



La negativa del PSOE a los peajes entorpece el plan de las nuevas autovías del Consell

Afectará al segundo by-pass, la reforma de la V-30 y la autopista paralela a la A-3

La política que pretende implantar el PSOE de no construir nuevas autovías de peaje, en este caso el segundo by-pass de Valencia y el nuevo acceso desde Madrid, afectará a la planificación de nuevas autovías que tiene previsto el Consell para la provincia, como la remodelación de la V-30 o la construcción de la corona metropolitana.

F. RICÓS ■ VALENCIA

Los dirigentes de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes todavía no se han recuperado de la sorpresa que les deparó el pasado domingo la victoria electoral de Zapatero. Uno de los dos grandes asuntos políticos por los que ha luchado el conseller José Ramón García Antón, el trasvase de agua del Ebro y el tren de alta velocidad,

parece que tiene los días contados y no es, precisamente, el segundo de ellos.

Pero al margen de estos dos proyectos, que están ya en obras y que será la presidencia de la Generalitat la que haga bandera de ellos junto al resto de la sociedad valenciana, hay otros aspectos de la política diaria, de la planificación, de las intenciones del conseller García Antón, que la victoria del PSOE el 14-M pone en tela de juicio.

INFRAESTRUCTURAS

Una nueva ley de financiación

El programa electoral con el que el PSOE se presentó a las pasadas elecciones generales plantea abrir un amplio debate sobre la financiación de las infraestructuras, aunque deja claro que el modelo impulsado en la última legislatura por parte del PP no es de su gusto. Fruto de ese debate nacería una ley de financiación del transporte y ordenación de los sistemas de tarifas.

El PSOE considera que la financiación de las infraestructuras no puede reducirse a un problema contable (el déficit cero propugnado por el PP) "ni dejarse al arbitrio de los intereses, sin duda legítimos pero también parciales, del sector de la construcción y de las concesionarias".

Considera que la financiación debe enmarcarse en el planteamiento global que se vaya configurando en la Unión Europea.

El Plan de Infraestructuras

La declaración de intenciones del PSOE de acabar con los peajes va a incidir muy directamente en la planificación sobre las comunicaciones metropolitanas de Valencia, en materia de carreteras, que expone el PSOE en su programa electoral, al referirse a la construcción del segundo by-pass de Valencia, y también el de Alicante, como libre de peaje.

El Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Generalitat Valenciana, impulsado por el conseller García Antón y presentado a finales del pasado mes de enero, muestra dos piezas básicas para el desarrollo de las carreteras del área metropolitana de Valencia y de la provincia, en general: la construcción de un segundo by-pass y una autopista de Buñol hasta Valencia paralela a la A-3, ambas de peaje. Y estas dos actuaciones, tal y como hasta ahora las concebía el PP, se vienen abajo.

El proyecto que pretendía desarrollar García Antón era como el que ya aplicó el Ministerio de Fomen-



El actual by-pass, a su paso por el polígono Fuente del Jarro (derecha) y La Cañada (izquierda) en Paterna. /MRW-FOTOGRAFÍA AÉREA

El túnel que conectará Valencia con Castellón por la Calderona será de pago

F. R. ■ VALENCIA

Uno de los proyectos que pretendía negociar el conseller de Infraestructuras, José Ramón García Antón, con el Ministerio de Fomento —daba por supuesto que seguiría al frente de este organismo alguien del PP— era el túnel de la sierra Calderona para conectar por el interior las provincias de Valencia y Castellón.

García Antón quería incluir este asunto dentro de las contrapartidas que debería afrontar la empresa concesionaria de la explotación

del segundo by-pass, que se suponía que iba a ser de peaje.

De no haber llegado a buen puerto las negociaciones con el Ministerio de Fomento, el planteamiento de la Conselleria de infraestructuras es que los usuarios del túnel tengan que pagar para poder utilizarlo.

La razón no es otra que el altísimo coste que supondría la puesta en marcha de esta infraestructura que comunicaría la carretera CV-50, reconvertida en autovía desde Alzira hasta Llíria, con la carrete-

ra N-225, que va desde la localidad castellanense de la Vall d'Uixó hasta su intersección con la autovía de Sagunto a Teruel.

El túnel tendrá entre 5 y 7 kilómetros y en la Conselleria de Infraestructura todavía están desarrollando los estudios previos para esta segunda conexión de alta capacidad entre las provincias de Valencia y Castellón. De este modo Castellón lograría una mejor conexión hacia la A-3 y la y hacia la autovía que une Valencia con Almansa.

PROYECTOS

● **Sin peaje.** El segundo by-pass, y para la A-3, un tercer carril desde Buñol a Valencia. Ambas son obras que corren a cargo del Gobierno del Estado.

● **Obras afectadas.** Si no hay peaje no se acometerá con celeridad la reforma de la V-30 y la Generalitat afrontará en solitario el coste de la segunda corona metropolitana de Valencia.

to al segundo by-pass de Alicante: actuaciones de peaje, en la que el usuario de larga distancia y no el tráfico local, paga por circular por ellas, y a cambio la empresa concesionaria construía otras autovías libres de peaje.

La negociación

Estas actuaciones libres de peaje supondrían una nueva penetración a la ciudad por el oeste, prácticamente en paralelo a la actual que enlaza la circunvalación con la V-30, la remo-

delación de la V-30, la conversión de la carretera CV-50 en autovía y formar en ella la denominada segunda corona metropolitana y la conexión de las provincias de Valencia y Castellón por el interior a través de un túnel en la sierra Calderona.

El conseller García Antón tenía previsto retomar las negociaciones con el nuevo ministro de Fomento, que esperaba fuera de un gobierno del PP, ahora, tras las elecciones, y tenerlas ultimadas para el próximo verano. Pero todo ha cambiado.