



La autovía A-7 es una de las carreteras con más presión de España al ser la ruta que conecta la Comunidad Valenciana con Murcia y Andalucía. TONY SEVILLA

Fomento se fija el año 2022 para tener acabada la nueva autovía Alicante-Murcia

► La obra, tasada en 588 millones de euros, deberá ser ejecutada por un potente grupo empresarial, ya que los beneficios se recogerán a largo plazo ► El canon de explotación será variable y arranca en 459.425 euros al mes

F. J. BENITO

El Ministerio de Fomento ha sacado a exposición pública durante 30 días el estudio de viabilidad del proyecto para ampliar la autovía Alicante-Murcia en el tramo de 72 kilómetros que separa Crevillent de Alhama, cuya obra se ha dividido en cuatro tramos, de los que uno de 18 kilómetros, será de nueva construcción y los otros tres contarán con un carril más en cada sentido. El Gobierno quiere tener lista la «nueva» autovía en cuatro años, en el horizonte de 2022.

El proyecto, valorado en 588 millones de euros, se financiará con la aportación del grupo empresarial que lo ejecute, que se hará cargo después de su explotación y conservación durante el periodo de concesión de 30 años. En el anuncio oficial, Fomento establece que el canon mensual variable que pagará a la concesionaria será de 459.425 euros al mes con un plazo de explotación de 30 años, según reza el Plan Extraordinario de Carreteras anunciado el pasado julio. No obstante, las condiciones finales se establecerán en el pliego de condiciones para la redacción del

proyecto. El grupo inversor que se quede con la obra tendrá también acceso a fondos europeos y financiación del Banco Europeo de Inversiones (BEI), lo que suaviza el importe a pagar por una obra que hoy es clave para mejorar las comunicaciones viarias de Alicante con Murcia y Andalucía.

Normalmente, y a falta de fijar las condiciones finales, en este tipo de contratos de iniciativa público-privada, el 20% del coste total corre a cargo del Estado, y el otro 80% es el que financia la empresa o unión de empresas que se hace cargo de la obra, cuyo retorno en beneficios se hace a muy largo plazo. De ahí

Tres de los cuatro tramos incorporan el tercer carril en cada dirección y el cuarto es de nueva construcción

que la concesionaria tiene que ser fuerte y, además, contar detrás como socio, a un banco o a un grupo inversor que anticipa el capital para pagar la obra.

De entrada, el sistema al que recurre el Ministerio de Fomento es flexible porque permite primar con más fondos, incluso, a la concesionaria en función del nivel de conservación de la carretera o, por ejemplo, si en la misma no se producen accidentes. A estos se añade el plazo de la concesión, en principio de 30 años pero ampliable, según se pacte, a otros treinta renovables. De ahí que la actuación es beneficiosa pero las rentas se recogen a largo plazo. ¿Rentabilidad? Para el Gobierno porque le permite seguir invirtiendo en infraestructuras sin depender de los Presupuestos Generales del Estado, y para las constructoras porque «todo lo que sea poder ejecutar obra pública siempre es positivo», apuntó ayer Rosa Vinal, secretaria general de la Federación de Obra Pública de Alicante (Fopa).

Esta obra se suma a las dos ya anunciadas del Plan de Carreteras, por el propio Rajoy. La primera es

el Eje Norte-Sur de Murcia, una vía de 32,8 kilómetros, estimada en 279 millones de euros, y la segunda, la construcción de tres nuevos tramos de la autovía A-7 a su paso por Castellón, por 434 millones de euros. Fomento lanzó el pasado verano este plan extraordinario con el fin de encontrar financiación privada para invertir en este tipo de infraestructuras, las más dependientes de los Presupuestos y, por tanto, las más afectadas por sus recortes y prórrogas de los últimos años.

En concreto, este plan se financiará a través del denominado sistema de «pago por disponibilidad», mecanismo por el que las constructoras que se adjudican las obras adelantan los recursos necesarios para la construcción y reciben después un canon mensual o anual por su explotación. El Gobierno ha accedido a esta fórmula para intentar paliar los retrasos que se vienen produciendo en la ejecución de infraestructuras.

La remodelación de la autovía Alicante-Murcia se convierte en el tercer proyecto de un plan dotado con 5.000 millones que se acomete-

Rotonda para el acceso a Jacarilla en la CV-95

► La Generalitat ha programado, por su parte, la mejora de la seguridad vial en la carretera CV-95 con la construcción de una rotonda en el acceso a Jacarilla en los términos municipales de esta localidad y Orihuela que tendrá una inversión de 570.000 euros. La carretera CV-95 forma parte de la red básica autonómica y une las importantes poblaciones de Orihuela y Torrevieja, atraviesa la Vega Baja del Segura, discurriendo por la margen derecha del río.

terá con capital privado. La promoción de este trazado de carretera comienza con la licitación del estudio de viabilidad de la obra, primer paso para después redactar su proyecto y, posteriormente, sacar a concurso su construcción. Se trata del tercer proyecto del total de veinte que incluye este programa, que contempla una inversión total de 5.000 millones con el fin de construir o mejorar unos 2.000 kilómetros de vías.

La obra se ha dividido en cuatro tramos: Tercer carril en el tramo Crevillent-Orihuela (17 kilómetros); tercer carril entre Orihuela y Fortuna (14 kilómetros); Arco Norte en Murcia (17 kilómetros de nueva construcción y tercer carril entre Alcantarilla y Alhama (24 kilómetros), según el documento base para redactar el proyecto.