

El Túnel de Peaje bajo el Escalda en Amberes

EL túnel de Liefkenshoek será el tercer enlace por carretera entre las dos orillas del Escalda en Amberes y se construirá al norte del casco urbano, en el centro del puerto. Se adoptó este enlace para ofrecer una alternativa al Túnel Kennedy que con dos calzadas de tres carriles tiene una intensidad media diaria de 100.000 vehículos/hora, con puntas de 145.000 vehículos en algún día de mediados de junio. Asimismo aportará una solución para el tráfico de mercancías peligrosas prohibido por el túnel en servicio y atenderá el tráfico generado por la extensión de las instalaciones portuarias de la margen izquierda.

Hasta ahora dificultades presupuestarias habían impedido la construcción, aunque los estudios coste/beneficio mostraran la viabilidad del proyecto.

La rentabilidad se ha calculado basándose en el modelo de tráfico que se emplea para la red nacional belga y fue adoptado en el acuerdo

entre el Ministerio de Obras Públicas, una agrupación de tres grandes constructoras de Bélgica y un sindicato de bancos. En el contrato se estipula que la mayor parte de los beneficios (85%) de la recaudación de peaje sea para la Administración. Esta parte será principalmente utilizada para limitar la tasa de peaje y optimizar las ventajas del usuario del túnel. Con una tasa de peaje muy alta—más de 900 pesetas—ningún automovilista utilizaría el túnel y la rentabilidad sería nula. Si no se cobrara peaje afluiría un gran tráfico pero también sin renta. Entre estos dos casos límites hay una tasa de peaje para la cual la rentabilidad es máxima, y es la que se ha tomado como punto de partida del esquema financiero del financiamiento total por capitales privados.

El Estado belga ha otorgado a la agrupación de constructores de referencia que gozan del respaldo de los Bancos, la concesión del estudio, construcción, explotación y

gestión del Túnel de Liefkenshoek. El coste de las obras se estima en 14.250 millones de pesetas a lo que hay que sumar los adicionales por revisiones o proyectos reformados, los intereses y otros gastos de financiación. La previsión de los Bancos asciende a 30.000 millones de pesetas.

El plazo de ejecución de las obras será de cuatro años y el de explotación de 18 años, con lo que el plazo concesional será de 22 años. Los trabajos se iniciaron en julio de 1987.

Se prevé que los ingresos serán muy superiores a los costes y amortizaciones del plan financiero. La viabilidad de la concesión se ha determinado principalmente en función de la progresión de recaudación de peaje, o sea, del tráfico potencial que utilizará el túnel. Las estimaciones de la sociedad concesionaria se basaron en un estudio llevado a cabo por la Administración de Carreteras de Bélgica que concluye que el usuario de la vía elige entre itinerarios alternativos en función de un coste global de recorrido que depende, del precio del carburante, deterioro del vehículo, etc...