



TURISMO
LOS HOTELES
DE LA
COMUNITAT,
CON PRECIOS
DE HACE
15 AÑOS
P6



39
HECTÁREAS
ARDEN EN LA
CALDERONA
TRAS QUEMAR
RASTROJOS
P8

ALERTA
TÉCNICOS
DETECTAN
LA PRESENCIA
DE
EJEMPLARES
DE LA ALMEJA
ASIÁTICA EN
LA ALBUFERA
P17

CÓCTEL MORTAL EN LAS CARRETERAS



El by-pass, a la altura de Quart de Poblet.
:: DAMIÁN TORRES

El tráfico sube en la red vial de la Comunitat mientras repuntan los accidentes y cae el presupuesto destinado a conservación



ISABEL DOMINGO

✉ idomingo@lasprovincias.es

Entristece y es difícil de aceptar que casi 70 europeos fallezcan a diario en nuestras carreteras y que un número más elevado resulte gravemente herido. Ellos nos recuerdan que la seguridad vial exige una atención constante y mayores esfuerzos». Las declaraciones de la comisaria de Transportes de la Unión Europea, Violeta Bulc, realizadas el pasado marzo tras conocerse el balance de fallecidos de los países europeos, daban paso al anuncio de que este mes se publicaría un informe sobre la política de seguridad vial comunitaria.

España no salía mal parada en esa estadística europea, pues el ratio de siniestros por habitante se mantiene igual en la comparativa 2013-2014, pero sí la Comunitat Valenciana, que cerraba 2014 con balance negativo al fallecer 15 personas más en las carreteras que el año anterior.

A la espera de que se co-

➤ nozca ese informe, y ante la proximidad del verano, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha puesto sobre la mesa un debate con «una filosofía muy europea», como detalla su director general, Jacobo Díaz: el pago por uso de la carretera para mejorar su mantenimiento. ¿El motivo? «Las inversiones en conservación han caído en los últimos años y hay que buscar una línea en los presupuestos para paliar ese déficit que arrastramos desde hace años», asegura. Un dato: según el último informe que elaboró esta entidad, España necesitaría un mínimo de 6.200 millones para pasar la ITV de sus carreteras, es decir, una puesta a punto de pavimento, señales, marcas viales, barreras metálicas, balizamiento o iluminación, entre otros.

La cuestión preocupa, pues la Dirección General de Tráfico (DGT) ha constatado un aumento de coches en circulación (por ejemplo, un 4,7% más en la pasada operación especial de Semana Santa) con el consiguiente impacto en la seguridad vial. Porque el problema ya no es que se haga menos cómoda la conducción y el transporte, sino que se ponga en juego la seguridad vial; por ejemplo, con más conservación, habrá más adherencia al coger una curva si se entra a una velocidad superior a la recomendada.

De momento, las estadísticas dan la razón a la DGT, pues aunque las muertes en carretera siguen en un nivel similar, los accidentes han repuntado. Hasta el pasado miércoles, según los datos facilitados por el Centro de Gestión de Tráfico de Valencia, habían perdido la vida 34 personas en las tres provincias (37 el año pasado) y se habían producido 33 accidentes, uno más que en 2014. Y suben los heridos leves. Todo ello con la campaña estival asomando en el calendario.

Una situación a la que hay que sumar un parque móvil de casi 300.000 vehículos con más de 14 años de antigüedad en la Comunitat, la reducción de las reparaciones de vehículos (un 10% según los últimos datos del INE) o la existencia de un 13% de automóviles que circulan sin haber pasado la inspección técnica correspondiente. Sin olvidar los continuos colapsos en algunas de las vías principales de la Comunitat (como el by-pass o la V-31), pendientes de obras de ampliación que no llegan.



Retención de coches en el by-pass. :: DAMIÁN TORRES

Uno de cada cinco movimientos en España se producen en la Comunitat, que mantiene 857 kilómetros con trazados de calzada única y sin arcenes

Aderezado con las previsiones del sector turístico, que augura un buen verano, el resultado es un cóctel molotov que dispara todas las alarmas.

Retenciones en Contreras

«Hay que estar en alerta porque hemos visto un aumento del número de movimientos tanto en Semana Santa como en el puente de mayo», reflexiona el presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), Mario Arnaldo. Un puente festivo que, por ejemplo, dejó retenciones de hasta 23 kilómetros en la A-3 a su paso por Villargordo del Gabriel en sentido Madrid.

¿El culpable? El viaducto de Contreras, cortado hasta el mes de julio para sustituir los apoyos de esta infraestructura como ya se hizo en sentido Valencia. Una situación motivada por las deficiencias detectadas en una inspección visual hace dos años. Aunque el Ministerio de Fomento no ha explicado los motivos

El parque móvil valenciano tiene casi 300.000 coches con 14 años de antigüedad

La AEC propone una tasa por uso de la carretera para mejorar su mantenimiento

del deterioro, el sector de las obras públicas siempre ha apuntado a la escasa inversión en mantenimiento como la causa principal, pues el viaducto sólo tiene 16 años.

Pero no hace falta irse a las operaciones especiales de la DGT para constatar el incremento de la circulación. Basta con echar un vistazo a los accesos a la ciudad de Valencia para comprobarlo 'in situ'. Sitúese, por ejemplo, una mañana junto a la fuente de los Anzuelos, en la avenida Ausiàs March, y vea los 105.955 vehículos que transitan a diario por este punto de enlace con la pista de Silla (o V-31), según los datos correspondientes al mes de abril recogidos por la Concejalía de Tráfico de Valencia.

«No hay cifras oficiales todavía referentes a 2015 pero las empresas del sector sí que han constatado un aumento de vehículos en las autopistas de peaje y en las grandes ciudades», asegura el director general

de AEC, Jacobo Díaz. En este sentido, los datos del tráfico en la AP-7 en el tramo Tarragona-Valencia reflejan un crecimiento del 10,1% en enero y del 13,7% en febrero, respecto a los mismos meses del año pasado. O del 3,8% en enero y del 3,2% en febrero en el tramo entre Valencia y Alicante.

«Siempre se ha dicho que el repunte del tráfico implica un repunte de la economía», matiza Díaz. El año pasado, por ejemplo, las carreteras valencianas concentraron el mayor aumento de tráfico de vehículos de España, pues uno de cada cinco desplazamientos de largo recorrido se realizaron sobre el pavimento de la Comunitat. Visto de otra forma: el número de viajes sobre cuatro ruedas se disparó un 6,41% frente al 1,57% de la media nacional, por lo que la Comunitat concentró prácticamente el 85% del crecimiento registrado en todo el país.

No en vano, según datos facilitados por la Demarcación de Carreteras en una comisión de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, la red de carreteras estatales (A-3, V-31, V-30 o el by-pass) registra una intensidad media diaria (IMD) de 21.868 vehículos, una cifra que prácticamente duplica la media nacional, situada en 12.318 coches. Además, prácticamente el 70% del tráfico to-

EN SU CONTEXTO

1.700

millones debería destinar España de media a la conservación y mantenimiento de carreteras, según la recomendación del Banco Mundial. Sólo asigna cerca de 800 millones anuales.

Socios europeos

En comparación con Europa, España destina 60.000 euros por kilómetro de carretera a esta partida frente a los 93.000, 123.000 y 126.000 euros que invierten países como Alemania, Reino Unido y Francia, respectivamente, cada año.

70%

es el porcentaje de tráfico total de la Comunitat que absorbe la red viaria que gestiona el Estado. En total, 1.945 kilómetros. El resto lo hace por carreteras de la Generalitat y de las diputaciones.

Intensidad de coches

En la V-31, por ejemplo, circulan 100.000 vehículos/día frente a los 12.000 del resto de carreteras nacionales. En el by-pass, el pasado noviembre se registraron 113.000 vehículos, de los que el 35% son pesados. La V-21 tuvo 74.903 vehículos el pasado abril.

176

millones es el coste social de los accidentes de tráfico con víctimas mortales ocurridos en la Comunitat en 2014, según los baremos aplicados por la Dirección General de Tráfico.



Principales problemas de las carreteras valencianas

La falta de inversión en obras públicas y conservación, el aumento de tráfico y colapso de vías principales y la antigüedad del parque móvil



tal de la Comunitat transcurre por carreteras estatales. Unas infraestructuras que, como recuerda el director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunitat Valenciana (CCCV), Manuel Miñés, aún mantienen 857 kilómetros (el 44%) con trazados de calzada única, «sin arce nes reglamentarios, sin mediana para separar el sentido del tráfico e impedir invasiones de carril».

Dos ejemplos serían la N-332, que es la única carretera nacional que todavía tiene las variantes de población pendientes de ejecutar, y la N-340, donde el Ministerio de Fomento ha desviado el paso de camiones por la alta siniestralidad, al igual que en la N-332.

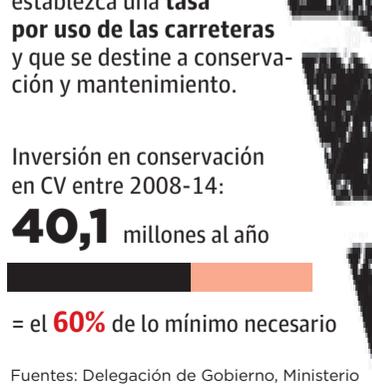
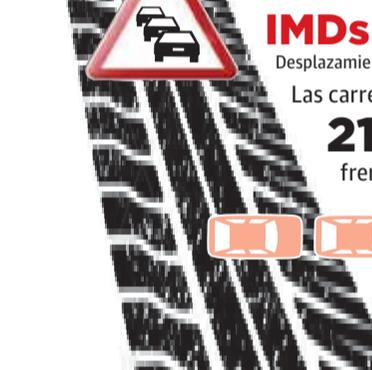
«Mucho tráfico y apenas inversión», recalca Miñés, que detalla que Fomento apenas destina el 6,35% del total nacional de inversiones a la Comunitat, según se recoge en los Presupuestos Generales del Estado para 2015. Y de esa partida, solo 69 millones corresponden a nuevos viales o a reanudar aquellos que están al ralentí.

Obras pendientes

La red estatal también acumula la mayoría de las obras pendientes, al igual que los colapsos a los que algunas parecen abonadas como el bypass, que prácticamente sale a re-

Modelo alemán

Asumir el coste de las obras de una carretera y cobrarla al finalizar, cuando se entrega ya ejecutada a la administración. Este sistema, conocido como método alemán, es una fórmula que los contratistas han planteado a Fomento para reanudar proyectos de carreteras.



Las carreteras valencianas soportan cada día **21.868** vehículos frente a los 12.318 de la media nacional.

de cada cinco desplazamientos de 2014 se produjo en la Comunitat

Casi **300.000** vehículos tienen más de **14 años** de antigüedad

Las carreteras valencianas soportan cada día **21.868** vehículos frente a los 12.318 de la media nacional.

Casi **300.000** vehículos tienen más de **14 años** de antigüedad

Las carreteras valencianas soportan cada día **21.868** vehículos frente a los 12.318 de la media nacional.

Viales sin obras y con acumulación de puntos negros

Las carreteras valencianas acumulan **42 puntos negros**, según las estadísticas de 2013, de los que 23 se concentran en viales que están pendientes de obras de mejoras. Son la N-332, la N-340, la V-30 o la V-31, además de la CV-35. No obstante, en el caso de la V-31 Fomento destinó el año pasado dos millones para mejorar la seguridad vial y la funcionalidad de una carretera por la que circulan a diario 100.000 vehículos, de los que 9.000 son pesados.

- N-340** Variante Benicarló-Vinaroz
- V-21** Ampliación del tercer carril entre el barranco del Carraixet y la entrada a Valencia
- V-31** El estudio para la ampliación se adjudicó en 2012. Sin noticias desde entonces
- N-332** Variante Variante de Sueca, Tramo II Cullera y Favara, Variante de Benissa Variante sur de La Safor
- A-33** Variante de La Font de la Figuera
- N-340** Conexión con la ronda sur de Elche

tención diaria. En este caso, el proyecto de ampliación aprobado en 2009 y reactivado en marzo de 2014 sigue esperando el visto bueno del Ministerio de Medio Ambiente. Una situación similar a la de la V-21, cuyo tercer carril entre el barranco de Carraixet y Valencia no cuenta todavía con la declaración de impacto ambiental.

Según Miñés, «el mantenimiento también implica ampliar o duplicar carreteras, porque no se parte de cero y se mejora lo que ya tienes». Y, aunque no hay conclusiones claras sobre la relación entre conservación y siniestralidad, pues el factor humano (la distracción, sobre todo) es el que más veces sirve para explicar un accidente de tráfico, los expertos coinciden en que influye. «En la red secundaria el factor conservación es muy importante. Y el déficit que hay también, por lo que habría que dar un suspenso a las administraciones en esta materia», asegura el presidente de AEA.

Porque el presupuesto destinado a esta partida es, en el caso de la Comunitat, de apenas 40,1 millones al año «cuando debería situarse en unos 70 millones. Al tener mayor tráfico deberíamos tener mayor porcentaje de dotación en conservación y no es así pues recibimos menos del 6,5% del total nacional», asegura Miñés.

Por ello, respalda la propuesta de la AEC y de su tasa por uso con «unos condicionantes», apunta Jacobo Díaz, como destinarla al transporte por carretera o conservación y asociarlo a la movilidad (por ejemplo, a partir de 15.000 kilómetros al año para vehículos ligeros). Según Díaz, «si ahora no inviertes un euro en tu infraestructura, dentro de cinco años no destinarás los cinco euros que necesitarás. No todo es crear nueva infraestructura, sino optimizar la que tienes».

Fuentes: Delegación de Gobierno, Ministerio de Fomento, Asociación Carreteras Españolas