



El by-pass a su paso por La Canyada y el polígono Fuente del Jarro. /MRW-FOTOGRAFÍA AÉREA

Fomento tiene paralizado desde marzo el nuevo by-pass por falta de dinero

El Ministerio licitó el trabajo hace seis meses y todavía sigue sin firmar el contrato

La falta de disponibilidad económica es el motivo por el que el Ministerio de Fomento no ha adjudicado todavía el estudio informativo del segundo by-pass. El anterior equipo del Ministerio licitó el trabajo el pasado mes de marzo pero aún resta la formalización del contrato con las empresas que ganaron el concurso.

F. RÍCOS ■ VALENCIA

El actual equipo del Ministerio de Fomento todavía no ha adjudicado de manera oficial el estudio sobre la construcción del segundo by-pass que sacaron a licitación el pasado mes de marzo sus antecesores.

El hecho es que el estudio en cuestión está preadjudicado desde el pasado mes de julio a la unión temporal de empresas formada por las consultoras Asurinsa y Sondeos EG, según señalaron desde la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana.

"Falta que se materialice el contrato", indicaron. ¿Cuándo tendrá lugar la firma de ese contrato? Depende del Ministerio de Fomento. Todavía no se ha firmado, y por ello el estudio está paralizado, por motivos de disponibilidad económica.

El coste

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ya ha dicho en alguna que otra ocasión que se ha encontrado el departamento sin un euro, con todo el presupuesto comprometido para este año y los próximos ejercicios económicos.

El estudio no es barato, pero tampoco se preadjudicó por una cantidad desorbitada, 1,9 millones de

euros (316,13 millones de las antiguas pesetas).

Una vez se formalice el contrato, ambas empresas dispondrán de un plazo de 12 meses para realizar el estudio.

Magdalena Álvarez habló el pasado miércoles por la tarde en el Congreso de los Diputados de buena gestión y celeridad. Se refería al tren de alta velocidad, pero su afirmación puede extenderse a todo su departamento.

Por ello, según las fuentes con-

sultadas, se espera que el retraso de tres meses -desde su preadjudicación hasta hoy en día- no se prolongue mucho más tiempo.

Dos años de tardanza

El banderazo de salida para empezar a planificar un segundo by-pass lo dio el anterior ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, cuando en la inauguración del tercer carril de esta circunvalación invitó a las autoridades valencianas allí reunidas a pensar en las futuras infraestructuras que necesitará Valencia en un futuro. Eso fue el 17 de abril de 2002.

Tuvieron que transcurrir dos años menos un mes para que aquel equipo del Ministerio de Fomento se decidiera a sacar a concurso la redac-

PROMESA ELECTORAL

Un nuevo vial libre de peaje

La lista electoral del PSPV-PSOE concurre a las elecciones generales del pasado 14 de marzo con unas medidas concretas -pocas pero muy claras- en materia de carreteras.

"Ejecución del segundo by-pass en Alicante y Valencia, libre de peaje". De las 11 propuestas presentadas, esta ocupaba el noveno lugar. Le precedía la construcción de un tercer carril en la A-3 desde Buñol hasta el by-pass y ejecución de los accesos a la ciudad de Alicante.

Los socialistas valencianos, al menos durante los dos mandatos del PP

en el Gobierno central, siempre se han pronunciado en contra de la construcción de autopistas de peaje.

Otra cuestión será la que decida la ministra Magdalena Álvarez, que ya ha dicho que no está en contra de esta fórmula, aunque hay que estudiar las posibilidades, ventajas e inconvenientes de la fórmula concesional.

El Consell tampoco está en contra aunque apuesta por la fórmula de peaje en sombra. Pero en el estudio de reserva de suelo que realizó para este segundo by-pass se contemplaba como autopista de peaje.

El anterior equipo de Fomento licitó el contrato dos años después de que el ministro Cascos propusiera la obra

La actual circunvalación tiene capacidad para absorber hasta 80.000 vehículos diarios desde Sagunto hasta la A-3

ción del estudio informativo de esa infraestructura.

Reserva de suelo

Sí que hay que decir, no obstante, que el Ministerio de Fomento ya advirtió en el año 2000 al Ayuntamiento de Paterna de que había una franja de reserva de terrenos a ambos lados del by-pass para construir en un futuro el segundo. Esa reserva de suelo se arrastraba desde el año 1994.

La actual circunvalación del área metropolitana tiene capacidad, desde Sagunto hasta su cruce con la A-3, para que circulen diariamente una media de 80.000 vehículos, una cifra que ya se alcanzaba hace un par de años, según los datos facilitados por el entonces jefe de la Demarcación de Carreteras en la Comunidad Valenciana.

LOS DATOS

Tráficos. El objetivo de la segunda circunvalación es, esencialmente, separar el tráfico de largo recorrido del de carácter local y comarcal. Tener en la misma vía vehículos de largo recorrido con otros que se incorporan y salen constantemente es peligroso para la conducción puesto que los conductores de largo recorrido tienen que adaptarse a la velocidad inferior del resto.

Continuidad de la AP-7. De manera inicial el segundo by-pass se concibió como una continuación de la autopista de peaje entre Valencia y Tarragona y Valencia y Alicante. El Ministerio de Fomento tendrá que pronunciarse al respecto. En la campaña electoral los socialistas prometieron un segundo by-pass gratuito.

Ubicación. Es lo que se decidirá una vez realizado el estudio. El PSPV-PSOE no quiere un by-pass pegado al actual, tal y como propone el Consell. Construirlo alejado de la actual infraestructura, y además de peaje, no sería rentable porque los potenciales usuarios de esa futura autopista optarían por el actual by-pass, que es gratuito.

El nuevo acceso desde Buñol a Valencia, incluido en el proyecto

F. R. ■ VALENCIA

En el estudio informativo del nuevo by-pass, que sacó a licitación el equipo ministerial de Fomento que lideraba Francisco Álvarez Cascos, se incluye también el nuevo acceso a Valencia desde Buñol.

En el Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010 también aparece esa nueva penetración viaria hacia la capital de la Comunidad Valenciana, a pesar de que también se está redactando el proyecto para añadir un tercer carril por sentido en la autovía A-3 desde Buñol hasta la capital valenciana.

Como las radiales de Madrid

En principio esta nueva penetración iba a ser, al igual que las autopistas radiales que se están construyendo en Madrid, de peaje.

La suma de la construcción del segundo by-pass y de la autovía desde Buñol hasta Valencia iba a posibilitar que, como contraprestación a que las empresas privadas pudieran explotar estas vías, remodelaran la autovía V-30, situada a ambos lados del nuevo cauce del río Turia.

Pero esta era una cuestión, entre otras, que pretendía discutir el actual conseller de Infraestructuras, José Ramón García Antón, con los actuales dirigentes del Ministerio de Fomento.

La reunión, que en principio, según dijo el propio conseller, se iba a celebrar en los primeros días del mes de septiembre, no ha tenido lugar.