

«Vamos a ser la primera región del país en kilómetros de autovía por habitante»

El Consejero de Obras Públicas, José Pablo Ruiz Abellán, califica la Autovía del Noroeste como «la infraestructura más ambiciosa que ha hecho la Comunidad Autónoma de Murcia»

GINÉS SORIANO
MURCIA

Pregunta. ¿Qué supone la apertura de la nueva autovía?

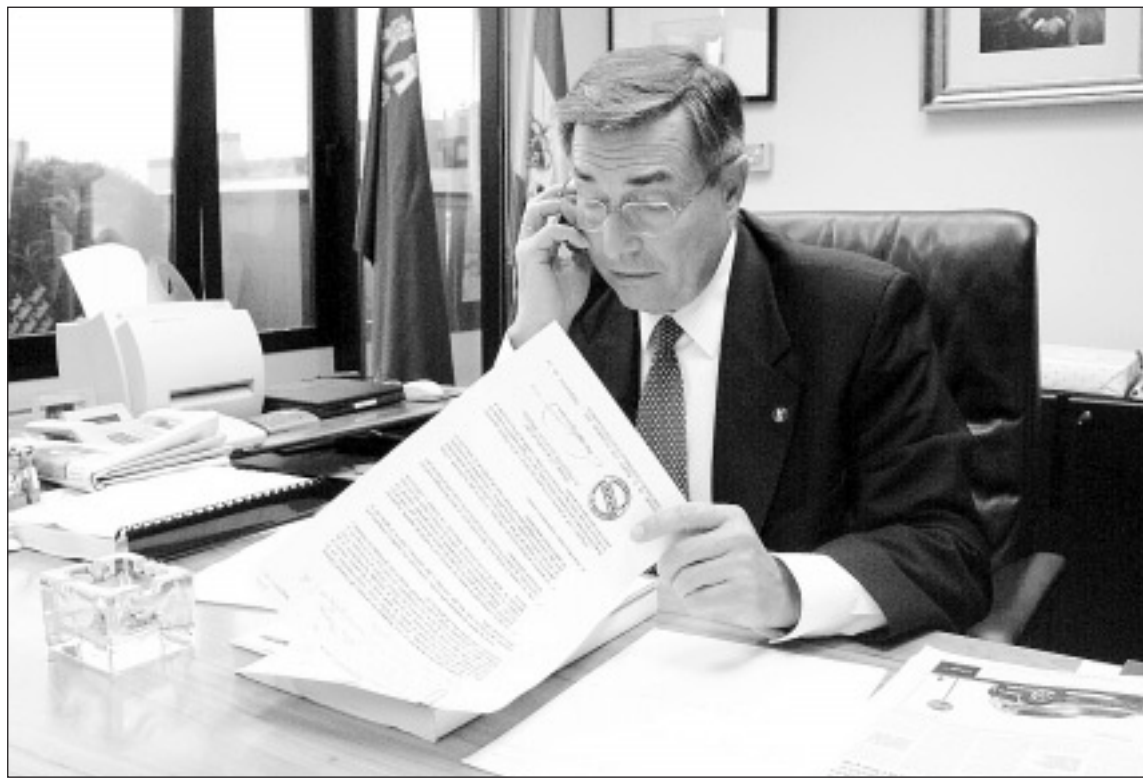
Respuesta. La apertura de la autovía del Noroeste lo que supone realmente es acercar extraordinariamente en tiempo toda una comarca que estaba muy alejada de la Región, y del resto del país. Esto es una demanda de todos los habitantes de esta comarca, que evidentemente era muy difícil. La Comunidad Autónoma ha hecho un esfuerzo considerable. Todos los murcianos (en este caso nosotros somos los administradores de sus dineros) son los que realmente, con su esfuerzo, contribuyen a acercar al municipio y a dotar de esta infraestructura que le hará progresar desde el punto de vista industrial, turístico y social. Es decir, va a haber una mayor comunicación entre todos los murcianos y al mismo tiempo un mayor desarrollo de estas comarcas, cuya lejanía en el tiempo y las infraestructuras que tenían hacían más difícil su progreso económico.

Por otra parte, se trata de una autovía espléndida, hecha con mucho cuidado y mucho mimo, y que va a estar dotada de todas las infraestructuras que necesita. Incluso todavía quedan por construir una serie de caminos, y lo digo claramente de cara a aquellos vecinos que todavía [no tengan buenos accesos], porque en el proyecto inicial no estaba contemplado, pero lo hemos contemplado posteriormente. Esta infraestructura va a estar dotada de todos los caminos necesarios para que todo el mundo tenga ese servicio necesario para su acceso.

Quedan todavía unas actuaciones complementarias a la autovía que se ponen en marcha de forma inmediata el mes que viene. Incluido un puente de servicio y unión entre las dos partes de la pedanía de Cañada Hermosa, que hará que los vecinos, a los que en este momento la autovía les ha dejado divididos, también puedan comunicarse.

P. ¿Ese puente se pondrá en marcha el mes que viene?

R. Se pone en marcha la cons-



El consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, José Pablo Ruiz Abellán, el pasado martes en su despacho.

trucción, realmente los trámites de la construcción. En el momento en el que se pueda yo creo que se van a ver las máquinas trabajando para acabar en un plazo muy breve todos estos servicios para terminar una autovía que va a ser espléndida en su infraestructura, y con un servicio adecuado a todos los vecinos, tanto de los municipios como los de los terrenos colindantes.

P. El hecho de que se haya conseguido terminar las obras tres meses antes de lo previsto pero, a la vez, todavía queden por ultimar actuaciones como la construcción del puente de Cañada Hermosa ¿no es señal de que ha habido una cierta precipitación para acabarla?

R. No, no tiene nada que ver una cosa con la otra. Había un proyecto que se puso en marcha en el año 96, que fue un proyecto muy elaborado (realmente es la infraestructura más ambiciosa que ha hecho la Comunidad Autónoma, y creo que por muchos años, puesto que son 62 kilómetros de autovía más 7 kilómetros de camino convencional en su unión con la carretera de Moratalla-Caravaca), al

que tal vez le faltaban algunos servicios complementarios. Por tanto, ese proyecto aprobado inicialmente no contemplaba estos caminos y estas infraestructuras, y tampoco se podían introducir en

medio de los trámites del proyecto. Una vez que está licitado y se hace el replanteo aparecen esas deficiencias, pero evidentemente hubo que terminar el proyecto. Así se ha hecho finalmente, y con gran

agilidad, adelantando los tiempos, puesto que el plazo final previsto en el contrato con la empresa concesionaria era el 8 de enero del 2002. Al mismo tiempo, una vez observadas las deficiencias en el servicio que tenían los caminos complementarios, los carriles de servicio y el puente de unión entre las dos partes de Cañada Hermosa, ha habido que realizar unos proyectos que llevan su tiempo, que deben ser supervisados a la vez, y después tienen que ponerse en marcha.

Por tanto son dos obras que, en este caso, son complementarias, pero que no van unidas al proyecto inicial: el proyecto inicial había que acabarlo y lo otro hay que hacerlo como un proyecto distinto.

”
«Las obras del puente de unión de la Cañada Hermosa se ponen en marcha el mes que viene»

P. ¿Cómo se ha conseguido acabar las obras tres meses antes?

R. Realmente por un esfuerzo coordinado y conjunto de la consejería con la constructora y la concesionaria. Todos hemos puesto el máximo de nuestro esfuerzo para acabar cuanto antes. El esfuerzo mayor, evidentemente, lo ha hecho la constructora, que ha puesto todas las máquinas y personas necesarias para su construcción. Todos teníamos interés en concluirlo antes.

P. En el Debate sobre el Estado de la Región, el presidente Valcárcel explicaba que con la apertura

Por primera vez, los pagadores están en la sombra

P. ¿Porqué se ha elegido el llamado 'peaje en sombra' como sistema de pago de la autovía?

R. El importe global de la autovía va a pasar de los 15.000 millones de pesetas. Los presupuestos globales que tiene la consejería en los capítulos de inversiones para carreteras en su conjunto (con todo lo que lleva consigo: mantenimiento, conservación, mejora, etc.) es de 8.000 millones de pesetas. Con un presupuesto así no podíamos llegar a realizar una autovía de este calibre. Tendríamos que haberla hecho por tramos, lo que podría alargar su obra diez años perfec-

tamente. Lo que hemos hecho es un sistema extrapresupuestario permitido por la ley, que es el método de 'peaje en sombra', por el cual el dinero (la financiación) lo pone la empresa y nosotros sólo pagamos mediante un sistema de peaje por el que quien paga es la administración, y no los administrados, como ocurre en las autopistas normales, donde sí paga el peaje cada vehículo que pasa. Por lo tanto, junto a la autovía, se han puesto también en marcha una serie de dispositivos electrónicos que van a verificar el paso de vehículos, de tal forma que por cada vehículo se va

a pagar un peaje (distinto si es un turismo, un camión, etc.).

Este sistema supone que en el plazo de 27 años se va a estar pagando ese peaje. Cuando acabe este periodo se considerará que la autovía está pagada y será devuelta a la administración.

P. Pero en 27 años la cifra de vehículos puede ser muy variable: ¿se paga hasta llegar a una determinada cantidad? ¿cómo lo harán?

R. Se ha calculado la circulación y establecido un mínimo y un máximo. Son 130 millones de vehículos/kilómetro los que se contemplan como mínimo, y 136

millones vehículos/kilómetro los que se contemplan como máximo. Si se sobrepasa de los 136 millones no se paga más. Además, los 130 millones de vehículos/kilómetro/año tienen un costo determinado y hasta los 136 millones tiene otro costo más bajo. A partir de 136 millones el costo es cero.

P. Al parecer, es la primera vez que se utiliza este sistema de pago.

R. Es la primera autovía de peaje en sombra que se ha puesto en marcha en España, la segunda puede ser la circunvalación de Madrid que está apunto de comenzar.



Hemos
colaborado
en la
construcción
de la
Autovía del
Noroeste



Montalbán y Rodríguez, S. L.

Prefabricados de hormigón

- Canales
- Tuberías
- Drenajes
- Bordillos y piezas de encargo
- Adoquines
- Todo tipo de material de obras públicas
- Impostas sobre puentes

Media Legua, s/n. Tlf.: 968 62 67 33 – Fax: 968 62 30 52
LAS TORRES DE COTILLAS (Murcia)