

El PP admite dificultades para realizar toda la reforma de la M-30 en esta legislatura

V. G., Madrid

Cuando el entonces aún candidato a alcalde Alberto Ruiz-Gallardón anunció en campaña electoral su macroproyecto de reforma de la autovía M-30, que costará unos 2.000 millones de euros, lo dejó bien claro: su "sueño" sería una realidad antes del fin de esta legislatura, que concluye en 2007. Ayer, menos de tres meses después de la toma de posesión del regidor, su primer teniente de alcalde, Manuel Cobo, admitió que la magnitud del proyecto obliga a pensar en plazos más flexibles: "Las obras [en la M-30] no se realizarán todas a la vez: algunas estarán concluidas en esta legislatura, otras en fase de terminación y algunas de ellas simplemente iniciadas", dijo.

Fuentes del gobierno municipal matizaron más tarde las palabras de Cobo. Coincidieron en las dificultades de realizar en cuatro años un proyecto que incluye el soterramiento de un tercio de la carretera de circunvalación y hacer tres grandes túneles de entrada y salida de la ciudad, pero aseguraron que, "salvo imprevistos", Ruiz-Gallardón cumplirá y tapaná la última zanja antes de mayo de 2007.

La comisión de gobierno aprobó ayer sacar a concurso los estudios previos para las dos últimas actuaciones, de un total de 23, que integran el proyecto de reforma de la carretera: la conexión subterránea de la M-30 con la N-III y la de la avenida de la Ilustración, también por túnel, con la de Ventisquero de la Condesa. Los estudios previos de esa veintena de obras costarán a las arcas municipales, en total, 24 millones de euros.

Además, la comisión de gobierno aprobó sacar a concurso, por 280.000 euros, el estudio sobre las tuneladoras que se usarán para soterrar varios tramos de la M-30, fundamentales para que el plan salga adelante. "En otras administraciones, que no usan estas tuneladoras de última generación, una obra de esta envergadura tardaría 12 o 15 años en hacerse; aquí la vamos a hacer en cuatro", insistieron desde el equipo de Ruiz-Gallardón.

Negociación con Fomento

El equipo de gobierno municipal ha empezado a convocar los concursos previos sin tener la titularidad de la M-30, que aún es propiedad del Ministerio de Fomento. Y, lo que es más importante, sin haber decidido de dónde va a sacar 2.000 millones de euros —todo el presupuesto municipal asciende a 3.500 millones—. Los plazos son los siguientes: en octubre, aproximadamente, el Ayuntamiento elegirá qué empresas elaboran los estudios topográficos; en marzo tienen que estar listos esos estudios; entonces se sacará a concurso la obra en sí misma, y en septiembre de 2004, según ha dicho el alcalde, se empezará a excavar.

"La negociación con Fomento va bien. La M-30 será del Ayuntamiento antes de fin de año y las formas de financiación del proyecto estarán listas, como muy tarde, el próximo marzo", sostienen fuentes del gobierno municipal. Trinidad Jiménez, portavoz del PSOE, está convencida, sin embargo, de que los plazos de la obra "no se van a cumplir": "¡Si ni siquiera saben aún cómo la van a pagar...!".

El trayecto entre Madrid y Guadalajara en la R-2 costará 6,65 euros en hora punta

Los bancos y las cajas de ahorro comercializarán el aparato de telepeaje desde el lunes

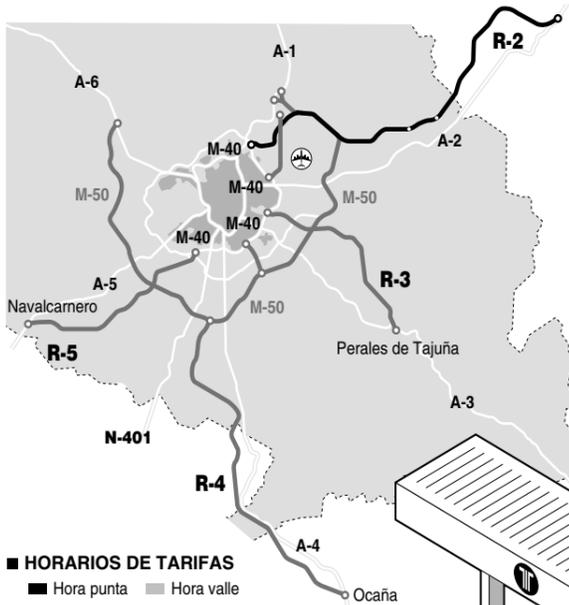
F. JAVIER BARROSO, Madrid
Los conductores de turismos que hagan el trayecto entre Madrid y Guadalajara por la autopista de peaje R-2 tendrán que pagar en hora punta 6,65 euros, según la

propuesta de tarifas que ha remitido la empresa adjudicataria de esta vía al Ministerio de Fomento. Estas tarifas se verán reducidas por la noche o si se utiliza el sistema de telepeaje llamado Vía T: un

dispositivo que se acopla al parabrisas y permite el pago a través de una cuenta bancaria sin detenerse en los peajes de entrada y salida. La autopista se abrirá al tráfico previsiblemente en octubre.

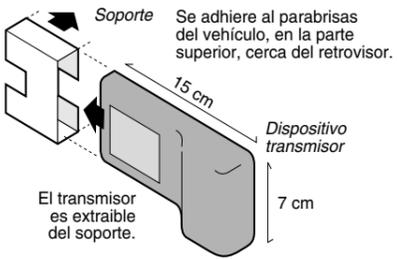
Próxima inauguración de la R-2, primera radial de peaje de Madrid

■ LAS AUTOPISTAS RADIALES DE MADRID



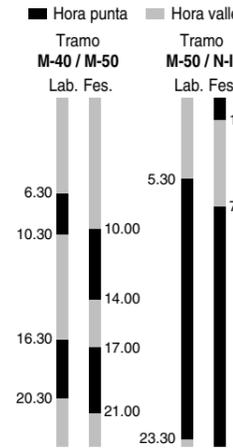
■ EL SISTEMA DE 'TELEPEAJE'

Permite el paso por los puestos de entrada y salida de la autopista sin detenerse. El sistema será operativo en todas las radiales de peaje de Madrid.



Los controles de peaje habilitados para el "telepeaje" están señalados con un logotipo en forma de T.

■ HORARIOS DE TARIFAS



■ TARIFAS ORIENTATIVAS PENDIENTES DE LA APROBACIÓN POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

En euros	M-40		Aeropuerto		M-50 (norte)		M-50 (sur)		Alcalá de Henares		Meco		Cabanillas		Guadalajara		Taracena (N-II)	
	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V	P	V
M-40			0,75	0,40	1,55	0,75	1,55	0,75	3,15	1,20	4,05	1,45	5,05	1,75	6,05	2,05	6,65	2,15
Aeropuerto	0,75	0,40			0,75	0,40	0,75	0,40	2,35	0,65	3,25	0,90	4,25	1,20	5,25	1,50	5,85	1,65
M-50 (norte)	1,55	0,75	0,75	0,40					1,60	0,45	2,50	0,70	3,50	1,00	4,50	1,30	5,10	1,45
M-50 (sur)	1,55	0,75	0,75	0,40					0,85	0,25	1,80	0,50	2,80	0,80	3,75	1,10	4,40	1,25
Alcalá de H.	3,15	1,20	2,35	0,65	1,60	0,45	0,85	0,25			1,10	0,30	2,10	0,60	3,10	0,90	3,70	1,05
Meco	4,05	1,45	3,25	0,90	2,50	0,70	1,80	0,50	1,10	0,30			1,30	0,35	2,25	0,65	2,90	0,85
Cabanillas	5,05	1,75	4,25	1,20	3,50	1,00	2,80	0,80	2,10	0,60	1,30	0,35			1,25	0,35	1,85	0,55
Guadalajara	6,05	2,05	5,25	1,50	4,50	1,30	3,75	1,10	3,10	0,90	2,25	0,65	1,25	0,35			0,85	0,25
Taracena (N-II)	6,65	2,15	5,85	1,65	5,10	1,45	4,40	1,25	3,70	1,05	2,90	0,85	1,85	0,55	0,85	0,25		

Fuente: Henarsa (Empresa adjudicataria de la R-2).

G. HERMOSO / EL PAÍS

Más complicaciones

Pero, si el sistema tarifario requiere un estudio pormenorizado en caso de un uso frecuente, los cálculos se complican más y más en caso del uso del aparato de telepeaje, ya que la adjudicataria se ha comprometido a aplicar descuentos de hasta el 40% por el uso habitual de la autopista. Ésta consta de tres tramos (dos entre Taracena y la M-50 y otro entre esta vía y la M-40). Si el conductor recorre más de 60 tramos al mes y paga mediante el telepeaje, gozará de un descuento del 40%.

"Hemos buscado que los clientes habituales salgan beneficiados. Además, con el Vía T ahorrarán tiempo y seguridad", señaló el portavoz de la R-2, Pablo Pozuelo. El ahorro de tiempo lo lograrán los conductores gracias a que no tendrán que llevar dinero suelto ni detenerse en las cabinas de peaje. Además, será más seguro al pasar a poca velocidad por los peajes, frente a las colas que suelen formarse en el pago manual. Pozuelo aseguró que en horas punta un vehículo puede llegar a ahorrar hasta 40 minutos en el trayecto entre Guadalajara y la M-40.

Cuatro bancos (BBVA, SCH, Herrero y Sabadell) y cuatro cajas de ahorro (Caja Madrid, La Caixa, Navarra y Guadalajara) comenzarán a comercializar el Vía T a partir del lunes. El precio oscilará en función de la entidad bancaria. En algunos casos, llegará a ser gratuito para sus

clientes preferenciales y en otras tendrá un coste de unos 32 euros. Después, funcionará como una tarjeta de crédito. El usuario entrará a una velocidad de unos 60 kilómetros por hora por los peajes habilitados para este sistema de pago. El ordenador central detectará al vehículo y levantará la barrera de acceso. Igual ocurrirá a la salida. El trayecto recorrido se cobrará directamente en la cuenta designada por el conductor. "El Vía T es intercambiable y se puede utilizar en más de un vehículo. Además, el sistema será compatible para todas las autopistas radiales de Madrid. También hay un acuerdo para que sirvan en todas las de peaje de toda España", comentó Pozuelo. Los usuarios que adquieran su telepeaje antes de la inauguración de la R-2 tendrán un mes de uso gratuito e ilimitado de esta autopista. Según el portavoz de la R-2, la obra estará terminada el 29 de septiembre, salvo que surjan complicaciones de última hora. A partir de ahí, la inauguración dependerá exclusivamente del Ministerio de Fomento, que fijará la fecha de apertura al público previsiblemente en octubre. El resto de radiales y el eje del aeropuerto serán abiertos entre finales de año y el próximo verano. En algunos casos, estas obras acumulan retrasos de hasta dos años sobre el plazo inicialmente previsto.