

◊ JACETANIA INFRAESTRUCTURAS

Preocupación en el Valle del Aspe francés por las obras de la autovía de Jaca

Prevén que aumentará el número de camiones

Luisa PUEYO

JACA.- La previsión de que aumente en tres veces el actual número de camiones que pasan por el valle del Aspe francés en 2012, cuando terminen las obras de la autovía hasta Jaca, preocupa en el Béarn.

El diario Sud Ouest recogía ayer esta inquietud, que la asociación Béarn Adour Pyrénées iba a hacer llegar al secretario de Estado de Transportes, Dominique Bussereau, con motivo de su visita a la zona.

El colectivo considera que con el enlace por autovía entre Huesca, Sabiñánigo y Jaca, “los

transportistas españoles tendrán todavía más razones para llegar a Francia por el túnel del Somport”, más aún dada la saturación que se produce en los pasos fronterizos de Irún y La Junquera:

La cuestión es que en el alto valle del Aspe, los conductores se encontrarán con una ruta que no está preparada para acoger el transporte internacional de mercancías. Cabe recordar que la autovía señalada por los franceses es la A-23, que en Jaca enlazará con la A-21 que une con Pamplona.

El rotativo incide en que en la actualidad la situación “ya es



Obras en un muro de contención que se están realizando actualmente en la RN-134. L.P.

crítica”, con más de 219 camiones circulando cada día por la carretera nacional RN-134 entre Pau y el Somport, y diez accidentes ocurridos desde 2003.

“En 2012, la cifra podría aproximarse a los 600 vehículos pesados diarios, es decir, un camión por minuto en el corazón de Gurmençon, Asap, Cette-Eygun,...”, poblaciones atravesadas por la RN-134,

mientras que es de suponer que la variante de Bedous esté concluida.

La asociación ha enviado un escrito al presidente francés, Nicolas Sarkozy, en su calidad de presidente del Consejo Europeo y le comunica su impresión de que parece que Francia “se haya fijado como objetivo echar el cerrojo a la frontera en toda la parte central de los Pirineos, en parti-

cular entre Aragón y Béarn”.

Por otro lado, la línea férrea Pau-Canfranc, “según las más altas estimaciones, podría transportar dos millones de toneladas diarias y aligerar el tráfico por carretera (actualmente de 18 toneladas transportadas en camiones), pero los escépticos son más numerosos que los convencidos en estos tiempos de carestía financiera”, concluye Sud Ouest.