

# Carreteras secundarias hacia Gran Scala



Por una u otra causa, el proyecto del macro complejo de ocio que se plantea construir en Ontiñena sigue siendo actualidad. Ya se han hecho los primeros pagos para reservar las tierras en las que se enclavarán 32 casinos-hoteles, 200 restaurantes y 5 parques temáticos. Si bien, aunque se van dando pasos, el oscurantismo de las instituciones públicas aragonesas se mantiene, en especial al hablar sobre el coste que va a suponer esta iniciativa a la DGA, que correrá con los gastos de infraestructuras. Lo que se puede intuir es que será una inversión importante, ya que el municipio oscense elegido para construirlo no es el mejor ubicado, en cuanto a comunicaciones se refiere, de los que se plantearon en un principio. En las siguientes líneas se demuestra esta tesis

Salida de la población de Ontiñena.

Fotos: Víctor Lax

## ■ NURIA ASÍN GARCÍA

El proyecto de **Gran Scala** sigue vivo. Ahora ha sido uno de sus máximos directivos, **Mark Cambell**, el que ha saltado a la palestra por el presunto asesinato de su mujer. Si bien, este hecho, no ha hecho que el proyecto se paralice, por lo menos, a la vista de los medios de comunicación, que son los que, casi diariamente, siguen dando cuenta de la evolución de esta iniciativa. No pasa lo mismo a nivel institucional, ya que en el Gobierno Central no saben nada de un proyecto que ha apoyado, a bombo y platillo, el Gobierno Autónomo. Incluso se ha modificado la **Ley del Juego**, haciéndole "un patrón a la medida" de sus características (32 hoteles-casino, 5 parque temáticos y 200 restaurantes, entre otros servicios).

**Ontiñena** se ratifica con la opción elegida para implantar este gran equipamiento lúdico. En el municipio oscense, los vecinos han comenzado a recibir los primeros cheques por sus tierras, en las que pronto los trabajos agrícolas (escasos, por ser cultivos de secano con una orografía poco favorable) darán paso al maná que proporcionará el macro complejo de ocio. Pero, hasta que éste llegue, todavía quedan por zanjar algunos aspectos claves de esta iniciativa. Uno de los más importantes es cómo trasladar hasta la localidad el aluvión de visitantes que se espera recibir, unos 15 millones, en su mayor parte, por vía aérea.

Al comprobar el estado de las comunicaciones en **Ontiñena** se plantea si realmente esta localidad es el mejor emplazamiento para construir **Gran Scala**. Con una simple consulta a cualquier guía de carreteras de internet se puede calcular la ruta que separa este municipio oscense de una vía de comunicación de gran capacidad (autovía o autopista de tres carriles o más), unas carreteras por las que tendrán que llegar los cientos de turistas que, según la organización se desplazarán, en su mayor parte desde el extranjero, vía **aeropuerto de Zaragoza** o desde el de **Huesca**.



Hasta ahora, Ontiñena ha sido un pueblo tranquilo en la Comarca del Bajo Cinca

Desde **Siglo XXI de Aragón**, en nuestro afán de analizar las cosas desde otro punto de vista, hemos hecho un cálculo práctico. Pongamos que los visitantes llegan por avión a Zaragoza, y, desde ahí, han de ir hasta Ontiñena, localidad a la que se puede acceder por dos rutas: una algo más corta que combina la **AP-2** con carreteras autonómicas, la **A-129** (Zaragoza-Villamayor-Perdiguera), la **A-131** (Huesca) y la **A-2214** (para llegar a Ontiñena). Suponiendo que los viajeros se apeen en el aeropuerto zaragozano, que es el de mayor capacidad del entorno, tardan, posteriormente, 1,32 horas en llegar a Ontiñena

Estación de Autobuses oscense). Posteriormente, desde este punto hasta Ontiñena quedan por hacer 76,4 kilómetros (siguiendo íntegramente sinuosas carreteras autonómicas), cuyo tiempo de recorrido es de 1,08 horas, muchos minutos, ya que se trata de vías de pequeña capacidad, con un trazado difícil, por estar lleno de curvas.

Si la opción elegida es el tren hay que tener en cuenta que el ferrocarril tampoco llega hasta Ontiñena, sino que habría que bajarse en Huesca y luego poner un combi hasta el citado municipio. El trayecto normal Zaragoza-Huesca, en un tren normal tarda entre 45 y 48

## ONTIÑENA SE RATIFICA COMO LA OPCIÓN ELEGIDA PARA IMPLANTAR ESTE GRAN EQUIPAMIENTO LÚDICO

por esta vía (101 kilómetros); en el caso de tomar la otra ruta alternativa, más larga, pero más rápida, ya que discurre en su mayor parte por la **AP-2**, se conduce por una distancia de 117 kilómetros, que cuesta recorrer unos 1,17 horas.

Si en vez de ser un coche el medio de locomoción elegido se utiliza un autobús, el tiempo aumenta. Por ejemplo, una línea de bus regular de las que hacen la ruta Zaragoza-Huesca, como puede ser **Alosa**, tarda 1,10 horas (hasta la

minutos, mientras que el de alta velocidad (**AVE**) llega en 40 minutos. A éstos hay que sumar el posterior trayecto, en coche o autobús, hasta el macro complejo de ocio. Ahora cabe plantearse si una persona que se cruza el Atlántico para venir a este parque del juego (pagando un billete de avión, un hotel de lujo y con el convencimiento de hacer apuestas en los múltiples casinos que existen) está dispuesto a



Llegar hasta Ontiñena desde Zaragoza (hasta ahora, principal foco de población y de llegada de turistas y visitantes) cuesta más de una hora.

perder el tiempo en traslados penosos, con la consiguiente pérdida de tiempo.

Si bien, según muestran los medios de comunicación, los promotores de **Gran Scala** centran su atención en la posibilidad de utilizar el aeropuerto de **Monflorite** (Huesca) para fletar desde ahí vuelos charter. Se calcula hacer cien rutas diarias para llevar y traer gente que esté interesada en el centro de ocio, mientras que "el aeropuerto de

espacio de juego y divertimentos será suficiente par atraer a tantos visitantes, unos 15 millones de personas al año (41.095 al día, si contamos los 365 desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre).

Los máximos responsables de la firma promotora argumentan que el aeropuerto de Huesca está infrautilizado, y que posee las infraestructuras suficientes (incluyendo una gran pista de 200 metros, que podría ampliarse para

pliar dicha pista, que actualmente cuenta con 835 metros, pero que requiere de unos 4.000 metros para permitir el despegue de estos grandes aviones (3.000 ó 3.1000 metros para efectuar las maniobras de aterrizaje o despegue y los restantes metros en concepto de pista de seguridad y maniobras de los aparatos). En la actualidad, la única pista en esta Comunidad Autónoma que tiene esta capacidad es la de utilización conjunta de la **Base de Zaragoza**. Si ya hay una hecha, porqué no analizar otras posibles alternativas a la ubicación de **Gran Scala** que son más económicas para el Gobierno de Aragón, entidad que se encargará de hacer todas las infraestructuras viales.

Se mantienen pues muchas incógnitas y, con ellas, se van viendo los puntos flacos de este proyecto que para **José Ángel Biel**, vicepresidente del Ejecutivo Autonómico, "es lo más grande que ha habido en Aragón desde Fernando El Católico",

## UN TREN DE BAJA VELOCIDAD PODRÍA LLEVAR A LOS VIAJEROS DESDE EL AEROPUERTO

*Zaragoza quedaría para uso de las líneas estrictamente convencionales*", reconocieron los responsables de **ILD** —la empresa impulsora de esta iniciativa— a la prensa.

Dicen que el "tirón" que tiene el **Pirineo** (especialmente en invierno con la nieve) y el que tendrá el

acoger, incluso grandes aviones como el **Airbus**), para absorber el gran movimiento de gente que acarrear llevar cien aviones diarios de gran capacidad, porque el modelo más pequeño puede transporta 266 pasajeros, siguiéndole el de 295, 313 y 380, el más grande.

Si bien, lo que no especifican es quien pagará los gastos de am-



Además de las carreteras principales, hay que recorrer varios kilómetros a través de carreteras secundarias con un trazado lleno de curvas.

frase que reiteró por activa y pasiva a los medios de comunicación tras la presentación de esta iniciativa, realizada en el **Pignatelli** el 12 de diciembre de 2007, una puesta en escena que costó a las arcas aragonesas 176.000 euros.

Y siguiendo con las cifras. Si según los responsables se espera traer 15 millones de visitantes —lo que supone 41.095 por día y 1.712 por hora— se presupone que el aeropuerto tiene que estar funcionando las 24 horas del día, ya que si no es imposible asumir tal trasiego de gente. Esto supone que lleguen hasta **Monflorite** unos cinco o seis **Airbus** cada 10,5 minutos (unos 5,71 aviones/hora), con la misma cantidad de salida (para llevarse a las personas que se llegaron el día anterior), asumiendo que el parque tuviera una plena ocupación hotelera. Con este tráfico aéreo, gracias a **Gran Scala** el aeropuerto oscense superaría las cifras del **Gran Canaria**, que re-

gistró 10 millones de pasajeros en el año 2008 (una media de 27.397 por día), según datos de **AENA**, y también al de **Alicante**, que tuvo 9 millones (una media de 24.000 por día), según la misma fuente.

### ¿Cómo llevarlos a todos?

Con los datos en la mano se plantea una gran incógnita: *¿cómo trasladar a todos estos pasajeros por unas carreteras estrechas y llenas*

los y traerlos es la autovía, habrá que reformar la existente, y ampliarla, por lo menos, a tres carriles, además de arreglar todas las vías secundarias que conducen hasta **Ontiñena**. Otra opción es la planteada por los promotores de **Gran Scala**, que contemplan la posibilidad de instalar un tren de baja velocidad que sirva de lanzadera, para poder transbordar a los viajeros desde el aeropuerto hasta **Ontiñena**. Con ello, el coste del

## SEGÚN ILD, 15 MILLONES DE TURISTAS LLEGARÁN HASTA EL MACRO COMPLEJO DE OCIO AL AÑO

*de curvas con la celeridad que este trasiego de gente requiere?* Y algo más, el aeropuerto de **Monflorite** no sólo requiere de la ampliación de la pista, sino que, además, ha de contar con infraestructura para mover con soltura los equipajes de los viajeros, darles servicios hosteleros, etc.

Si la opción elegida para llevar-

proyecto —valorado inicialmente en 17.000 millones de euros— sigue subiendo, pero no concretándose, puesto que tal y como ya demostramos en anteriores artículos publicados en este medio, **ILD** era una empresa clasificada de alto riesgo. Es más, en el llamado *“Top 1.000*



Ontiñena está alejada 18 kilómetros a la autopista AP-2, en línea recta,

*quoted companies*", de **Plimsoll Publichiching**, una lista que se elabora en el Reino Unido —país en el que está constituido **ILD** y su filial *Oscar's Public Liability Company*—, en la que se recogen las 1.000 empresas más cotizadas y con mayor pujanza empresarial (constituidas con la forma jurídica de PLC, como es **Gran Scala**), no aparece dicha compañía, ni su filial.

### Errores de partida

Para **ILD** una de las razones para implantar **Gran Scala** en **Ontiñena** fue la cercanía de las vías de comunicación, entre ellas se encuen-

y también al Gobierno de Aragón. Precisamente, **José Ángel Biel**, aseguró en una entrevista a *Radio Zaragoza* que la línea del AVE "tendrá un apeadero a la altura de **Gran Scala**", una infraestructura que correrá por cuenta del Ejecutivo Autonómico, ya que será éste el que corra con todos los gastos de proyectos viales que requiere esta propuesta, pero *¿cuánto costará a los aragoneses?*

Los 35.000 empleos directos (más todos los indirectos) que generará **Gran Scala** bien valen inversiones públicas, pero, por contrapartida, también cabe la posibilidad de pensar si otra elección para ubi-

a los dueños de las 1.020 hectáreas en las que se implantará **Gran Scala** (a razón de 900 euros por hectárea), a las que se suman las 1.300 ó 1.400 que aporta el Ayuntamiento ontinarense. Con este adelanto se aseguran que hasta el 10 de junio de 2010 se guarden estas tierras, un plazo de tiempo que podrá ser ampliable hasta el 10 de febrero de 2011, la fecha tope para hacer efectiva la compra, desembolsando el 76% del dinero restante que falta por pagar (a 8.000 euros por hectárea), o, bien, abandonar el proyecto. En este caso, los propietarios se quedarían con lo cobrado hasta la fecha.

Aunque, según los responsable de **ILD** esto nunca sucederá "y el proyecto se presentará antes de finalizar el año". Mientas tanto, se suceden los estudios necesarios para poder implantarlo en el terreno elegido, entre ellos el de impacto ambiental. Una vez que se tengan todos los trámites legales con luz verde comenzarán las obras, que se prevé sean una realidad "antes que se cumpla la fecha del próximo pago en el mes de junio", aseguró **Pellegrini** en su última visita a **Ontiñena**.

Precisamente, los condicionantes medioambientales fueron uno de los problemas más relevantes a la hora de elegir el municipio de implantación, teniendo en cuenta que la zona de los **Monegros** está llena de espacios protegidos. Aunque, al final, ha primado más el interés de los responsables de **ILD** en conseguir tierras a buen precio —y quizá algún interés por parte de algún político—, más que otros condicionantes como han podido ser la cercanía o lejanía a vías de comunicación.

**Farlete** fue el primer municipio que saltó a la palestra para instalar **Gran Scala**. Está cerca de Zaragoza (tan sólo a 30 kilómetros), no tenía condicionantes medioambientales, pero estaba mucho de la **AP-2** y la línea del AVE. Se desechó.

Muy cerca de Farlete se encuentra **Monegrillo** —a 50 kilómetros de la capital aragonesa—, localidad que tiene en sus proximidades el ferrocarril de Alta Velocidad y la

## ONTIÑENA DISTA 18 KILÓMETROS DE LA AP-2 (EN LÍNEA RECTA) Y A 16 DEL AVE

tra la **AP-2** y la **N-II**, cuyo desdoblamiento ha sido tramitado por el **Ministerio de Fomento**, aunque tardará años en materializarse. Si bien, se puede comprobar que había otros municipios con mejores accesos, algo que ha pasado desapercibido a los responsables

car el macro complejo de ocio no habría sido más acertada, a la hora de reducir coste a las instituciones aragonesas.

Según comentó **Paul Allegrini** en una de las visitas realizadas a **Ontiñena**, "las dudas sobre la construcción del complejo pertenecen al pasado". Con esta frase justificó el pago por la reserva de los terrenos

Autopista. Por contrapartida, sus terrenos están llenos de afecciones medioambientales, a lo que se suma la abrupta orografía. Por ello, también se descartó.

A pocos kilómetros de los anteriormente citados se localiza el llamado "*equilátero monegrino*", compuesto por los terrenos que conforman **Alfajarín-Osera de Ebro, Sariñena y Fraga. La Almolda** es el primero de los municipios que se engloba en esta zona, y fue, durante un tiempo la candidata más firme pero, finalmente, se descartó. Si bien, desde el punto de vista de las comunicaciones era el núcleo perfecto. Así, está prácticamente pegada a la línea del AVE y la autopista —con acceso directo desde el municipio—, lo que reduciría a mínimos los costes de disposición de infraestructuras viales a la DGA.

La Almolda disponía, además, del terreno suficiente para implantar el complejo de ocio, la orografía es propicia y cuenta con una infraestructura importantísima para el desarrollo del proyecto: el **Canal de Sástago**, un ramal del de **Los Monegros**. Lo único en contra era que tenía unas pequeñas afecciones ambientales, concretamente contaba con 400 hectáreas que eran necesarias para implantar el centro de ocio que estaban incluidas en un plan de regadío que todavía no se ha ejecutado.

Pero aún con todas las bazas a favor, La Almolda quedó rechazada, desplazándose entonces las propuestas más hacia los **Pirineos**. Concretamente, a **Castejón de Monegros**, un enclave bien comunicado por carreteras autonómicas —aunque distaba 82 kilómetros de Zaragoza—, pero no tanto en lo que a vías rápidas se refiere (**AP-2** a 9 kilómetros), ni tampoco con cercanía al **AVE**. Si bien, en su término municipal se localizaba la llamada zona de "*El Sisallar*" en la que había terreno suficiente para instalarlo, pero sus propietarios, tres familias de renombre, exigieron una gran cantidad de dinero, hasta los 15.000 euros por hectárea, cuando desde **ILD** ofrecía unos 6.000. Ante la imposibilidad de un

acuerdo, se cambió la propuesta, llegando hasta **Villanueva de Sigena**, que tenía grandes afecciones medioambientales, llegando, al final, a **Ontiñena**, que es donde parece que vaya a impulsarse este complejo del ocio, a pesar que dista 113 kilómetros de la capital aragonesa y de estar muy separado de las principales vías de comunicación, concretamente a 18 kilómetros de la **AP-2** (en línea recta) y a 16 del **AVE**.

Con todo, y teniendo en cuenta

ser que el Ejecutivo Autonómico invierta miles de millones en infraestructuras y, después, todo quede en un mini complejo de ocio, o no llegue a hacerse nunca.

Hay que ir hilando fino, esperando que los políticos hablen, pero con datos fiables en la mano, despejando incógnitas y velando porque esta iniciativa llegue a buen puerto, por los puestos de trabajo que traerá consigo (especialmente

## EL PARQUE DE OCIO Y JUEGO TIENE UN COSTE DE 17.000 MILLONES DE EUROS

lo que cuestan las infraestructuras viales (más o menos un millón de euros el kilómetro de autopista), habría que plantearse si la opción elegida por los responsables de **Gran Scala** —y no nos olvidemos, apoyados por el Gobierno de Aragón, que hasta ha permitido modificar la **Ley del Juego** en esta Comunidad— es la más acertada, por los costes que conllevará a las arcas públicas, la implantación de este macro complejo del ocio. Con todo, se siguen abriendo más interrogantes, porque si sucede como ha pasado en España con otros proyectos similares, puede

importantes en esta época de crisis), pero no a costas de todo y de todos.

**Gran Scala** sería igual de beneficioso en cualquier emplazamiento de Aragón, un proyecto que generará riqueza a esta Comunidad Autónoma, pero que resultaría más "*barato*" a las arcas públicas de haberlo instalado en otro sitio donde ya se cuentan con infraestructuras viales hechas, y no en **Ontiñena**, donde hay que invertir mucho dinero en comunicaciones. *¿Por qué entonces ese interés por llevarlo ahí? ¿O de quién?* Desde **Siglo XXI de Aragón** seguiremos la pista... ■



Con la instalación de Gran Scala el tráfico pesado aumentará considerablemente.