

Infraestructuras saca a concurso la primera carretera con modelo de financiación privada

La prolongación de la autovía de Llíria hasta Casinos estrena el peaje en sombra

El primer proyecto de autovía del Plan de Infraestructuras Estratégicas en el que se aplicará el peaje en sombra está en marcha. Se trata de la prolongación de la autovía de Llíria hasta Casinos, que sale a concurso a principios de esta semana con el fin de que las obras se inicien lo más rápido posible, según el conseller García Antón.

F. RICÓS ■ VALENCIA

José Ramón García Antón, conseller de Infraestructuras, ya advirtió el pasado martes de que la aplicación del peaje en sombra en la construcción de carreteras no era algo que se fuera a dilatar en el tiempo y su departamento se ha empeñado en darle la razón.

La primera obra de carreteras en régimen de concesión, la autovía CV-35 entre Llíria y Casinos y la mejora de la actual vía hasta Losa del Obispo es prácticamente un hecho. La Conselleria de Infraestructuras tiene previsto sacar a información pública a primeros de esta semana el pliego de condiciones y el proyecto de construcción del que será el primer peaje en sombra que se desarrolle dentro del Plan de Infraestructuras Estratégicas.

Peaje en sombra

El peaje en sombra es una modalidad de pago por la cual la empresa que consigue la concesión y explotación

La empresa privada que consiga la concesión podrá explotar la obra por un periodo que oscila entre 30 y 35 años

Las empresas de obras públicas se han mostrado muy interesadas en este modelo de gestión de las infraestructuras

tación de la obra no cobrará a los conductores cuando circulen por esa autovía —no habrá instalaciones físicas para el cobro de peaje, como sí ocurre, por ejemplo, en la autopista AP-7 entre Valencia y Barcelona—, sino que la factura la pasa a la Administración, en este caso a la Generalitat Valenciana, que pagará anualmente según el número de vehículos que transiten.

Las obras, cuanto antes

El tiempo que durará la concesión estará entre los 30 y los 35 años, según indicó el conseller García Antón en la presentación del Plan de Infraestructuras Estratégicas.

José Ramón García Antón pretende que las obras de prolongación de la autovía CV-35 hasta Casinos se contraten e inicien cuanto antes.

Los empresarios de obras públicas valencianos y las grandes empresas de este sector afincadas en Valencia se han interesado vivamente por este método de construcción y explotación de infraestructuras. De hecho, en la presentación del Plan de Infraestructuras Estratégicas, llevado a cabo el pasado lunes por el presidente de la Generalitat, Francisco Camps, prácticamente no faltó nadie importante en este sector. Y las solicitudes de información a la Conselleria están siendo constantes.

Hasta 2010

De hecho, la CV-35 es una de las posibles cuatro autovías, del que el titular de la carretera es la Conselleria de Infraestructuras, que se van a desarrollar mediante el peaje en sombra hasta el año 2010. La primera es la prolongación hasta Vinaròs



Imagen de unas obras en la autovía de Llíria a la altura de Paterna. /JESÚS SIGNES

García Antón quiere potenciar las carreteras transversales

El Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) dedica 3.522 millones de euros a la mejora de la red de carreteras autonómicas con los que se pretende que la Comunidad valenciana llegue a tener unos 1.800 kilómetros de autovías en el año 2010.

Uno de los objetivos es completar de norte a sur la vertebración viaria de la Comunidad Valenciana a través de grandes ejes viarios y potenciar los ejes transversales, para lo que se prevé destinar 1.670 millones de euros.

Para actuaciones urbanas y metropolitanas el plan destina 612 millones de euros, mientras que el des-

tino de otros 620 será el de acondicionamiento de la red general. Para la red local, en gestión activa y actuaciones se prevé también 620 millones de euros.

El PIE contempla como otro de sus ejes básicos en materia de carreteras el desarrollo de una red supramunicipal que permita fomentar la intermodalidad a través de la conexión de grandes infraestructuras viarias entre sí y de los distintos modos de transporte.

Asimismo se desarrollará un plan de seguridad vial con actuaciones dirigidas a garantizar una conducción segura.

de la autovía de la Plana; la segunda es la CV-50 de Llíria a Alzira —aunque ésta puede entrar en otro paquete, el de la nueva autopista de Buñol a Valencia o en el del segundo by-pass del área metropolitana— y en Alicante puede ser la carretera N-332 de Guardamar a Pilar de la

Horadada o el eje del Vinalopó de Elda a Elche.

No obstante, los únicos proyectos claros en los que aplicar el peaje en sombra es en la autovía de Llíria, que tendrá también un tercer carril del by-pass a la Poble, y la prolongación de la autovía de la Plana.