



La navegación hace aguas

Los barcos volverán a surcar en unos días el tramo urbano del Ebro, aunque el fiasco del verano pasado ha obligado a reducir la actividad casi a la categoría de lo anecdótico.

Solo prestarán servicio regular durante los fines de semana y festivos y durante un máximo de cuatro meses, hasta las fiestas del Pilar

■ JORGE ALONSO

Los barcos volverán a surcar en unos días el tramo urbano del Ebro, aunque el fiasco del verano pasado ha obligado a reducir la actividad casi a la categoría de lo anecdótico. Sólo prestarán servicio regular durante los fines de semana y festivos y durante un máximo de cuatro meses, hasta las fiestas del Pilar. Muy bien tendrá que ir el negocio para que las arcas municipales no tengan que acabar asumiendo una nueva compensación económica a la contratista, que el año pasado alcanzó casi los 320.000 euros.

El Ayuntamiento ha acudido al rescate del transporte fluvial in-

cluso antes de empezar la temporada con el anuncio de un billete combinado con el bus turístico que aún debe aprobar a estas alturas. El objetivo es intentar aprovechar el tirón de este servicio, de forma que los visitantes se suban a los barcos que remontan el río desde el puerto de Vadorrey hasta el embarcadero de Ranillas.

La factura del transporte fluvial para las arcas municipales ha empezado a engordar incluso antes de que las embarcaciones vuelvan al cauce. Al igual que se tendrá que hacer todas las temporadas durante los 24 años que quedan



La draga ha extraído en la primera quincena de junio cerca de 2.000 metros cúbicos de gravas.

Fotos: Víctor Lax

de concesión, el Ayuntamiento acaba de dragar distintos puntos del cauce para garantizar el paso a los barcos. Este año se han extraído algo menos de 2.000 metros cúbicos de áridos, una quinta parte de lo retirado en los veranos de 2007 y 2008, cuando se creó un canal de navegación ante la imposibilidad demostrada por los barcos para remontar el cauce por la falta de calado suficiente. El coste de este año ha rondado los 40.000 euros.

El polémico dragado sólo supone una parte ínfima de los gastos fijos de la navegación, dado que también se deben pagar otros 310.000 euros anuales por el mantenimiento del azud de Vadorrey. Y sólo sirve para generar una lámina estable de agua que no llega ni al Puente de Piedra, tras haber invertido en su construcción más de 20 millones. Sólo con los gastos fijos que generar el mantenimiento de la navegabilidad, cada viaje le cuesta al erario público 16 euros sin siquiera salir del puerto de Vadorrey. La portavoz del PP,

Dolores Serrat, fue especialmente crítica con lo que consideró un "despilfarro", especialmente si se compara con la subvención del transporte público: cada viaje en barco es 80 veces más caro que en el bus urbano.

Críticas

Los grupos de la oposición y los ecologistas critican con dureza la intervención en el río, aunque el consejero municipal de Grandes Proyectos, **Jerónimo Blasco**, insis-

un precedente para los municipios del tramo medio que reclaman el dragado, pero en su caso para evitar que las riadas inunden sus casas y campos.

Lo que sí es cierto es que cuando se lanzó el proyecto de la navegación se negó categóricamente que hubiera que dragar el río para que surcaran los barcos. Y cuando se eligió la adjudicataria, *Turismo Ebro Fluvial*, se puso el acento en el escaso calado de sus barcos y en sus características sostenibles. Ni una cosa ni otra. El catamarán,

CADA VIAJE EN BARCO ES OCHENTA VECES MÁS CARO QUE EN BUS URBANO SI SE COMPARAN LOS COSTES FIJOS PARA EL AYUNTAMIENTO

te, una y otra vez, en que se trata de un simple trabajo de limpieza que en nada afecta al río y que la navegación es un atractivo turístico para posicionar la capital aragonesa en el mercado de las grandes ciudades. El portavoz de la plataforma de afectados y presidente de *Ansar*, **Jesús Maestro**, incide en que esta intervención ha generado

que requiere de un calado mínimo de 90 centímetros, no puede pasar del *embarcadero del Náutico* porque obligaría a un dragado mucho mayor y, como ya sucediera el verano pasado con los pequeños *Ebrobús*, necesita motores fuera borda adicionales para superar el

Puente de Piedra. El mito de su propulsión electrosolar también queda así en entredicho.

Ni la empresa, *Turismo Ebro Fluvial*, ni el equipo de gobierno municipal PSOE-PAR entienden el rechazo que ha generado el proyecto. El consejero de Grandes

periodo de la Expo eran un cálculo de la contratista, hasta el punto de calificar de éxito los poco más de 20.000 viajeros que se obtuvieron finalmente tras cuatro meses de explotación. *"Todo el mundo que se monta sale encantado. La navegación te permite conocer la ciudad desde otra perspectiva"*, subrayó.

manda ni el drástico recorte en la actividad. El nuevo contrato sólo obliga a prestar servicio regular los fines de semana y festivos, por lo que los barcos sólo navegarán los días laborables en caso de que se contraten por grupos. Y el transporte fluvial también está limitado a unos pocos viajes al día.

El Ayuntamiento también ha renunciado a que el catamarán lleve hasta el *meandro de Ranillas*, dado que requeriría de un canal de navegación mucho más profundo. Esta embarcación sólo cubre el trayecto entre el *puerto de Vadorrey* y el *embarcadero del Náutico*, al que puede llegar ahora tras la instalación de dos motores fuera borda de 50 caballos. Al igual que le pasaba al *Ebrobús*, el rebaje que se hizo en uno de los ojos del *Puente de Piedra* para que pasaran ha concentrado más corriente y el sistema de propulsión electrosolar no daba de sí. Esto supone otro incumplimiento respecto a lo 'vendido' por los políticos sobre el modelo sostenible escogido. En el contrato se establece claramente sus características: *"Los barcos serán capaces de navegar contra fuertes corrientes, debiendo hacerlo al menos contra corrientes de velocidad de 1,5 metros por segundo"*. Ahora sí son capaces, pero con motores contaminantes, pese a que las emisiones sean mínimas.

La propia memoria de la empresa establecía que para garantizar un *"resultado mínimo viable"* para el periodo de la post Expo debería lograr un 60% de ocupación durante 130 días de navegación anual, *"lo que el contratista —apunta un informe municipal— considera razonable para las características turísticas de la ciudad"*. No obstante, el estudio económico establecía que haría falta prestar transporte regular unos 130 días al año, *"entre cinco y siete días, del 1 de abril al 30 de septiembre"*. Con estos ingresos, sumados al propio alquiler de los barcos para eventos, la venta de productos y otros ingresos extraordinarios se podría llegar a alcanzar unos beneficios después de impuestos de 100.403 euros.

Estas cifras de negocio no se

LOS DOS BARCOS ELECTROSOLARES LLEVAN AHORA MOTORES FUERA BORDA PARA PODER REMONTAR EL CAUCE

Proyectos insiste una y otra vez que la intervención en el cauce es *"mínima"*, especialmente si se compara con las que se realizan en todos los ríos navegables de Europa. *"Hay que hacer un repaso en todos. Sólo en la desembocadura del Ebro, en el Delta, se extraen 20.000 metros cúbicos al año"*, recuerda.

Blasco señala que no hace falta siquiera una declaración de impacto ambiental porque el dragado de este año no llega a los 400 metros lineales. *"Lo hemos hecho con una draga, que genera incluso menos problemas a costa de trabajar más lento que una excavadora convencional"*, dijo.

Tampoco acepta el consejero municipal que la navegación supusiera un fracaso. Sostiene que los 350.000 viajeros previstos para el

Pese a sus aseveraciones, la realidad obligó a replantear el proyecto y renegociar el contrato para adaptarse a la potencial demanda a principios de año. La previsión inicial era navegar todos los días, salvo en invierno, pero se ha reducido finalmente al periodo de estiaje, desde mayo hasta octubre. Y ni siquiera se ha cumplido, porque la explotación empieza esta temporada con un mes de retraso.

Importantes recortes

Tampoco se dispondrá de la flota inicial, que se ha reducido a la mitad, al catamarán *Félix de Azara* (75 plazas) y a un pequeño *Ebrobús* (24 plazas). Esta disminución estaba prevista desde un principio, pero no así la desaparición de los barcos de remo por falta de de-



El puerto de Vadorrey estrenará la próxima temporada un quiosco de 400 metros cuadrados.



Los barcos este año no pasarán del embarcadero del Náutico; muy lejos del meandro de Ranillas, su destino inicial.

podrán alcanzar tras la drástica reducción de actividad, aunque también ha disminuido el capítulo de gastos, especialmente el de personal. La plantilla de patrones se ha reducido a la mínima expresión, al igual que la estructura comercial: los billetes se venden directamente en los barcos.

Además, el Ayuntamiento ha liberado a *Turismo Ebro Fluvial* de tener que construir un edificio bioclimático para dar servicio a los viajeros y guardar las embarcaciones, cuya inversión se valoró en 350.000 euros. Serán las arcas estatales las que acaben pagando este equipamiento, reconvertido en un quiosco multiusos de dos plantas con cabida para un restaurante-cafetería, oficinas y terraza de bar para asegurar ingresos extra a la citada contratista, además de un pequeño depósito para barcas de remo. Esta obra, incluida en el fondo de inversiones del Gobierno, asciende a 740.000 euros y se inaugurará el próximo año.

La situación no debe preocupar a la adjudicataria, ya que el contrato establece el equilibrio económico-financiero de la concesión, al igual que el transporte urbano de TUZSA. Da igual que pierda dinero, dado que el Ayuntamiento corre con todo. Y el alcalde, Juan Alberto Belloch, dejó muy claro hace sólo unos días que habrá navegación mientras sea alcalde: *"Si se hizo el azud es para que el Ebro fuera navegable, y para que deje de serlo tiene que pasar algo fundamental, que Belloch deje de ser alcalde. La inmensa mayoría de la ciudad quiere que el río sea navegable y yo haré lo posible para que lo sea"*.

El consejero de Grandes Proyectos considera que igual no habrá que llegar hasta este extremo, dado que han permitido a la empresa convertir los barcos en reclamos publicitarios y le han facilitado la explotación de una barra de bar en el puerto fluvial (por la que pagará un canon adicional). Pero, como tampoco está seguro de este extremo, pone la venda antes de la herida: *"El bus turístico nos cuesta*

dinero todos los años, incluso fue deficitario en el año de la Expo", apuntó.

A los partidos y a la plataforma de afectados no les convencen los argumentos esgrimidos por el equipo de gobierno. La oposición tilda de *"capricho"* el mantenimiento de unos barcos deficitarios,

LA OPOSICIÓN EN EL AYUNTAMIENTO TILDA DE 'CAPRICHOS' EL MANTENIMIENTO DE UNOS BARCOS DEFICITARIOS

que generan un gasto considerable al Ayuntamiento y que obligan a intervenir en el río. Los ecologistas hablan directamente de agresión y se han manifestado todos los años en el río desde que en 2006 empezaron los dragados. Incluso llegaron a acampar bajo el Puente de Piedra. ■