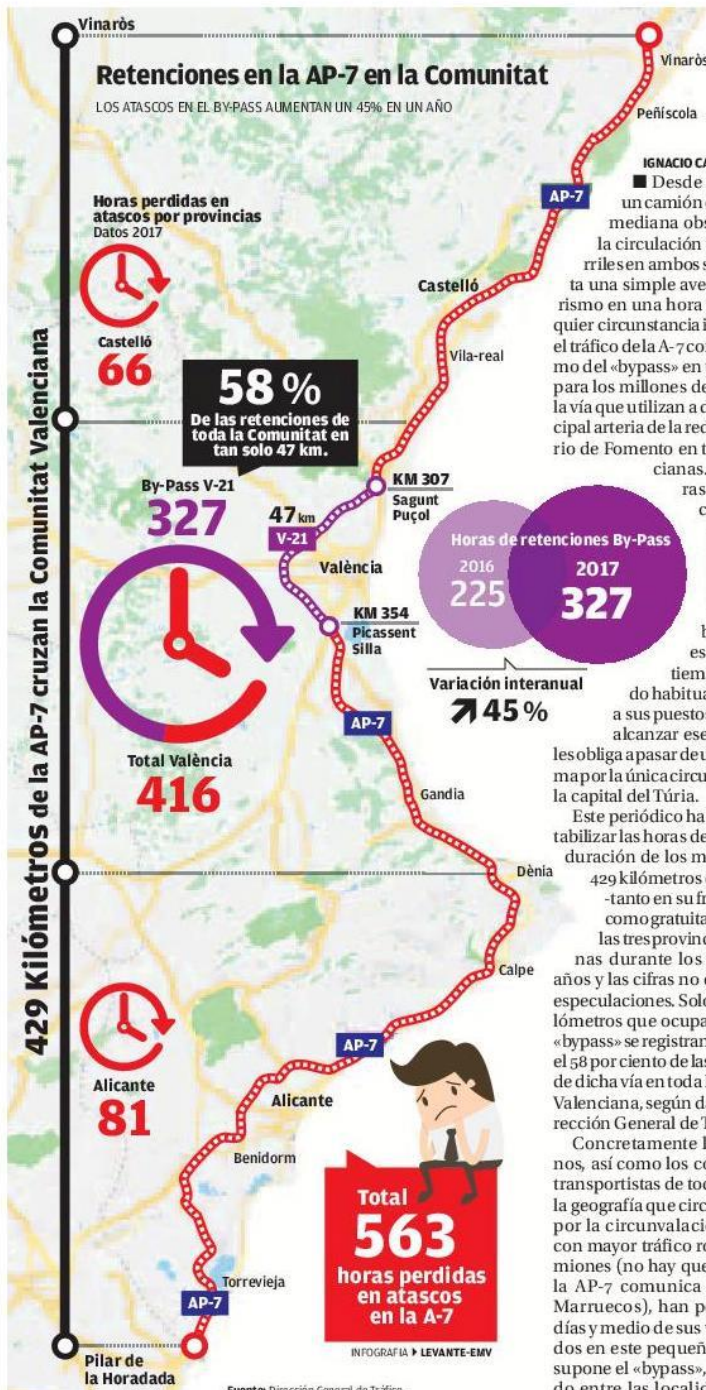


## EN DOMINGO

La obra de Fomento que en 1990 suprimió el llamado «semáforo de Europa» se ha quedado obsoleta con los años, como así demuestran las cifras de retenciones anuales de la Dirección General de Tráfico. De hecho, en el tramo de apenas 47 kilómetros de la circunvalación de València se concentran anualmente el 58 % de los atascos registrados en toda la autopista AP-7 a su paso por la Comunitat Valenciana.

## 327 HORAS DE RETENCIONES AL AÑO

# La ratonera del «bypass»



► Los conductores valencianos y transportistas de toda la geografía que utilizan la principal arteria de València permanecieron parados trece días y medio en 2017

gunt y Silla. Así, del punto kilométrico 307, cruce con la V-21, al kilómetro 354, en el que confluye con la V-31 (Pista de Silla), se registraron 327 horas de retenciones el pasado año 2017. En el mismo tramo un año antes, en 2016, los atascos acumularon 225 horas, lo que supone un incremento interanual del 45 por ciento.

**Colas de más de ocho horas**  
Hubo más de cuarenta incidencias con retenciones superiores a las dos horas de duración en

2017, en algunos casos llegando a alcanzar las ocho horas de atascos y quince kilómetros de colas como en el caso del vuelco de un camión a la altura de Paterna el pasado 15 de diciembre. Tanto en este siniestro como en el ocurrido el 2 de agosto, también en el término municipal de Paterna -uno de los más castigados por estos colapsos- el vuelco del transporte pesado causó retenciones tanto en sentido creciente

PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE ►



► VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

como decreciente, al invadir la mediana y ocupar carriles tanto en sentido Barcelona como Alicante.

Pero no sólo son accidentes puntuales los que provocan este tipo de atascos kilométricos y horas de tráfico denso, sin ir más lejos el 23 de mayo una simple avería causó más de cuatro horas de retenciones a la altura del kilómetro 325, también en Paterna. O las colas propias de la operación salida de Semana Santa cuando en el mes de abril generaron cinco horas más de retenciones en Riba-roja del Túria.

Por provincias, es València con 416 horas de atascos en la A-7 la más colapsada, aunque buena parte de la culpa la tiene precisamente el tramo del «bypass» con 327 horas de ese tiempo perdido

El vuelco de camiones y hasta una simple avería de un coche han llegado a causar cuatro horas de retenciones

### ¿Qué soluciones maneja Fomento?

► El Ministerio de Fomento tiene desde hace años dos proyectos encima de la mesa para poner solución a las retenciones en el «bypass» de València, aunque ambas están paradas. La creación de una segunda circunvalación por los municipios del interior está prácticamente descartada a corto plazo y quedó congelada en 2009. Mientras que la ampliación de 22 kilómetros del actual «bypass» sigue topándose con problemas a un lado y el otro de la vía.

por los conductores. Le siguen muy de lejos Alicante, con 81 horas de atascos, y Castelló con 66.

#### Una ampliación a gusto de todos

Con la creación del segundo «bypass» congelada, el Ministerio de Fomento presentó en 2014 el proyecto de ampliación de 22 kilómetros y medio del actual trazado, en el tramo comprendido entre el enlace de la A-7 con la A-3 por el sur y con la CV-32 por el norte, para mejorar el tráfico de esta arteria de València que a su vez es paso obligado de camiones desde Francia al sur de España. No obstante, esta ampliación de tres carriles en cada sentido no fue bien recibida por

los municipios a los que afecta la obra y han salido detractores a un lado y el otro de la vía.

Los vecinos de la urbanización la Canyada de Paterna querían a toda costa evitar que los nuevos carriles ocuparan terreno de chalés o zona medioambiental, así que el proyecto que salió adelante maneja ampliar el trazado en su lado derecho sentido Barcelona. Es decir, recortando suelo industrial en el polígono Fuente del Jarro. «Prefieren cargarse alguna nave industrial en funcionamiento antes que una zona de algarrobos», lamentaba el gerente de Asivalco. Además, Joaquín Ballester teme que esta obra tampoco mejore la comunicación del polígono con la autovía. «Quiéren arrasar empresas y no nos dan ninguna garantía de mejora», añade.

Las alegaciones de los municipios y asociaciones están retrasando este «proyecto de trazado», que a la postre se sitúa como la solución más inmediata a los colapsos y retenciones del «bypass». Y es que la obra que en 1990 dio un impulso vital a la economía valenciana, poniendo fin al llamado «semáforo de Europa» -que atravesaba la ciudad de València- se ha quedado tan obsoleta como el primer ensanche de Madrid.

## Fuente del Jarro reclama mejorar la N-220 para descongestionar el polígono

La patronal considera esta alternativa menos dañina que la ampliación de carriles, que eliminaría varias naves

#### L. CABANES VALÈNCIA

■ Uno de los puntos más castigados del «bypass» es el tramo de quince kilómetros comprendido entre el punto kilométrico 336, a la altura de la conexión con la A-3, y el 321, poco antes de la salida de la Pista de Ademuz (CV-35). En ellos se concentra el 71 por ciento de horas perdidas en retenciones, bien sea por accidente, avería o simplemente por el colapso propio de la circulación a determinadas horas del día. Parte del motivo y principales afectados son los trabajadores del polígono Fuente del Jarro y los vecinos de la urbanización de la Canyada.

Con cuatro millones de metros cuadrados de suelo industrial, unas 700 empresas y un flujo de 11.000 trabajadores diarios, Fuente del Jarro sufre de atascos permanentes a las horas punta de entrada y salida, según fuentes de Asivalco. Joaquín Ballester, gerente de la Asociación de empresas del Polígono Industrial Fuente del Jarro, lleva años reclamando mejores comunicaciones que beneficiarían el tráfico diario, no solo de los

usuarios de la zona industrial, sino de vecinos del restos de municipios colindantes, como Riba-roja o Manises.

«Las comunicaciones no están a la altura del peso económico, empresarial, y demográfico», sostiene Ballester. De hecho, en la zona de la Canyada viven cerca de 14.000 personas en invierno, cifra que se triplica en verano. Ni dicha urbanización ni el polígono Fuente del Jarro tienen acceso directo a la autovía A-7 y deben conectar desde las incorporaciones de la V-30 y la Pista de Ademuz, generando a su vez retenciones en las vías de acceso a las mismas.

De ahí que una de las soluciones que reclaman desde la patronal es la mejora de la N-220, que a su vez conecta municipios de l'Horta Nord con l'Horta Sud. Esta ampliación de carriles -actualmente cuenta únicamente con uno para cada sentido- no solo mejoraría el tráfico del «bypass» sino el de las vías paralelas y el acceso al aeropuerto de Manises.

Otra de las reclamaciones que viene de mucho tiempo atrás, y que además es necesaria por cuestiones de seguridad ante un hipotético desalojo del polígono en caso de emergencia, es el enlace rápido de la segunda fase.

«Las comunicaciones no están a la altura del peso económico y demográfico», critica el gerente de Asivalco

Los quince kilómetros entre las salidas a la A-3 y la CV-35 concentran el 71 % de los atascos

