTO
A-226	A-892-TE	VILLARROYA - FORTANETE (II)	453.144.259	1/03/99	PROYECTO
A-226	A-899-TE	FORTANETE - CANTAVIEJA (I)	221.718.394	1/08/94	PROYECTO
A-226	A-100-TE	FORTANETE - CANTAVIEJA (II)	296.057.798	10/10/95	PROYECTO
A-226	A-103-TE	CANTAVIEJA - LA IGLESUELA (I)	202.970.000	17/01/97	EN OBRA
A-226	A-104-TE	CANTAVIEJA - LA IGLESUELA (II)	236.680.000	16/01/97	EN OBRA

El objetivo de esta actuación es habilitar una vía de entrada y salida a esta comarca, lindante con la Comunidad Valenciana y con una indudable capacidad turística que, sin duda se verá reforzada con la finalización del Eje, que por otra parte tiene continuidad hasta Teruel capital. En buena parte de su recorrido son importantes las dificultades orográficas y las difíciles condiciones climatológicas, aspecto este últi-

mo que invariablemente lleva a tener que paralizar o aminorar el ritmo de los trabajos en los meses de invierno.

Se trata, en definitiva, del Eje Teruel-Castellón por Cantavieja, que comprende las carreteras autonómicas A-226 (Teruel a Calanda por Cantavieja) y la A-227 (Cantavieja al límite de la provincia de Castellón por La Iglesuela). La financiación se cubre con fondos del Plan Especial de Teruel.

Están ultimados cuatro tramos:

- Allepuz-Villarroya de los Pinares.
- Villarroya de los Pinares-Fortanete II.
- Cantavieja-La Iglesuela.
- Cantavieja-La Iglesuela II.

— Nueva infraestructura de la carretera A-226 del punto kilométrico 51,5 al 60,5. Tramo Allepuz-Villarroya.

El presupuesto de este tramo fue de 346.575.791 pesetas. Se completó por gestión directa y su ejecución supuso el total acondicionamiento del trazado, con supresión de curvas y mejora del radio en muchas de ellas. La anchura es de ocho metros, con mejoras en el firme, la señalización y barrera de seguridad.

El proyecto contempló una intersección en Valdelinares con radio mayor y la construcción de un carril de espera. Toda la calzada de este tramo es también de ocho metros. El proyecto recogió la ampliación de los dos puentes de Villarroya de los Pinares con losas prefabricadas. Se reforzaron asimismo las travesías de Allepuz y Villarroya con ocho centímetros de aglomerado.

— Acondicionamiento del Tramo Villarroya-Fortanete II. PK 70,00 al 80,00.

El presupuesto fue de 427.251.483 pesetas. Este proyecto, ya ultimado, acometió la mejora de trazado entre el Puerto de Villarroya y la localidad de Fortanete. Con anterioridad, la carretera tenía un ancho que oscilaba entre los 4,5 y los 5 metros, con abundantes curvas de radio reducido. Buena parte de este tramo discurre por la zona conocida como *La umbría de Fortanete*, con abundantes heladas. Con las obras ejecutadas, el radio mínimo de curvatura aumenta a los 80 metros, con lo que el trazado queda notablemente mejorado. El proyecto contempló también la construcción de una variante de 1.500 metros. Asimismo, quedó mejorado el puente sobre el río Pitarque, en Fortanete, y la travesía que discurre por esta población.

— Nueva Infraestructura Carretera A-227 del punto kilométrico 0 al 6. Tramo Cantavieja-La Iglesuela I.

El presupuesto de este tramo fue de 232.898.102 pesetas. Quedó mejorado el trazado de la carretera, así como el firme y las características de seguridad y balizamiento. Se trata de un tramo que está operativo con las características *estándares* de las carreteras autonómicas, es decir, dos carriles de tres metros y un arcén en cada dirección de un metro de anchura. Únicamente en los 1.200 metros de acceso a Cantavieja se pasa de arcones de un metro a dimensiones 0,50 metros.

— Nueva Infraestructura A-227 del punto kilométrico 6 al 13,4. Tramo Cantavieja-La Iglesuela II.

El presupuesto de este tramo fue de 277.152.279 pesetas. Tiene las mismas características que el tramo anterior, del que es continuación. Destaca la variante del comienzo de la obra, de casi 3.000 metros de longitud, que supone una notable mejora sobre el trazado anterior.

— Teruel-Corbalán II.

La obra quedó ultimada en 1996, con un presupuesto de ejecución de 247.000.000 de pesetas. Con este tramo quedó completado el trayecto entre Teruel capital y Allepuz, población en la que arrancan las obras hacia el límite con la provincia de Castellón.

En este Eje quedan por completar tres tramos:

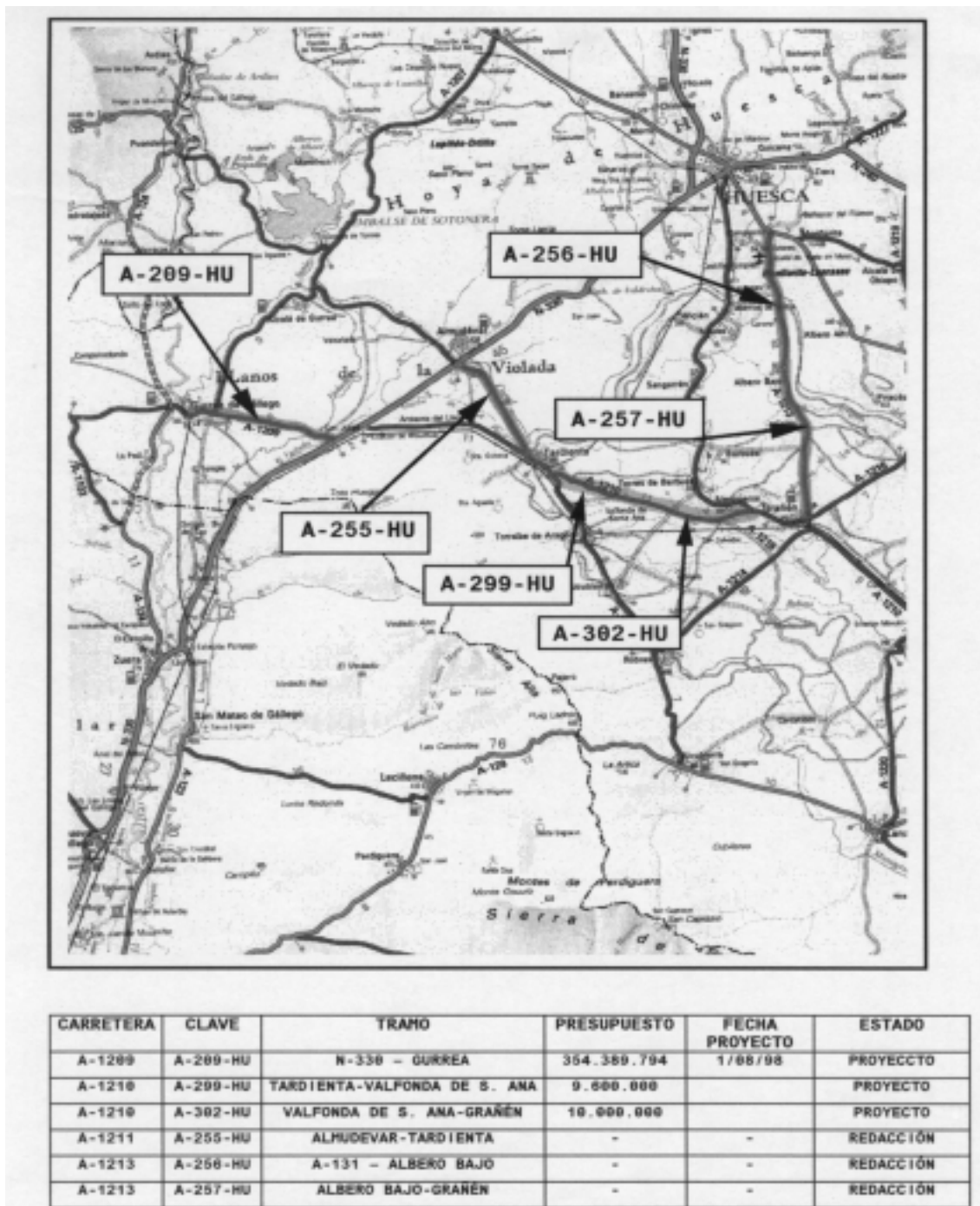
- Intersección A-1702-Fortanete (331.000.000).
- Intersección A-1702-Cantavieja (444.000.000).
- Villarroya de los Pinares-Fortanete (118.000.000).

La intención del Departamento es culminar definitivamente este Eje y avanzar, por otra parte, en las conexiones con la Comunidad Valenciana, proyectos que son objeto de otro epígrafe. Los dos primeros tramos se encuentran ya contratados.

5.1.7. CONEXIONES CON LAS VÍAS DE LA RED GENERAL DEL ESTADO.

5.1.7.1. CONEXIONES CON LA AUTOVÍA ZARAGOZA-HUESCA.

CONEXIONES CON LA AUTOVÍA ZARAGOZA-HUESCA



Uno de los principales cometidos de la Red Autonómica de Carreteras es conseguir la conexión de las vías de categoría o gestión regional con las vías de comunicación de la Red General del Estado para conseguir la complementariedad de rutas y tráficos.

En los últimos años se ha completado la conexión de la comarca de las Cinco Villas con la Autovía Zaragoza-Huesca a través de actuaciones desde Erla a Las Pedrosas y desde Las Pedrosas a Zuera.

También quedó acondicionado el tramo entre San Mateo y la propia localidad de Zuera.

En estos momentos se encuentra en redacción el proyecto de acondicionamiento del tramo Erla-Ejea y se ha elaborado también el estudio informativo de la Variante de Erla.

En esta línea de poner en relación la Autovía de Zaragoza a Huesca con las comarcas interiores, la Dirección General de Carreteras está redactando los proyectos Almudévar-Tardienta (A-1211), Tardienta-Valfonda y Valfonda-Grañén (A-1210) y

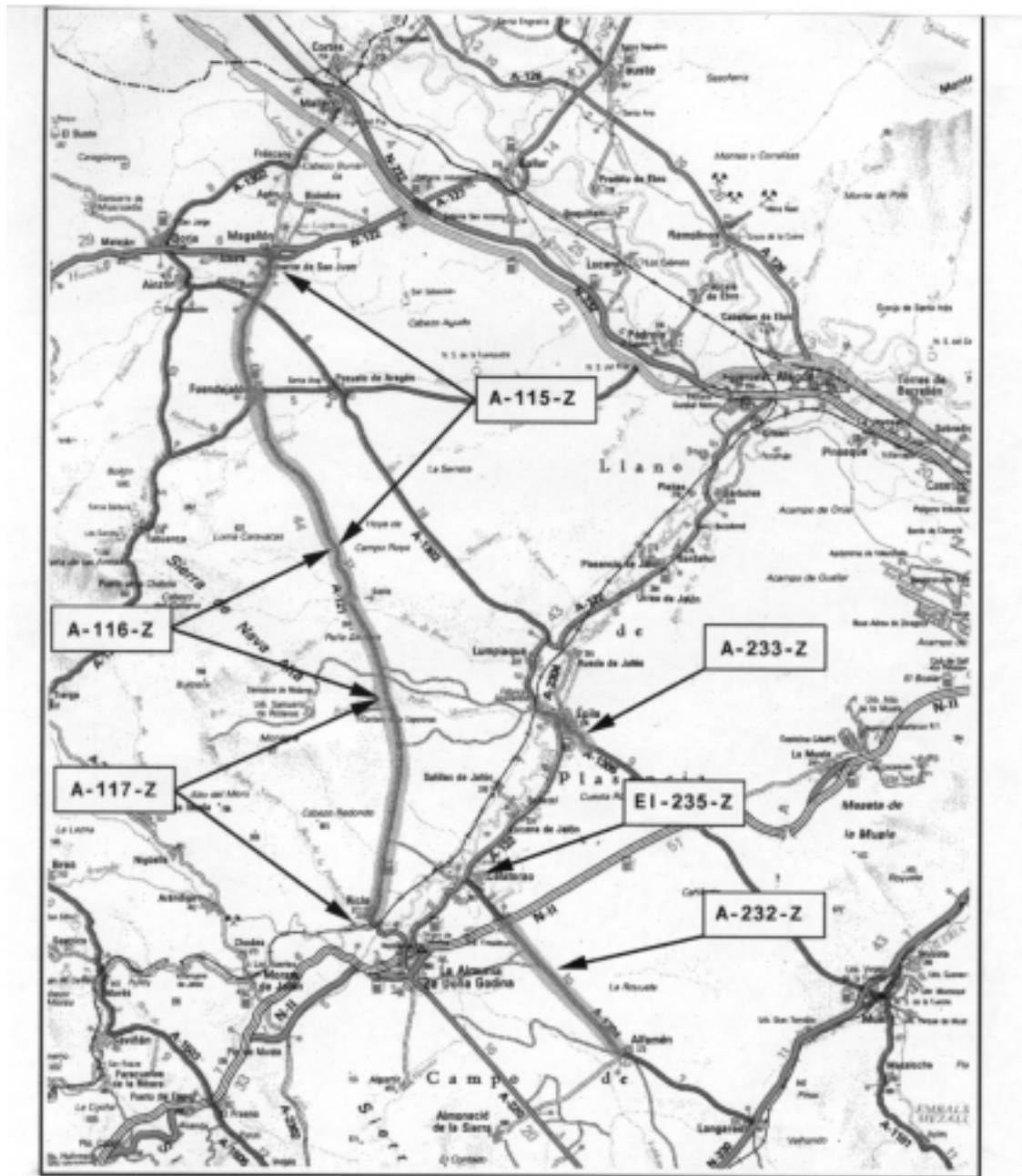
se encuentra ya redactado el tramo Gurrea-Autovía. Este último proyecto está cuantificado en torno a los 355 millones de pesetas.

El objetivo es el de extender los efectos positivos de la Autovía hacia comarcas interiores que, con una buena conexión a la vía principal, verían notablemente incrementadas sus posibilidades de desarrollo.

A la vez, se están redactando los proyectos Monflorite-Albero Bajo y Albero Bajo-Grañén para permitir una mejor relación de Monegros con Huesca capital.

5.1.7.2. CONEXIONES CON LA AUTOVÍA ZARAGOZA-MADRID.

CONEXIONES CON LA AUTOVÍA ZARAGOZA-MADRID



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-1385	A-233-Z	TRAVESÍA DE ÉPILA	-	-	REDACCIÓN
A-122	EI-235-Z	Vte. DE CALATORAO	-	-	-
A-1384	A-232-Z	N-11 - ALFARÉN	-	-	-
A-121	A-115-Z	BURETA-FUENDEJALÓN (H)	345.771.168	27/06/94	EJECUTADO
A-121	A-116-Z	FUENDEJALÓN-RICLA I	523.813.319	1/06/91	PROYECTO
A-121	A-117-Z	FUENDEJALÓN-RICLA II	399.329.687	1/06/91	PROYECTO

La A-121 arranca de Magallón y a través de Fuen-dejalón y Ricla enlaza con La Almunia y la Autovía de Aragón. Se trata de una de las rutas interiores de la Comunidad Autónoma, sobre todo en tráfico *pesado*, con más intensidad de circulación ya que cumple la función de poner en comunicación la N-232, en pleno Eje del Ebro, con la Autovía de Madrid. Absorbe, por tanto, un volumen importante de tráfico Norte-Centro, que se hace más intenso en la temporada de recogida de fruta.

En esta ruta ya se ejecutó en 1994 el tramo Bureta-Fuen-dejalón, con una inversión de 346.000.000 de pesetas. Posteriormente, se ejecutó también uno de los tramos más complicados, el paso por Ricla, en cuya variante se invirtieron a mediados de la década de los 90 casi 370.000.000 de pesetas.

En los últimos años se han llevado a cabo otras actuaciones para conectar con la Autovía como son los casos del

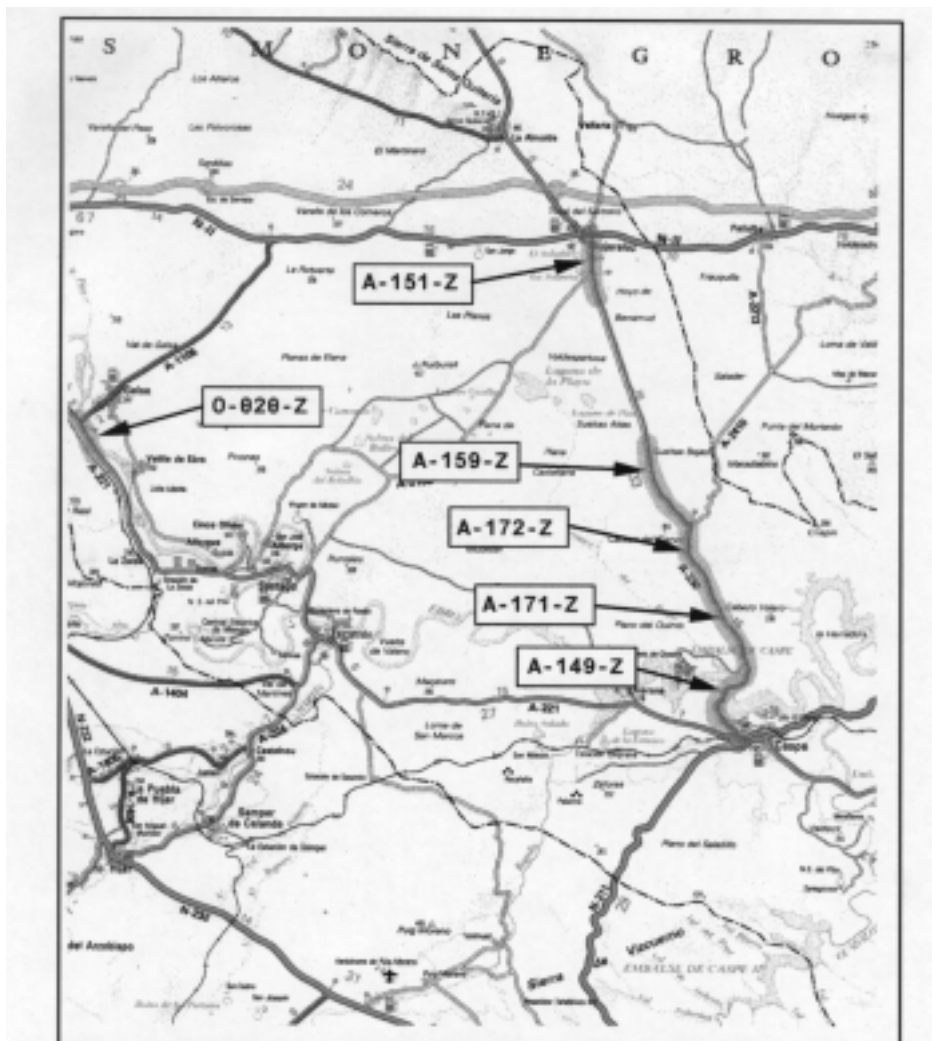
proyecto N-II-Límite provincia de Soria (130.123.430 pesetas); N-II-Santa Cruz de Grío (15.000.000); N-II-Calatorao (83.000.000); y Ricla-La Almunia (73.858.000).

Con respecto a la A-121, se encuentran ya redactados los proyectos que restan para completar el Eje. La intención de la Dirección General de Carreteras es acometer en dos fases el tramo que separa Fuen-dejalón de Ricla, con una inversión que se acercará a los 1.000 millones de pesetas. Ambos proyectos se encuentran ya redactados.

En el ámbito de influencia de la Autovía Madrid-Zaragoza se encuentran en proceso de redacción los proyectos de la travesía de Epila, la variante de Calatorao y el tramo de la A-1304 que separa la Autovía con Alfamén.

5.1.7.3. CONEXIÓN CASPE-N-II.

CONEXIÓN CASPE-NACIONAL II



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-221	O-020-Z	P. N. QUINTO-GELSA	177.441.975	1/06/85	EJECUTADO
A-230	A-149-Z	CASPE-EMBALSE	317.495.018	14/12/95	PROYECTO
A-230	A-151-Z	BUJARALÓZ-CASPE (I)	23.275.808	22/09/92	EJECUTADO
A-230	A-159-Z	BUJARALÓZ-CASPE (II)	83.572.328	15/12/93	
A-230	A-171-Z	BUJARALÓZ-CASPE (III)	134.747.248	1/05/94	PROYECTO
A-230	A-172-Z	BUJARALÓZ-CASPE (IV)	-	-	REDACCIÓN

La ejecución de este Eje supone dar continuidad, con recursos propios, a las actuaciones llevadas a cabo a través del Plan Alternativo de las Cuencas Mineras. La intención es poner en comunicación un territorio interior, como es la comarca de Caspe, con un área ya más abierta como es el punto donde *entronca* Bujaraloz con la N-II de Zaragoza a Barcelona y con la propia Autopista. Por otra parte, con un buen acondicionamiento se conseguiría una comunicación eficaz entre Monegros y el Bajo Aragón a través de Caspe y la correspondiente conexión con la N-211.

Hace años que en esta vía de comunicación, la A-230, no se ejecutan inversiones de nueva infraestructura y los trabajos en este tiempo se han limitado a labores de conservación. De hecho, únicamente se ha actuado en esta zona en los tramos entre Quinto y Gelsa (177.000.000 de pesetas en 1985) y los primeros kilómetros entre Bujaraloz y Caspe (23.275.000 pesetas en 1992).

La Dirección General de carreteras tiene redactados los proyectos Caspe-Embalse, Bujaraloz-Caspe II, y Bujaraloz-Caspe III y en redacción el Bujaraloz-Caspe IV.

5.1.8. CONEXIONES CON OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

La Comunidad Autónoma de Aragón mantiene en muchos de sus puntos fronterizos relaciones fluidas, algunas de

ellas de alcance histórico, con poblaciones de otras comunidades autónomas. En muchos casos, estas relaciones están mal resueltas desde el punto de vista de las comunicaciones por carretera, en buena parte de los casos dependientes de trazados cuya gestión es responsabilidad del Gobierno de Aragón.

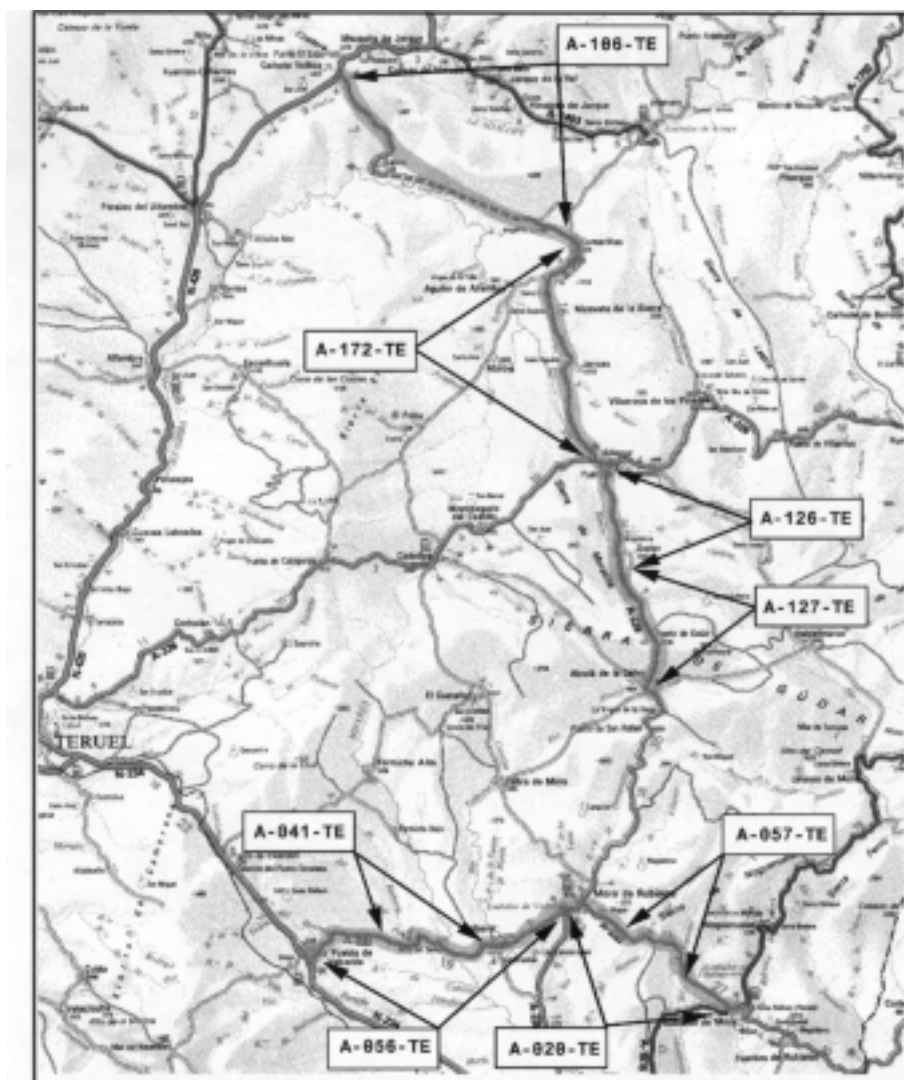
Una de las propuestas es tratar de afianzar e incrementar estas relaciones a través de actuaciones en las propias vías de comunicación, actuaciones que para que alcancen el objetivo final han de ejecutarse de forma paralela en los territorios de las comunidades autónomas respectivas.

Ante esta propuesta, ya se han mantenido contactos con las direcciones generales de Carreteras de algunos gobiernos regionales e incluso se ha llegado a firmar algún acuerdo de actuación, especialmente con la Generalitat de Cataluña.

Algunas de estas comarcas aragonesas limítrofes han experimentado en los últimos años un fuerte impulso relacionado con la actividad turística y el dotarles de unas buenas vías de comunicación a ambos lados de los límites regionales puede afianzar de forma definitiva esta pujanza turística basada en unos recursos naturales excepcionales y un turismo muy selectivo.

5.1.8.1. GÚDAR-LÍMITE PROVINCIA DE CASTELLÓN-N 234.

CONEXIONES GÚDAR-LÍMITE DE CASTELLÓN



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-228	A-126-TE	ALCALÁ-ALLEPUZ (I)	-	-	REDACCIÓN
A-228	A-127-TE	ALCALÁ-ALLEPUZ (II)	-	-	REDACCIÓN
A-228	A-106-TE	GALVE-CAMARILLAS	151.568.337	26/01/93	EJECUTADO
A-228	A-172-TE	CAMARILLAS-ALLEPUZ	-	-	REDACCIÓN.
A-232	A-020-TE	MORA DE R. - RUBIELOS DE H.	113.866.234	28/06/88	EJECUTADO
A-232	A-041-TE	VALBONA-PUEBLA DE V.	46.380.000	14/10/86	EJECUTADO
A-232	A-056-TE	MORA DE R. - PUEBLA DE V.	448.200.000	6/02/89	EJECUTADO
A-232	A-057-TE	RUBIELOS DE H. - MORA DE R.	292.200.000	8/02/89	EJECUTADO

Se trata de un eje que, además de facilitar la entrada y salida a las provincias de Teruel y Castellón, servirá para mejorar los accesos a la estación de esquí del Valdelinares y enlazar, a su vez, a través de la N-234, con Teruel capital.

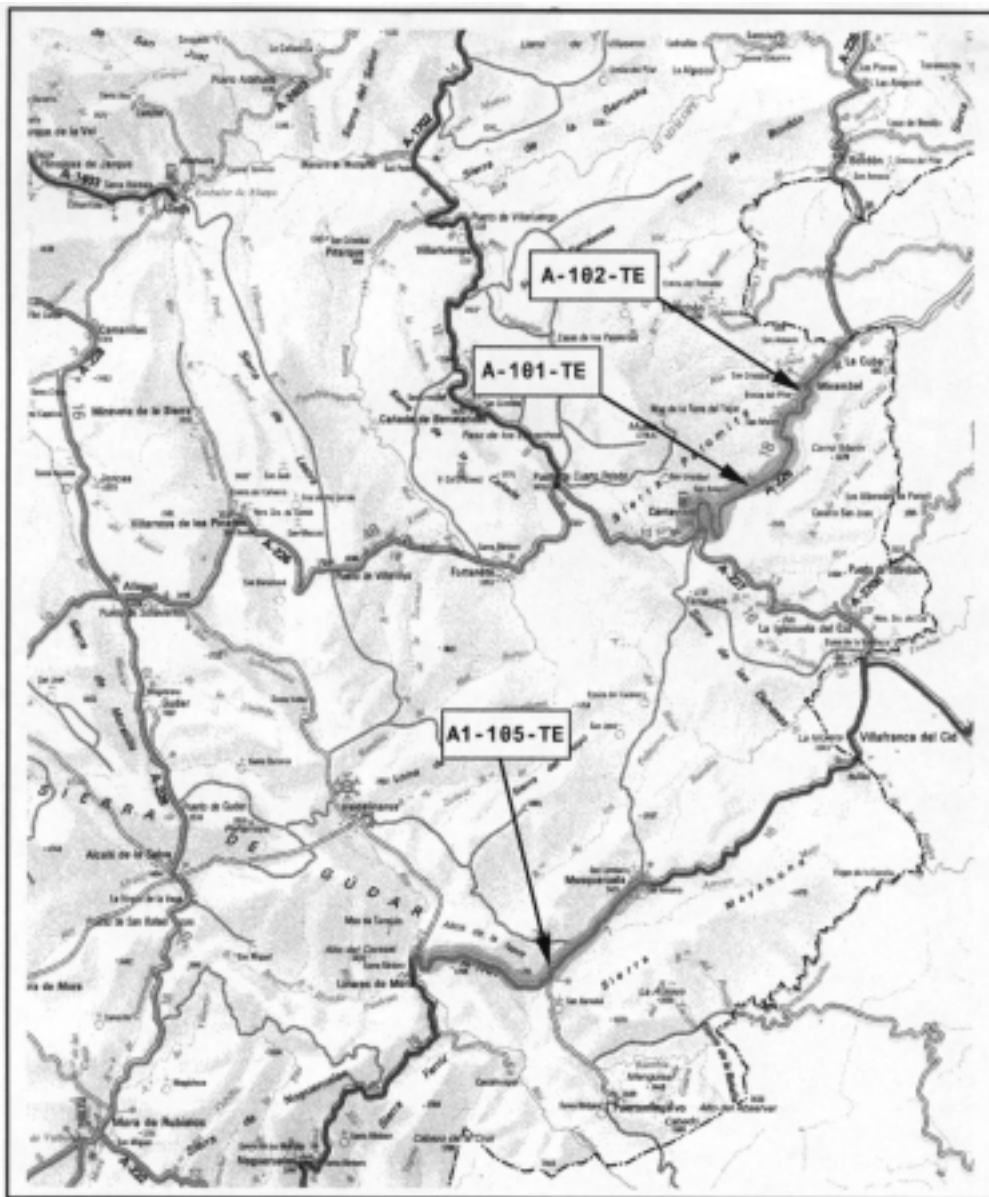
Algunos de los tramos ya se encuentran acondicionados, como es el caso de Galve-Camarillas (151.568.337 pesetas, en 1993); Mora de Rubielos-Rubielos de Mora (113.866.234, en 1988); Valbona-Puebla de Valverde (46.380.000, en 1986); Mora de Rubielos-La Puebla de Valverde (448.200.000, en 1989) y Rubielos de Mora-Mora de Rubielos (292.200.000, en 1989).

En estos momentos se encuentran en ejecución los tramos Fuentes de Rubielos-Límite de la Provincia de Castellón (150.000.000 de pesetas de anualidad) y es intención licitar cuanto antes el tramo Linares de Mora-Cruce de Puertomingalvo. Con respecto a la provincia de Valencia están en ejecución los tramos Torrijas-Arcos de las Salinas (75.000.000 de anualidad en 2001) y Arcos de las Salinas-Límite Provincia de Valencia (50.000.000 de anualidad en 2001).

En estos momentos, la Dirección General de Carreteras tiene en redacción tres proyectos para culminar las actuaciones en este eje: Alcalá-Allepuz (I), Alcalá-Allepuz (II), y Camarillas-Allepuz.

5.1.8.2. MAESTRAZGO-LÍMITE PROVINCIA DE CASTELLÓN.

CONEXIÓN MIRAMBEL-LÍMITE DE CASTELLÓN



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-226	A-101-TE	CANTAVIEJA-MIRAMBEL	438.113.966	1/06/94	PROYECTO
A-226	A-102-TE	MIRAMBEL-L.P. CASTELLÓN	456.872.216	17/01/97	PROYECTO
A-1701	A1-105-TE	LINARES-MOSQUERUELA	153.955.200	2/06/98	-

Se trata de actuaciones que completan ejes en esta parte de la provincia de Teruel que ya se encuentran iniciados en parte. Por un lado, en el caso del Eje del Maestrazgo, la previsión es continuar el acondicionamiento entre Allepuz y La Iglesuela del Cid, ya descrito anteriormente, a través de la A-226 con dirección a Mirambel desde el cruce de Cantavieja.

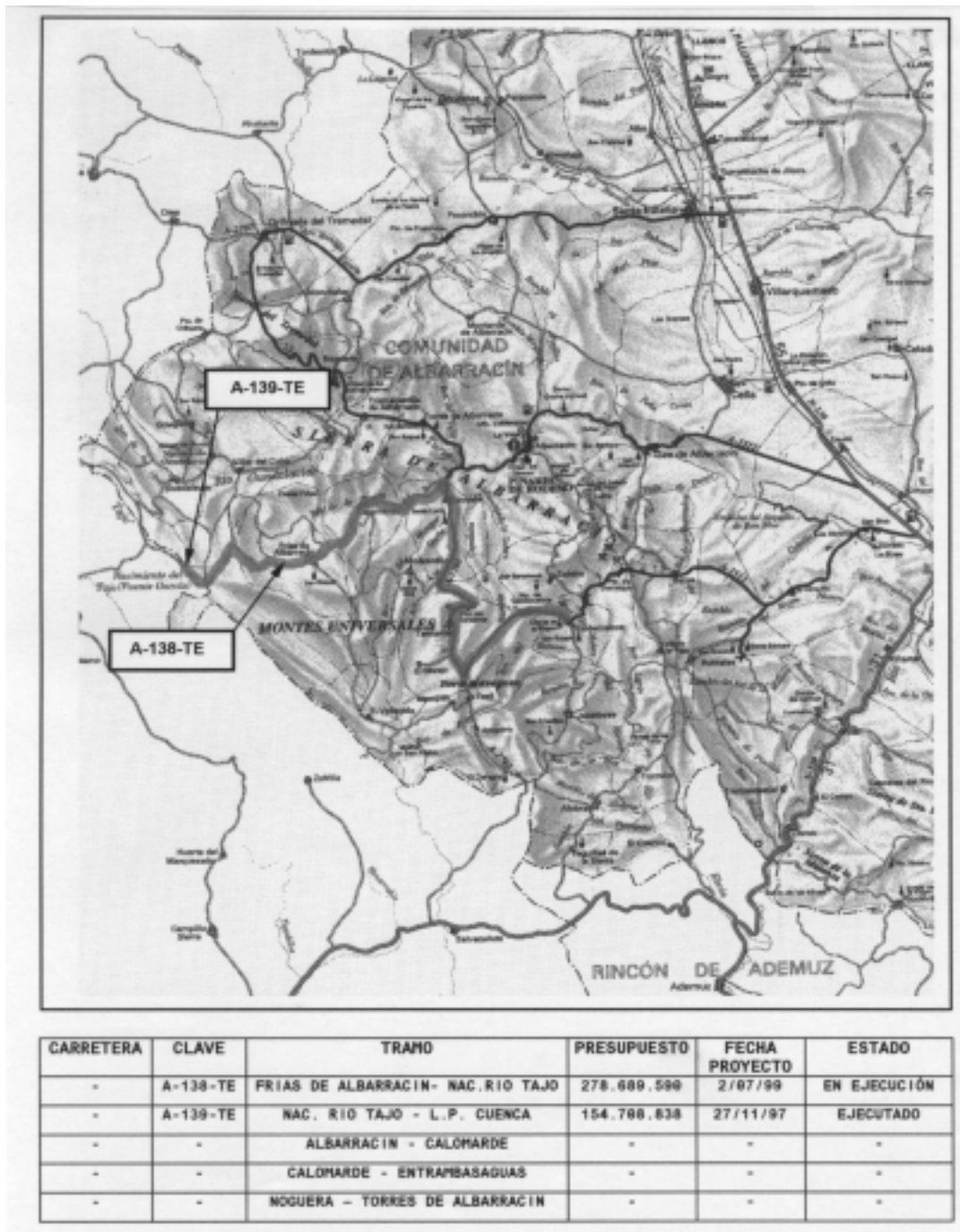
En los últimos años se han llevado a cabo importantes inversiones en la propia localidad de Mirambel, que ha transformado por completo su casco urbano hasta convertirse en uno de los indudables destinos turísticos de esta parte de la

provincia. Parece evidente la necesidad de acometer el acondicionamiento de los kilómetros que separan el Eje principal del Maestrazgo hasta esta localidad para rentabilizar al máximo las inversiones realizadas hasta el momento, en su mayor parte a cargo del Instituto del Suelo y la Vivienda de Aragón (ISVA).

En este sentido, la Dirección General de Carreteras cuenta con los proyectos necesarios, en dos tramos, para acometer las obras. En cualquier caso se trata de una vía de comunicación sinuosa, con abundantes curvas, cuyo acondicionamiento se acercaría a los 1.000 millones de pesetas.

5.1.8.3. ALBARRACÍN-LÍMITE PROVINCIA DE CUENCA.

CONEXIÓN ALBARRACÍN-LÍMITE DE CUENCA



En el límite con la provincia de Cuenca se encuentra ejecutado el tramo entre el nacimiento del Río Tajo y la propia divisora provincial. El acondicionamiento arrancó en Frías de Albarracín, en una primera fase (180.000.000 de pesetas), que posteriormente se completó con el acondicionamiento de la pista forestal desde la propia localidad de Frías de Albarracín hasta el Nacimiento del Tajo (278.689.590 pesetas). En total, se han acondicionado 18 kilómetros.

La Dirección General de Carreteras tiene redactados los proyectos Albarracín-Calomarde (7 kilómetros y un presupuesto estimado de 200.000.000 de pesetas) y Calomarde-

Entrambasaguas (9,5 kilómetros y un presupuesto que rondará los 250.000.000 de pesetas). Se encuentran también redactados los proyectos entre Royuela-Terriente y Terriente-Valdecuenca por un importante aproximado de 800.000.000 de pesetas, cuya licitación está previsto iniciar a lo largo de este ejercicio en alguno de los tramos. Por otra parte, en los últimos meses se ha llevado a cabo una actuación importante, a través del Programa de Conservación, entre Noguera y Torres de Albarracín.

Se trata también de un eje de gran potencialidad turística, que debe tener continuidad en las inversiones que lleve a

cabo el Gobierno de Castilla-La Mancha, con quien se están manteniendo contactos para la necesaria coordinación de las actuaciones.

En el caso de esta Comunidad Autónoma, el tramo entre la N-211 (El Pobo de Dueñas)-Tordesillas-Alustante y el límite con la provincia de Teruel se encuentra en redacción y precisa Declaración de Impacto Ambiental. Esta carretera conecta, ya en la Comunidad Autónoma de Aragón, con la A-2708, de Orihuela del Tremedal a Alustante.

El tramo Megina-Checha-Orea-Límite de la provincia de Teruel está ya adjudicado y a punto de iniciarse las obras. El tramo en territorio aragonés conecta con la A-2707, de Orihuela del Tremedal a Orea.

Por último, la comunicación entre Tragacete y Albarra-cín, a través del Puerto del Cubillo, tiene el proyecto en redacción.

5.2. RED COMARCAL.

Los ejes comarcales, aunque no tienen el nivel de influencia de los ejes estructurantes, sí suponen un importante activo para cualquier territorio. La función principal de la Red Comarcal ha de ser, forzosamente, la de mejorar la accesibilidad desde carreteras de mayores dimensiones y complementarse, de esta forma, a unas y a otras aunque los *estándares* en algunos casos no sean los mismos.

5.2.1. EJE DEL MATARRAÑA.

EJE COMARCAL DEL MATARRAÑA



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-1414	A-883-TE	VALDERROBRES-FUENTESPALDA I	24.850.000	27/07/90	EJECUTADO
A-1414	A-884-TE	VALDERROBRES-FUENTESPALDA II	24.950.000	18/09/90	EJECUTADO
A-1414	A-885-TE	VALDERROBRES-FUENTESPALDA III	24.994.271	16/11/90	EJECUTADO
A-1414	A-129-TE	FUENTESPALDA-VALDERROBRES	-	-	REDACCIÓN
A-231	A-853-M.TE	VALDEALGORFA-LA PRESHEDA	367.018.055	16/11/89	EJECUTADO
A-231	A-854-TE	LA PRESHEDA-VALDERROBRES	319.303.297	8/06/88	EJECUTADO
A-231	A-855-TE	VALDERROBRES-L. P. TARRAGONA	328.501.517	20/07/88	EJECUTADO

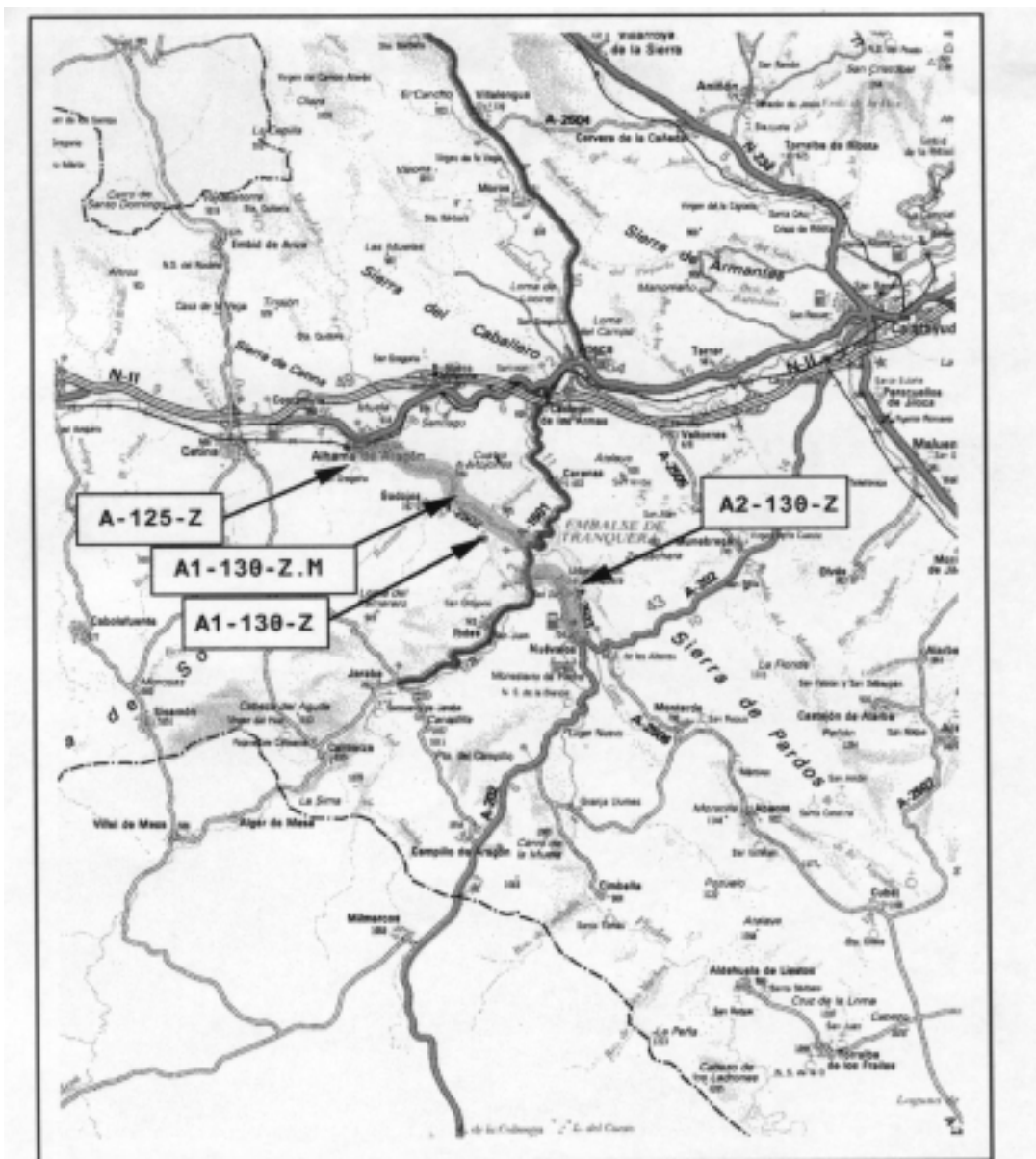
En esta comarca se llevaron a cabo importantes actuaciones a finales de los años 80 y principios de los 90. Fue entonces cuando se acometió el proyecto entre Valderrobres-Fuentespalda. Se llevó también a cabo una inversión importante a finales de los 80 con la ejecución de otros tres tramos: Valdealgorfa-La Fresneda (367.010.055 pesetas), La Fresneda-Valderrobres (319.303.297 pesetas) y Valderrobres-Límite de la Provincia de Tarragona.

Las actuaciones continuaron en la década los 90 con el acondicionamiento del tramo N-420-Mazaleón (160.000.000) y Monroyo-Peñarroya de Tanstavins (167.800.000).

En estos momentos se está ejecutando el tramo Cretas-Valderrobres (225.000.000) y la previsión es actuar también en el tramo Fuentespalda-Valderrobres, con un presupuesto aproximado de 400.000.000 de pesetas. Se está también ultimando el proyecto de un puente sobre el río Matarraña en el núcleo urbano de Valderrobres.

5.2.2. EJE ALHAMA-NUÉVALOS.

EJE COMARCAL ALHAMA-NUÉVALOS



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-2502	A-125-Z	TRAVESÍA DE ALHAMA	-	1/87/90	EJECUTADO
A-2502	A1-130-Z	ALHAMA-NUÉVALOS I	299.506.690	19/87/94	EJECUTADO
A-2502	A1-130-Z.M	ALHAMA-NUÉVALOS	302.111.892	1/10/96	EJECUTADO
A-2503	A2-130-Z	ALHAMA-NUÉVALOS II	338.488.816	1/84/94	PROYECTO

Es otro de los ejes comarcales en los que predomina el aprovechamiento turístico, ya que en este entorno se ubican importantes complejos balnearios y uno de los puntos de más atractivo de la Comunidad Autónoma como es el Monasterio de Piedra. A mediados de la década de los 90 se ejecutaron dos tramos entre Alhama y Nuévalos, con una inversión que superó los 500.000.000 de pesetas.

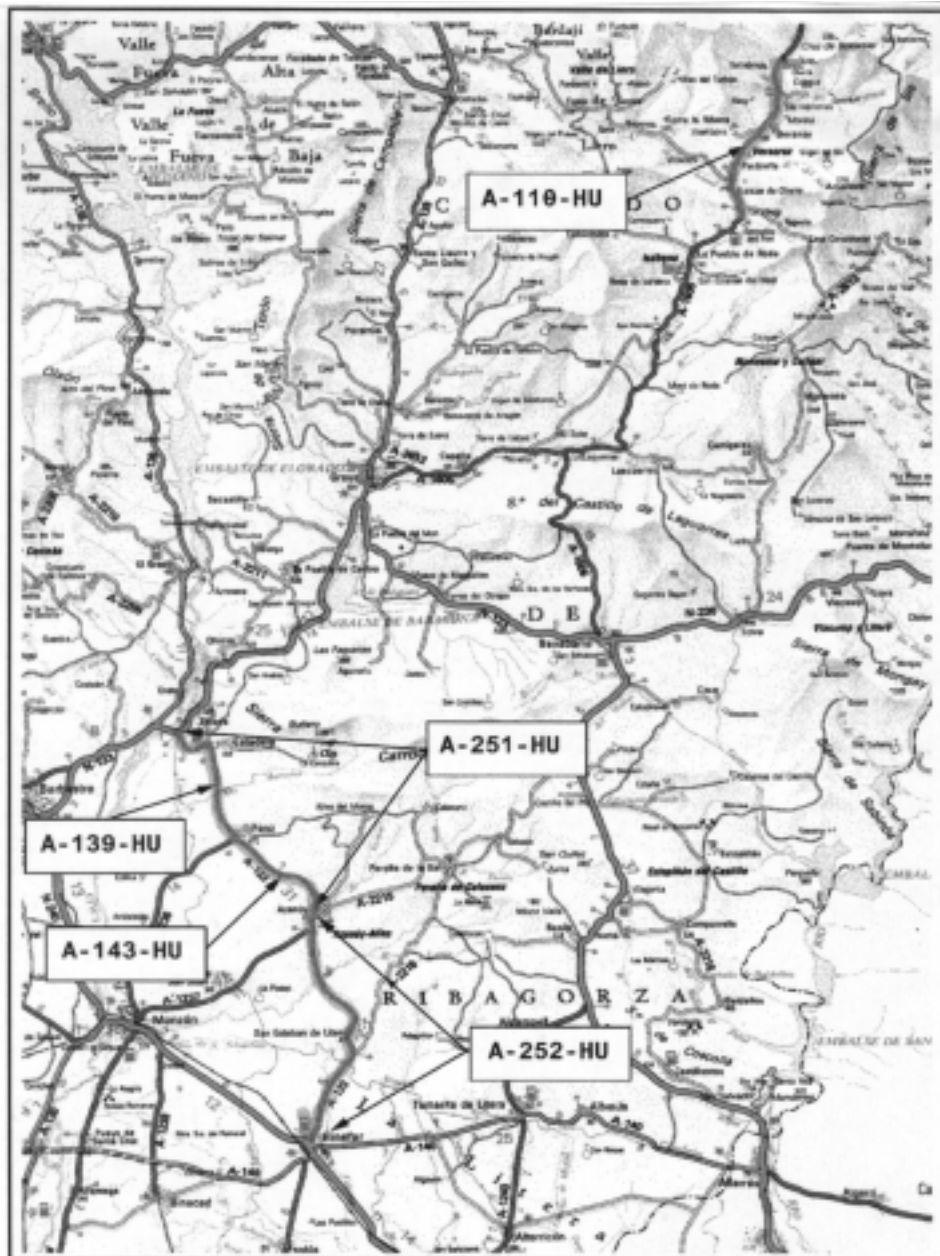
La Dirección General de Carreteras quiere culminar este trazado con el acondicionamiento de los kilómetros que fal-

tan por ejecutar, cuya operatividad supondrá una inversión cercana a los 400.000.000 de pesetas.

Además de asegurar el acceso a la comarca, con la culminación de este Eje quedarían unidas la Autovía de Madrid con la A-202, que arranca de Calatayud hasta Campillo de Aragón a través de Nuévalos.

5.2.3. COMARCAS ORIENTALES DE HUESCA.

EJE DE LAS COMARCAS ORIENTALES DE HUESCA



CARRETERA	CLAVE	TRAMO	PRESUPUESTO	FECHA PROYECTO	ESTADO
A-133	A-251-HU	N-123 - AZANUY	-	-	REDACCIÓN
A-133	A-252-HU	AZANUY-BINEFAR	-	-	REDACCIÓN
A-1685	A-110-HU	SERRADUY-TÚNELES OBARRA	582.554.448	10/05/94	PROYECTO
A-133	A-139-HU	FONZ-ESTADILLA	329.936.864	12/02/93	PROYECTO
A-133	A-143-HU	AZANUY-FONZ	-	-	-

Las previsiones de inversión se centran en la A-133 y en la A-1605. Por un lado, se trata de conectar a A-140 con la N-123 entre Binéfar y Estadilla a través de Azanuy y Fonz. En estos momentos se encuentran en redacción los tramos N-123-Azanuy, Azanuy-Binéfar y Azanuy-Fonz. Sí se encuentra ya redactado el tramo entre Fonz y Estadilla.

El segundo eje comarcal hace referencia al del Isábena. A mediados de la década de los 90 se acondicionó el tramo entre Puente de Colomina y Serraduy, con una inversión de 420.000.000 de pesetas. Se realizaron también trabajos de emergencia en los Túneles de Obarra y la pretensión ahora de la Dirección General de Carreteras es avanzar con el acondicionamiento entre Serraduy y los Túneles de Obarra, inversión que superará los 500.000.000 de pesetas.

5.3. CONSERVACIÓN.

La Red Autonómica de Carreteras constituye un patrimonio vital y un conjunto de infraestructuras que la sociedad ha heredado de tiempos anteriores. Parece evidente que para su conservación y ampliación se deben formular políticas y planes que posibiliten que, a su vez, las generaciones venideras puedan seguir valiéndose de estas infraestructuras.

Constituye una obligación ineludible del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón el mantenimiento de la eficacia de la Red Autonómica viaria con unos *estándares* de servicio. Para ello, es básica una buena conservación de las vías, obras y elementos complementarios, sobre la base de previsiones y planteamientos que consideren las necesidades de actuación y sus prioridades en el tiempo, con el criterio de elegir las obras y operaciones más urgentes para el mantenimiento de la Red en un buen estado.

La tesis del Departamento es que deben prevalecer los criterios técnicos y económicos. Es indispensable una formación completa y al día sobre los datos que se refieren a la propia Red, la evolución de los tráficos, la necesidad de una rehabilitación o un refuerzo de los firmes, los costes añadidos de la circulación de los vehículos que se deriven del mal estado de la carretera y la contabilidad y valoración de los accidentes ocurridos en los puntos y tramos peligrosos en los que la seguridad en la circulación debe ser mejorada sin pérdida de tiempo.

Los trabajos de conservación se pueden clasificar en tres categorías:

— Conservación ordinaria: Limpieza de cunetas y desagües, tratamientos superficiales, riegos de sellado, *bacheo* del firme, arreglo de mordientes y arceles, limpieza y reposición de señales, reparación de obras de fábrica.

— Conservación periódica: Sellado de grietas y fisuras, revestimiento de mezclas asfálticas, refuerzo y reconstrucción de firmes, reparación de juntas.

— Conservación u obras de urgencia: Desprendimiento de laderas, corrimientos de tierra, limpieza de nieve y hielo en la calzada.

Mantener las carreteras en un buen estado exige un programa de conservación bien concebido, que incluya las aportaciones necesarias y se cuide de aplicarlas con oportunidad.

La Dirección General de Carreteras pretende que estos trabajos de conservación se asemejen, en algunos casos, lo más posible, a las obras de nueva infraestructura y acondicio-

namiento, lo que redundará en un ahorro en la explotación de la Red a la vez que unas menores molestias periódicas para los usuarios. Se trata no tanto de construir o destruir elementos como de prolongar la vida útil de los puntos o tramos en los que se actúa.

La conservación, lejos de ser una actividad rutinaria, tiene que ser considerada como una inversión estrictamente necesaria y rentable ya que si no se conserva lo que se construye de nueva planta el esfuerzo inversor es mucho menos rentable.

La Dirección General de Carreteras entiende la conservación como una parte ineludible de la explotación, con entidad completamente diferenciada.

La finalidad de la conservación apunta en varias direcciones:

- Asegurar una circulación segura y fluida.
- Reducir los índices de peligrosidad.
- Mantener un patrimonio inmobiliario de indiscutible valor.
- Establecer una gestión programada.

La intención de la Dirección General, como ya se ha hecho en los dos primeros años de esta legislatura, es que los programas anuales de conservación se basen en necesidades, indicaciones y peticiones de las subdirecciones provinciales, con un volumen inversor anual que no baje de los 500.000.000 de pesetas por provincia.

5.4. VARIANTES URBANAS.

Hay poblaciones en las que la mejora de las condiciones en las travesías no es o parece suficiente para mejorar la seguridad en el tráfico y se llega a la propuesta de un nuevo trazado de la carretera, ya fuera de los cascos urbanos.

La Dirección General de Carreteras se propone en los próximos años la ejecución de variantes en las siguientes poblaciones:

- La Almunia de Doña Godina.
- Calatorao.
- Zaidín.
- Huesca: Conexión A-131 con N-240.
- Castelserás.
- Albalate del Arzobispo.
- Mora de Rubielos.

5.5. REORGANIZACIÓN DE LA RED. COMPETENCIAS. GOBIERNO DE ARAGÓN/DIPUTACIONES PROVINCIALES.

El Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes considera de vital importancia la coordinación con otros organismos e instituciones a la hora de plantear una adecuada planificación y estrategia en torno a la gestión de las carreteras. Esta coordinación ha de ser efectiva en tres niveles:

- Con el resto de titulares de carreteras en la propia Comunidad Autónoma.
- Con todos los organismos y entidades relevantes en materia de gestión de carreteras en la Comunidad Autónomas.
- Con los gestores de la Red de Interés Nacional.

La tesis de la Dirección General de Carreteras es que deben mejorarse los mecanismos de coordinación para obtener el máximo partido de las relaciones interadministrativas, con la creación, entre otras medidas, de grupos de trabajo donde se establezcan unas pautas con el resto de los titulares de carreteras en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

La Red de Carreteras, en buena parte de las Comunidades Autónomas, está constituida por vías gestionadas por diferentes administraciones. Esta situación, a pesar de la existencia de una normativa técnica comúnmente aceptada, suele conducir a diferentes criterios de explotación.

Es importante cualquier esfuerzo que se dirija a conseguir avances en la homogeneización de la red viaria, es decir, la aplicación de unos criterios similares ante situaciones parecidas o similares. En este sentido, y con carácter práctico es conveniente mantener unos criterios compartidos en aspectos concretos como la señalización, balizamiento, tratamientos de intersecciones y accesos...

La Dirección General de Carreteras ha acometido y asumido el acondicionamiento de algunos tramos de la red cuya titularidad es provincial, como es el caso de actuaciones que se ejecutan en la comarca de Albarracín, tramos que quedarán definitivamente incorporados a la Red Autonómica.

Es intención del Departamento culminar el proceso negociador con la Diputación Provincial de Teruel para que algunas vías cuya titularidad está en manos de esta institución pasen a depender del Gobierno de Aragón. Se trata, en con-

creto, de los tramos Escucha-Castell de Cabra, La Hoz de la Vieja-Montalbán-Cortes de Aragón, Venta de La Pintada-Andorra y Royuela-Calomarde. En total, 80 kilómetros.

De la misma forma, el Gobierno de Aragón está participando activa y económicamente en el acondicionamiento, junto a las Diputaciones Provinciales de Zaragoza y Huesca, de tramos cuya titularidad se encuentra en estos momentos en manos de la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) aunque cumplen una función mucho más amplia al ser las únicas vías de comunicaciones para algunas poblaciones.

En términos generales, el Departamento está dispuesto a asumir la explotación, conservación y gestión de carreteras de otras titularidades siempre que previamente sean acondicionadas con unos mínimos *estándares* de calidad y operatividad.

5.6. VIALIDAD INVERNAL. VIGILANCIA CONTINUADA. SEGURIDAD.

5.6.1. VIALIDAD INVERNAL.

El mantenimiento de la vialidad invernala es uno de los retos con que cada invierno tienen que enfrentarse las subdirecciones provinciales de las tres provincias aragonesas. En este sentido, y dado el amplio territorio a cubrir, la Dirección General de Carreteras apuesta por la dotación de medios y la colaboración con otras instituciones.

Vialidad Invernal. Medios disponibles. Provincia de Huesca

Huesca provincia	Quitanieves	Silos	Almacén de sal
Huesca capital	1 (4x4)		
Javierregay		1/ 60 toneladas	1/ 25 toneladas
Jaca	1 (4x4)	1/60 toneladas	
Formigal	2 (4x4) 2(dinámicos)	1/60 toneladas	1/30 toneladas
Barbastro	1 (4x4)		
Ainsa	1 (4x4)	1/60 toneladas	
Bielsa	1 (4x4) 1 (Dinámico)		2/130 toneladas
Graus	1 (4x4) 1 (Dinámico)	1/60 toneladas	1/25
Sahún		1/60 toneladas	
Benasque	1(4x4)		
Bonansa		1/60 toneladas	
Totales	9 (4x4) 4 (Dinámicos)	8 silos 420 toneladas de capacidad	4 almacenes 110 toneladas de capacidad

Vialidad Invernal. Medios disponibles. Provincia de Zaragoza

Zaragoza provincia	Quitanieves	Silos	Almacén de sal
Zaragoza capital	1 (4x4) 1 (4x2)		
Salvatierra de Escá	1 (4x4)	1/ 60 toneladas	1
Puerto de Sos			1
Alto Cuatro Caminos			1
Caspe			1
Ejea	1 (4x2)		1
Borja	1 (4x2)		1
Calatayud	1 (4x4)	1/60 toneladas	1
Daroca			1
Puerto de Santed			1
Belchite			1
Alhama			1
Aguilón-Herrera			1
Cariñena-Codos			1
Totales	3 (4x2) 3(4x4)	2 silos 120 toneladas de capacidad	13 almacenes

5.6.2. VIGILANCIA CONTINUADA.

Por otra parte, una buena conservación de las carreteras comprende una vigilancia continuada con la que se trata de evitar averías imprevistas, a la par que habilitar todo tipo de operaciones de manera rentable, es decir, acudir a tiempo a las reparaciones o refuerzos necesarios para impedir que avances los deterioros en progresión geométrica por el pro-

pio impacto de las cargas de tráfico en el caso de cualquier tipo de deformación en la calzada.

La vigilancia continuada supone contar con efectivos humanos para cualquier tipo de imprevisto, lo que supone para el Departamento un esfuerzo económico. La habilitación de esta vigilancia continuada fue posible gracias a un acuerdo económico con los operarios de las subdirecciones provinciales, que, además, ponen en conocimiento del 112 cualquier incidencia que se produzca en la Red.

Vialidad Invernal. Medios disponibles. Provincia de Teruel

Teruel provincia	Quitanieves	Silos	Almacén de sal
Teruel capital	1 3 (4x4)	1/100 toneladas	
Navarrete			1
Calamocha	1 (4x4)	1/60 toneladas	
Aliaga	1 (4x4)	1/60 toneladas	
Allepuz		1/100 toneladas	
Valdelinares	1 2 dinámicos	1/60 toneladas	
Rubielos de Mora		1/60 toneladas	
Cantavieja	1 (4x4)	1/60 toneladas	
Muniesa	1	1/60 toneladas	
Alcañiz	1		
Totales	12	8 silos 560 toneladas de capacidad	1 almacén

5.6.3. SEGURIDAD VIAL.

El objetivo general de todas las actuaciones no es otro que la reducción al máximo de la accidentabilidad. La cuantificación de este objetivo será quien determine los recursos necesarios. Este objetivo de alcanzar los máximos niveles de seguridad afecta tanto a la gestión directa que se lleva a cabo

sobre la Red (proyectos, obras y carreteras en servicio) como a otros aspectos (coordinación).

La obligación y responsabilidad de la Dirección General de Carreteras es garantizar el máximo nivel de seguridad, tanto en el periodo de obras como en el momento posterior de la entrada en servicio de la carretera. En este sentido, es aconsejable la realización de inspecciones periódicas por personal especializado de la propia Dirección General con el

objeto de detectar lugares en los que se considere que deban realizarse actuaciones preventivas. La ejecución de las actuaciones que se deriven de estas inspecciones, junto a la propia conservación, harán aumentar el nivel de seguridad.

5.7. EXPLOTACIÓN.

Los epígrafes anteriores están directamente relacionados con la vigilancia de las propias carreteras de la Red Autonómica. Parece evidente la necesidad de que el personal adscrito a las subdirecciones provinciales lleve a cabo y recorra de forma habitual las vías de comunicación que son responsabilidad del Gobierno de Aragón.

La vigilancia en la explotación es una labor fundamental, tanto para comprobar que las actuaciones o trabajos en las zonas de influencia de las carreteras se ajustan a la legislación vigente como para detectar cualquier problema o defecto que dificulten la circulación. El personal de explotación se torna de esta forma en una primera avanzadilla para la inspección de la Red y de su experiencia y preparación depende en buena parte el mantenimiento y la rapidez en las actuaciones puntuales una vez detectadas las deficiencias.

5.8. RED DE AFOROS.

El objetivo básico de los aforos es el de conocer la demanda a que está sometida una carretera, demanda que no tiene por qué ser constante y que está sujeta a múltiples variantes. La gestión de cualquier vía de comunicación requiere datos continuados para la toma y priorización de decisiones y, en este sentido, sólo una buena Red de Aforos es capaz de aportarlos.

La Dirección General de Carreteras considera los planes de aforo como una necesidad básica que requiere los medios materiales y humanos necesarios. Una buena utilización e interpretación de la Red de Aforos posibilita el cumplimiento de una serie de objetivos:

- La clasificación de la Red Autonómica por tipos de carreteras y conocimiento de la intensidad media diaria (IMD), lo que permite su posterior identificación.

- La periodicidad en la recogida de datos, con la recomendación de que sea anual.

- La clasificación de la propia Red de Aforos en tres categorías: estaciones permanentes, estaciones primarias y estaciones de cobertura.

En la actualidad, con el apoyo de la informática se puede interpretar la información obtenida de inmediato, sin necesidad de tener que desplazarse para obtener la recogida de datos sobre el terreno.

En estos momentos, la Red de Aforos en las carreteras responsabilidad del Gobierno de Aragón aportan el dato de los vehículos que transitan por cada una de las carreteras de la Red y discriminan la categoría de estos vehículos y la velocidad a la que circulan.

6. PROGRAMAS INTERREG III-A Y III-C.

6.1. PROGRAMA INTERREG III-A.

Se trata de iniciativas comunitarias para la cooperación transfronteriza destinadas a contribuir a un desarrollo equilibrado, armonioso y sostenible del territorio europeo.

En estos momentos, la Comisión Europea y los Estados miembros trabajan en la elaboración del Reglamento que regirá la utilización de los fondos, como es el caso de los asignados a cubrir los objetivos de cooperación transfronteriza que se plasmarán en la Iniciativa Comunitaria INTERREG III.

Las zonas delimitadas, según la Nomenclatura de las Unidades Territoriales Estadísticas (NUTS III), se concretan en la vertiente española del Pirineo en las provincias de Guipúzcoa, Navarra, Huesca, Lleida y Gerona y en la vertiente francesa en los Departamentos de Pyrénées-Atlantiques, Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne, Ariège y Pyrénées-Orientales.

El objeto es estructurar lo que será un futuro proyecto común entre las dos vertientes; en este caso particular Pirineos Atlánticos y Provincia de Huesca, determinando actuaciones, personal e instalaciones que se ponen a disposición de un *proyecto común* que en este caso abarca la provincia de Huesca, por parte española y Pyrénées Atlantiques, en la vertiente francesa. Los proyectos incluidos en el Programa podrán cofinanciarse a través de fondos comunitarios hasta un máximo del 50% del costo total, con la aportación restante por parte de las regiones asociadas.

El Programa tiene unos objetivos generales:

- Promoción del desarrollo urbano y rural.

- Refuerzo del espíritu empresarial y desarrollo de *py-mes* (incluido el sector turístico) y las iniciativas locales de empleo.

- Impulso para la integración del mercado de trabajo y de medidas contra la exclusión social.

La Dirección General de Carreteras trata de conseguir, con los proyectos incluidos, otros objetivos complementarios más específicos:

- La protección del medio ambiente.

- La mejora de los transportes, en especial las medidas que favorezcan los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, las redes de información y comunicaciones.

- La cooperación en distintos ámbitos que contribuyan al desarrollo económico y cohesión social.

- La potenciación de los recursos humanos e institucionales relativos a la cooperación transfronteriza destinados al desarrollo económico y a la cohesión social.

En términos más concretos, se pretende la mejora de la funcionalidad de la red viaria en cuanto a supresión de puntos negros, estabilización de taludes, mejoras puntuales de trazado, accesibilidad en todo el territorio, sistemas conjuntos de explotación y seguridad vial, ...

Las actuaciones a considerar en este proyecto común se sitúan en la parte española a lo largo de la carretera A-136, de Biescas a Francia por Sallent de Gállego.

Los proyectos propuestos por la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón son los siguientes:

- Corrección de deslizamientos en un tramo considerado entre los puntos kilométricos 89.50 al 96.50, consistente en:

- El acondicionamiento de la plataforma existente 7/10, esto es carriles de 3,50 metros y arcenes de 1,50 m., mediante refuerzos de firme.

- Además y debido a fenómenos de inestabilidad de laderas de tres tipos (deslizamientos locales, procesos de reptación y flujo de tierras) se procederá a la utilización de *malla* y *gunitado* en zonas específicas, ayudada de tratamientos

tipo hidrosiembra con dos objetivos: estética visual y sujeción del terreno en el tiempo, y protección contra los fenómenos de erosión.

- En corrección de deslizamientos: drenaje y colocación de espaldones de escollera.

Estos proyectos supondrían una inversión aproximada de 250.000.000 de pesetas.

— Colocación de 100.000 m² de malla en una longitud aproximada de 22 kilómetros e hidrosiembra posterior, con corrección de desprendimientos con *bulonado* y *gunitado* puntuales en la A-136. La obra supondría una inversión aproximada de 190.000.000 de pesetas.

— Colocación de *escollera* por descalce de talud, además de otras medidas como drenaje longitudinal del firme adecuado y reposición de calzada en el Barranco de Gorgol. La actuación está cuantificada en 50.000.000 de pesetas.

— Impermeabilización del Túnel de Escarrilla mediante establecimiento de drenaje adecuado y revestimiento de hormigón en bóveda y laterales. El presupuesto estimado es de 50.000.000 de pesetas.

— Intersección y accesos a Panticosa mediante ampliación de accesos existentes en una longitud de 300 metros y voladizo sobre el río. El presupuesto se eleva a 40.000.000 de pesetas.

— Refuerzo del firme existente a lo largo de todo el trazado, 27 kilómetros, hasta la frontera con Francia. La ejecución de este proyecto estará en torno a los 270.000.000 de pesetas.

— Hundimientos en zonas puntuales del trazado a tratar mediante *vaciado* de la sección existente, saneamiento, compactación del núcleo resultante y posterior *terraplenado*, drenaje, sub-base, base y firme bituminoso. El proyecto supone una inversión de 400.000.000 de pesetas.

6.2. PROGRAMA INTERREG III-C.

El objetivo es la mejora de la ruta transfronteriza entre la provincia de Huesca y el Departamento de los Hautes-Pyrénées a través de la A-138 y del Túnel de Bielsa y, en concreto, su funcionalidad como eje viario mediante unas mayores condiciones de seguridad.

Con las actuaciones propuestas por la Dirección General de Carreteras se busca la mejora de la funcionalidad de la red viaria en cuanto a la seguridad vial en el túnel transfronterizo, en las travesías y en el resto del itinerario, sistemas conjuntos de explotación vial, incluidos paneles de mensaje variable que informen sobre vialidad invernal y otros aspectos de la seguridad vial como estabilización y revegetación de taludes en todo el itinerario, mejoras puntuales de trazado y su continuidad a través de unas mismas condiciones geométricas y medioambientales.

Las actuaciones a considerar en este proyecto común se sitúan en la carretera A-138, de Barbastro a Francia por Bielsa. Estas actuaciones, que suman un total de 836.700.000 pesetas, son las siguientes:

— Refuerzo de aglomerado en caliente a lo largo de los 91 kilómetros de esta carretera. El presupuesto estimado es de 700.000.000 de pesetas.

— Protección de desprendimientos a través de la colocación de 33.700 m² de malla y construcción de 500 metros de muro, además del *gunitado* de distintos tramos; construcción

de una escollera de 130 metros en el punto kilométrico 56,5; hidrosiembra posterior de los taludes afectados; y acondicionamiento de la *boca* sur del túnel de *Las Devotas*. La inversión está estimada en 280.000.000 de pesetas.

— Mejora de la defensa anti-aludes mediante la reparación de canalizaciones y prolongación de la visera anti-aludes en el barranco de Salcorz; reparación de canalizaciones y prolongación de la visera de la estructura anti-aludes del *barranco de Pinada*; y la construcción de una nueva estructura anti-aludes en el punto kilométrico 90,0. Estas obras tienen un presupuesto de 250.000.000 de pesetas.

— Adquisición de maquinaria quitanieves, en concreto un quitanieves estático y un quitanieves dinámico.

— Mejora de la seguridad vial en las travesías de Labuerda, Escalona, Hospital de Tella y Lafortunada. La inversión es de aproximadamente 30.000.000 de pesetas.

— Diversas actuaciones en el túnel de Bielsa con un presupuesto estimado en la vertiente española de 291.000.000 de pesetas.

7. PROYECTO DE AUTOPISTAS DE PEAJE DE TITULARIDAD AUTONÓMICA.

La Comunidad Autónoma de Aragón tiene asumida la competencia exclusiva sobre carreteras cuyo itinerario discurre íntegramente en su territorio, a tenor de lo dispuesto en el artículo 35.1.º del Estatuto de Autonomía de Aragón.

La propia Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón establece en el apartado e) del artículo 10 que el Gobierno de Aragón puede otorgar, mediante decreto, las concesiones de explotación de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma y la de sus elementos funcionales susceptibles de explotación separadas de dichas carreteras a las que pertenezcan.

El apartado f) del mismo artículo 10 otorga asimismo al Gobierno de Aragón la capacidad de «aprobar, si procede, ayudas y fórmulas de participación en la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, en la construcción, conservación y explotación de carreteras, con independencia de su titularidad».

Finalmente, el artículo 23 de la misma Ley titulado *Financiación de las carreteras a explotar mediante la gestión indirecta*, contempla que «las carreteras que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de la Comunidad Autónoma, de los concesionarios, los ajenos que éstos movilicen y las subvenciones que para ello pudieran otorgarse».

El artículo 24 recoge incluso de forma expresa una de las posibilidades de contratación mediante la modalidad de abono total de precio.

Estos antecedentes otorgan al Gobierno de Aragón la completa cobertura y capacidad estatutaria para sondear, diseñar y ejecutar determinadas vías de comunicación o infraestructuras destinadas al transporte en el marco de su territorio si considera que pueden cumplir un papel de primer nivel en el esquema general.

El Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes está sondeando la posibilidad de construir unas determinadas vías de comunicación, con diversas opciones de financiación y explotación. En buena parte, se llega a esta primera etapa de prospección porque la necesidad de estas

infraestructuras no encuentra eco en otras administraciones de mayor envergadura en recursos para acometerlas.

El Gobierno de Aragón entiende que la competitividad entre economías nacionales o regionales se está desplazando, cada vez con más rapidez, de las ventajas comparativas entre empresas hacia un concepto de competitividad entre los espacios físicos que sirven de ubicación y soporte a la actividad económica y social. Las infraestructuras tienen, por tanto, un carácter particularmente relevante en su relación con la actividad económica.

En este mismo documento se hace referencia al déficit de infraestructuras que padece la Comunidad Autónoma de Aragón y que, sin duda alguna, nos ha hecho perder más de una oportunidad con respecto a territorios, por diversas causas, mejor atendidos y considerados.

El Gobierno de Aragón está trabajando en tres infraestructuras concretas para conocer si son viables en su explotación:

— Tramo Límite Provincia de Soria-Tarazona-Gallur

El Ministerio de Fomento está ya trabajando en el Estudio Informativo del Proyecto de Autopista Madrid-Medina-celi-Tudela, que deja a la población navarra a 349 kilómetros de la capital del Estado. Una de las alternativas contempla que aproximadamente a la altura de Almazán el trazado se oriente definitivamente hacia el Norte, sobrepasa Agreda y Tarazona, y a través de Cascante *entronca* con Tudela y a su vez con la A-68.

De confirmarse este trazado, es evidente que los tráficos Norte-Centro no necesitarán transitar por territorio aragonés sino que se desviarán a aproximadamente 50 ó 60 kilómetros al Norte del Eje Central del Valle del Ebro, que puede ubicarse en el cruce de Gallur, punto donde ahora confluyen buena parte de estos tráficos.

Hoy, el transporte de mercancías por carretera en dirección Norte-Centro-Levante, o viceversa, discurre paralelo al Ebro y elige una u otra opción en el propio cruce de Gallur, desde donde se puede acceder a través de carreteras autonómicas a la actual Autovía Madrid-Zaragoza o continuar a través de Tarazona y Agreda. Para el caso del tráfico con dirección al sur basta con seguir por la Nacional 232 hasta alcanzar Zaragoza.

Con el proyecto en el que trabaja el Ministerio, el tráfico Norte-Centro tendrá la opción de desviarse en Tudela, con lo que el nudo principal de comunicaciones del propio Valle del Ebro se desplaza hacia el Norte, a aproximadamente 100 kilómetros de Zaragoza.

Para el caso de que el Ministerio no revise esta primera intención acercando el *emboque* de la autopista al *corazón* del Valle del Ebro, el Gobierno de Aragón está dispuesto a recuperar esa centralidad o, lo que es lo mismo, a estudiar a fondo la posibilidad de construir una autopista de peaje que partiendo entre Agreda y Tarazona conectara con un punto entre Gallur y Alagón, de aproximadamente 45 kilómetros.

Un enlace de peaje de titularidad autonómica Agreda-Tarazona-Gallur aportaría una primera ventaja: la de extender o ensanchar el ámbito de influencia del propio Valle del Ebro en territorio aragonés puesto que, de forma definitiva, quedarían dentro de su área de influencia las comarcas de Tarazona y Borja, con un apreciable potencial turístico y donde se encuentran algunas de las factorías que abastecen de com-

ponentes a la factoría de Opel en Figueruelas y a otras plantas de montaje de automóviles del país.

— Tramo Cariñena-Gallur

El segundo proyecto que baraja el Gobierno de Aragón es conectar a través de una autopista de peaje el entorno del cruce de Gallur con Cariñena. Se trata de una ruta que está alcanzando unos niveles muy importantes de tráfico pesado y es muy utilizada por los transportistas que cubre la ruta Norte-Sureste.

Se trata de un tráfico que se desvía para salvar Zaragoza capital y la propia Nacional 232. Si un camión del Norte tiene que viajar a Valencia alcanza Tudela, pasa a territorio aragonés y en muchas ocasiones elige la opción de desviarse en Gallur y seguir viaje a través de Magallón, Fuendejalón, Ricla y La Almunia (donde toma la Autovía si sigue a Madrid) y, finalmente, alcanza Cariñena para volver de nuevo a una carretera nacional vía Teruel.

La idea es sondear las posibilidades de conectar a través de territorio aragonés tres grandes vías de comunicación: la N-232, la Autovía de Aragón y la N-330, que ahora mismo sólo tienen posibilidades a través de la Red Autonómica.

— Comunicación Nacional II-N-232-A-222

El tercer proyecto apunta a una conexión entre la carretera de Zaragoza a Barcelona, la N-232 y la carretera que lleva a la Cuenca Minera Central a través de una ruta de seis kilómetros que tiene como elemento más singular la construcción de un puente sobre el Ebro a la altura de El Burgo de Ebro para enlazar con Alfajarín.

Sobre este proyecto ya está trabajando una empresa consultora, que aportará los aspectos técnicos, económicos y medioambientales, tanto en la fase de construcción como en la de conservación, además de una encuesta representativa de los tráficos para conocer su viabilidad.

En estos momentos, buena parte de los tráficos que discurren por estas rutas no disponen de una opción adecuada para cruzar el Ebro, lo que les obliga a dirigirse en muchos casos hasta Zaragoza a través de la N-232, necesitada de un urgente desdoblamiento. Ocurre que el tráfico por la propia N-232 se hace más intenso conforme se acerca a Zaragoza, donde se concita con el tráfico más interior o urbano. En principio, sería también una vía interesante para las comunicaciones con respecto a la Cuenca Minera Central.

Se trata, por tanto, de tres proyectos en fase de sondeo, en los que es posible adelantar trabajo y posibilidades de financiación y sobre los que se reúne un mismo objetivo: hacer más transitable y por tanto más competitivo el territorio aragonés, bien entendido que si el Ministerio de Fomento atiende estas necesidades, que unen vías integradas en la Red de Interés General del Estado, el Gobierno de Aragón apoyará sin reservas la actuación.

7.1. AUTOPISTA DE PEAJE CARIÑENA-GALLUR.

7.1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

El Gobierno de Aragón, con el objetivo de continuar con la mejora de su red de carreteras para fomentar las comunicaciones dentro del territorio autonómico y la conexión con el resto del Estado, presenta la propuesta de construcción de una nueva autopista de peaje entre las localidades de Cariñena y Gallur, en la provincia de Zaragoza.

Esta autopista tiene como finalidad facilitar la conexión de los tráficos que se generan desde Levante (Comunidad Valenciana y Murcia) hacia Navarra, País Vasco y Cantabria, y viceversa, y que atraviesan el sur de Aragón. Actualmente, los vehículos que realizan estos trayectos por vías de gran capacidad se ven obligados a utilizar la N-330 (Sagunto-Somport) hasta las cercanías de Zaragoza, para desde allí, conectar con la autopista A-68 (Bilbao-Zaragoza). Alternativamente, los vehículos pueden usar carreteras de categoría local para acortar este trayecto, pero con unos tiempos más elevados al verse obligados a atravesar varias localidades y mantener una velocidad media más baja, aparte de la menor seguridad de las vías de baja capacidad. Por otra parte, la utilización por parte de vehículos pesados de estas carreteras locales supone un mayor deterioro de las mismas y efectos negativos sobre los residentes.

La nueva autopista de peaje permitirá, de este modo, una conexión directa entre las vías de alta capacidad mencionadas (A-68 y N-330) para estos flujos de tráfico, permitiendo un ahorro de tiempo considerable y una mayor calidad del

servicio. En términos de distancia, la utilización de la autopista Cariñena-Gallur supondrá un ahorro de unos 100 kilómetros, evitando por otro lado atravesar la circunvalación de Zaragoza. Otros vehículos que se beneficiarán de la existencia de esta nueva vía serán aquellos que acceden hacia Zaragoza por la N-II desde Madrid, pero tienen como destino el norte peninsular o Levante. La nueva autopista Cariñena-Gallur tiene previsto un enlace con la N-II en las proximidades de la localidad de La Almunia.

Además de las ventajas para los tráficos de tránsito por la Comunidad de Aragón, la autopista de peaje también sirve para beneficiar a los tráficos locales y fomentará la implantación de nuevas industrias y el desarrollo económico. Para la ciudad de Zaragoza, el desplazamiento de tráficos pesados mediante la nueva autopista beneficiará a todos los automovilistas, al reducirse los problemas de congestión en hora punta por una menor presencia de vehículos pesados.

7.1.2. TRAZADO DE LA AUTOPISTA CARIÑENA-GALLUR.



La propuesta de trazado para la autopista, para la cual ya se han realizado los estudios preliminares correspondientes, es la que se presenta de forma aproximada en el mapa anterior. Como características más destacadas, pueden señalarse: enlaces de cabecera (al sur, con la N-330 en las cercanías de la localidad de Cariñena) y fin de la autopista (al norte, enlace con la A-68 y la N-232 en las inmediaciones de la localidad de Gallur), y conexión con la N-II.

El trazado minimiza la realización de estructuras, al atravesar un número reducido de carreteras locales y caminos vecinales, cuatro cuencas fluviales relevantes (destacando el río Jalón como la más importante), y una vía férrea. El terreno que atraviesa la autopista de acuerdo con el trazado propuesto es fundamentalmente llano, con unas mínimas estratificaciones. Igualmente, los estudios preliminares de impacto medioambiental indican que este sería bajo, dadas las características de la zona. Cabe destacar que únicamente en las inmediaciones del valle del Jalón será necesaria la utilización de terreno con valor agrícola alto (alrededor de unas 25 Ha de tierras de regadío y frutales), transcurriendo el resto de la vía por zonas con un menor valor económico, y no se afecta a superficies forestales relevantes. El coste de las expropiaciones necesarias se estima alrededor de unos 100 millones de pesetas.

La longitud total de la autopista Cariñena-Gallur será aproximadamente de unos 57 kilómetros.

7.1.3. EL SISTEMA CONCESIONAL DE PLAZO VARIABLE.

Los problemas de la participación de empresas privadas en la construcción de carreteras mediante el sistema de concesión de plazo fijo que se han discutido en el apartado anterior se deben a naturaleza de la infraestructura y a la incertidumbre sobre el tráfico. Altos costes, vida prolongada y especificidad de los activos, unidos a la imposibilidad de predecir el tráfico para la vida de la concesión, son los elementos que crean dificultades a los proyectos de concesión de autopistas de peaje.

Una alternativa para evitar estos problemas es introducir un cambio radical en el concepto de concesión. Como se ha analizado anteriormente, el problema de la incertidumbre acerca del tráfico se traduce para las empresas en incertidumbre acerca de cuáles vayan a ser los ingresos que van a obtener de una concesión. Este es el punto fundamental que crea el riesgo de quiebra de los concesionarios (en caso de demanda baja), o de que el gobierno tenga presiones de los usuarios para que los peajes se reduzcan (en el caso de que el tráfico sea alto, lo cual llevará a que la empresa obtenga beneficios superiores a los normales). Por ello, la solución está vinculada a que las empresas hagan ofertas sobre cuáles son los ingresos que desean percibir durante toda la vida de la concesión, y se consiga eliminar cualquier incertidumbre sobre la obtención de dicho volumen de ingresos.

7.1.4. RESUMEN: FUNCIONAMIENTO DE UNA CONCESIÓN DE PLAZO VARIABLE POR MENOR VALOR PRESENTE DE INGRESOS NETOS.

— Periodo de duración de la concesión no fijado a priori, sino dependiente del tráfico efectivo. Garantía de percepción de los ingresos netos solicitados y cobertura de los costes de mantenimiento y explotación.

— Garantía de percepción de los ingresos netos solicitados y cobertura de los costes de mantenimiento y explotación.

— Mejor criterio de selección de empresas eficientes, ya que ofertas no vienen afectadas por expectativas sobre el tráfico.

— Reducción de la necesidad de renegociación de las condiciones del contrato, ante fluctuaciones del tráfico, o deseos del gobierno de introducir cambios en el peaje.

— Simplicidad a la hora de realizar los cálculos para presentar una oferta a un proyecto: únicamente se necesitan estudios técnicos, pero no de tráfico.

— Objetividad y sencillez del criterio de selección de la mejor oferta presentada al concurso.

7.2. AUTOPISTA DE PEAJE ALFAJARÍN-EL BURGO DE EBRO.

Se pretende con esta infraestructura establecer una conexión entre la N-232, la autopista A-2 y la N-II a la altura de los municipios de Alfajarín y el Burgo de Ebro dando continuidad a la carretera autonómica A-222.

Las carreteras N-II y N-232 discurren, a partir de Zaragoza, en paralelo al río Ebro existiendo como posibilidad de conexión más próxima a Zaragoza la situada en Pina de Ebro a unos 25 Km., conexión que se efectúa a través de una vía de la titularidad de la Diputación Provincial de Zaragoza.

La puesta en servicio del «cuarto cinturón» de Zaragoza desde la N-II a la N-232, por el sur de Zaragoza, sin que se contemple a medio plazo la conexión entre el eje Norte-Sur hace necesario la construcción de esta infraestructura que permita captar el tráfico de las poblaciones ubicadas entre Zaragoza y el Burgo de Ebro y Zaragoza y Alfajarín, así como conectar las cuencas mineras a través de la A-222 con N-II y la autopista A-2.

La fórmula que el Gobierno de Aragón va a utilizar para su financiación y construcción es el sistema de concesión tradicional.

8. SITUACIÓN Y EFECTOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS CARRETERAS DE COMPETENCIA ESTATAL.

El Gobierno de Aragón considera que, a lo largo de los últimos años, la Comunidad Autónoma no ha sido considerada suficientemente en los Presupuestos Generales del Estado en materia de infraestructuras carreteras. Este hecho ha ocasionado un incremento del desfase o déficit con respecto a otras comunidades autónomas que se traduce en desigualdades y en una quiebra en el sistema de igualdad de oportunidades, el desaprovechamiento de unas excelentes rentas de situación, la merma para desarrollar una serie de capacidades de todo orden, y una inquietud o descontento de los agentes sociales y la ciudadanía.

El Gobierno de Aragón está convencido de que el desarrollo de las infraestructuras de transporte por carretera requiere, si no queremos reducir el ritmo inversor, la búsqueda de nuevas fórmulas y fuentes de financiación que complementen las dotaciones presupuestarias del Gobierno central, evitando de esta forma el retraso de actuaciones prioritarias.

El Gobierno de Aragón quiso contribuir, en enero de 2000, a través de la colaboración institucional y con una importante aportación económica, a recortar en el mínimo plazo posible el déficit inversor acumulado durante años y, con ello, conseguir un mayor protagonismo en el esquema de las comunicaciones. Esta contribución se basó en una propuesta de financiación adelantada que se elevó a 95.187 millones de pesetas y que, a la postre, sería rechazada por el Gobierno central argumentando que todos los proyectos objeto de esta financiación estaban perfectamente programados. Hoy, año y medio después, ninguno de ellos ha sufrido cambio sustancial alguno.

Todas las obras incluidas en esta propuesta de financiación adelantada son proyectos largamente reivindicados por los habitantes de la Comunidad Autónoma, estrictamente necesarios para su desarrollo interior y que incluso, en algunos casos, tendrían un efecto positivo para las comunidades autónomas vecinas.

El Gobierno de Aragón mantiene, en definitiva, su interés en participar activamente en un marco estable y urgente de inversión para adelantar en el tiempo las infraestructuras básicas que garanticen, en el menor tiempo posible, la articulación territorial y los accesos a Zaragoza capital para desarrollar posteriormente otros proyectos y confirmar de forma definitiva su centralidad en un área importante del te-

rritorio nacional, una centralidad que beneficiaría al conjunto de la Comunidad Autónoma.

La pretensión del Gobierno de Aragón era negociar con el Ministerio de Fomento un calendario muy concreto de inversión, lo que también suponía el establecimiento de las prioridades, con una atención preferente a la terminación de la Autovía Teruel-Zaragoza, cuyos tramos, en ningún caso pueden prolongarse más de tres-cuatro años y sobre los que hoy no se han producido avances con respecto a la situación de enero de 2000, salvo la normal continuidad de las obras en los dos tramos en ejecución.

El Gobierno de Aragón considera completamente insuficiente la dotación presupuestaria de los ejercicios 2000 y 2001 para las grandes obras de infraestructura competencia del Estado en la Comunidad Autónoma, algunas de ellas repetidamente consignada pero sin iniciarse. El mayor agravante es que no se ha avanzado en la licitación de ningún tramo de la Autovía Teruel-Zaragoza y que algunos proyectos de máxima urgencia tienen asimismo una escasísima dotación para este ejercicio, con la consiguiente prolongación de las obras durante varios años. En otros casos, no se han ejecutado las partidas previstas como ha ocurrido con el desdoblamiento de la N-232 o la conexión de la Autovía de Logroño con la A-68 a la altura de Monzalbarba.

CUADRO RESUMEN FINANCIACIÓN

OBRA	2000	2001	2002	2003	2004	TOTALES
DESDOBL. N-232 ZARAGOZA-EL BURGO	4.134					4.134
A-68-AUTOPISTA VASCO ARAGONESA	2.544					2.544
AUTOVÍA TERUEL - STA.EULALIA	2.700	4.000	4.100			10.800
AUTOVÍA ZARAGOZA - MARIA DE HUERVA	1.625	2.200	2.675			6.500
AUTOVÍA MARIA DE HUERVA - TORRUBIA	1.375	2.000	2.125			5.500
LÍMITE PROV. CS - SARRION	3.250	5.000	4.750			13.000
AUTOVÍA SARRION - ESCANDON		2.125	3.000	3.375		8.500
AUTOVÍA ESCANDON - TERUEL NORTE		2.837	4.000	4.513		11.350
AUTOVÍA PANIZA - TORRUBIA		1.400	2.000	2.200		5.600
AUTOVÍA CALAMOCHA ROMANOS			3.000	4.500	4.500	12.000
AUTOVÍA ROMANOS - MAINAR			1.600	2.400	2.400	6.400
AUTOVÍA MAINAR - PANIZA			2.213	3.319	3.319	8.850
TOTALES	15.637	19.562	29.463	20.307	10.219	95.187

8.1. AUTOVÍA ZARAGOZA-TERUEL.

Se trata, sin lugar a dudas, de la obra más importante de las reivindicadas por el Gobierno de Aragón al suponer la continuidad del tramo Huesca-Zaragoza hacia la provincia de Teruel y la definitiva conexión con el Levante.

En los últimos años han sido constantes las promesas miembros del Gobierno central en el sentido de que los tramos que faltan por ejecutar se iban a licitar y que, en algu-

nos casos, se iban a financiar con partidas extrapresupuestarias.

La Autovía Zaragoza-Teruel, en todos sus tramos, formó el grueso de la oferta de financiación anticipada del Gobierno de Aragón y fue rechazada por el entonces ministro, Rafael Arias Salgado, quien mantuvo que los trabajos estaban perfectamente contemplados en la programación económica del Ministerio. Como se ha mencionado antes, y a pesar de que los estudios previos están completados desde hace meses, no se ha producido la licitación de ningún tramo.

Autovía Teruel-Zaragoza

Tramo	Presupuesto ejecución
L.P.Castellón-Sarrión	13.000.000.000
Sarrión-Escandón	8.500.000.000
Escandón-Teruel Norte	11.350.000.000
Teruel Norte-Santa Eulalia	10.800.000.000
Santa Eulalia-Monreal (en ejecución)	11.295.000.000
Monreal-Calamocho (en ejecución)	4.648.000.000
Calamocho-Paniza I	16.425.000.000
Calamocho-Paniza II	10.825.000.000
Paniza-Torrubia	5.600.000.000
Torrubia-Maria de Huerva	5.500.000.000
Maria de Huerva-Zaragoza	6.500.000.000
Total estimado	88.500.000.000

8.2. DESDOBLAMIENTO DE LA N-232. CARRETERA DE CASTELLÓN.

El 26 de mayo de 2000 el Consejo de Ministros autorizó la contratación de las obras del desdoblamiento de la N-232, la única vía de acceso a Zaragoza que sigue teniendo dos carriles, uno en cada dirección. El proyecto prevé la duplicación de la calzada entre El Burgo de Ebro y Zaragoza (10,8 kilómetros), la construcción de tres enlaces y la posible conexión con el Cuarto Cinturón. El presupuesto de la obra es de 3.940 millones de pesetas.

Se trata de un proyecto que ha sufrido a lo largo de los últimos años múltiples vicisitudes, modificaciones de trazado y entradas y salidas de los Presupuestos Generales del Estado desde que el proyecto fue aprobado en 1996. Una parte importante del retraso fueron las consideraciones medioambientales del trazado.

La obra fue incluida en los Presupuestos del Estado de 1998 y 1999 y en los Presupuestos de este año figuran 500 millones de pesetas para la ejecución de los trabajos.

El Gobierno de Aragón defiende la prolongación de este proyecto en unos seis kilómetros y la construcción de una conexión con la N-II para enlazar la propia carretera de Castellón a la altura de los municipios de Pastriz y La Puebla de Alfindén.

En la actualidad, entre el Puente de la Unión, en el barrio zaragozano de Las Fuentes, y el Puente de Pina de Ebro no hay ninguna conexión entre las dos riberas del Ebro a pesar de la fuerte implantación industrial a ambos lados del río con empresas de vital importancia para la economía aragonesa como Tudor, Balay o Saica. En cualquier caso, se trata de una conexión que está contemplada en el avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

El proyecto se encuentra en fase de licitación desde finales de 2000.

8.3. AUTOVÍA PAMPLONA-HUESCA-LLEIDA.

Se trata de una infraestructura en sentido horizontal que supone la conexión del Cantábrico con el Mediterráneo con unas mayores dimensiones que la actual N-240 Tarragona-San Sebastián. Se trata también de un eje complementario y paralelo en el cuadrante septentrional.

Esta autovía tiene también una importancia extraordinaria en todo el pie de monte pirenaico, que potenciaría los ya importantes flujos turísticos hacia el propio Pirineo conectando además numerosos núcleos urbanos. Esta autovía contribuirá a corregir el excesivo énfasis radial de las redes carreteras en el Estado español.

Hay retraso en la redacción de los estudios entre Huesca y Pamplona, sobre todo en el tramo entre Huesca y el límite con la provincia de Navarra.

El estudio informativo entre Pamplona y Huesca tendrá que presentar una alternativa en el tramo cercano a Yesa, donde hay que restituir en torno a los 25 kilómetros de carretera.

En el caso del tramo Huesca-Lleida ya se encuentra aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento. En la primera parte del Estudio se delimitaron tres corredores:

— El corredor Centro: Sigue sensiblemente el trazado de la carretera N-240, entre Barbastro y Monzón, próximo a Binéfar y Almacellas, y termina en la variante de Lleida.

— El Corredor Norte: Se define entre el Cinca y Lleida. Discurre por los secanos al Norte del Canal de Aragón y Cataluña, pasando entre Tamarite de Litera y Alcampel. Al llegar a Alfarrás gira hacia el sur para enlazar con la variante de Lleida por el altiplano que separa los regadíos de Piñana y del Canal de Aragón y Cataluña, en paralelo a la N-230.

— Corredor Sur: Entre Huesca y Monzón, arrancando de las proximidades del Centro de Enseñanzas Integradas de Huesca.

En la segunda fase del Estudio se plantearon las distintas alternativas y posibilidades de trazado de la Autovía por el interior de los tres corredores establecidos. Resultó seleccionada la Alternativa Global 2.

La Alternativa 2 consiste en el inicio del proyecto en la futura variante norte de Huesca con la autovía Somport-Sagunto. Se despega de la Ronda antes de llegar al Polígono Industrial para buscar el cruce del río Flumen en Estrecho Quinto pasando entre Quicena y Montearagón. Discurre el trazado al sur de Siétamo y Angüés aprovechando el actual puente sobre el Alcanadre. Al llegar al Cinca discurre al Norte de la actual carretera entre 1 y 4 kilómetros, dejando al sur Monzón y Binéfar. Cruza la N-240 y el ferrocarril en La Melusa y bordea por el sur la localidad de Almacellas. Alcanza la Variante de Lleida aprovechando la recta de la carretera existente entre Alpicat y la variante de la N-II, con un falso túnel en el cruce de La Sardera.

Se atraviesan 21 términos municipales, 19 de la provincia de Huesca y 2 de Lleida. La alternativa seleccionada tiene una longitud de 106 kilómetros y el presupuesto estaría en torno a los 60.000 millones de pesetas.

8.4. EJE SUBPIRENAICO.

Es uno de los ejes que más incertidumbre suscita en la Comunidad Autónoma en los últimos años por la acumulación de retraso, las controversias desde el punto de vista medioambiental y por los planteamientos o quejas de algunos ayuntamientos que se veían desplazados o no tenidos en cuenta en el trazado.

Se trata, por otra parte, de una infraestructura básica para el desarrollo del área septentrional de la Comunidad Autóno-

ma en varios sentidos: comunicación de entrada y salida con Cataluña; comunicación horizontal entre los valles pirenaicos; accesos a las estaciones de esquí y a los pasos fronterizos.

A lo largo de los últimos años, el trazado que discurre por Cataluña, sobre todo el de la provincia de Lleida, nos lleva un gran adelanto, más notable si cabe en los tramos más próximos a La Pobla de Segur.

Las últimas noticias sobre este Eje es que se adjudicaron las obras entre Campo y Aínsa en febrero de 2000 a la empresa COPISA con un presupuesto en torno a los 8.000 millones de pesetas después de las reformas llevadas a cabo en el proyecto original, que data de hace 10 años, lo que da una idea de la lentitud con las que se están desarrollando los trabajos.

El tramo Campo-Aínsa romperá, una vez acondicionado, las tradicionales dificultades de comunicación entre el Sobrarbe y la Ribagorza. El proyecto tiene una longitud de 25 kilómetros, tres túneles (uno de 700 metros y dos de 400), y siete estructuras para salvar barrancos. La obra supondrá excavaciones de más de un millón de metros cúbicos, parte de ellas a través de voladuras de rocas.

Todavía quedan por ejecutar cuatro tramos: Campo-Castejón de Sos; Castejón de Sos-Límite con la provincia de Lleida; Boltaña-Fiscal y Fiscal-Sabiñánigo. En total, más de cien kilómetros. En realidad, en el tramo aragonés del Eje sólo se han ejecutado 12 kilómetros entre los túneles de Baluport y Aínsa.

8.5. PEAJE DE LA A-68.

La reducción del peaje se aprobó el 5 de febrero de 2000 y alcanzó el 40% para todo el trayecto de la autopista. El

Consejo de Ministros también acordó dejar libre el tramo Zaragoza-Monzalbarba cuando esté realizada la conexión de la propia autopista con la N-232. La rebaja se acumula a través de dos conceptos, por un lado un 7%, que se aplica a todas las autopistas del país, y un 32,5% específico para la A-68. La contraprestación es que la concesión pasa, en su finalización, del 2011 al 2026, es decir, 15 años más.

Fuentes de la concesionaria manifestaron que el ahorro para los usuarios de la autopista sería en 2000 de 10.300 millones, de los cuales 1.712 millones corresponden a clientes aragoneses.

La experiencia pone de manifiesto que el nivel de tráfico a lo largo de la N-232 en dirección al Norte (Zaragoza-Gallur-Tudela) sigue siendo igualmente intenso, sobre todo en las cercanías de Zaragoza. Sigue vigente la misma situación, una carretera saturada, con abundante tráfico *pesado*, y una autopista en paralelo a lo largo de todo el *corredor* del Ebro, al menos en el tramo Zaragoza-Tudela.

El Gobierno de Aragón estima que es una rebaja insuficiente y apuesta por la liberalización, como mínimo, hasta Alagón, el tramo con más intensidad de tráfico. Bien es cierto que la habilitación de un tercer carril en ambas direcciones desde Zaragoza a Tudela ha supuesto una disminución importante en el número de accidentes. El Gobierno de Aragón estima también necesario el desdoblamiento de la N-232 entre Zaragoza y el límite con Navarra.

Hay que tener en cuenta que se trata de la vía carretera que surca el Valle del Ebro, por donde confluyen todos los tráficos de Norte a Sur y que está jalonada por la factoría de Opel España en Figueruelas y la mayoría de las empresas auxiliares de componentes.

ANEXO
OBRAS A LICITACIÓN
2001-2003

AÑO 2001

PROYECTO	Presupuesto actualizado	Anualidad 2001	Anualidad 2002	Anualidad 2003	Anualidad 2004
A2-157-HU POZÁN DE VERO	632.154.455		100.000.000	250.000.000	282.154.455
A-110-HU SERRADUY-OBARRA	520.502.820		100.000.000	200.000.000	220.502.820
A2-130-Z ALHAMA-NUÉVALOS FASE 2	410.635.496		100.000.000	150.000.000	160.635.496
A-087-TE ESCATRÓN-AZAILA SEGREG.	112.212.485		50.000.000	62.212.485	0
A-209-HU N-330-GURREA	404.239.604		100.000.000	150.000.000	154.239.604
RF-308-HU PASEO CONSTITUCIÓN EN JACA	19.640.163	19.640.163			
A-258-HU AVDA. DANZANTES-HUESCA	187.878.137	1.000.000	100.000.000	86.878.137	
A-285-HU ACCESO A ARÉN	61.096.627		61.096.627		
A-149-Z CASPE-EMBALSE	354.313.040		100.000.000	120.000.000	134.313.040
A-255-HU ALMUDÉVAR-TARDIENTA	365.059.491		100.000.000	130.000.000	135.059.491
A-243-Z EJEJA-ERLA	574.333.633		100.000.000	200.000.000	274.333.633
A-292-HU ACCESO DE ORRIT A N-230	20.504.878	10.000.000	10.504.878		
V-156-Z PASO S/F.F.CC. PARACUE-LLOS	132.330.064	132.330.064			
R-192-TE A-1511. SANTA EULALIA PONZONDÓN	199.995.923	199.995.923			
R-193-TE A-226. VILLARROYA-FORTANETE	104.369.449	104.369.449			
R-195-TE A-232. LAPUEBLA-MORA DE RUBIELOS	196.998.948	196.998.948			
R-198-TE A-2708. ORIHUELA-L.P. GUADALAJARA	39.998.689	39.998.689			
TOTAL	4.336.263.902	704.333.236	921.601.505	1.349.090.622	1.361.238.539

AÑO 2002

PROYECTO	Presupuesto actualizado	Anualidad 2003	Anualidad 2004	Anualidad 2005	Anualidad 2006
A-233-Z TRAVESÍA DE ÉPILA	205.782.705	20.000.000	50.000.000	135.782.705	
A-232-Z N-II-ALFAMÉN	296.983.556	100.000.000	100.000.000	96.983.556	
O-241-Z PUENTE DE GELSA	242.266.537	42.000.000	100.000.000	100.266.537	
A-253-HU SARIÑENA-SENA	700.000.000	10.000.000	300.000.000	390.000.000	
A-256-HU A-131-ALBERO BAJO	680.000.000	10.000.000	200.000.000	470.000.000	
A-254-HU PUENTE BUERA-ALQUÉZAR	420.000.000	100.000.000	200.000.000	120.000.000	
A-149-Z FUENTESPALDA-VALDERROBLES	524.607.563	100.000.000	150.000.000	274.607.563	
UEVO PUENTE SOBRE EL MATARRAÑA EN VALDERROBLES	106.761.022	40.000.000	66.761.022	0	
A-243-Z PUENTE DE TASTAVINS EN PEÑARROYA	166.000.000	80.000.000	86.000.000	0	
TOTAL	3.342.401.383	502.000.000	1.252.761.022	1.587.640.361	0

AÑO 2003

PROYECTO	Presupuesto actualizado	Anualidad 2004	Anualidad 2005	Anualidad 2006
A-251-Z FABARA-MAELLA	240.000.000	40.000.000	100.000.000	100.000.000
A-257-HU ALBERO BAJO-GRANÉN	620.000.000	50.000.000	200.000.000	370.000.000
A-251-HU N-123-AZANUY	825.000.000	10.000.000	200.000.000	615.000.000
TOTAL	1.685.000.000	100.000.000	500.000.000	1.085.000.000

CUADRO RESUMEN AÑOS 2001-2002-2003

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
Total inversión	704.333.236	921.601.505	1.851.090.622	2.713.999.561	2.087.640.361	1.085.000.000	9.363.665.285

NOTAS

1. En el cuadro de obras a licitación correspondientes a los años 2002 y 2003 no se han tenido en consideración las inversiones a realizar con cargo al Plan Especial de Teruel, por ser esta cantidad negociada anualmente.
2. No se refleja en los cuadros de obras a licitar con cargo a las anualidades 2002 y 2003, las obras financiadas con cargo al Plan Miner (Plan de Desarrollo Alternativo de las Cuencas Mineras), por encontrarse en la actualidad pendiente de negociación.

ÍNDICE DEL BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES DE ARAGÓN

1. Textos aprobados
 - 1.1. Leyes
 - 1.1.1. Proyectos de Ley
 - 1.1.2. Propositiones de Ley
 - 1.2. Propositiones no de Ley
 - 1.2.1. Aprobadas en Pleno
 - 1.2.2. Aprobadas en Comisión
 - 1.3. Mociones
 - 1.3.1. Aprobadas en Pleno
 - 1.3.2. Aprobadas en Comisión
 - 1.4. Resoluciones
 - 1.4.1. Aprobadas en Pleno
 - 1.4.2. Aprobadas en Comisión
 - 1.5. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 1.6. Expedientes de modificación presupuestaria
 - 1.7. Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Aragón
2. Textos en tramitación
 - 2.1. Proyectos de Ley
 - 2.2. Propositiones de Ley
 - 2.3. Propositiones no de Ley
 - 2.3.1. Para su tramitación en Pleno
 - 2.3.2. Para su tramitación en Comisión
 - 2.4. Mociones
 - 2.4.1. Para su tramitación en Pleno
 - 2.4.2. Para su tramitación en Comisión
 - 2.5. Interpelaciones
 - 2.6. Preguntas
 - 2.6.1. Para respuesta oral en Pleno
 - 2.6.2. Para respuesta oral en Diputación Permanente
 - 2.6.3. Para respuesta oral en Comisión
 - 2.6.4. Para respuesta escrita
 - 2.6.4.1. Preguntas que se formulan
 - 2.6.4.2. Respuestas a preguntas formuladas
 - 2.7. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 2.8. Cuenta General de la Comunidad Autónoma de Aragón
 - 2.9. Expedientes de modificación presupuestaria
3. Textos rechazados
 - 3.1. Proyectos de Ley
 - 3.2. Propositiones de Ley
 - 3.3. Propositiones no de Ley
 - 3.4. Mociones
 - 3.5. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 3.6. Expedientes de modificación presupuestaria
4. Textos retirados
 - 4.1. Proyectos de Ley
 - 4.2. Propositiones de Ley
 - 4.3. Propositiones no de Ley
 - 4.4. Mociones
 - 4.5. Interpelaciones
 - 4.6. Preguntas
 - 4.7. Procedimientos ante los órganos del Estado
 - 4.8. Expedientes de modificación presupuestaria
5. Otros documentos
 - 5.1. Comunicaciones de la Diputación General de Aragón (DGA)
 - 5.2. Planes y programas remitidos por la DGA
 - 5.3. Resoluciones de modificaciones presupuestarias
 - 5.4. Resoluciones interpretativas
 - 5.5. Otras resoluciones
 - 5.6. Régimen interior
 - 5.7. Varios
6. Actividad parlamentaria
 - 6.1. Comparecencias
 - 6.1.1. De miembros de la DGA
 - 6.1.2. De altos cargos y funcionarios de la DGA
 - 6.1.3. Otras comparecencias
 - 6.2. Actas
 - 6.2.1. De Pleno
 - 6.2.2. De Diputación Permanente
 - 6.2.3. De Comisión
7. Composición de los órganos de la Cámara
8. Justicia de Aragón