



**CÁMARA DE CONTRATISTAS  
DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO

VALENCIA SEMÁFORO VIARIO DE ESPAÑA DURANTE 18 AÑOS

¡ASÍ FUE LA HISTORIA!

## AUTOPISTA DEL MEDITERRÁNEO

### VALENCIA SEMÁFORO VIARIO DE ESPAÑA DURANTE 18 AÑOS

### ¡ASÍ FUE LA HISTORIA!

La **autopista del Mediterráneo** o **AP-7** es un eje viario de 950 Kms que comunica toda la costa mediterránea desde la frontera con Francia – La Junquera- hasta Estepona/Guadiaro. Esta autopista forma parte de la Red de Carreteras Europeas conocida como Carretera E-15.

Actualmente son cinco las concesionarias que asumen la explotación de los tramos de peaje en esta autopista:

- Albertis para el tramo frontera con Francia-Alicante
- SEITT (empresa pública del Estado) en la autopista de Circunvalación de Alicante., anteriormente Ciralsa hasta su rescate.
- Ausur para el tramo Crevillente – Cartagena
- SEITT (empresa pública del Estado) Cartagena-Vera
- Ausol para el tramo Fuengirola-Guadiaro.

Autopista que a partir del 1º de enero 2020 será liberalizada en su tramo Alicante - Tarragona y pasará en todo su recorrido y resto de tramos – aparte del ByPass o Circunvalación de la Ciudad de Valencia que ya pertenece en su gestión y conservación a la Red Nacional - - a ser libres de peaje progresivamente y entrarán a formar parte de las vías de Gran Capacidad de la Red Estatal en el momento y fecha en que vayan venciendo sus plazos concesionales (La Junquera → Montmeló →Papiol -Tarragona) el 31 de agosto 2021

Esta autopista del Mediterráneo de 950 km, cuyos sucesivos tramos tuvieron graduales y sucesivos plazos de ejecución y consecuentemente escalonadas fechas de puestas en servicio, iniciándose en 1969 entre Granollers – Montmeló y finalizándose en 1976 con la salida de San Juan -Alicante y posteriormente en 2007 con la Circunvalación de Alicante y Cartagena – Vera mantuvo un punto o tramo negro durante 18 años que dio lugar al denominado **Valencia “el semáforo de Europa”**.

Explicaré. El tramo Amposta-Benicarló -Peñíscola (42'4 kms) se puso en servicio el 17 de junio 1971; Benicarló-Peñíscola- Torreblanca (26 kms) el 30 de marzo 1978; Torreblanca-Castellón (34 kms) 30 de marzo 1978; Castellón-Puzol (57 kms) el 9 de julio 1974...**y ahí se interrumpió su Circunvalación a Valencia**. De hecho, se continuó con el tramo silla-Xeresa (43 kms) se inauguró el 29 de octubre de 1976; Xeresa- Ondara (35'2 kms) 7 abril 1979; y Ondara- Altea (29'2 Kms) el 7 de abril 1979; el Altea-San Juan de Alicante (41 kms) el 29 junio 1976 y muy posteriormente asociada a la Vía Parque de Alicante se “acometió” ante la saturación de la N-332 a) ó A-70 la Circunvalación de Alicante (28'5 kms) en enero 2007 a cargo del Ministerio de Fomento y concesionada a Ciralsa (ACS).

El paso por la ciudad de Valencia, sin duda, era uno de los puntos más negros para los cientos de miles de turistas que utilizaban la red de autopistas en sus viajes de vacaciones hacia el sureste español. Procedentes de los sitios más dispares, recorrían largas distancias en sus automóviles para poder disfrutar cuanto antes del descanso estival. Las autopistas les permiten mantener medias horarias muy buenas y calcular con bastante exactitud el tiempo que van a emplear en el viaje. Sin embargo, todos estos cálculos se vienen abajo cuando llegan a Valencia y se encuentran con el popularmente conocido como **semáforo de Europa** que señala el inicio del calvario que supone atravesar la ciudad de Valencia.

Los embotellamientos estaban a la orden del día, y los automovilistas no comprendían que en el año 1974 la tercera ciudad de España les recibiera de tal guisa. Venían desde Hamburgo o Berlín, París o Roma y no tenían necesidad de abandonar la cómoda autopista hasta su llegada a Valencia, que no contaba todavía con una autovía de circunvalación...Al llegar a Valencia, a la avenida de Cataluña les paraba un semáforo que era conocido como el Semáforo de Europa.

Eran apenas quince kilómetros el atravesar el “camino de tránsitos (Cardenal Benlloch; Eduardo Boscá; Peris y Valero, Ausías March) hasta la V-31 o Pista de Silla, que, si las cosas iban bien, transcurrían en unos 30 minutos, pero que resultan interminables cuando el tráfico de la propia ciudad era cada vez más intenso.

Los que más sufrían esta situación, además, eran los valencianos que vivían en esas zonas de paso, por las que discurría la totalidad del tráfico rodado, incluido el transporte de camiones, incluso de mercancías peligrosas, que se dirige por la costa en dirección Norte-Sur y viceversa. Los vecinos de estas calles y avenidas que bautizaron ese tortuoso recorrido, lleno de curvas peligrosas y giros de 90 grados, como la **senda de los elefantes**, realizaron diversas movilizaciones para pedir la construcción de un cinturón de circunvalación.

Los vecinos de la senda de los elefantes que sufrían los efectos de esa enorme intensidad de tráfico en 1985 hubo puntas de 43.000 vehículos/día, traducida en accidentes, ruidos, contaminación y, en definitiva, en graves molestias y pérdida de calidad de vida. Por eso durante los últimos años presionaron de forma insistente tanto al Ayuntamiento de Valencia como a la Generalitat Valenciana y al, entonces denominado, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).

Por fin, después de una larga lucha y numerosas polémicas, las diferentes Administraciones se pusieron de acuerdo para aprobar la construcción de una autovía de circunvalación de Valencia que denominaron By-Pass, daría continuidad a la AP-7. El proyecto fue muy protestado por los agricultores afectados por el trazado. La futura autovía de circunvalación partió desde el final de la autopista de peaje AP-7 en Puzól, para bordear la ciudad de Valencia por el oeste y llegar hasta el término municipal de Silla, donde se reanuda el trazado de la autopista de peaje.

El proyecto de este By-Pass – sin ningún tipo de peaje – constó de dos fases. La primera estaba prevista que finalizara en 1987, Desde Puzol-Sagunto hasta el cruce con la Autovía de Madrid-Valencia (A-3) y la segunda debería estarlo en 1991 (en verdad se inauguró en mayo 1992) llegando desde la A-3 hasta Silla.

El by-Pass de Valencia de 47 kms de longitud es el tramo de la autovía A-7 que hace la función de cinturón que rodea la primera corona del Área metropolitana de Valencia que permite circunvalar la ciudad de Valencia por el Oeste.

## TRAZADO

- Empieza al norte de Valencia entre los términos municipales de Sagunto y Puzol y es una continuación de la autovía A-7/AP-7, justo en el enlace con la V-21 hacia “Valencia (norte)” por la costa y la V-23 que une Puzol con Sagunto y el Puerto de Sagunto.
- A partir de aquí se va alejando de la costa dirección al interior de la comarca de Huerta Norte con las salidas 484 hacia Rafelbuñol, El Puig, Pobla de Farnals y la carretera CV-300 y la salida 486 hacia Massamagrell, Náquera, Moncada, Museros, Massalfassar por la carretera CV-32
- Entra en término municipal de Bétera y supera el barranco de Carraixent, antes de llegar a la salida 494 hacia Bétera, Burjassot, Godella y Rocafort por la carretera CV-310.
- Ya en terrenos de Paterna, se encuentra la salida 497, una de las principales conexiones al enlazar con la Autovía del Turia (CV-35), hacia Llíria, Ademuz y además el principal acceso noroeste a la ciudad de Valencia y a varias urbanizaciones y puntos de interés como Feria Valencia, el Parque Tecnológico de Paterna y la Ciudad Deportiva del Valencia CF.
- El siguiente enlace es con la autovía V-30 en la salida 501, circunvalación del casco urbano de Valencia con accesos a Paterna, Manises, al Aeropuerto de Valencia, Cuart de Poblet, Mislata, la Ronda Norte de Valencia (CV-30) y como destino final el Puerto de Valencia. Esta autovía sufre continuas retenciones al ser el único acceso por carretera de los camiones al Puerto de Valencia desde el norte, los cuales se suman al tráfico habitual de turismos en la circunvalación de casco urbano de la ciudad, especialmente en la conexión con la Ronda Norte en Cuart de Poblet.
- Supera el río Turia en un tramo del Parque Natural del Turia y en el término municipal de Manises llega a la conexión con la carretera CV-370 en la salida 504 hacia Manises y Ribarroja del Turia.
- El suelo de Ribarroja del Turia pasa por el oeste de las pistas del Aeropuerto de Manises y encuentra la salida 508 que conecta con la A-3 autovía que conecta Madrid con Valencia. Desde la A-3, autovía que conecta Madrid con Valencia. Desde la A-3 dirección a Valencia se dispone de acceso a Manises y al aeropuerto, además de al resto de poblaciones de la Huerta Oeste como Aldaya y Alacuás.

- La A-7 sigue dirección Alicante, Albacete y Murcia. Pasa bajo la línea Madrid-Levante del AVE y ya en término municipal de Torrente se encuentra la salida 512 hacia la CV-36 que comunica Torrente con Picaña y el sudoeste de Valencia, y también con las urbanizaciones de Calicanto (Torrente) por la CV-411.
- Al superar el barranco del Poyo llega la salida 517 en las proximidades del Vedat de Torrente hacia la carretera CV-405, que comunica Torrente con Montserrat, Montroy y Real.
- El área de servicio de Torrente-Picassent se encuentra entre ambas localidades, y a continuación la salida 524 da servicio a Picassent, Alcácer y Silla, ya en la comarca de Huerta Sur.
- El By-Pass de Valencia finaliza junto al acceso sur de Valencia (V-31) y prosigue hacia el sur por la -A-7 hacia Albacete y Alicante, por el interior de las provincias de Valencia y Alicante, o por la AP-7 hacia Alicante y Gandía, por la costa por peaje o por la N-332 y su desdoble A-38.
- Actualmente dispone de tres carriles por cada dirección en su totalidad desde el enlace con la AP-7, la V-21 y la V-23 hasta el final de su recorrido, donde contiene cuatro carriles, dos para ir por la AP-7 y la N-332 que es a Alicante por la costa, y dos para continuar por la A-7, que es a Alicante por el interior,

La conclusión final es que el semáforo viario de Valencia duró desde junio 1974 que finalizó la AP-7 en Puzol, hasta mayo 1992 en que se inauguró y puso en servicio la totalidad el By-pass hasta silla, para enlaza de nuevo la AP-7...

**Estuvimos 18 años soportando por el centro de Valencia el tráfico de vehículos ligeros y pesados nacionales e internacionales...¡sobran comentarios!.**

### **NUEVAS ACTUACIONES URGENTES**

Con la evolución lógica del tráfico, tanto el de largo recorrido, con el de “agitación” o comarcal, de un IMD – previsto en los años de su proyección y diseño – de unos 30.000 vehículos día, hemos pasado a una media durante estos 27 años (y aún a pesar de ampliaciones y modificaciones puntuales habidas por la Demarcación de Carreteras) a un total colapso, con un IMD medio de 82.000 vehículos/día, con límites de hasta 89.500 vehículos/día. **Se ha convertido el tramo de Autovía de Gran Capacidad, de mayor siniestralidad, mayor densidad de tráfico pesado y mayor congestión de toda España.**

De ahí que ya hace más de 10 años, la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valencia, con mayor o menor capacidad de gestión a lo largo de las últimas legislaturas – ante el Ministerio de Fomento y Ayuntamientos afectados, haya planteado la ampliación de esta Circunvalación. Ampliación sucesivamente reclamada por el Sector del Transporte, por la Cámara de Contratistas y recogida reiteradamente por los medios de comunicación.

Tras varias vicisitudes, impugnaciones, modificados, etc. etc. propiciados por Ayuntamientos colindantes, Urbanizaciones, Polígonos Industriales (Fuente del Jarro y Ribarroja, etc.) en el año 2009 – hace 10 años – el Ministerio contrató con la Ingeniería Ginprosa la redacción del proyecto de trazado y construcción de las mejoras funcionales y de seguridad vial de la A-7 (By-pass) en el tramo entre la CV-32 (La Gombalda - Museros) y la A-3 (autovía Madrid) por un importe de 2'94 M€ y una longitud de 22'47 kms (los 3 subtramos CV-32 →CV-35 ; CV-35 → CV370; y CV-370 →A-3).

Tres años más tarde, ya en el 2012 se le contrató el estudio de impacto ambiental y el fraccionamiento de esta ampliación (22'47 kms) en 3 proyectos independientes, por un importe de 1'9 M€ (ingeniería+ DIA).

En marzo 2014 salió a Información pública el nuevo documento de ampliación con un coste de ejecución aproximado, de los 3 tramos, de unos 288 M€ que llegó a recibir hasta 300 alegaciones... y hasta abril 2018 no recibió la declaración de impacto ambiental.

Recogidas las “correcciones ambientales” que en algunos subtramos ha supuesto un encarecimiento de hasta el 30% de coste inicial, en noviembre de 2018, con el Vº Bº de los municipios afectados, el DIA favorable y recogidas las impugnaciones de los colegios, de la urbanización de La Cañada y mejora de los accesos al Polígono Fuente del Jarro, se remitió a Madrid los siguientes proyectos de trazado, (ya subdivididos en tres tramos).

- Tramo Norte c)-Subtramo CV-32 (La Gombalda-Museros) hasta la CV-35 (Autovía Liria)  
**115 M€**
- Tramo Central b) Subtramo CV-35, hasta CV-370 (Eje Turia-Manises)  
**142 M€**
- Tramo Sur a) Subtramo CV-370, hasta la A-3 (Autovía Madrid Valencia)  
**50 M€**

Dado que en este largo proceso de gestión del proyecto de trazado, estudios de impacto ambiental, resolución de impugnaciones de afectados...unidos – permítaseme la apostilla – a la sin duda mejorable y más diligente impulso en la gestión de la Demarcación, para atender a las justas peticiones de la Ingeniería Ginprosa de incremento de sus honorarios – toda vez que tuvo que hacer, deshacer, modificar, adaptar etc. etc. multitud de trabajos de ingeniería debida a tantas y tantas alegaciones- unido a otros sin duda avatares, el 8 de abril según edicto del juzgado de lo mercantil nº5 de Madrid (BOE 17-04-19) se **declaró en Concurso de Acreedores Ginprosa, quedando en su poder “de derecho” el Proyecto Constructivo de los tres tramos del ByPass y sobre todo el “prácticamente finalizado” tramo Norte.**

Desde la Cámara de Contratistas C.V, hemos dirigido un escrito al Secretario General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, para solicitarle una reunión urgente para tratar diversos temas pendientes – respecto a Carreteras en la Comunidad Valenciana) además – lógicamente de temas ferroviarios- y en cuanto a este tramo “empantanado” del By Pass proponemos o más bien instamos a una rápida solución:

**El Tramo Norte CV-35 hasta CV-35 (La Gombalda) por un importe de 115 M€, de 10’6 Kms la más congestionada con un índice de accidentabilidad ya asumible, si fuera posible que a través del Administrador Concursal y los buenos oficios de la Abogacía del Estado (Mº de Fomento) bien se pudiera “rescatar” este proyecto de la “masa Concursal” previo pago de la Liquidación del Proyecto de Ingeniería al Administrador Concursal, o en el peor de los casos (por más lento) que Ginprosa pudiera “de juris” subrogar a otra ingeniería, la finalización (es apenas un trabajo exiguo el pendiente de redactar y de quizás no más de unas pocas semanas) del proyecto de su entrega formal al Ministerio y de su pronta disponibilidad para su Licitación.**

Valencia 2 de septiembre de 2019