

D. JUAN GUILLAMON ALVAREZ, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con NIF 22.393.516-A, y actuando como Decano de la Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con domicilio en Murcia, Avda. Gutiérrez Mellado 9, Edf. Centrofama, 3ª-18, ante la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, comparece y

EXPONE:

El Boletín Oficial del Estado del pasado día 6 de julio publica el anuncio por el que somete a información pública el Estudio Informativo “Variante Noroeste de Murcia”, una vez aprobado provisionalmente por la Dirección General de Carreteras por Resolución de 9 de junio de 2006. Esta información pública lo es también a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, incluye en el desarrollo de sus funciones la colaboración con la Administración en la realización de estudios, informes y dictámenes relacionados con sus fines, siendo competencia de la Junta Rectora su presentación ante las autoridades y organismos del ámbito de la Demarcación. A tal efecto, y dentro del período de exposición pública, este Colegio manifiesta las siguientes alegaciones y observaciones, dentro de sus atribuciones y en defensa del interés general.

Examinado el citado documento, “**Estudio Informativo de la Variante Noroeste de Murcia**” y analizadas sus propuestas debe destacarse lo siguiente:

1.-La importancia de las actuaciones

Resaltar la importancia de las actuaciones planteadas, pues las actuales autovías A-30 y A-7, que conforman el área de estudio, presentan elevados niveles de tráfico que rondan los 100.000 veh/día en la A-7, y en la zona de la Ronda Oeste de la A-30.. Estos niveles de tráfico, sumados a los que se producirán en un futuro próximo por el gran desarrollo urbanístico que está experimentando el área metropolitana de Murcia, hacen que sea necesario realizar nuevas infraestructuras.

Además cabe destacar que en la actual autovía A-7, entre el enlace de Cabezo de Torres y el enlace de Las Torres de Cotillas, existen 4 enlaces más. En cuanto a la actual autovía A-30, comentar que tiene intercalados 4 enlaces, aparte del enlace de Archena y el de la A-7. Todo esto dificulta el tráfico de largo recorrido.

Por tanto, se está en la necesidad de dotar de nuevas infraestructuras que separen el tráfico de largo recorrido (que será el que utilice prioritariamente la nueva vía) del tráfico local y de agitación, tal y como se plantea en el estudio.

El presupuesto de inversión estimado para la actuación conjunta seleccionada (alternativa 1C y 3A) es de 259 M€, y una longitud aproximada de 34 km.

2.-Análisis de las alternativas de trazado

2.1.- Corredor 1 (ARCO NORTE)

- Tanto la alternativa 1C como la 1D, se pueden considerar como una variante de la A-7 entre el enlace de Cabezo de Torres y el enlace de Las Torres de Cotillas, conectando con la A-30 al Sur

de Molina de Segura y con un recorrido total en torno a los 14,5 km. La diferencia entre ellas es mínima, tal y como queda puesto de manifiesto en el análisis multicriterio.

- La alternativa elegida (1C), correspondiente al Arco Norte de la A-7, presenta una captación significativamente alta, con 30.776 veh/día en el año 2010, lo que resalta la importancia del tráfico de penetración y de tránsito (Alicante-Molina Segura/Alcantarilla-Andalucía) que circunvala Murcia por el Norte de la ciudad y que la futura variante desviará de la actual A-7, separando este tráfico del tráfico periférico y metropolitano que es predominante en el tramo considerado. Debe indicarse que este carácter dominante del tráfico peri urbano en la actual A-7, se incrementará de manera notable, especialmente en el tramo comprendido entre el enlace de Cabezo de Torres y el enlace de Juan de Borbón, tras las grandes actuaciones comerciales, deportivas y residenciales previstas en el entorno de la A-7 con la A-30 (Norte), que ya están en marcha; siendo necesaria además la actuación complementaria de la Variante Este de Murcia (Circunvalación de Levante), tal y como se pone de manifiesto en el Estudio de Tráfico, para poder absorber los tráfico previstos.
- La alternativa 1C, tiene el mejor TIR (Tasa interna de retorno) de las dos alternativas, lo que la hace más rentable, no teniendo ningún inconveniente ni limitación respecto a la alternativa descartada.
- La alternativa 1C, sólo es superada ligeramente en el VAN (Valor Añadido Neto) por la alternativa 1D.

2.2.- Corredor 3 (ARCO NOROESTE)

- El Arco Noroeste, que constituye una variante de la A-30, siguiendo un trazado al Oeste de la misma, desde las proximidades del enlace de Archena en la A-30, hasta la C-415 (Alcantarilla-Caravaca de la Cruz) en las proximidades del enlace de Alcantarilla en la A-7. El trazado seleccionado (alternativa 3A) tiene un recorrido de 19,5 km., pasa por el Sur de Archena y por el Oeste de las poblaciones de Ceutí, Alguazas y Las Torres de Cotillas, conectando con las carreteras autonómicas que unen estas localidades.

3.- Alegaciones.

3.1.- Al Arco Norte.

- Estimamos correcto tanto el trazado de la alternativa elegida como los enlaces semidireccionales previstos: en los dos extremos de conexión con la A-7 y en el enlace con la A-30.alternativa 1C, sólo es superada ligeramente en el VAN (Valor Añadido Neto) por la alternativa 1D.
- No debe tener más enlaces ni más movimientos si queremos que su funcionamiento sea el deseado: captar el tráfico de largo recorrido.
- Para evitar el trenzado que se produciría entre el enlace de El Chorrillo y el nuevo enlace del Arco Norte con la A-30, se debería estudiar la posibilidad de que los entronque de los ramales del enlace del Chorrillo se produzcan al Sur del nuevo enlace.

- Se debería aprovechar la construcción del Arco Norte, para que una vez que deje de tener la actual A-7 funciones de largo recorrido, poder, desde esta última, dotar de nuevos accesos al futuro Parque Tecnológico (modificando el enlace de Guadalupe), a la Ribera de Molina, a los nuevos desarrollos del Norte de Murcia, etc.
- Se debería considerar prioritario y muy urgente la realización de este arco.

3.2.- Al Arco Noroeste.

- Ha de tenerse en cuenta la afección en unos 2 km que tendrá la carretera C-415 (Alcantarilla-Caravaca), que en la actualidad se encuentra en peaje-sombra.
- Son necesarios dos nuevos enlaces:
 - Archena-Ceutí (carretera MU-533)
 - Torres de Cotillas-C-415manteniendo el actual enlace MU-531; para ello sería necesario ser más flexible con la Instrucción de Trazado, y facilitar el tráfico Autovía Noroeste-Madrid.
- En el proyecto de construcción del Arco Noroeste debe incluirse la remodelación del enlace entre la A-7, la MU-30 y la C-415 o Arco Noroeste, tal como se contempla en el anejo 5 (obra complementaria) por considerarse esencial para el buen funcionamiento del conjunto (el actual enlace es ya insuficiente).

Por otra parte, se echa en falta el Visado del Estudio informativo, ya que según la normativa aplicable, que se transcribe, es obligatorio:

1º.- Ley 2/1974 de 13 de febrero, de Colegios Profesionales, artículo 5,q: “Corresponde a estas Corporaciones de Derecho Público, en su ámbito territorial, el visado de los trabajos profesionales de los Colegiados cuando así se establezca expresamente en sus estatutos profesionales”.

2º.- Ley 6/1999 de 4 de noviembre, de los Colegios Profesionales de la Región de Murcia. Artículo 9, j: “Funciones de los Colegios, visar los trabajos profesionales de los colegiados cuando así se establezca expresamente en los estatutos, de conformidad con lo que disponga, en su caso, la normativa vigente”.

3º.- Real Decreto 1271/2003 de 10 de octubre, Estatutos del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, artículo 13, afirma que los colegiados someterán a visado del Colegio toda la documentación técnica o facultativa, proyectos, informes o cualesquiera otros trabajos que suscriban en el ejercicio de su profesión, cualquiera que sea el cliente o destinatario de aquellos.

4.-Conclusión

La Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, una vez analizado el Estudio Informativo “Variante Noroeste de Murcia” por las Comisiones correspondientes, considera muy positiva la actuación prevista, apoyando su realización, con las alegaciones anteriormente indicadas, por resultar imprescindible para resolver los problemas de tráfico que presenta el área metropolitana de Murcia, con IMD de 100.000 veh/día en la zona de la Ronda Oeste de la A-30 y la autovía A-7.

No obstante, se plantea la incertidumbre de la fecha de puesta en servicio de esta importante actuación para los murcianos, en particular el Arco Norte, que debido su carácter prioritario, instamos a la Administración que agilice en la medida posible los distintos plazos (Declaración de Impacto Ambiental, Proyecto de Trazado, Construcción...), o utilice sistemas de adjudicación (proyecto y obra, etc.) que nos permita resolver, a la mayor brevedad, los actuales problemas de tráfico.

Por lo expuesto

SOLICITA

De la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, tenga este escrito por presentado y con fundamento en lo anteriormente expuesto, sean tenidas en cuenta las alegaciones y observaciones presentadas respecto al Estudio Informativo de la “Variante Noroeste de Murcia”.

Murcia, 6 de septiembre de 2006.

Fdo. Juan Guillamón Alvarez

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO