

La UA plantea que Gobierno y Consell paguen a plazos para impulsar la obra pública paralizada por el covid - Diario Información - 22/07/2020



La autovía que conecta Alicante con Villena soporta un tráfico medio diario de más de 50.000 vehículos. AXEL ÁLVAREZ

↓

Cerca de 14.000 vehículos de media por kilómetro

► La falta de mantenimiento que padecen las carreteras de la Comunidad ha provocado que se produzca un accidente prácticamente cada tres horas. Sería necesaria una inversión de 212 millones de euros para ponerlas a punto en Alicante, provincia en la que habría que invertir 79.000 euros/kilómetro. Las carreteras de la provincia soportan un tráfico anual de 13.644 vehículos por kilómetro, 36,5 millones de movimiento de coches, camiones y autobuses todos los años. F. J. B.

La UA plantea que Gobierno y Consell paguen a plazos para impulsar la obra pública paralizada por el covid

- La Ley de Contratos recoge la posibilidad del canon mensual o anual sin tener que depender de presupuestos
- La provincia necesita, solo en la autovía de Villena y la circunvalación de Alicante, invertir 750 millones de euros

F. J. BENITO

La Universidad de Alicante ha trasladado a las Cortes Valencianas, en el marco de la comisión creada para adoptar medidas para afrontar la crisis derivada del covid-19, la posibilidad de que el Consell y, en definitiva, la Administración Pública, adopte una fórmula económica novedosa para no parar la inversión en infraestructuras y equipamientos debido a la urgencia de cubrir, económicamente, los agujeros sociales que ha provocado la crisis derivada del covid-19. Armando Ortuño, ingeniero de Caminos, profesor de la UA, invitado a la comisión para la reconstrucción, ha planteado el «Pago por Disponibilidad» como fórmula para no parar la inversión en obra pública, algo recogido en la propia Ley de Contratos del Estado. La empresa adjudicataria de una obra (carreteras, ferrocarriles...) se encargaría de sufragar íntegramente el proyecto y los costes de conservación y mantenimiento durante el periodo concesional de 40 años como máximo y 75 en el caso de obras hidráulicas.

Ortuño plantea que la Administración pague un canon anual a la concesionaria en concepto de «pago por disponibilidad», que le

permita amortizar durante el periodo de concesión los costes anteriores. Estos pagos, según el profesor, «se regulan por contrato de acuerdo a diferentes parámetros de calidad de servicio en función del tipo de obra que, en caso de incumplimiento por parte de la concesionaria, incurrirían en descuentos de pago». Ortuño subraya que este sistema es completamente compatible con lo estipulado en la Ley de Contratos del Estado.

El profesor, ingeniero y economista, asegura que este sistema permitiría movilizar los recursos económicos necesarios, porque se evita cargar el gasto al presupuesto de la Administración Pública que contrata la obra al no consolidar en el presupuesto dado que «cumpli-

El tramo que conecta la capital con Villena lleva más de diez daños esperando el tercer carril entre Elda y Monforte

ría con los criterios y normas del Sistema Europeo de Cuentas y de Eurostat». Además, esta fórmula garantiza el mantenimiento de la obra ejecutada y del servicio. Ortuño subraya, además, que el sistema propuesto es compatible con las ayudas que puedan llegar de la UE. «Creo que estamos ante una gran oportunidad para impulsar las obras públicas y equipamientos sin tener que esperar a que los proyectos se eternicen porque dependen del presupuesto del momento. Se activa la competitividad entre las empresas y, al darles el mantenimiento de la carreteras o el hospital de turno la Administración garantiza que funcione todo correctamente ya que se paga, por ejemplo, mes a mes. Con esta fórmula, que ya se utiliza con éxito en países como Holanda, Bélgica y el Reino Unido, se activa trabajo y empleo», apunta Armando Ortuño.

Un informe coordinado, precisamente, por el ingeniero Armando Ortuño para la Cámara de Comercio, revela que la provincia necesita una inversión urgente de 750 millones de euros para evitar que la autovía Alicante-Villena y la circunvalación de Alicante, las más conflictivas, se colapsen completamente en los próximos diez años,

Previsión intensidad tráfico

RED VIARIA	2019	2020
A-31	51.841	65.102
A-70	67.814	76.102
A-7	41.845	47.113
N-332	23.769	36.776
AP-7	26.147	33.823

Fuente: DGT

aunque ambas presentan ya serios problemas de congestión. En concreto, las «nuevas» carreteras deberían estar completamente operativas en el horizonte del año 2029, cuando se estima que la A-31 soportará un tráfico de 65.102 vehículos diarios, un 15% pesados, y la ronda de Alicante (A-70), 76.302 vehículos, un 8,5% pesados.

La A-70 es el primer cinturón de circunvalación de la ciudad de Alicante y libre de peaje, en contraposición al segundo cinturón, englobado en la AP-7 y con un peaje convencional. Es la vía de mayor capacidad que conecta las ciudades de

Elche y Alicante, y también es un eje de conexión con otros puntos de la provincia y con Murcia. Entre ambos municipios, la autovía consta de dos carriles de circulación por sentido, si bien a partir del denominado Camino Castilla hacia Creyvent pass a tener tres carriles por sentido. En las proximidades de Alicante se encuentra el nudo con la A-31, cuyo muy elevado nivel de tráfico provoca notables retenciones, especialmente en el tronco de la A-70.

Para aumentar la capacidad de la autovía, los autores del informe plantean un tercer carril entre Elche y Alicante, y un paso inferior en la rotonda de la Universidad de Alicante. Ambas obras costarían 105 millones de euros. El acceso al Campus de San Vicente resulta un calvario en las horas punta de entrada y salida a la Universidad.

Autovía a Villena

En cuanto a la autovía que conecta Alicante con Villena, una de las vías con mayor porcentaje de concentración de accidentes de la provincia, se trata de una antigua nacional que se desdobló a finales de los años 80 para convertirla en autovía de las consideradas de primera generación. El tráfico se ha disparado y la carretera se ha quedado antigua, hasta el punto de que resulta difícil y peligroso circular a más de 90 kilómetros por hora. El informe considera urgente la construcción de un tercer carril por sentido entre Elda y Monforte del Cid para reducir los problemas de congestión. El proyecto tiene un coste de 162 millones de euros. Obra que lleva esperando diez años. La alternativa ferroviaria actual para la mejora de la movilidad entre Alicante y Villena y rebajar la presión viaria en la A-31 no es operativa. El Ministerio de Fomento puso en servicio el 22 de octubre de 2018 la línea de cercanías Alicante-Villena, con paradas intermedias en Sax, Elda, Monóvar y Novelda con diez servicios en cada sentido, pero con una frecuencia de paso de 90 minutos nada operativa.