INFRAESTRUCTURAS

Fomento descarta por inviable el túnel de la Calderona que el Consell quiere para la CV-50

El ministerio alega «problemas geotécnicos serios» para los 10 km de autovía subterránea

L. Ballester Beneyto, Valencia

El Ministerio de Fomento ha descartado construir un túnel por la Serra Calderona como alternativa al segundo *bypass* por su elevado coste, su inviabilidad y los *«problemas geotécnicos serios»* que supondría su ejecución. Curiosamente, la Conselleria de Infraestructuras contempla desde 2004 un túnel similar en el itinerario de la CV-50, una autovía de nueva ejecución concebida como una segunda corona metropolitana desde l'Algar de Palància a Sueca por el interior de las comarcas de el Camp de Morvedre, el Camp del Túria y la Ribera.

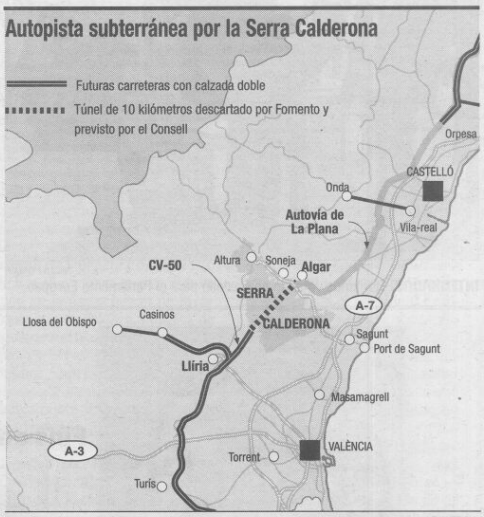
El túnel de la Calderona salió a la luz pública por primera vez en el Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) 2004-2010. Desde hace un lustro, la conselleria informa intermitentemente sobre el proyecto que, por ahora, no ha visto la luz pública. La única actuación de calado ha sido la redacción del proyecto básico de este tramo de autovía subterránea entre Llíria y la autovía Mudéjar. Se adjudicó en octubre de 2006 a la unión temporal de empresas Intraesa-Prover-Sercal SA por 1,4 millones de euros.

Hace poco más de un año el secretario autonómico de Infraestructuras, Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, anunció en Llíria la *«inminente»* presentación a los ayuntamientos de hasta «cinco alternativas distintas, *cada una con un coste diferente, que son las que vamos a enseñar a los ayuntamientos para que presenten las alegaciones correspondientes y por eso no se sacará el proyecto a licitación hasta el mes que viene»*. Y nunca más se supo de aquel proyecto.

El Ministerio de Fomento sí que lo tuvo inicialmente en cuenta para diseñar un segundo *bypass* para el área metropolitana de Valencia. Una opción que ha quedado completamente descartada en el último estudio informativo de la circunvalación exterior de Valencia.

Los técnicos responsables del proyecto señalan que, desde el punto de vista del impacto ambiental, *«la Serra Calderona constituye una de las zonas más críticas»*. Y, además, atraviesa diversas áreas que *«pueden presentar problemas geotécnicos serios por la estructura y disposición de los materiales sedimentarios de la Serra Calderona, que presenta una cierta complejidad, con consecuencias en cuanto a la geotecnia de la construcción del túnel»*. La presencia de areniscas, dolomías y calizas que atravesaría la mayor parte del túnel y, sobre todo, su tramo central, *«puede presentar importantes problemas»*, señalan los técnicos del Ministerio de Fomento. Para colmo, su lejanía respecto al actual *bypass* le impediría constituirse como alternativa a la actual circunvalación porque *«obligaría a dar un rodeo considerable»*. De ahí que los técnicos lo consideraran una alternativa inviable y decidiera ampliar o mejorar el *bypass* con actuaciones junto al trazado actual.

Autopista subterránea por la Serra Calderona



FUENTE: CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS — LEVANTE-EMV

ALGUNOS DATOS

Cinco años de presentaciones

■ El túnel de la Calderona aparece en el Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) 2004-2010. El entonces secretario autonómico de Infraestructuras Pedro Marco anunció que el Consell trabajaba en el proyecto.

De 10 kilómetros y de peaje

■ El túnel de la Calderona, al igual que el acceso norte al puerto de Valencia, se prevé que sea de peaje. La Conselleria de Infraestructuras anunció desde un principio que recurriría a la financiación privada. Precisamente el acceso subterráneo al puerto se encuentra congelado debido a que una nueva directiva sobre túneles disparó los costes a más de 1.000 millones de euros.

Un estudio que no ha visto la luz

■ El 4 de octubre de 2006 se adjudicó por 1,4 millones a la UTE Intraesa-Prover-Sercal, S. A., para que redactara el proyecto del túnel.

OPOSICIONES

El STE lamenta que Educación vuelva a obviar la sentencia sobre Filología Catalana

Levante-EMV, Valencia

Las órdenes de la Conselleria de Educación para convocar las oposiciones de 2009 a los cuerpos de maestros y del profesorado técnico de Formación Profesional, profesorado de Secundaria y de Escuelas Oficiales de Idiomas *«no contemplar nuevamente»* Filología Catalana como titulación que permite la exención de la prueba de conocimientos del valenciano.

De esta forma, la Generalitat *«continúa incumpliendo las quince sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana y la última del Tribunal Supremo, que obliguen a que conste«*, informó ayer el STE-PV que anunció que si, finalmente, las convocatorias se publican de esta forma en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana se reserva el derecho de denunciar por prevaricación a los responsables de la administración que las firman.

La principal novedad de las 2.000 plazas convocadas (1.200 del cuerpo de maestros y 800 del resto de cuerpos) es el reparto de plazas por tribunales.

La FETE-UGT, por su parte, consideró *«idónea»* la nueva distribución de plazas en las oposiciones docentes. CC OO se congratuló de que se distribuya por tribunales en función del número de personas que realizan la parte A de la prueba porque responde a un criterio de objetividad. Mientras, ANPE solicitó *«mayores»* ofertas de empleo público.

Nuevo desencuentro entre los proyectos del Gobierno y la Generalitat

L. B. B., Valencia

Ahora se ha conocido que el Ministerio de Fomento descarta un proyecto que defiende la Conselleria de Infraestructuras (el túnel de la Calderona). Pero hace unos meses era el departamento de Mario Flores quien presentaba un proyecto (en fase muy embrionaria) que se solapaba con el que preparaba la dirección general de Carreteras del Gobierno. Parece como si los técnicos de ambos departamentos fueran imanes que se atraen o repelen según los polos que se aproximen. De hecho, algún intercambio de ingenieros ha habido entre los equipos de ambas administraciones.

Hace unos meses, como informó **Levante-EMV**, la Conselleria de Infraestructuras anunció su intención de presentar un proyecto de autopista de peaje para vehícu-

■ García Antón quería que el «bypass» se hiciera por el parque natural para ahorrarse la inversión

los ligeros entre Valencia y Requena. Parte de este trazado se solapa con el proyecto presentado por el Ministerio de Fomento (en el estudio informativo de la segunda circunvalación) en el que se prevé un nuevo acceso desde la A-3 hasta Valencia por Cheste y Loriguilla.

Otro asunto que no ha sido titular de nota de prensa, ni objeto de declaración en una rueda de prensa es que el Consell esperaba que el segundo *bypass* proyectado hace unos años utilizara la reserva de suelo de la CV-50 porque así *«se ahorraba una inversión»*, según han explicado ingenieros conocedores de los entresijos de la tramitación. Si, además, el trazado incluía un proyecto que casi se puede tildar de faraónico —atravesar el corazón de un parque natural como la Calderona construyendo un túnel de 10 kilómetros— el ahorro para la Conselleria de Infraestructuras era considerable. En la época en la que José Ramón García Antón dirigía este departamento en la anterior legislatura se aspiraba a que Fomento asumiera la ejecución del túnel de la Calderona para ahorrarse la inversión.

VINARÒS-SANTANDER

El Senado rechaza desdoblar la N-232

La Comisión de Fomento del Senado rechazó ayer una moción del PP que instaba al Gobierno a desdoblar la N-232 de Vinaròs a Santander. La iniciativa ha sido rechazada con el voto en contra de los socialistas que presentaron una enmienda de sustitución que los populares no aceptaron por considerarla inaceptable para Castilla-León.

MEDIO AMBIENTE

La CHJ proyecta cinco vías verdes para evitar inundaciones en l'Horta

Las actuaciones conectan los barrancos del Pozalet, Poyo y Gallego

Jessica F. Peña, Aldaia

La Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) ha sacado a información pública el proyecto de adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a l'Albufera. El proyecto pretende reducir las inundaciones en las localidades situadas en el ámbito de los barrancos del Pozalet, la Saleta y el Poyo, la protección del parque natural de l'Albufera, así como la restauración del medio fluvial *«mediante actuaciones que resulten atractivas a los vecinos de las poblaciones afectadas»*, tal como consta en el proyecto al que ha tenido acceso **Levante-EMV**.

■ El coste total de la inversión de la Confederación del Júcar asciende a 221,4 millones

El ámbito de actuación afecta a 11 municipios de l'Horta: Paiporta, Alaquàs, Aldaia, Picanya, Quart de Poblet y Torrent. También a Buñol, Chiva, Loriguilla, Riba-Roja del Túria y Valencia. En concreto, la opción escogida es la creación de cinco vías verdes que conecten los barrancos Pozalet, Poyo y Gallego a lo largo de sus cauces actuales, de manera que aumente su capacidad hidráulica para albergar avenidas. La CHJ estima que la mejor de las alternativas es hacer esa obra manteniendo independientes las cuencas del Pozalet y el Poyo con un nivel de protección de 500 años en las zonas urbanas y 100 en las rurales.

ALGUNOS DATOS

Dos zonas y presupuesto

■ Se han diferenciado dos zonas. En los barrancos del Pozalet y la Saleta se ejecutarán tres vías verdes: dos en el Pozalet, una con 5.960 metros de longitud y otra de 3.400 metros, además de una tercera de 3.500 metros desde Aldaia al río Turia. En los barrancos del Poyo y Gallego se construirán dos vías verdes más. El proyecto inicial se presupuestó en 146 millones y ahora asciende a un total de 221.433.058 euros, según la CHJ.