



Retenciones ayer a mediodía en el acceso en la autovía.

Colas kilométricas desde Elche y Alicante para acceder a la UA por la saturación de la autovía

► Profesores y alumnos denuncian que la falta de unos buenos accesos provoca retenciones y atascos todas las mañanas y en las horas punta en la circunvalación y la A-31 con Villena

F.J.BENITO

■ ¿Atascos y retenciones que impulsan el absentismo universitario? El comienzo del curso en la Universidad de Alicante, campus en el que llegan a juntarse todos los días hasta 30.000 personas entre alumnos, profesores y personal no docente, ha vuelto a colapsar el acceso viario a la Universidad, especialmente en los horarios más habituales de salida y entrada a clase, debido a los problemas para circular por la autovía A-70, que en el tramo entre Elche y El Campello soporta una intensidad de tráfico de 80.000 vehículos diarios. La situación es desesperante en todos los sentidos del acceso, tanto en dirección Valencia, como Murcia, como si los vehículos lo hacen desde el Alto y Medio Vinalopó o, sencillamente, si acceden a la rotonda desde la autovía para entrar en Alicante. Un tráfico que no es universitario pero que genera también

atascos. La situación de colapso de la circunvalación es tal que hay días en que se llega a cerrar puntualmente el túnel de Sant Joan en dirección Alicante para aliviar el tráfico. Retenciones que también soportan la autovía a Villena.

Esta situación provoca que profesores y alumnos lleguen tarde a clase o tengan que salir de casa una hora antes, pues a las complicaciones del intenso tráfico viario se suma el hecho de que el transporte público, a excepción de las líneas de autobús, TRAM y Renfe que conectan la propia ciudad de Alicante con la UA, es deficiente. Conclusión: todos los días, coincidiendo con las horas de entrada o salida del campus, las retenciones en la A-70 son kilométricas.

Los atascos en las A-70 han dejado, de momento, sin el efecto deseado la mejora del acceso a la rotonda desde la A-70, que tiene una in-

tensidad media de tráfico en el tranco cercana a los 80.000 vehículos. La demanda en este ramal concreto es superior a los 12.000 vehículos al día. La mejora de la seguridad vial del ramal ha consistido en el aumento de su longitud y su capacidad, reduciendo los efectos de las retenciones provocadas en la glorieta del enlace, además de la modificación de su trazado en alzado para aumentar la distancia de visibilidad disponible.

Los trabajos se han realizado para evitar el colapso que se produ-

ce casi a diario en la rotonda de acceso al campus de la Universidad de Alicante, que también permite entrar a la ciudad por el barrio de Rabasa y San Vicente del Raspeig. Los trabajos consistieron en la ampliación del carril de salida desde la A-70, así como en su prolongación, dando así, teóricamente, mayor fluidez a la circulación.

Las obras, que se sacaron a licitación en diciembre de 2021, se adjudicaron por 1,1 millones de euros. La actuación buscaba dar solución a uno de los principales problemas que presenta ahora mismo el tráfico en el área metropolitana de Alicante. Este tramo de la A-70 es el más saturado de la provincia, con un récord de 101.617 vehículos diarios en julio de 2019, el mayor dato de circulación registrado hasta la fecha. La confluencia del flujo de tipo metropolitano con los tráficos de larga distancia hace que la congestión sea

Una intensidad de tráfico de hasta cien mil vehículos al día obliga a cerrar puntualmente el túnel de Sant Joan

LAS CIFRAS
76.302

Cerca de 80.000 vehículos diarios utilizan de media la autovía Elche-Alicante

► La autovía entre Elche y El Campello soporta un tráfico medio diario de más de 76.302 vehículos, un 8,5% pesados, pero ha llegado a rebasar los cien mil. La A-31 soporta un tráfico de 65.102 vehículos diarios.

750

Son los millones de inversión que necesitan las carreteras alicantinas

► Las carreteras de la provincia necesitan una inversión de 750 millones.

continúa a lo largo de todo el año. Por ello, también la realización de obras va a resultar inevitablemente problemática, si bien es cierto que en verano las molestias pueden ser algo menores.

La Cámara de Comercio calculó hace tres años que la provincia necesitaba una inversión urgente de

Profesores y alumnos aseguran que llegan con frecuencia tarde a clase o tienen que salir de casa una hora antes

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, aunque ambas presentan ya serios problemas de congestión. En concreto, las «nuevas» carreteras deberían estar completamente operativas en el horizonte del año 2029. La A-31 soporta un tráfico medio diario de 65.102 vehículos, 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 Crevillent pasa 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, en cifras de hace tres años. El acceso al Campus de San Vicente resulta un calvario en las horas punta de entrada y salida a la Universidad.

En cuanto a los problemas de acceso desde la autovía A-31, esta carretera cumplirá en noviembre 13 años desde que el entonces Ministerio de Medio Ambiente aprobó la declaración de impacto ambiental positiva para su remodelación, actuación urgente que, sin embargo, sigue en el cajón, pese a tratarse de una autovía de las llamadas de primera generación, que se construyó desdoblado la antigua carretera nacional.

El Ministerio de Transportes volvió a dejar fuera de los presupuestos la construcción del demandado tercer carril en cada sentido entre Alicante y Monforte, uno de los grandes, sino el principal, «punto negro» (conflictivos para Tráfico) de la provincia, al registrar una media de 50 accidentes al año, muchos con víctimas mortales. Los tramos más



Colas de vehículos en los accesos a la UA desde Alicante y en la A-70 desde Elche.

HÉCTOR FUENTES/V. L. DELTELL

peligrosos se localizan entre Villena y Sax, Petrer y Novelda y Novelda-Monforte. En muchos de los tramos entre Alicante y Monforte del Cid, la carretera no cumple los estándares de calidad de una autovía, pese a que en jornadas punta puede alcanzar una intensidad de tráfico de 60.000 vehículos/día. Además, cir-

cular todas las mañanas se multiplican los atascos en dirección a Alicante entre Novelda y Monforte y en la entrada la Universidad de Alicante. La autovía A-31 es una de las más transitadas y peligrosas de España debido a su condición de nexo de unión viaria entre la Costa Blanca y Madrid. El último trámite que falta

ba para licitar las obras fue la declaración ambiental favorable en 2009, pero llegó la crisis y el Ministerio de Fomento archivó el proyecto al no encontrar constructoras que estuvieran dispuestas a asumir la inversión por el denominado «sistema alemán» (la iniciativa privada adelanta las obras y el Estado le paga a

plazos).

La autovía se construyó en los años 80 del siglo XX desdoblado la antigua nacional, y es de las pocas que queda de primera generación. Está mal peraltada y tiene limitada, incluso, la velocidad en algunos tramos a 90 km/hora. El Ministerio de Medio Ambiente desbloqueó en julio de 2009 el proyecto para remodelar el tramo alicantino de la autovía, en concreto los 73 kilómetros que separan Alicante de Villena, con la publicación en BOE de la declaración de impacto ambiental favorable, documento que se esperaba dos años y que había comenzado a tramitarse en 2004. Fomento llegó, incluso, a licitar en 2007 por 395 millones de euros la primera fase.

De la financiación privada a estar olvidada en un cajón

► El proyecto para remodelar la autovía entre Alicante y Monforte del Cid lo iba a ejecutar la iniciativa privada mediante el pago por el sistema de peaje en sombra (la adjudicataria construía la autovía y el Estado le abonaba la tarifa en función del número de vehículos). Básicamente, se contemplaba la adecuación y reforma del trazado para dotarla de confort y mayor seguridad vial con una velocidad de proyecto de 100 kilómetros a la hora y una reordenación de los accesos. El objetivo era, y es, la remodelación del tramo para ajustarlo a las condiciones técnicas que exige una autovía actual. Pero siguen pasando los años y la actuación sigue en el cajón.