

# El segundo 'bypass' de Valencia y el túnel de la Calderona serán de peaje, según Infraestructuras

El secretario autonómico teme que los 10.000 nuevos amarres deportivos no basten

CRISTINA VÁZQUEZ, Valencia  
La segunda circunvalación de Valencia o *bypass* y un túnel que salvará la sierra de La Calderona serán de peaje, reconoció ayer el secretario autonómico de Infraestructuras,

El departamento de Infraestructuras desgrana poco a poco el contenido de su plan de obras hasta 2010. Ayer, Pedro Marco, secretario autonómico de Infraestructuras, reconoció que, aunque las conversaciones con el Ministerio de Fomento siguen abiertas, el segundo *bypass* proyectado en Valencia será de peaje clásico.

La historia de esta segunda circunvalación arranca del acto de inauguración del tercer carril del *bypass* actual, en abril de 2002, cuando el ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, apuntó la futura construcción de una segunda

El trazado definitivo de la segunda ronda se retrasará hasta finales de 2004

ronda metropolitana a la vista de la intensidad de tráfico que soportaba la autovía. El trazado de la segunda ronda discurriría al oeste del actual, constaría de seis carriles, y daría continuidad a la A-7. La Consejería de Infraestructuras trabajaba con Fomento en una propuesta de trazado (un plan especial de reserva de suelo) que ha sido rechazada por el Ayuntamiento de Paterna por su cercanía a la zona residencial de La Canyada. Los vecinos afectados han argumentado que el proyecto de esta segunda circunvalación ha bloqueado la construcción del tercer instituto de Paterna en La Canyada y afectará a la flora y fauna de la zona. La revisión del trazado retrasará la

Pedro Marco. El segundo de a bordo de la Consejería de Infraestructuras matizó, no obstante, que la decisión final acerca del trazado y del peaje del segundo *bypass* depende en última instancia del Ministerio de Fo-

mento. El túnel de la Calderona, todavía en fase de estudio, tendría unos cinco kilómetros de longitud, arrancaría de la CV-50 (Alzira y Liria) y conectaría ésta vía con la autovía de La Plana.



El *bypass* a la altura de Riba-roja, ayer. / CARLES FRANCESC

decisión definitiva hasta finales de 2004.

El secretario autonómico aclaró que esta autovía de peaje, de unos 70 kilómetros de longitud, se destinaría al tráfico de largo recorrido, como la M-45 de Madrid, mientras el *bypass* actual quedaría para el tráfico local o de agitación.

Marco apuntó la posibilidad —todavía está en estudio— de que el túnel que salvará la sierra de La Calderona, prolongación de la autovía CV-50 entre Alzira y Liria, sea de peaje, ya que se construiría con cargo al presupuesto de la Generalitat.

El secretario autonómico,

que participó en una mesa redonda organizada por el gabinete jurídico Cuatrecasas sobre la nueva Ley de Concesiones, recordó la importancia que la iniciativa privada tendrá en la financiación del Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) valenciano —más del 53% de los proyectos contenidos en el plan los sufragará la empresa privada—. La Generalitat financiará la construcción de las nuevas infraestructuras mediante el pago aplazado o alemán, el peaje en sombra o el peaje convencional.

En materia de puertos y costas, Marco explicó que la

El diseño del túnel de la Calderona está todavía en fase de estudio

celebración de la Copa del América en Valencia ha provocado una fuerte demanda de amarres deportivos en la Comunidad Valenciana —“Madrid tiene a Valencia como puerto base”, dijo el secretario autonómico—. Los puertos con más posibilidades de crecimiento, según dijo ayer Marco, son los de Burriana, Cullera e incluso Gandia, si bien la mayor demanda se concentra en los puertos de la provincia de Alicante. Además el PIE prevé 70 puntos de acceso al mar (uno por cada municipio turístico) para facilitar la salida de las embarcaciones pequeñas. “Los puertos se convierten en garajes y dificultan la salida de pequeñas embarcaciones al mar”, justificó.