

Manos a la obra

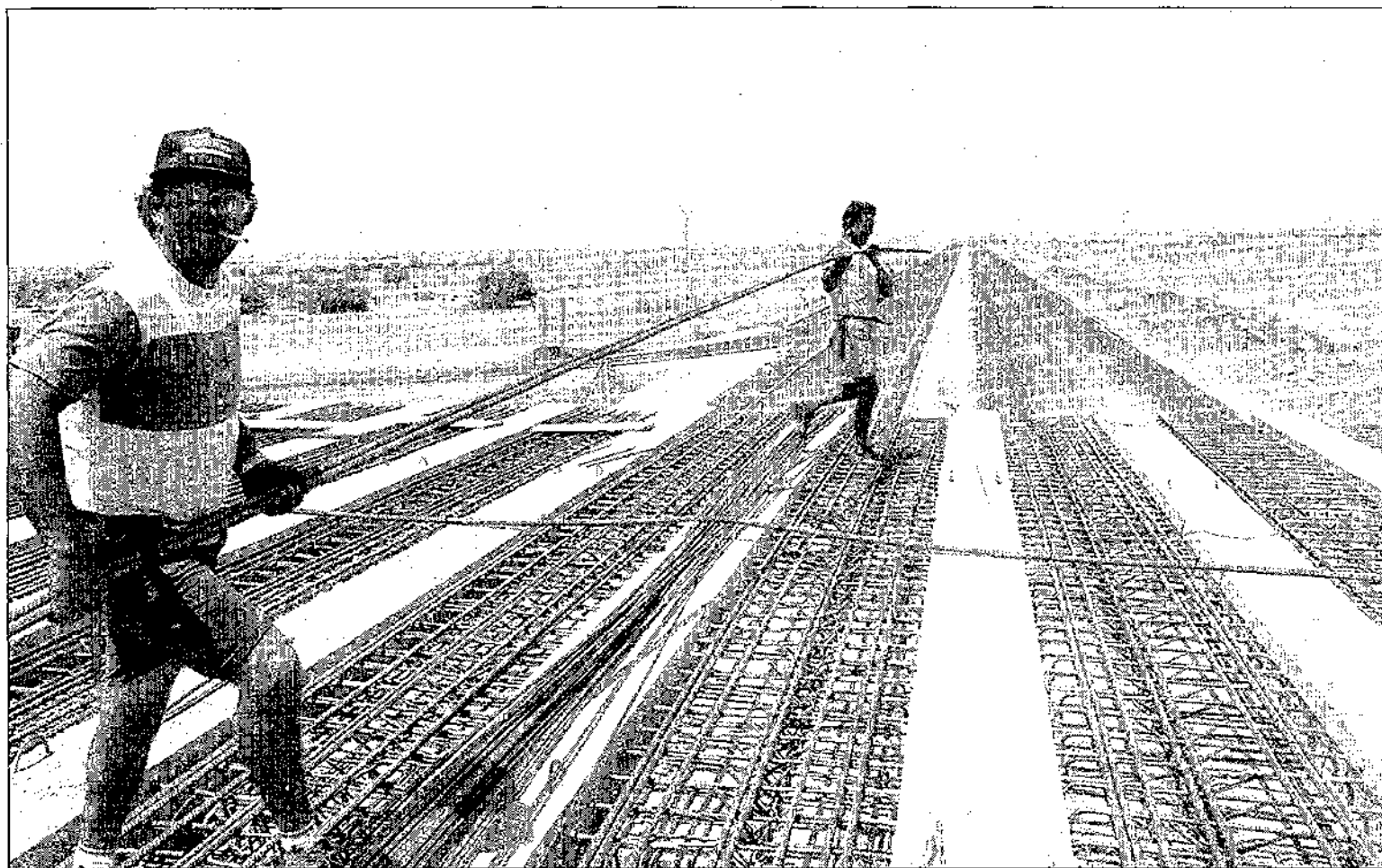
Si no hay más sorpresas, en 1998 se reanimarán las inversiones con las ansiadas autovías

M. BUITRAGO
MURCIA

El próximo verano comenzarán las obras de la autovía entre Venta del Olivo y Albacete; y se espera que meses después lo haga la autopista Cartagena-Alicante. Ambas deberán estar terminadas entre los años 2002 y 2003. Si no se producen nuevos retrasos, la sequía inversora de los dos últimos años en la Región de Murcia puede tocar a su fin, aunque para estas dos obras se hayan arbitrado fórmulas extraordinarias que el Gobierno central ha ido cociendo a lo largo del año que acaba con el fin de mantener en la medida de lo posible la actividad constructora. La terminación de la autovía y la autopista (son obras tímidamente iniciadas con un primer tramo en servicio) cuesta más de 75.000 millones de pesetas, que el Ministerio de Fomento no satisfará por el procedimiento tradicional.

La ley de acompañamiento a los presupuestos del Estado para 1998 recoge el modelo alemán (también llamado de pago aplazado o de llave en mano) para hacer frente a la autovía Venta del Olivo-Albacete. Será construida y financiada por la iniciativa privada y después el Estado la pagará en una plazo máximo de 10 años. Esta obra necesitó dos aprobaciones en Consejo de Ministros, en julio y en noviembre, y su publicación en el BOE se esperaba para final de año. La autovía Venta del Olivo-Albacete es una de las pocas obras que se beneficiarán, dentro del ámbito nacional, de las medidas de financiación extra presupuestarias. La misma atención piensa dedicar el Ministerio de Fomento a la autopista Cartagena-Alicante, que también ha sido uno de los contados tramos incluidos en el primer paquete de la nueva red nacional de autopistas.

La urgencia que quiere imprimir el ministerio no ha sido correspondida todavía con hechos, ya que las obras de la autopista Cartagena-Alicante debieron salir a licitación pública el pasado mes de octubre mediante el sistema de concesión. Así quedó fijado en el calendario avanzado por el ministro a principios del año, cuando se produjo un verdadero disparadero de noticias contradictorias sobre el alcance del peaje de la autopista. El titular del ministerio, Rafael Arias Salgado, soltó que toda la autopista sería de pago. Su estado mayor y el Gobierno murciano salieron *ipso facto* para corregir al ministro: sólo habrá peaje en el tramo intermedio (25 kilómetros entre el límite provincial y Benijófar, cerca de Torrevieja). Los estudios posteriores han cifrado el umbral de rentabilidad de la autopista en una intensidad diaria de 10.000 a 12.000 vehículos. A partir de ahí, y en función del precio que fije el Gobierno (entre 10 y 20 pesetas por kilómetro), la iniciativa privada cree atractiva la inversión para ganar dinero. Deberá construir y financiar los 96 kilómetros de la autopista, pero tan solo ex-



Dos trabajadores sobre uno de los pasos elevados de la autovía del Mar Menor, el pasado verano.

plotará comercialmente el tramo intermedio de 25 kilómetros.

El nuevo compás de espera establecido por el año 1997 para revitalizar las inversiones estatales no libró a los sectores políticos y empresariales del gran susto: la paralización en agosto de las obras entre Archena y Venta del Olivo, en la autovía con Albacete. La anualidad prevista para 1997 sufrió un fuerte recorte, casi del 40%, por parte del Ministerio de Fomento, de tal forma que las empresas constructoras agotaron el presupuesto, cortaron el tajo y sacaron máquinas y trabajadores. La obra más representativa en la Región no iba a reanudarse hasta seis meses

La paralización de las obras entre Archena y Venta del Olivo fue el gran susto del verano

después. Sin embargo, las presiones del Gobierno regional y de amplios sectores obligaron al ministerio a re-

negociar con las constructoras para que las obras siguieran. En cuanto al resto de la red de carreteras, la Junta de Andalucía finalizó por fin en junio el tramo que faltaba de la autovía con Granada, después de varios retrasos debidos a las lluvias y la nieve. Con la A 92 finalizada, ya se podía circular por autovía desde Huelva hasta La Junquera (Gerona).

Los líos y las prisas de la consejería

La red autonómica de autovías es otro cantar. Al igual que la Administración central, el Gobierno autonómico aprobó la llamada ley del peaje en

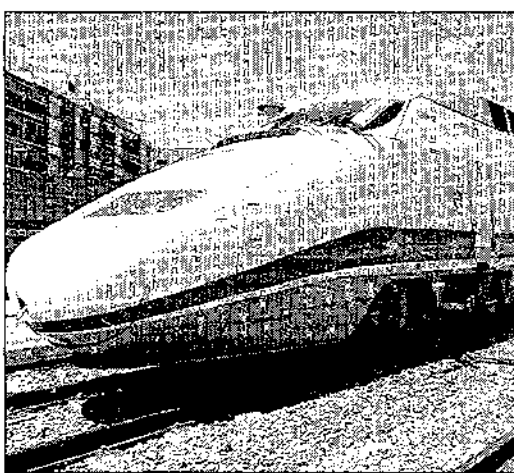
sombra, que recoge variadas fórmulas extra presupuestarias para financiar obras públicas con la participación privada. Con esta norma piensa acometer la construcción de la autovía del Noroeste (72 kilómetros de trazado, coste de 12.000 millones y un plazo de ejecución de dos años), y la parte correspondiente de Cartagena-Vera. Esta última está siendo muy reivindicada por las cámaras de comercio y una plataforma surgida en Cartagena con dicho propósito. Supone, en definitiva, la prolongación natural de la autopista A 7 del Mediterráneo, que perdió su *vocación marinera* en Alicante para no recuperarla hasta Almería. Esta carretera es de propiedad autonómica en su tramo murciano, y será el Gobierno regional quien acometa la obra por fases después de que fracasara en su intento de revolvérsela al Estado.

Mientras tanto, la principal inversión llevada a cabo por la Consejería de Política Territorial ha sido este año el desdoblamiento de la carretera entre el Puerto de la Cadena y San Javier. La llamada autovía del Mar Menor no se ajustó para nada al calendario ideado por la consejería, que pretendió ponerla en servicio el verano pasado (con solo 6 meses de obras). Dicho ímpetu le llevó a abrir al tráfico, en plenas vacaciones, pequeños tramos inseguros y mal señalizados con serio peligro para los conductores. Indirectamente, le costó el puesto al director general de Carreteras, quien pagó en parte los errores propios del consejero. Con todas prisas, al final la autovía del Mar Menor se construirá en un tiempo récord, aunque su presupuesto también se haya disparado.

Todos quieren el Euromed

LA VERDAD • MURCIA

El 16 de junio entró en servicio el tren Euromed de velocidad alta entre Alicante, Valencia y Barcelona (con un registro comercial de 200/220 kilómetros por hora). La Región de Murcia quedó descolgada porque el tendido ferroviario con la capital alicantina no está desdoblado ni electrificado. Un tren que se pierde, y que obligó al Gobierno regional —algo falto de reflejos— a reclamar mayor urgencia para que el Euromed llegue a Murcia lo antes posible. Está previsto que este año se inicien los estudios técnicos y existe el compromiso del Ministerio de Fomento de que la línea Murcia-Alicante esté adaptada en un pla-



El tren Euromed, en la estación de Alicante.

ralelamente se está estudiando un nuevo trazado del AVE Madrid-Valencia con un ramal hasta Murcia. El servicio con Lorca ha mejorado con los nuevos talgos.

El servicio con Lorca ha mejorado con los nuevos talgos.