



Obras del viaducto de Montabliz.



DELTA Agustín Ibáñez, en el centro, con responsables de las obras. DELTA



Boca sur de dos túneles en obras. DELTA

Ejecutado el 73% de los trabajos de esa parte de la Autovía de la Meseta, que concluirá antes del verano

La inversión en el tramo Molledo-Pesquera supera ya en un 18% el presupuesto inicial

EUROPA PRESS. Santander La inversión en el tramo Molledo-Pesquera de la Autovía de la Meseta supera ya en un 18% el presupuesto inicial, lo que supone que se ha pasado de los 136,7 millones de euros establecidos en la adjudicación, a los 162 millones de euros actuales, es decir, casi 26 millones de euros más de inversión, según afirmó ayer Agustín Ibáñez, delegado del Gobierno en Cantabria. Ibáñez señaló que en estos mo-

Ibáñez, quien acompañó ayer a los medios de comunicación de Cantabria a realizar una visita técnica a las obras de construcción de este tramo, destacó que se trata de una actuación "extremadamente compleja", que está requiriendo un "importante" esfuerzo económico y técnico para poder llevarla a cabo y que, al mismo tiempo, ha exigido y sigue exigiendo, debido a su situación, "un escrupuloso respeto con el entorno y con los numerosos elementos de enorme valor natural que existen en la zona".

El objetivo de la visita ha sido comprobar de primera mano cuál es el nivel de ejecución de las obras y comprobar el desarrollo de los trabajos de construcción de este tramo que tiene una longitud de 11,8 kilómetros y que, inicialmente, estaba presupuestado en 136,7 millones de euros, es decir, una inversión de 11,5 millones de euros el kilómetro.

El delegado del Gobierno, que estuvo acompañado por el jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, Vicente Revilla, y de los responsables de la empresa adjudicataria de las obras, Ferrovial, explicó que se trata del último tramo que queda por concluir de la Autovía A-67 de Accesos a la Meseta a su paso por Cantabria. Dará continuidad al tramo ya en servicio Los Corrales-Molledo, para unir con el Pesquera-Reinosa puesto en servicio en el verano del presente año 2006.

Entre las características técnicas del tramo destaca la longitud de todos los viaductos y estructuras que lo componen, que alcanzan los 2.080 metros, lo que representa el 17,5 por ciento del total del trazado. Igualmente cuenta con un túnel, el de Somaconcha que, unido a un falso túnel exigido por la Declaración de Impacto Ambiental, suma una longitud de 1.600 metros, es decir, el 14 % del trazado.



Uno de los pilares del viaducto de Montabliz.

DELTA

Ibáñez destacó el esfuerzo que el Gobierno está realizando para garantizar "el mayor ritmo de ejecución de obra posible en el tramo" y explicó que desde hace un año, en determinados puntos del tramo se está trabajando a tres turnos, después de que se consiguiera obtener la correspondiente autorización ambiental, ya que, hasta entonces, se trabajaba a dos turnos.

Igualmente explicó que en estos momentos se está actuando con todos los medios que "técnica y humanamente son posibles", por lo que la empresa Fe-

mentos, la ejecución de los trabajos se encuentra a un 73 por ciento de lo que va a ser toda la actuación sobre el tramo, que se podrá poner en servicio antes del próximo verano. En concreto, explicó que a finales del primer trimestre del año 2007 estará concluida la totalidad del tramo, a excepción del Viaducto de Montabliz, cuya finalización está prevista para antes del próximo verano, momento en que se podrá poner en servicio el tramo Molledo-Pesquera al completo.

diseñarlo sobre pila única, sino que también ha obligado a levantarlo sobre cuatro pilas con una distancia entre ellas que alcanzan los 175 metros de longitud en el vano central.

Este viaducto es el más alto construido nunca en Cantabria y en España y se encuentra entre los seis más altos de todo el mundo.

Está localizado en un enclave de amplia visibilidad y de especial naturaleza medioambiental y paisajística, lo que ha obligado a realizar un diseño especial de su estructura, con un gran respeto a los valores medioambientales del entorno.

Se trata, según indicó Ibáñez, de un "punto estratégico" para este tramo, donde se han duplicado los medios técnicos para su construcción, "hasta tal punto de que hemos llegado a una situación en la que no pueden trabajar más máquinas de las que lo están haciendo actualmente, simplemente porque desde el punto de vista técnico es imposible", afirmó.

Explicó igualmente que en el proyecto inicial se contemplaba el trabajo de dos carros para la construcción de la plataforma del viaducto, mientras que en la actualidad se ha doblado el número de carros, resultando un total de una pareja de carros para cada uno de los 4 pilares que tiene, con el incremento presupuestario correspondiente.

El delegado del Gobierno en Cantabria insistió en que, "salvaguardando siempre la seguridad y la calidad de la obra", en estos momentos se están utilizando los medios necesarios para concluir el tramo lo antes posible.

En otro orden de actuaciones, Ibáñez ha indicado que los movimientos de tierra ya se encuentran prácticamente finalizados, habiendo movido, en total, más de seis millones de metros cúbicos de desmonte.

Uno de los segmentos técnicamente más complejos

E. PRESS. Santander El delegado del Gobierno destacó que el tramo Molledo-Pesquera de la Autovía de la Meseta es uno de los más complejos técnicamente que se han ejecutado nunca en Cantabria y en el conjunto del país.

La irregular orografía por la que atraviesa y la "extremada delicadeza medioambiental" de la zona en la que se encuentra obligaron a realizar una Declaración de Impacto Ambiental "muy rigurosa", que impuso una serie de condiciones para ejecutar determinados aspectos de la obra, como son los viaductos de Pujayo y Montabliz.

Ambos viaductos han tenido que ser construidos sobre pilas únicas, en lugar de pilas dobles (una para cada sentido de la circulación) como se realiza en cualquier otro viaducto, lo que ha complicado y ralentizado el proceso de construcción.

Igualmente, en el caso de los túneles de Somaconcha, la excavación de los mismos se ha llevado a cabo únicamente desde la zona sur, en lugar de hacerlo desde ambos lados, con lo que el ritmo de avance es menor.

Otros de los condicionantes que han surgido en esta complicada obra han sido, en primer lugar, la inexistencia, en el proyecto original, del camino necesario para acceder a la zona de obras, lo que obligó, en un principio, a hacer un modificado del proyecto que contemplara la construcción de una nueva carretera que permitiera acceder al tramo.

Construida dicha carretera e iniciadas las obras, se localizó una importante necrópolis medieval, la denominada de Villordún, cuya presencia obligó a los responsables a realizar diferentes modificaciones en el proyecto, de la misma forma que el control arqueológico necesario en la zona de las Casas del Río, un lugar de enorme valor paisajístico sobre el que discurre el Viaducto de Montabliz.