

ENTRA EN SERVICIO EL TRAMO MÁS LARGO DE LA AUTOVÍA DEL ALTIPLANO EN MURCIA

La A-33 crece

JAVIER R. VENTOSA.

La autovía del Altiplano (A-33) tiene ya dos tercios del trazado en servicio tras la inauguración del tramo Jumilla-Yecla, el más largo de este eje que discurre mayoritariamente al norte de la Región de Murcia. Con esta obra, que pone fin al aislamiento por autovía del municipio de Yecla, se mejora la conexión interior entre Murcia y Valencia, objetivo final de la autovía. La elección de un nuevo trazado en un valle llano, contiguo al más abrupto de la carretera nacional, ha mejorado sensiblemente las condiciones de circulación y facilitado la ejecución de la obra, concluida con 10 meses de antelación.



El tramo Enlace N-344 (Jumilla)-Enlace C-3223 (Yecla) fue puesto en servicio el pasado 5 de octubre por el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, quien estuvo acompañado por el presidente de la Región de Murcia, Fernando López Miras. En el acto, el titular del departamento subrayó que el nuevo tramo es un paso más en el proceso de construcción de la autovía Blanca-La Font de la Figuera (A-33), que se desarrolla predominantemente por la provincia de Murcia y en menor medida por las de Albacete, Alicante y Valencia.

Este corredor tiene hoy 60 de sus 89,1 kilómetros abiertos al tráfico, es decir, dos tercios del trazado, con los tres tramos murcianos y la variante de La Font de la Figuera (Valencia) en servicio, el subtramo alicantino en obras y los dos restantes, a caballo entre Murcia y Albacete, en distintas fases de licitación, todo ello con una inversión prevista de 466 M€. El presidente autonómico, por su parte, destacó la importancia de la obra inaugurada, "que forma parte del conjunto de reivindicaciones históricas de la Región de Murcia".

El ministro puso de manifiesto la relevancia de este nuevo eje, que constituye una alternativa de mayor calidad para el tráfico de largo recorrido que circula por los corredores formados por la autovía A-7 (del Mediterráneo) y la carretera N-340 (de Cádiz a Barcelona) entre Almería, Murcia, Alicante y Valencia, esperándose a su finalización un impacto muy positivo en el tráfico de la provincia de Alicante. Particularmente importante es la mejora que la A-33 introducirá, cuando esté terminada,

en la relación Murcia-Valencia, con una reducción de 46 kilómetros respecto al recorrido costero actual por la AP-7/A-7 y un tiempo de viaje fijado en unas dos horas. Por otra parte, la A-33 también interconectará tres corredores de alta capacidad, las autovías A-30 (Madrid-Murcia), A-31 (Albacete-Alicante) y A-35 (Almansa-Xàtiva), igualmente relevantes para las comunicaciones entre el centro y el sureste peninsular.

A escala provincial, el nuevo tramo, que con 23,4 kilómetros es el de mayor longitud de la A-33, contribuye a mejorar la vertebración territorial del norte de la provincia de Murcia, concretamente la comarca del Altiplano, hasta ahora comunicada por la N-340, vía de trazado montañoso y circulación media de 5.500 vehículos/día (el 23% pesados). El nuevo eje recorta el recorrido convencional en 11,1 kilómetros (de 38,3 a 23,4 km, más los 3,8 km que se realizan por la carretera RM-424), con un ahorro de 11 minutos en el tiempo de viaje (de 29 a 18 minutos) y de 5,1 litros en combustible para vehículos pesados (de 12,3 a 7,2 litros). También introduce mejores estándares de comodidad y seguridad, evitando el paso por tres travesías urbanas (polígono industrial Los Romerales, La Alquería y Fuente del Pino). Estos beneficios tienen un impacto muy acusado en Yecla (34.000 habitantes), municipio que estaba desconectado de la red de autovías y que ahora dispone de una conexión de alta capacidad con Jumilla, segunda ciudad de la comarca (24.000 habitantes), y con la capital autonómica, situada desde principios de octubre a 45 minutos de la capital del mueble.

.\ División en tres subtramos

Para proceder a su licitación, y con objeto de adecuar la obra a la situación económica que vivía el país, el tramo Jumilla-Yecla se dividió a su vez en tres subtramos, que fueron adjudicados entre noviembre de 2014 y los primeros meses de 2015. De esta forma, el proyecto, cuya obra ha dirigido la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, se compone de los subtramos Enlace N-344 (Jumilla)/Enlace RM-A26, de 7,3 kilómetros, construido por la UTE CHM-Padelsa, con asistencia técnica de Grusamar; Enlace RM-A26/Enlace RM-A26, de 7,5 kilómetros, ejecutado por la UTE FCC-Pavasal y asistencia técnica de Auraval-Ingeniería 63; y Enlace RM-A26/Enlace RM-424 (Yecla), a cargo de la UTE Copasa-Altyum y asistencia técnica de Intef-Ingenieros. La redacción del proyecto ha sido realizada por Incosa. La obra se ha prolongado durante 30 meses, terminándose 10 meses antes del plazo contractual, previsto inicialmente para el mes de julio de 2018.

El presupuesto total del contrato de obras ha ascendido a 71,9 M€, cantidad que, sumada al coste de redacción del proyecto (1,2 M€), al importe estimado de las expropiaciones (14,5 M€) y al coste de la asistencia técnica para el control y vigilancia de la obra (1,8 M€), arroja una inversión total de 89,6 M€, sufragados por el Ministerio de Fomento.

.\ Características de la obra

El tramo Enlace N-344 (Jumilla)-Enlace C-3223 (Yecla) viene definido principalmente por un trazado de nueva construcción de 23,42 kilómetros de longitud, que discurre en sentido suroeste-noreste de forma más o menos paralela al corredor de la carretera N-344, aunque separado entre 4 y 10 kilómetros de la misma. De hecho, se desarrolla por el valle contiguo al de esta infraestructura, situado entre las sierras del Buey de un lado y de Enmedio y del Serral por el otro, un lugar por donde discurrió el trazado del ferrocarril de vía estrecha de Vi-

Unidades de obra	
Excavación	2.748.621 m ³
Terraplén	3.076.601 m ³
Hormigón estructural	24.137 m ³
Acero	3.571.590 kg
Suelo estabilizado	272.594 m ³
Suelo cemento	166.345 m ³
Mezclas bituminosas en caliente	269.240 tn
Zahorra artificial	139.443 m ³

llena a Alcoy y Yecla (conocido como el Chicharra) durante casi medio siglo. En este valle predominantemente llano y de pequeñas ondulaciones, dedicado a los cultivos frutales, se ha construido un trazado de autovía con pendientes muy suaves (la pendiente media es del 1,2%), radios de gran amplitud (1.500 metros) y una cota máxima de 563 metros, en abierto contraste con el valle donde se sitúa la carretera nacional, de trazado abrupto, con rampas pronunciadas, cota máxima de 793 metros y problemas de vialidad invernal. En el nuevo trazado, por tanto, reside la mayor parte de las ventajas de menor longitud, menor consumo y ahorros de tiempo que aporta el tramo de autovía, cuya velocidad de proyecto es de 120 km/h.

Como características generales, la sección tipo del tronco de autovía está formada por dos calzadas de dos carriles de 3,50 metros de ancho separados por una mediana de 10 metros, arcenes exteriores de 2,50 metros de ancho, arcén interior de 1 metro y berma interior de 1 metro. El paquete de firmes, colocado sobre una explanada tipo E-3, está formado por una subbase de suelo cemento de 25 centímetros (se ha optado por esta tipología en vez de la zahorra artificial al encontrarse mejores materiales para ello en la zona) y tres capas de mezclas bituminosas en caliente con un espesor total de 20 centímetros.

El nuevo tramo Jumilla-Yecla recorta el recorrido de la carretera nacional en 11,1 km con el consiguiente ahorro de tiempo y consumo

A lo largo del tramo se han dispuesto tres enlaces, que son los elementos más relevantes del trazado y los que precisamente marcan la división entre cada uno de los subtramos. Al inicio del recorrido se sitúa el enlace con la carretera N-344 que permite el acceso al núcleo urbano de Jumilla, construido con tipología de glorieta central a distinto nivel y un radio de 60 metros. Fue puesto en servicio en julio pasado. En los subtramos 2 y 3 se han dispuesto sendos enlaces con la carretera RM-A26, que discurre de forma sensiblemente paralela a la traza. Situados en los PK 10+600 y 17+100, se trata de enlaces con tipología de diamante con glorieta, elevada en el primer caso e inferior en el segundo. Por otro lado, al término del subtramo 3 se ha construido una conexión provisional con la carretera de titularidad autonómica RM-424 de Yecla a Pino-

so, con tipología de glorieta a nivel, que dará paso en el futuro al enlace definitivo con esa misma carretera. Su construcción se realizará en el contrato del tramo contiguo de la A-33 que discurre entre Yecla y Caudete (Albacete).

En el entorno de Murcia

En la inauguración del tramo de la A-33, el ministro repasó el estado actual y aportó las últimas novedades de dos infraestructuras viarias, las autovías del banca y del Reguerón, consideradas fundamentales para la movilidad en la zona metropolitana de Murcia, séptima ciudad de España por número de habitantes.

En el primer caso, el ministro entregó al presidente autonómico un borrador del convenio para culminar el trazado de la RM-11, autovía de titularidad autonómica que enlazará la autopista AP-7 en San Javier con la autovía A-7 en Santomera, al este de Murcia, y que está llamada a configurar la parte este de la circunvalación de Murcia. De los 40 kilómetros de trazado, el Gobierno regional puso en servicio 29 kilómetros, restando 11 kilómetros (tramo Zeneta-Santomera) para finalizarla. El convenio establece el compromiso firme de ambas administraciones para construir este tramo, cuya inversión de 110 M€ será financiada por el Gobierno central. La firma del convenio permitirá la transferencia de los créditos necesarios por parte del Ministerio de Fomento a la Administración regional, que asumirá la ejecución de unas obras cuyo inicio está previsto en 2018.

La otra actuación viaria que mencionó el ministro es la autovía del Reguerón, infraestructura que conformará la circunvalación sur y este de Murcia propiciando el enlace de las autovías A-30 y A-7 (está a través de la autovía del banca), lo que permitirá aliviar el denso tráfico de la carretera regional RM-300 y la Costera Sur. Su construcción, interrumpida en 2010, se reactivó en marzo de 2015. Según los datos aportados por el ministro, el tramo Este de esta vía de alta capacidad (7 kilómetros entre la RM-11 y la avenida de Beniaján, más otros 4 kilómetros de accesos y ramales) está en plena fase de obra, con un nivel de ejecución del 20%, mientras se trabaja activamente para licitar el tramo Oeste (9 kilómetros hasta la A-30).

El capítulo de estructuras ha comprendido la construcción de un viaducto, 13 pasos superiores y ocho pasos inferiores para garantizar la permeabilidad de la infraestructura. El único viaducto del trazado, situado en el subtramo 3, es una estructura de vigas prefabricadas de tipo artesa, de 118 metros de longitud, que permite salvar la Rambla de Jumilla. Los pasos superiores, cuatro de los cuales corresponden a las estructuras de los enlaces situados en los subtramos 1 y 2, se han ejecutado mayoritariamente con tipología de losa postesada de canto variable, con longitudes que oscilan entre 70 y 151 metros. Por su parte, los pasos inferiores son marcos de hormigón contruidos *in situ*, con longitudes entre 12 y 40 metros, correspondiendo dos de ellos al enlace con la carretera RM-A26 del subtramo 3. En cuanto al drenaje transversal, a lo largo del trazado se ha construido casi una treintena de obras.

Medidas ambientales

En el apartado de medidas de integración ambiental, se han llevado a cabo una batería de actuaciones destinadas a minimizar o corregir el impacto de la construcción y explotación de la infraestructura sobre el territorio y sobre la flora y fauna en él asentadas. De esta forma, se ha realizado la reposición de varias vías pecuarias que han sido interceptadas por el trazado, entre ellas la cañada de Albacete a Murcia, el cordel de la Rosa, el cordel de las Sanguijuelas (paso inferior) y la cañada de los Serranos (paso superior). En el capítulo de ordenación ecológica, se han revegetado los taludes de terraplenes y desmontes, con la extensión de más de 955.000 m² de hidrosiembra y más de 380.000 m² de tierra vegetal, y se han plantado especies autóctonas de árboles y arbustos en una superficie superior a 720.000 m².

Asimismo, se han implantado pasos específicos para la fauna local y se han adaptado las obras de drenaje para permitir el paso de la pequeña fauna. Paralelamente, se han instalado cerca de 8.000 m² de pantallas acústicas en determinados puntos del trazado cercanos a zonas pobladas. También se ha realizado el seguimiento arqueológico de las obras. ■