PROPUESTA DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ESTATALES EN LA PROVINCIA DE ALICANTE HORIZONTE 2030

Enlace sur de la nueva variante de la carretera nacional N-332 a su paso por Benissa (Alicante).

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2022.

ineca | Instituto Estudios Económicos Provincia Alicante

CEV Confederación Empresarial Comunitat Valenciana

Cámara Alicante

DIRECCIÓN

Armando Ortuño Padilla
Director de Proyectos de INECA
Profesor del IUACA, UA

EQUIPO DE TRABAJO

Jairo Casares Blanco
Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Vicente Mateu Valero
Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Rubén Ortuño Padilla
Abogado especialista en concesiones

@INECA Febrero de 2023

ineca Instituto Estudios Económicos Provincia Alicante

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS. 4

2 ACTUALIZACIÓN DE LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA PROVINCIA 6

2.1 CORREDOR LITORAL DE LAS MARINAS 7

2.2 CORREDOR CENTRAL HACIA L'ALCOIÀ 9

2.3 CORREDOR DEL VINALOPÓ 10

2.4 CORREDOR ALICANTE-ELCHE 14

2.5 CORREDOR INTERIOR HACIA EL BAJO VINALOPÓ – VEGA BAJA – MURCIA 18

2.6 CORREDOR LITORAL HACIA EL SUR DE LA PROVINCIA 20

3 ACTUACIONES PRIORITARIAS EN LA PROVINCIA: PRESUPUESTO Y CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN – HORIZONTE 2030 .23

3.1 DESCRIPCIÓN, VALORACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES VIARIAS 24

3.1.1 Tercer carril A-70 Alicante - Elche 26

3.1.2 Mejora de la A-31 Villena-Alicante 27

3.1.3 Tercer carril A-7 Crevillente – Murcia 28

3.1.4 Paso inferior glorieta Universidad de Alicante. 29

3.1.5 Duplicación N-332 Variante Torrevieja 31

3.2 DESCRIPCIÓN, VALORACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE ACTUACIONES FERROVIARIAS 32

3.2.1 AVE Alicante-Valencia 35

3.2.2 Mejora línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva 36

3.2.3 Tren de la Costa (Alicante-Benidorm) 38

3.2.4 Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia. 40

3.2.5 Corredor Mediterráneo Mercancías (conexión Puerto de Alicante y Puertos secos de Villena, Novelda y San Isidro) 42

3.3 ACTUACIONES MARÍTIMAS 44

4 FÓRMULAS DE FINANCIACIÓN PARA LAS ACTUACIONES PRIORITARIAS 45

4.1 INTRODUCCIÓN A LAS FÓRMULAS JURÍDICAS DE FINANCIACIÓN DE UNA OBRA PÚBLICA 45

4.2 COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA. 47

4.2.1 La concesión de obra pública. 47

4.2.2 El pago por disponibilidad. 47

5 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO. 49

1 INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

Este estudio analiza la situación actual de la red de transportes de titularidad estatal de la provincia de Alicante con el objetivo de plantear soluciones concretas y efectivas que mitiguen los limitantes a su desarrollo socioeconómico mediante el diseño de una Propuesta de Inversiones que incorpore presupuesto, cronograma de actuaciones y alternativas de financiación.

La falta de inversión en infraestructuras de transporte en la Provincia de Alicante durante los últimos quince años ha generado un déficit inversor acumulado de unos 4.000 M€, con lo que se han enquistado los problemas de movilidad de viajeros y mercancías que lastran la competitividad de la Provincia.

En este sentido, a petición de la Cámara de Comercio de Alicante y la CEV, INECA llevó a cabo en 2018 el estudio de "Necesidades de Infraestructuras de Transporte en la Provincia de Alicante Horizonte 2029", en el que se expusieron las mejoras urgentes a acometer en la red de transportes de toda la Provincia, así como un decálogo de necesidades de infraestructuras prioritarias para poder alcanzar un nivel de competitividad similar al resto de provincias del país.

Aunque la mayoría de las reclamaciones planteadas no se han cubierto en los últimos años, parte de esas necesidades no son posibles de atender en el corto-medio plazo porque los proyectos constructivos no se encuentran finalizados, de modo que, además, de las inversiones en obras, deberían destinarse en los PGE las partidas pertinentes para avanzar en la redacción de esos proyectos, varios de ellos con muchos años de retraso.

Por ello, el objetivo del presente estudio es llevar a cabo una "Propuesta de Inversiones en Infraestructuras de Transporte estatales en la Provincia de Alicante" que recopile y actualice las necesidades de infraestructuras prioritarias de la Provincia atendiendo, además, a las nuevas demandas surgidas en la sociedad debido a la pandemia de la COVID-19 y a la emergencia climática, detallando y concretando un cronograma de inversiones para que se lleven a cabo horizonte 2030.

En este marco, se analizarán tanto los plazos como vías de financiación del proyecto, debiendo contemplar aportaciones directas de las Administraciones Públicas a partir de los PGE o de los Fondos Europeos, pero, muy importante, teniendo en cuenta las opciones posibles de participación-público-privada como fórmula para movilizar ese ingente volumen de inversión necesaria.

El índice y metodología para llevar a cabo este trabajo es el siguiente:

1. **Actualización de las necesidades de infraestructuras de transporte en la Provincia de Alicante:**

Se analizará el estudio realizado por INECA "Necesidades de Infraestructuras de Transporte en la Provincia de Alicante Horizonte 2029" con el objetivo de actualizar las mejoras a acometer y plantear nuevas necesidades derivadas de la nueva situación poscovid y de la emergencia climática existente en la actualidad.

El análisis contempla tanto las demandas para el transporte de viajeros como de mercancías en infraestructuras de la Provincia cuya titularidad recae en el Estado.

2. **Presupuesto de los proyectos y obras prioritarias en la Provincia y Cronograma de ejecución con horizonte 2030:**

Estimación presupuestaria de los proyectos planteados, estimando las fases y plazos que requieren cada uno de ellos según su situación actual bajo un escenario máximo de ejecución 2030.

En ese cronograma se hará hincapié no solo en aquellas actuaciones que se encuentren en disposición de ser ejecutadas de inmediato, sino en todas aquellas cuya fase de planificación se encuentre un estadio preliminar o ni siquiera se haya abierto el expediente.

3. **Fórmulas de financiación para acometer las infraestructuras prioritarias de la Provincia de Alicante:**

Se plantearán las diferentes fórmulas para financiar las inversiones necesarias: desde las aportaciones del Estado a partir de los PGE, Fondos Europeos o las soluciones basadas en la participación-público-privada (PPP) como, por ejemplo, el "Pago Por Disponibilidad" (PPD).

4. **Síntesis de los resultados obtenidos:**

Se elaborará un resumen final de las prioridades de intervención señaladas previamente con sus correspondientes presupuestos y plazos de ejecución para paliar el déficit inversor en la Provincia y aumentar su competitividad.

2 ACTUALIZACIÓN DE LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN LA PROVINCIA

El presente trabajo continúa la línea de análisis integral recogido en el informe "Necesidades de Infraestructuras de Transporte en la Provincia de Alicante (Alicante Horizonte 2030)", realizado por INECA para la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante y la CEV (Confederación Empresarial Valenciana) en diciembre de 2018.

Dado que este informe definía las necesidades de la red de infraestructuras de la Provincia y establecía un conjunto de actuaciones para dar respuesta a las mismas con un horizonte a diez años, este trabajo se centra en analizar la situación actual tras acercarnos del ecuador de este periodo con el objetivo, por una parte, de determinar cuáles han sido los avances y, por otra, de plantear las fases de aquellas actuaciones que aún no se hayan ejecutado con tal de que se encuentren en servicio en 2030.

Para ello, se analizará la red de infraestructuras de transporte cuya titularidad y gestión recae sobre el Gobierno de España a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En este aspecto, para profundizar debidamente en el estado de la red, se seguirá la estructura fijada en el informe "Alicante Horizonte 2030" en el que se diferenciaban los principales corredores de la Provincia:

- Corredor litoral de Las Marinas.
- Corredor central hacia L'Alcoià.
- Corredor del Vinalopó.
- Corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia.
- Corredor litoral hacia el sur de la Provincia.

Esta estructura permitirá conocer cuál es la situación de cada corredor principal y los avances registrados en las necesidades encontradas tras cuatro años desde el anterior diagnóstico.

Cabe destacar que, en este espacio de tiempo, las consecuencias derivadas de la pandemia de la COVID-19 y de la guerra en Ucrania han supuesto un punto de inflexión respecto a las necesidades de movilidad. En la actualidad, las alternativas al vehículo privado cobran más importancia que nunca dado el elevado precio de los combustibles fósiles y la menor capacidad de gasto debido a la alta inflación que se está registrando desde el último año.

A ello, debe sumarse la situación actual de emergencia debido al cambio climático que obliga a reformular la movilidad para hacerla más limpia y resiliente para conseguir lograr los objetivos de reducción de emisiones contaminantes fijados por la Unión Europea.

De hecho, en la reciente "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030" realizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), se expone como objetivo la construcción de un sistema de transportes eficiente, sostenible y resiliente que se sustente en tres pilares: la seguridad, reduciendo la siniestralidad; la sostenibilidad, priorizando la movilidad cotidiana fomentando los modos de transporte limpios; y la conectividad multimodal (MITMA, 2021).

Por otra parte, cabe recalcar que la gran singularidad de la provincia de Alicante respecto al conjunto de España es su estructura policéntrica, siendo esta una de sus grandes fortalezas. La Provincia funciona como un engranaje donde todas las

comarcas aportan un enorme valor al conjunto y se producen fuertes sinergias entre sí. Por ello, resulta más importante si cabe el nexo físico que une al territorio, es decir, que la red de comunicaciones sea capaz de articularlo para desplegar todo su potencial de forma eficiente y sostenible.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, a continuación, se analiza la situación actual en los corredores expuestos.

2.1 Corredor litoral de Las Marinas

Este corredor atraviesa el litoral alicantino desde la capital hacia el norte hasta el límite provincial con Valencia. Por tanto, transcurre principalmente por las comarcas de la Marina Baja y la Marina Alta, una región caracterizada por las actividades turísticas.

Este eje conecta importantes ciudades como Benidorm, Altea, Calpe, Jávea o Denia, por lo que atraviesa una zona de elevado dinamismo económico de gran relevancia para la Provincia.

Problemas detectados en 2018

Uno de los principales problemas detectados en este corredor es la congestión viaria sufrida por la carretera nacional N-332, que atraviesa todo el litoral y era la única carretera de primer nivel de circulación libre. La elevada intensidad de tráfico – que en algunos tramos superaba los 20.000 vehículos diarios en una carretera con un carril por sentido – unida a las travesías urbanas de Altea, Benissa o Gata de Gorgos, así como el considerable aumento de tráfico en época estival, hacía que esta vía sufriera importantes retenciones a lo largo del año.

En este sentido, en 2018, se encontraba en ejecución la variante de la N-332 a su paso por Benissa, obra que permitiría diferenciar el tráfico local y de largo recorrido eliminando el segundo del núcleo urbano.

Por otra parte, la Autopista del Mediterráneo AP-7, vía de alta capacidad y de peaje que posee un trazado análogo a la N-332, asumía también un importante volumen de tráfico, sobre todo en época estival, aunque no se veía comprometida su capacidad y el nivel de servicio era aceptable.

El potente dinamismo turístico de este corredor choca frontalmente con el desequilibrio de la red de transportes, que da un amplio protagonismo al vehículo privado y la carretera en detrimento del ferrocarril. La única vía ferroviaria entre Alicante y Denia, de vía estrecha y titularidad autonómica, se encontraba en una remodelación integral, y sus condiciones de servicio (velocidad de circulación, número de paradas intermedias, etc.) no eran competitivas como para favorecer un cambio modal.

Por ello, se planteaba la ejecución del Tren de la Costa, un potente eje ferroviario que conectase el litoral desde Alicante hasta Gandía, cerrando el trazado por la costa hasta Valencia, y que diese servicio a Las Marinas con paradas en Benidorm o Denia, facilitando que los cientos de miles de viajeros que visitan estas comarcas que acceden a través del Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández pudiesen realizar estos trayectos por ferrocarril.

El entonces Ministerio de Fomento hizo público el Estudio Informativo del Tren de la Costa en 2016, infraestructura clave para solucionar los problemas de movilidad de

los residentes y turistas de Las Marinas y potenciar un transporte más eficiente, sostenible y limpio en comparación con el vehículo privado.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

La principal novedad en el corredor de transporte que transcurre por el litoral norte de la Provincia ha sido la supresión del peaje en la Autopista del Mediterráneo AP-7 desde el 1 de enero de 2020 tras cuarenta años de explotación por parte de la concesionaria. Este hecho supone un importante avance en la mejora de movilidad de los municipios de Las Marinas ayudando a eliminar el tráfico de largo recorrido de la N-332 y facilitando la fluidez global en la circulación viaria de la red de carreteras.

Además, en julio de 2022 se puso en servicio la variante de la N-332 a su paso por Benissa, un tramo de 5 kilómetros de longitud que rodea por el norte este municipio y que permite segregar el tráfico local del de largo recorrido descongestionando la travesía de Benissa. Esta actuación ha permitido mejorar considerablemente la seguridad vial en el municipio, así como reducir las emisiones contaminantes y los tiempos de recorrido, por lo que ha beneficiado tanto a los residentes de Benissa como al conjunto de las Marinas.

Sin embargo, este avance es, en algunos aspectos, limitado porque, dado que la AP-7 en su tramo entre Alicante y Valencia apenas posee contados enlaces que permitan su interconexión con el resto de la red de carreteras, esta vía de alta capacidad queda relegada a un segundo plano en determinados desplazamientos entre municipios de Las Marinas que no tienen un fácil acceso a la AP-7 como Altea o Calpe, o están relativamente alejados de esta vía de alta capacidad, como Jávea o Denia, por lo que la N-332 sigue teniendo una significativa importancia en la movilidad de las comarcas.

Por su parte, tras cuatro años la situación sigue siendo muy similar en términos ferroviarios. No se ha producido avance alguno en el proyecto del Tren de la Costa, perjudicando considerablemente las opciones de movilidad (sostenible) de los residentes y turistas de Las Marinas.

Teniendo en cuenta la situación actual en la que la emergencia climática, el alza de los precios de la energía y la inflación están condicionando los hábitos de la sociedad y están transformando los patrones de movilidad, y sabiendo que muchos de estos problemas deben ser respondidos con soluciones a largo plazo, debe ser prioritario ofrecer una conexión ferroviaria competitiva con Las Marinas.

Así, merece una mención especial la ciudad de Benidorm como motor turístico nacional y referente europeo, ya que cuenta con más de 43.000 plazas hoteleras (cerca del 30% de la oferta hotelera de toda la Comunitat Valenciana) y más de 33.000 plazas en apartamentos y viviendas de alquiler, siendo en ambos rankings el primer municipio de nuestra Comunitat, además de 11.600 plazas en campings, lo que suma una oferta total que supera las 87.000 plazas de alojamiento turístico.

Por ello, resulta esencial acelerar el Tren de la Costa para responder a las necesidades de los destinos turísticos de Las Marinas, priorizando el tramo Alicante-Benidorm frente al Benidorm-Denia para redirigir la enorme demanda existente hacia el ferrocarril, un modo mucho más eficiente y sostenible, mejorando así los problemas de congestión viaria que padece la corona metropolitana de Alicante.

Es de reseñar que la Generalitat Valenciana ha mostrado su interés de ejecutar el tramo Gandía-Denia mediante una solución tranviaria, tramo igualmente prioritario.

Tabla 1. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR DE LAS MARINAS
(*)ESTADO ACTUAL: EJECUTADO EXPEDIENTE INICIADO EXPEDIENTE NO INICIADO.

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor de Las Marinas		
Variante de N-332 – Benissa	Realización de una variante que desvíe el tráfico de la N-332 del casco urbano de Benissa para mejorar la seguridad vial y reducir la congestión.	Ejecutado - En explotación
Tren de la Costa Alicante-Valencia	Conexión ferroviaria por el litoral entre Valencia y Alicante que conecte con importantes destinos turísticos como Benidorm, Calpe, Jávea o Denia. Es de reseñar que la Generalitat Valenciana ha mostrado su interés de ejecutar el tramo Gandía-Denia mediante una solución tranviaria.	Realizado Estudio Informativo (2016)

Fuente: Elaboración propia.

2.2 Corredor central hacia L'Alcoià

El corredor central conecta la capital alicantina con Valencia atravesando las comarcas de L'Alcoià y El Comtat, y conectando numerosas ciudades de gran importancia industrial como Alcoy, Ibi, Cocentaina, Castalla, Onil o Xixona, donde actividades como el plástico, el textil, el turrón o el juguete generan riqueza y empleo para el conjunto de la Provincia.

Problemas detectados en 2018

La entrada en servicio de la Autovía A-7 entre Alicante y Valencia que atraviesa las comarcas de L'Alcoià y El Comtat, unido al eje viario transversal de la autovía autonómica CV-80 que une la A-7 con el Corredor del Vinalopó, solucionó los problemas viarios históricos que padecía la zona norte de la provincia alicantina.

Sin embargo, la situación ferroviaria no era tan positiva. La línea ferroviaria de ancho ibérico entre Alcoy y Xàtiva no presentaba mejoras y el servicio era significativamente deficiente al tener problemas de seguridad, velocidad limitada y un trazado muy sinuoso.

Este servicio es muy importante para las comarcas de L'Alcoià y El Comtat, ya que permite la conexión de Alcoy y Cocentaina – las dos capitales de comarca – con Valencia a través de Xátiva. En el informe "Alicante Horizonte 2030" se propuso la mejora sustancial de esta línea ferroviaria tanto en prestaciones aumentando la seguridad y eliminando las restricciones de velocidad que permitan una mayor velocidad comercial, como en frecuencias y servicios lanzadera, a fin de generar una mayor demanda ferroviaria.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

En la actualidad se han registrado avances en el proyecto de mejora de la línea ferroviaria Alcoy-Xátiva. Si bien es cierto que el servicio posee las mismas limitaciones de velocidad comercial y bajas frecuencias que hace cuatro años, a finales de 2020 se adjudicó la redacción del proyecto constructivo para la renovación de esta vía, por lo que se espera que este proyecto esté finalizado en el corto plazo para poder comenzar las obras.

Tabla 2. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR CENTRAL HACIA L'ALCOIÀ.

(*)ESTADO ACTUAL: 🟩 *EJECUTADO* 🟨 *EXPEDIENTE INICIADO* 🟥 *EXPEDIENTE NO INICIADO.*

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor Central hacia L'Alcoià		
Mejora de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva	Mejoras de la línea ferroviaria a fin de aumentar su seguridad y la velocidad comercial.	Fase de redacción del Proyecto Constructivo

Fuente: Elaboración propia.

2.3 Corredor del Vinalopó

Este corredor recoge la conexión natural de la provincia de Alicante con el centro peninsular por lo que posee una gran importancia estratégica en la movilidad de personas y mercancías, aspecto de gran relevancia para la economía alicantina, sobre todo para sectores punteros como el turismo y la industria.

Problemas detectados en 2018

En el informe "Alicante Horizonte 2030" se pusieron de relieve los problemas de congestión y seguridad vial que soporta la Autovía A-31 Alicante-Madrid a su paso por el Medio Vinalopó. Al tratarse de una autovía de primera generación, cuyo trazado surge de la duplicación de la antigua carretera nacional N-330, su trazado es sinuoso y se aprecian numerosos puntos de peligrosidad vial.

Esta autovía conecta la capital alicantina con algunas importantes ciudades industriales de la provincia como la conurbación Elda-Petrer, Villena, Novelda o Sax, siendo el tramo entre Elda y Monforte del Cid el más congestionado, superando en el año 2018 los 54.000 vehículos diarios al soportar los viajes pendulares de estas ciudades entre sí y con el área funcional Alicante-Elche, la zona más poblada de la Provincia.

Además, el tramo entre Monforte del Cid y Villena forma parte de los dos itinerarios de largo recorrido más importantes para la Provincia, su conexión con el centro peninsular y con el Corredor Mediterráneo viario, lo que hace que diariamente soporte entre 7.000 y 8.000 camiones, un 15% del tráfico total.

A ello, debe sumarse el hecho de que, al tratarse de la principal conexión con el centro peninsular, soportaba un importante tráfico turístico en época estival y en periodos festivos dado que es habitual el desplazamiento hacia las segundas residencias de la Provincia – más de 250.000 – situadas principalmente en los municipios costeros. De hecho, en los meses estivales el tráfico aumenta cerca de un 20% en esta autovía.

Paradójicamente, en este corredor se encuentra la línea ferroviaria Alicante-Madrid que posee estaciones en Villena, Elda o Novelda pero que, debido a la ubicación de algunas estaciones y a la falta de servicios ferroviarios de Cercanías, apenas es utilizado por los habitantes del Alto y Medio Vinalopó en sus desplazamientos pendulares.

En este sentido, en el informe "Alicante Horizonte 2030" se expuso el cambio producido desde 2018, ya que desde ese año la conexión ferroviaria entre Villena y Alicante había sido incluida como Obligación de Servicio Público (OSP) en servicios de Media Distancia, con una oferta de 10 servicios diarios por sentido. Sin embargo, al ofrecer pocos servicios diarios y con horarios no ajustados a las puntas de demanda, se propuso la prolongación de la línea de Cercanías C-3 entre Alicante y San Vicente del Raspeig hasta Villena, de forma que se aumenten sensiblemente las frecuencias en este corredor ferroviario y ello favorezca la transferencia modal reduciendo el tráfico de la A-31.

Además, se insistió en la finalización de la conexión ferroviaria de Alta Velocidad con Valencia, lo que precisa finalizar la ejecución del tramo entre La Encina y Valencia, para aumentar la competitividad del transporte ferroviario y reducir la dependencia de la red viaria.

Pero todas estas medidas, enfocadas en los desplazamientos de corta distancia, no solucionan los graves problemas de estacionalidad y del volumen de tráfico de vehículos pesados soportados por la A-31. Por ello, en el informe "Alicante Horizonte 2030" se propuso la ejecución de un tercer carril en esta autovía en el tramo más congestionado, entre las poblaciones de Elda y Monforte del Cid, que permitiese solucionar estos problemas acuciantes y mejorasen la seguridad vial del trayecto.

También se revindicaba la terminación del Corredor Mediterráneo Ferroviario, con su correspondiente conexión con el Puerto de Alicante, para favorecer el transporte ferroviario de mercancías de largo recorrido que redujese el número de vehículos pesados de esta categoría que circulan por nuestra Provincia.

Por último, pero no menos importante, en el informe de 2018 se planteó la ejecución de una estación ferroviaria e intermodal externa al casco urbano de Alicante mediante la conversión de la estación de Cercanías de la Universidad de Alicante en la estación pasante "Alicante Norte". Su ejecución unida a una conexión con la variante de Torrellano – propuesta en la mejora de la línea Alicante-Murcia – permitiría unir las líneas C-1 (Alicante-Elche-Murcia) y C-3 (Villena-Elda-San Vicente-Alicante) de Cercanías favoreciendo considerablemente la movilidad provincial y posibilitando una conexión directa con el Tren de la Costa.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

Tras cuatro años desde el último análisis, apenas ha habido mejoras relevantes en el corredor del Vinalopó. De las actuaciones citadas en el informe "Alicante Horizonte 2030" solamente se han registrado ligeros avances en las obras que permitirían conectar Alicante y Valencia por alta velocidad, pero aún restan años para que entre en servicio esta infraestructura.

Respecto al Corredor Mediterráneo Ferroviario, que permitirá potenciar considerablemente el uso del transporte por ferrocarril por parte de la economía alicantina, actualmente se encuentra en fase de proyecto la adaptación a vía mixta del tramo Alicante-La Encina y en fase de estudio la conexión con el Puerto de Alicante, incluyendo en ambos tramos apartaderos para trenes de 740 metros.

La ejecución y adaptación de ambas vías ferroviarias (convencional y alta velocidad) son indispensables para agilizar el tráfico ferroviario ya que, por ejemplo, se podrá segregar el tráfico de mercancías y el de medio y largo recorrido de forma que no se entorpezcan entre sí y mejoren la oferta de servicios.

Si bien es cierto que, como ocurre en todo el Corredor Mediterráneo, se están agilizando los estudios y proyectos de este tramo para su ejecución, la falta de celeridad impide que se puedan ver resultados a corto plazo, lo que hace que se perpetúen en el tiempo los problemas de movilidad del corredor del Vinalopó, ya que sigue recayendo en las infraestructuras viarias la inmensa mayoría de desplazamientos del mismo.

La situación de congestión y peligrosidad vial de la Autovía A-31 sigue siendo la tónica habitual en el Medio y Alto Vinalopó, donde se ha abierto el expediente para ejecutar ese tercer carril o mejoras de puntuales de capacidad y diseño. Esta actuación es vital ya que, como se ha comentado anteriormente, incide directamente en el funcionamiento de sectores tan importantes para la economía alicantina como la industria y el turismo, al ser la principal vía de conexión de la Provincia con el resto de la península.

En este sentido, los servicios ferroviarios tampoco pueden hacer su papel ya que no se han prolongado los servicios de la línea de Cercanías C-3 entre Alicante y San Vicente del Raspeig hasta Villena, por lo que las bajas frecuencias actuales y sus horarios apenas aportan soluciones al corredor del Vinalopó.

Habitualmente, los servicios ferroviarios de débil demanda, independientemente de su potencialidad, suelen estigmatizarse con falta de frecuencias e inversiones, o incluso eliminación de servicios dado que se aborda el problema desde un punto de vista meramente económico. Pero este es un círculo vicioso que carece de toda lógica social e ingenieril ya que, si los servicios ferroviarios no atienden las necesidades de movilidad de las personas – existiendo una masa crítica de demanda potencial, como es el caso – difícilmente van a generar demanda e ingresos.

Por ello, para que el ferrocarril sea una alternativa real en el corredor del Vinalopó, se insiste en la prolongación de los servicios de Cercanías de la línea C-3 hasta Villena y ampliación de las frecuencias, estableciendo un mínimo de 25-30 servicios al día por sentido (uno cada 30 minutos) para atender las necesidades diarias de movilidad, así como la ejecución de una nueva estación adyacente en el suroeste de la ciudad de Elda, que permitiría aumentar considerablemente la captación de viajeros en el Área Metropolitana de Elda-Petrer, tal y como ya se propuso en el "Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020", elaborado por el entonces Ministerio de Fomento en 2010. Estas medidas harían incrementar considerablemente el uso del ferrocarril en el corredor y favorecería el reequilibrio del sistema de transportes de la Provincia.

Respecto al proyecto de ejecución de la estación "Alicante Norte", que conectaría con las redes ferroviarias convencional y de Alta Velocidad que transcurren en la provincia, así como con las dos líneas de Cercanías (C-1 y C-3) de las que haría de intercambiador, no se ha iniciado expediente alguno, encontrándose en punto muerto.

Este proyecto significaría un avance muy importante para la provincia de Alicante, ya que podría llegar a vertebrar buena parte del territorio y dinamizaría la movilidad permitiendo una sociedad más igualitaria y con mayores oportunidades laborales al no necesitar de vehículo privado para desplazarse las principales ciudades de las

comarcas de L'Alacantí, Bajo Vinalopó, Vega Baja, Medio Vinalopó y Alto Vinalopó y, en el caso de ejecutarse el Tren de la Costa, Las Marinas.

Con tal de sintetizar los resultados observados en este corredor, la tabla que se muestra a continuación expone la situación actual y los avances detectados desde el informe "Alicante Horizonte 2030", así como las nuevas actuaciones propuestas a partir de las necesidades observadas.

Tabla 3. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR DEL VINALOPÓ.
(*)ESTADO ACTUAL: 🟩 *EJECUTADO* 🟨 *EXPEDIENTE INICIADO* 🟥 *EXPEDIENTE NO INICIADO.*

Actuaciones Propuestas "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor del Vinalopó		
AVE Valencia – Alicante	Finalización de la línea de alta velocidad Alicante-Valencia por el interior.	Fase Ejecución tramo La Encina-Xàtiva
Corredor Mediterráneo Ferroviario (Mercancías)	Ejecución del Corredor Mediterráneo en su tramo provincial incluyendo la conexión con el Puerto de Alicante y apartaderos para trenes de 740 metros.	- Fase de Proyecto ancho mixto Alicante-La Encina. - Fase de Estudio acceso Puerto de Alicante.
Mejora Autovía A-31 La Encina-Alicante	Aumento de la capacidad de la Autovía A-31 para reducir la congestión y la peligrosidad vial.	Expediente iniciado
Conversión de la estación de cercanías UA en Intercambiador "Alicante Norte"	Estación intermodal y provincial externa al casco urbano de Alicante, conectando	Expediente no iniciado
Prolongación y refuerzo línea Cercanías C-3 Alicante-Villena	Prolongación de la línea C-3 hasta Villena, conectando con Sax, Elda o Novelda, con 25-30 servicios diarios por sentido.	Servicios OSP de Media Distancia

Nuevas Actuaciones propuestas	Descripción	Observaciones
Nueva Estación de Elda	Nueva estación adyacente al núcleo urbano Elda-Petrer en el límite suroeste del casco urbano de Elda para aumentar sensiblemente la captación de viajeros de Cercanías.	Actuación propuesta en 2010 por M. Fomento el "Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020". Expediente no iniciado

Fuente: Elaboración propia.

2.4 Corredor Alicante-Elche

El Corredor Alicante-Elche vertebra el Área Funcional existente entre las dos ciudades más importantes de la Provincia, además de conectar con el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, una de las infraestructuras más importantes para el presente y futuro de la sociedad alicantina.

Problemas detectados en 2018

Las ciudades de Alicante y Elche generan una enorme atracción tanto para las poblaciones que se encuentran dentro de su área funcional (San Vicente del Raspeig, San Juan, El Campello, Santa Pola o Crevillente, entre otras) como del conjunto de la Provincia al aglutinar buena parte de las actividades económicas, de los equipamientos provinciales de primer nivel (universidades, hospitales, etc.) y de la oferta de ocio.

La principal vía de acceso a ambas ciudades, la Autovía de Circunvalación de Alicante A-70, debe articular gran parte de esta movilidad metropolitana y provincial. En este sentido, en 2018 se detectaba un importante problema de congestión en la A-70 debido a la falta de capacidad de la vía al contar únicamente con dos carriles por sentido. De hecho, éste era un problema grave dado que los episodios de congestión se repetían diariamente, siendo el tramo con mayor intensidad de tráfico el situado entre el enlace con la Autovía a Madrid A-31 y el acceso a San Vicente del Raspeig, en la rotonda de la Universidad de Alicante.

Aunque también estaban presentes los servicios de Cercanías en el sistema de transportes, contando con la línea C-1 Alicante-Murcia que atraviesa la ciudad de Elche, no resultaban competitivos aun cuando disponían con estaciones de elevada accesibilidad dado que las frecuencias eran bajas (un servicio cada 45 minutos), al igual que la velocidad comercial.

A ello se le unía la falta de conexión ferroviaria con el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, donde la vía discurre a apenas a 500 metros de esta infraestructura, lo que impedía que los turistas se desplazasen por ferrocarril, recayendo sobre la red viaria la práctica totalidad del tráfico turístico.

En este sentido, en 2018 se encontraba en ejecución la duplicación de la carretera nacional N-338, el único acceso al Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, tramo que adolecía de capacidad y seguridad vial y que, en consecuencia, afectaba a los turistas que accedían o abandonaban este importante nodo de comunicaciones.

También se estaba trabajando en el proyecto de finalización de la Ronda Sur de Elche, en el tramo desde el cruce con la CV-851 y la Ronda de Carrús y la N-340, para finalizar la circunvalación de la ciudad que facilitaría la movilidad de la población reduciendo los problemas de congestión registrados la zona suroeste del núcleo ilicitano.

Teniendo en cuenta todas estas deficiencias encontradas en la red de transportes del Área Funcional Alicante-Elche, en el informe "Alicante Horizonte 2030" se propuso un conjunto de actuaciones que permitirían subsanar muchas debilidades y favorecer una movilidad más accesible, eficiente y segura.

Respecto a la red viaria, se propuso la ejecución del tercer carril en la Autovía A-70 entre Alicante y Elche para reducir considerablemente el problema de capacidad y, por tanto, de persistente congestión en hora punta, ya que en el tramo más sobrecargado superó los 89.500 vehículos diarios en 2018. Al tratarse de la principal arteria viaria de ambas ciudades y el punto central de la red provincial que confluye con el resto de corredores existentes, era vital trabajar en su ampliación para reducir los atascos, los retrasos y la peligrosidad vial.

En esta dirección se encontraba la propuesta de ejecución de un paso inferior en la rotonda de acceso a la Universidad de Alicante para solucionar el problema de capacidad de la rotonda en horas punta del día. Se propuso la realización de dos ramales: Alicante-Universidad de Alicante y Alicante-San Vicente del Raspeig.

Por otra parte, existe una segunda circunvalación viaria que podría aligerar los problemas de capacidad de la corona metropolitana de Alicante-Elche pero que no cumple su función debido a la existencia de peaje, la Autopista AP-7 entre Monforte del Cid y El Campello. Dada la problemática registrada, en el informe "Alicante Horizonte 2030" se abogó por la supresión de este peaje, permitiendo que numerosos flujos provinciales se desvíen por esta segunda circunvalación sin pasar por la congestionada A-70 como los desplazamientos desde las comarcas del Vinalopó, L'Alcoià o del centro peninsular, hacia Las Marinas.

En cuanto a la red ferroviaria, se hizo hincapié en la necesidad de aumentar sensiblemente la competitividad de este modo de transporte mediante la mejora sustancial de los servicios de Cercanías, principalmente en tiempo de recorrido y el aumento de las frecuencias. Para conseguir este último aspecto, se recalcó la necesidad de aumentar la capacidad del túnel urbano de Elche, de forma que pudieran aumentarse las expediciones sobre este punto del Corredor Mediterráneo Ferroviario donde confluyen trenes de Cercanías, Media Distancia, Larga Distancia y Mercancías.

También se remarcó la enorme importancia que posee la conexión ferroviaria con el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, siendo esta actuación una prioridad para los intereses del conjunto de la Provincia.

Por último, pero no menos importante, se propuso la conexión ferroviaria de la vía convencional con la esperada estación de Alta Velocidad de Elche, ubicada fuera del casco urbano en la pedanía de Matola, para favorecer el acceso a la red de Alta Velocidad desde los servicios de Cercanías.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

Tras cuatro años desde la última revisión, los avances encontrados no han sido muy significativos.

La única actuación llevada a cabo es la duplicación de la carretera nacional N-338 de acceso al Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, que se encuentra

en explotación desde junio de 2021 tras una inversión de 28 M€. Esta inversión ha permitido que se solucionen los problemas de capacidad y se mejore la accesibilidad al aeropuerto, que registró más de 15 millones de pasajeros en 2019 y que en 2022 se ha acercado a las cifras precovid.

Además, en noviembre de 2019 se aprobó el Estudio Informativo de mejora de la vía convencional Alicante-Murcia y la variante de acceso al Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández. Si bien es cierto de que el proyecto apenas ha avanzado tres años después de su aprobación, cabe resaltar que la solución propuesta pretende conectar la vía con importantes puntos como el Aeropuerto y la estación de Alta Velocidad de Elche con sendas variantes. En el lado negativo, aunque se propone una duplicación de este tramo de la línea excepto a su paso por el túnel de Elche.

En la práctica de la operativa ferroviaria, mantener el túnel de Elche en vía única se traduce en la incapacidad para aumentar de manera ostensible el número de expediciones de la línea C-1 entre Alicante y Elche, frecuencias por encima de los 30 minutos (dado que tendría que convivir con otros servicios ferroviarios), netamente insuficiente para conectar de forma competitiva a las dos ciudades más importantes de la Provincia y lograr que el ferrocarril se convierta en una alternativa real a la carretera en la movilidad diaria.

Además, para aumentar la capacidad de atracción de viajeros a la línea de Cercanías C-1 Alicante-Murcia y favorecer la movilidad sostenible, aparte de las medidas citadas se propone una nueva actuación en la vía: la ejecución de una nueva estación en las proximidades a la importante área industrial "Elche Parque Empresarial", que cuenta con una superficie de más de 2 millones de metros cuadrados y más de 11.000 trabajadores que se desplazan diariamente a esta ubicación.

Esta nueva estación ferroviaria permitiría a los trabajadores del Área Funcional de Alicante-Elche realizar estos desplazamientos en Cercanías, aumentando la eficiencia conjunta del sistema de transportes al reducir el tráfico viario que actualmente se dedica a tal fin.

En este aspecto, también cabría la posibilidad de incorporar otra estación en el Recinto Ferial (IFA) que daría servicio durante las exposiciones.

En cuanto a la red viaria, el corredor Alicante-Elche sigue arrastrando importantes problemas de congestión viaria debido a la falta de capacidad de las infraestructuras estratégicas. En el caso de la Autovía de Circunvalación de Alicante A-70 entre Alicante y Elche, se siguen generando diariamente problemas severos de congestión con una IMD que ya alcanza los 90.000 vehículos en su tramo central.

Tampoco ha habido avances sustanciales en la ejecución del tercer carril en este tramo de autovía, siendo ésta una prioridad absoluta para la Provincia.

Relacionado con ello, se sigue insistiendo en la gratuidad de la autopista de peaje AP-7, conocida como segunda circunvalación de Alicante, que permitiría aligerar el tráfico de la A-70.

Respecto a la rotonda de la Universidad de Alicante, en los últimos años se ha implementado una turbo-rotonda que ha agilizado en parte los movimientos dentro de este cruce y ha reducido significativamente su siniestralidad, además de la ampliación de los carriles de acceso en la Autovía A-70 en sentido Murcia para evitar que los atascos en la rotonda generen un colapso de la Autovía. Sin embargo, estas soluciones son temporales ya que no evitan la congestión de la rotonda, por

lo que se debe insistir en la ejecución de un paso inferior que agilice los movimientos transversales.

En cuanto a la finalización de la Ronda Sur de Elche, todavía no se ha ejecutado esta obra para cerrar el tramo incompleto desde el cruce con la CV-851 hasta la Ronda de Carrús y la N-340. Actualmente, se ha finalizado el proyecto constructivo y se ha anunciado una transferencia para su ejecución desde el Ministerio de Transportes a la Generalitat Valenciana y, desde ésta, al Ayuntamiento de Elche.

En la siguiente figura se resume el estado actual de las actuaciones propuestas para el corredor Alicante-Elche:

Tabla 4. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR ALICANTE-ELCHE.
(*)ESTADO ACTUAL: EJECUTADO EXPEDIENTE INICIADO EXPEDIENTE NO INICIADO.

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor Alicante-Elche		
Duplicación N-338 Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández	Aumento de la capacidad de la N-338 que conecta el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández con la A-70 y la N-332 para reducir su congestión.	Ejecutado - En explotación
Tercer Carril Autovía A-70 Alicante-Elche	Aumento de la capacidad de la Autovía A-70 entre Alicante y Elche para reducir los graves problemas diarios de congestión.	Expediente iniciado
Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia	Mejora sustancial de los servicios ferroviarios en la línea de Cercanías C-1 Alicante-Murcia, haciendo especial hincapié en: - Conexión Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández. - Ampliación capacidad del túnel urbano Elche. - Mejora servicios Cercanías (tiempos de recorrido y frecuencias).	Realizado Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia. No contempladas la ampliación de capacidad del túnel ni la mejora necesaria de frecuencias.
Conexión ferroviaria con estación AVE Elche (Matola)	Conexión de la vía ferroviaria convencional Alicante-Murcia con la estación AV Elche, ubicada en Matola.	Incluida en el Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia.
Paso inferior de la rotonda UA – Alicante – San Vicente del Raspeig	Construcción de un paso inferior viario en la rotonda de acceso a la Universidad de Alicante.	No iniciado. Inversión de 0,5 M€ en mejora de acceso a la rotonda (PGE 2023)
Circunvalación sur de Elche (tramo desde CV-851 hasta Ronda Carrús).	Finalización de la Ronda Sur de Elche que conecta el tramo existente con la Ronda de Carrús y la N-340.	Realizado el Proyecto Constructivo

Eliminación peaje AP-7 Circunvalación de Alicante	Supresión del peaje para aliviar la congestión vial existente en la A-70 en su tramo Alicante-Elche.	No efectuado
Nuevas Actuaciones propuestas	**Descripción**	**Observaciones**
Estaciones de Cercanías Elche Parque Empresarial e IFA	Ejecución de nuevas estaciones de Cercanías en Elche Parque Empresarial e IFA incorporación a la línea C-1 Alicante-Murcia.	No previstas en el Estudio Informativo

Fuente: Elaboración propia.

2.5 Corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia

El corredor interior hacia el Bajo Vinalopó, Vega Baja y Murcia es una continuación del corredor Alicante-Elche hacia el sur, atravesando importantes núcleos poblacionales y focos de producción de la Provincia, caracterizado por el sector agroalimentario, el transporte y la logística y los servicios anexos a estos sectores.

Además, dadas las fuertes sinergias que la provincia de Alicante posee con la Comunidad Autónoma de Murcia, este corredor es uno de los pilares en los que se sustenta la economía alicantina.

Problemas detectados en 2018

Aunque sin alcanzar el tráfico del tramo Alicante-Elche, el informe "Alicante Horizonte 2030" expuso el problema de congestión viaria que sufría la principal arteria del corredor, la Autovía del Mediterráneo A-7, en el tramo entre Crevillente y Orihuela, hasta llegar a su límite territorial con la provincia de Murcia, ya que registraba 55.000 vehículos con únicamente dos carriles por sentido.

Este tramo viario forma parte del Corredor Mediterráneo de mercancías, lo que le hacía soportar un tráfico diario de casi 9.000 camiones generados tanto por las actividades predominantes de la Vega Baja – agricultura, sector agroalimentario, transporte o logística – como por el paso de mercancías desde Andalucía oriental y Murcia hasta la Comunidad Valenciana y Cataluña, y viceversa.

En consecuencia, era prioritario ampliar la capacidad de la vía para agilizar la movilidad en el interior sur provincial mediante la construcción de un tercer carril, teniendo en cuenta que la Autovía A-7 conecta importantes poblaciones como Orihuela, Callosa de Segura o Albatera con Alicante y Elche, además de Murcia y su área metropolitana, donde residen más de 650.000 habitantes.

También se recalcó la importancia de mejorar la línea C-1 de Cercanías Alicante-Murcia, además de las específicas en el eje Alicante-Elche. Así, las demandas de movilidad entre importantes flujos como Murcia-Orihuela, Murcia-Elche o Callosa de Segura-Elche, entre otros, pueden ser cubiertas por los servicios de Cercanías si mejorasen sus prestaciones, aumentando considerablemente su demanda actual.

Por último, cabe recalcar que en el citado Informe se mencionaba el hecho de que tan solo se había hecho efectiva la llegada de los servicios ferroviarios de Alta Velocidad en la línea Alicante-Madrid y que era imperativa la apertura de nuevas

líneas y tramos de alta velocidad que diesen servicio al resto de la Provincia, principalmente las estaciones alicantinas de la línea Murcia-Madrid: las estaciones Orihuela-Miguel Hernández y Elche AV, esta última ubicada en la pedanía ilicitana de Matola. En aquel momento se estaba finalizando el tramo Monforte del Cid-Murcia para su puesta en funcionamiento.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

En estos últimos cuatro años ha habido algunos avances en el corredor hacia el Bajo Vinalopó, la Vega Baja y Murcia. A finales de 2018 se publicó el estudio de viabilidad para la ejecución del tercer carril de la Autovía del Mediterráneo A-7 entre Crevillente y Murcia, en el que la Dirección General de Carreteras del Ministerio propuso que la obra y el mantenimiento de la misma se llevase a cabo mediante una concesión bajo el sistema de Pago Por Disponibilidad (PPD).

En los últimos Presupuestos Generales del Estado se ha establecido una partida de 8 M€ para este proyecto, por lo que se espera que en los próximos años se avance en esta actuación prioritaria para el conjunto de la Provincia y, en especial, para el entorno del Bajo Vinalopó y la Vega Baja.

Además, a principios de 2021, entraron en servicio las estaciones de Alta Velocidad de Orihuela Miguel Hernández y Elche AV, que actualmente cuenta con cuatro servicios diarios por sentido hacia Madrid tras la puesta en marcha de la conexión de Alta Velocidad con Murcia en diciembre de 2022, así como servicios AVANT (Media Distancia en Alta Velocidad) de la línea Alicante-Murcia.

En cuanto a la mejora de los servicios de Cercanías de la línea C-1 Alicante-Murcia, como se ha explicado anteriormente en 2019, se aprobó el Estudio Informativo de mejora de la vía convencional en la que se establece una mejora sustancial de los tiempos de recorrido, pero no plantea una elevada frecuencia de paso al no aumentar la capacidad del túnel de Elche.

Este factor es esencial para conseguir una elevada captación al ferrocarril, ya que, si se plantease un servicio cada 15 minutos en hora punta, añadido a las mejoras de tiempo de recorrido, el Cercanías conseguiría convertirse en una alternativa competitiva a la carretera, teniendo en cuenta además que la ubicación de las estaciones de la línea – en Elche, Callosa de Segura, Orihuela o Murcia – están dentro del núcleo urbano, factor muy relevante para la atracción de viajeros al ferrocarril.

Tabla 5. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR HACIA EL BAJO VINALOPÓ-VEGA BAJA-MURCIA

(*)ESTADO ACTUAL: EJECUTADO EXPEDIENTE INICIADO EXPEDIENTE NO INICIADO.

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia		
Estaciones AVE Elche y Orihuela	Ejecución y dotación de servicios de Alta Velocidad en las estaciones de Orihuela-Miguel Hernández y Elche AV (ubicada en Matola).	Ejecutado - En explotación
Mejora de los servicios de Cercanías Alicante-Murcia	Realización de medidas que mejoren el servicio de la línea C-1 de Cercanías Alicante-Murcia ofreciendo mayores prestaciones.	Realizado Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia.
Tercer Carril A-7 Crevillente-Murcia	Aumento de la capacidad de la A-7 ejecutando un carril más por sentido de circulación para mitigar los problemas de congestión.	Aprobado el Estudio de Viabilidad. Inversión PGE 2023: 8 M€.

Fuente: Elaboración propia.

2.6 Corredor litoral hacia el sur de la Provincia

Este corredor conecta la capital alicantina con una de las zonas turísticas más importantes de la Provincia, donde están presentes muchas poblaciones orientadas principalmente a la segunda residencia de "sol y playa" como Pilar de la Horadada, Torrevieja, Orihuela Costa, Guardamar del Segura, Santa Pola, Gran Alacant o Los Arenales.

El litoral de la Vega Baja y el Bajo Vinalopó es una de las zonas más dinámicas de la provincia de Alicante, por lo que deben tenerse muy en cuenta las necesidades de los residentes y visitantes de esta región.

Problemas detectados en 2018

Al igual que ocurría en el resto de corredores de la Provincia, el corredor litoral hacia el sur posee importantes problemas de movilidad derivados de la congestión y peligrosidad vial, falta de alternativas de transporte público y de políticas de promoción de la movilidad sostenible.

En el informe "Alicante Horizonte 2030" se puso de manifiesto el grave problema de congestión que posee la carretera nacional N-332, el principal viario del litoral sur provincial, a su paso por el municipio de Torrevieja, donde aún no se ha duplicado y apenas dispone un carril por sentido de circulación. En 2018 se registraron en este punto de la red más de 42.000 vehículos al día, una intensidad muy elevada que sobrepasa constantemente la capacidad de la vía.

Hay que tener en cuenta que, a la población residente del litoral sur de la Provincia, en época estival se le suma la población flotante derivada de las segundas

residencias, donde Torrevieja es la ciudad con mayor número de ellas de toda España – unas 62.000 –. De hecho, en todo el litoral sur alicantino existen más de 100.000 segundas residencias, lo que genera que en festividades y durante el verano la N-332 deba asumir un importante volumen de tráfico añadido.

Por el contrario, la Autopista del Mediterráneo AP-7, vía de alta capacidad que transcurre desde la A-7 a la altura de Crevillente hasta Torrevieja y Orihuela Costa, se encontraba infrautilizada ya que el peaje disuade de su utilización por parte de los residentes y visitantes del litoral. Por ello, en el Informe de 2018 se planteó la posibilidad de aplicar medidas de descuento del importe del peaje para vehículos de alta ocupación, o incluso la implementación de un peaje en sombra que permitiese así reducir sensiblemente los graves problemas de congestión de la N-332.

Además, también se planteó la posibilidad de implantar un carril dedicado a vehículos de alta ocupación y de transporte público, o BUS/VAO, en los tramos duplicados de la carretera nacional N-332 para fomentar la reducción de vehículos y optimizar así el uso de las infraestructuras para evitar su colapso.

Pero la principal medida que se expuso en el Informe en el corredor litoral hacia el sur de la Provincia era la duplicación de la variante de la N-332 a su paso por Torrevieja, dado que es uno de los puntos de la red viaria provincial donde existen mayores problemas de capacidad. Esta actuación es imprescindible para reducir los graves problemas de congestión que asume esta arteria viaria del litoral.

Situación actual del Corredor y soluciones propuestas para su mejora

Durante los últimos cuatro años no ha habido avances en el corredor litoral hacia el sur de la provincia de Alicante. Por ello, este corredor sigue arrastrando los problemas de movilidad y congestión vial en la carretera nacional N-332, sobre todo a su paso por Torrevieja.

En este sentido, no se han planteado medidas disuasorias o capaces de reducir el número de vehículos en la N-332 que se recogieron en el informe "Alicante Horizonte 2030", como la implementación de carriles BUS/VAO (extensivos hasta las lagunas de Santa Pola previa duplicación de la calzada) o los incentivos al uso de la Autopista AP-7 a través de descuentos en el peaje o el establecimiento de un peaje en sombra. Estas medidas siguen siendo válidas y se podrían implementar para mejorar la movilidad del corredor y evitar el colapso viario en horas punta y épocas vacacionales.

Con respecto a la duplicación de la variante de la N-332 a su paso por Torrevieja todavía no se ha aprobado el proyecto a pesar de tratarse de una actuación urgente.

En la siguiente tabla se recoge un resumen de las medidas planteadas para este corredor y su estado actual:

Tabla 6. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN EL CORREDOR HACIA EL LITORAL SUR DE LA PROVINCIA

(*)ESTADO ACTUAL: EJECUTADO EXPEDIENTE INICIADO EXPEDIENTE NO INICIADO.

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual (*)
Corredor litoral hacia el sur de la Provincia		
Incentivos para mayor uso de la AP-7	Medidas de descuento del importe del peaje en la Autopista AP-7 para vehículos de alta ocupación o aplicación de un peaje en sombra.	No planteado
Duplicación de la variante de Torrevieja N-332	Duplicación de la carretera nacional N-332 a su paso por Torrevieja para reducir los graves problemas de congestión viaria existentes en la actualidad.	Proyecto no acabado
Carril BUS/VAO en la N-332	Implementación de un carril BUS/VAO que ayude a aliviar la congestión viaria existente en la carretera nacional N-332 en la Vega Baja. Adicionalmente, estudiar la duplicación de la calzada de la N-332 desde Guardamar hasta las Lagunas de Santa Pola para prolongar ese carril BUS/VAO.	Expediente no iniciado

Fuente: Elaboración propia.

3 ACTUACIONES PRIORITARIAS EN LA PROVINCIA: PRESUPUESTO Y CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN – HORIZONTE 2030

Una vez actualizadas las necesidades en infraestructuras, a continuación, se priorizan en las siguientes actuaciones, describiendo su situación actual, y estimación de su cronograma para su puesta en servicio y presupuesto en 2030.

Tabla 7. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS PROVINCIA ALICANTE	
DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES	**PRESUPUESTO ESTIMADO (M€)**
VIARIAS	
1. Tercer carril A-70 Alicante-Elche	255
2. Mejora de la A-31 Villena-Alicante	154
3. Tercer carril A-7 Crevillente-Murcia	120
4. Paso inferior rotonda Universidad de Alicante	19
5. Duplicación variante N-332 Torrevieja	40
TOTAL VIARIAS	**588**
FERROVIARIAS	
6. AVE Alicante-Valencia	24
7. Mejora línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva	145
8. Tren de la Costa	630
9. Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia	505
10. Corredor Mediterráneo Mercancías (conexión Puerto de Alicante + Puertos secos Villena, Novelda y San Isidro)	152
TOTAL FERROVIARIAS	**1.456**
11. MARÍTIMAS: Muelle 19 Puerto de Alicante	*
TOTAL GLOBAL	**2.044**

*Fuente: Elaboración propia. * A falta de que el correspondiente proyecto lo defina.*

3.1 Descripción, valoración y programación de actuaciones viarias

En este apartado se lleva a cabo una descripción de las actuaciones viarias prioritarias a ejecutar horizonte 2030 en la provincia de Alicante. Se han distinguido los siguientes estados según su desarrollo: planeamiento, redacción de proyecto constructivo, licitación o ejecución de las obras.

Además, para cada una de las actuaciones se aporta una valoración desde el estado actual hasta la finalización de la misma, así como una programación basada en los plazos aproximados en que se podrían gestionar desde la administración.

Las actuaciones son las siguientes:

- Tercer carril A-70 Alicante - Elche
- Mejora de la A-31
- Tercer carril A-7 Crevillente – Murcia
- Paso inferior glorieta UA Alicante – Sant Vicent del Raspeig
- Duplicación N-332 Variante Torrevieja

El importe global de estas actuaciones de mejora de la infraestructura viaria alcanzaría un importe de 588 M€.

Por su parte, el cronograma de inversiones anual de estas inversiones queda definido en la Tabla 8.

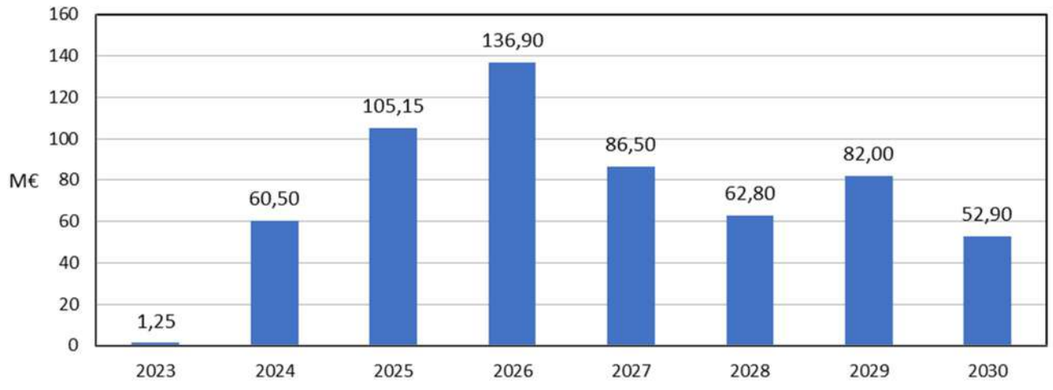
Tabla 8. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN ACTUACIONES VIARIAS EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Actuaciones viarias en la provincia de Alicante	1,25	60,50	105,15	136,90	86,50	62,80	82,00	52,90

Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 12 se muestran gráficamente las anualidades presupuestarias asignadas a cada uno de los años del periodo 2023-2030.

Figura 1. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS DE ACTUACIONES VIARIAS



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, en la Tabla 9 se identifican las diferentes fases necesarias para el desarrollo de cada una de las actuaciones viarias descritas.

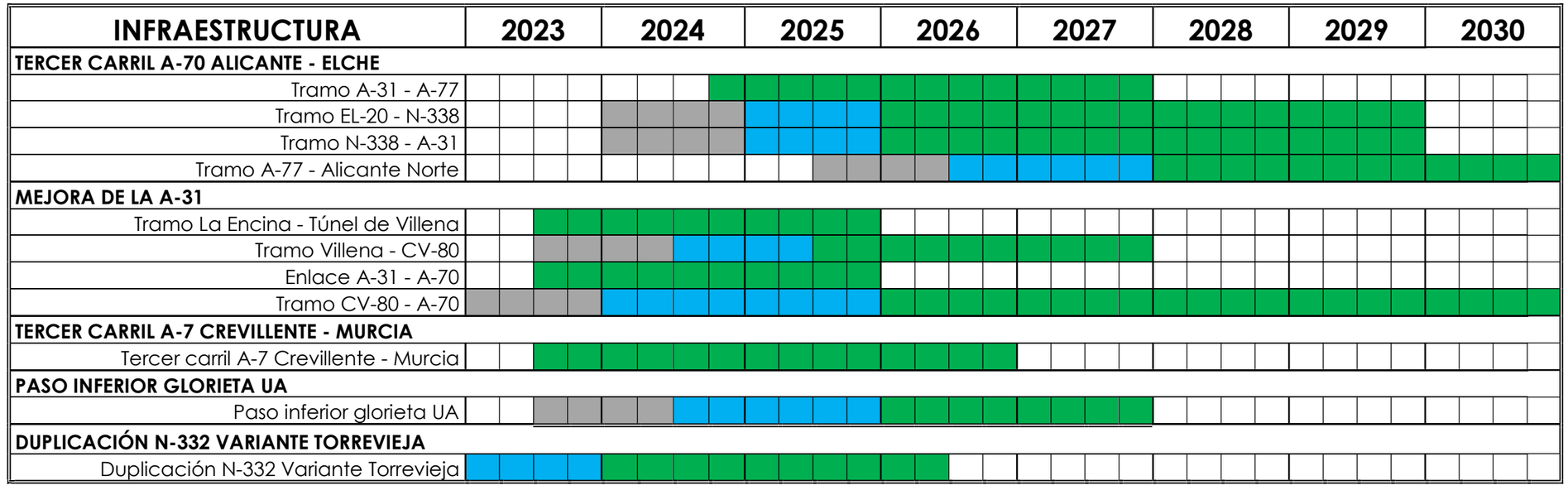


Tabla 9. PLANIFICACIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN DE ACTUACIONES VIARIAS.

Fuente: Elaboración propia.

3.1.1 Tercer carril A-70 Alicante - Elche

Esta actuación engloba el trazado de la A-70 entre la intersección de este vial con la salida EL-20 (salida Elche Universidad) hasta el enlace de Alicante Norte (Avda. Denia). Teniendo en cuenta lo anterior, se desglosa este trazado en los siguientes tramos, aportándose el dato aproximado de IMD del mismo:

- Tramo EL-20 – N-338 (salida Aeropuerto): 60.000 veh/día
- Tramo N-338 – A-31: 76.000 veh/día
- Tramo A-31 – A-77: 91.000 veh/día
- Tramo A-77 – Alicante Norte: 55.000 veh/día

En todos los tramos la plataforma cuenta con dos carriles por sentido de circulación, lo que conlleva numerosas retenciones en horas punta, siendo mayor en el tramo A-31 – A-77, por lo que se considera éste como prioritario en la intervención.

Figura 2. TRAMOS DE TERCER CARRIL A-70

Fuente: Elaboración propia

El coste de la ejecución de todos los tramos se estima en aproximadamente 255 M€, iniciándose la ejecución de este primer tramo en 2024 y finalizando la ejecución de todos los tramos en 2030.

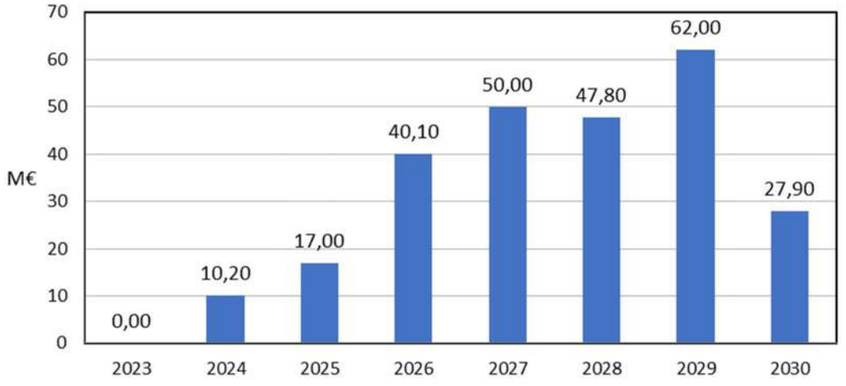
La senda económica de la actuación se recoge en la siguiente tabla y Figura.

Tabla 10. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tercer carril A-70	0,00	10,20	17,00	40,10	50,00	47,80	62,00	27,90

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



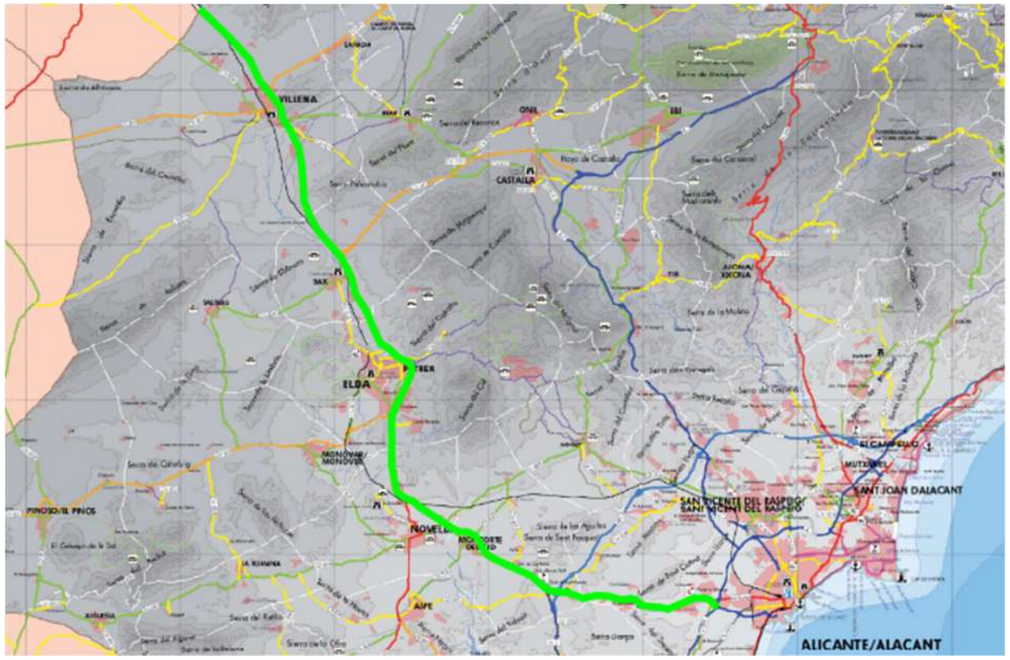
Fuente: Elaboración propia.

3.1.2 Mejora de la A-31 Villena-Alicante

Las actuaciones más relevantes en la A-31 se harían referencia a la ejecución del tercer carril entre Elda y Monforte del Cid (derivación de la A-7). No obstante, teniendo en cuenta que el trazado actual corresponde a una autovía de primera generación, es decir, una antigua carretera nacional duplicada, se ha realizado un análisis más detallado a lo largo de toda su extensión (La Encina - enlace A-70 en Alicante) que permite plantear actuaciones de adecuación que se corresponden con la mejora tanto en alzado y en planta del trazado del tronco, mejora de los enlaces (aumentando principalmente los carriles de aceleración y deceleración) e implantación de carriles para vehículos lentos, como el caso del tramo de Loma Badá (entre Elda y Novelda). En este marco, se pueden distinguir los siguientes tramos y su estado actual:

- Tramo La Encina – Túnel de Villena: licitación de las obras en 2023
- Tramo Villena – CV-80 (Sax): inicio expediente
- Enlace A-31 – A-70: licitación de las obras en 2023
- Tramo CV-80 – A-70: en estudios preliminares

Figura 4. TRAMOS DE MEJORA AUTOVÍA A-31



Fuente: Elaboración propia

Se estima que las actuaciones que comprenden la ejecución de todos los tramos mencionados anteriormente tendrán un coste de 154 M€, prolongándose las obras hasta finales de 2030.

La programación de estas actuaciones se podría aproximar a la definida en la Tabla 11 y en la Figura 5.

Tabla 11. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mejora de la A-31	1,20	20,20	28,10	17,80	26,70	15,00	20,00	25,00

Fuente: Elaboración propia.

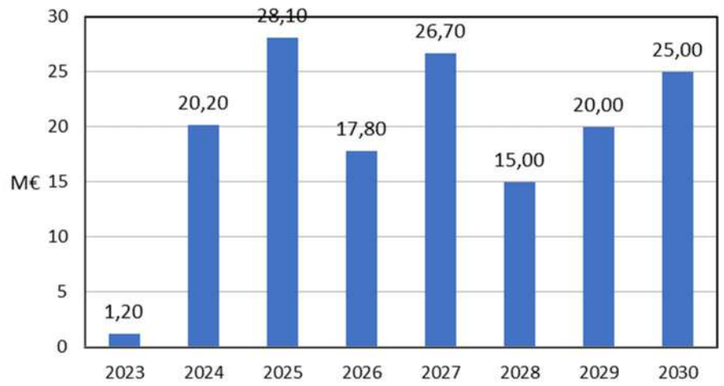


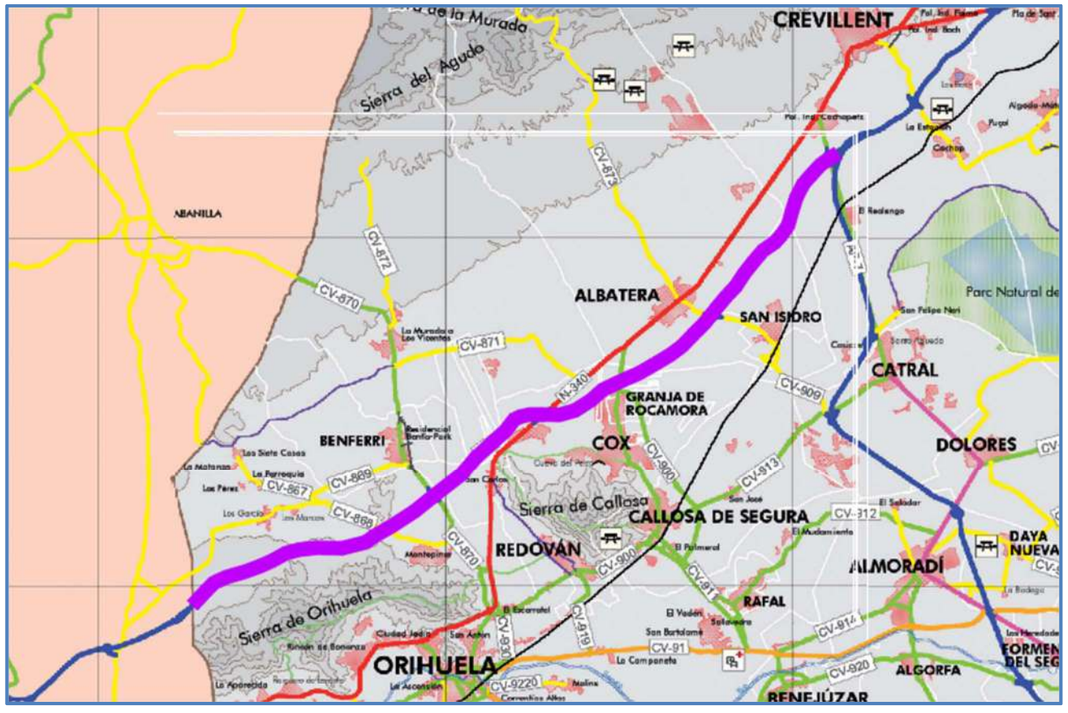
Figura 5. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS

3.1.3 Tercer carril A-7 Crevillente – Murcia

La mejora de la autovía A-7 entre Crevillente y el límite con la comunidad de Murcia corresponde a la continuación del tercer carril existente entre Elche y Crevillente. La mejora de este tramo corresponde a la ejecución de un tercer carril en todo el tramo de aproximadamente 14 kilómetros.

Actualmente, el proyecto se encuentra redactado por lo que se está a expensas de la licitación de las obras, factible en 2023. El coste de la implantación del tercer carril en los 14 kilómetros asciende a unos 120 M€.

Figura 6. ÁMBITO DE ACTUACIÓN TERCER CARRIL A-7



Fuente: Elaboración propia

Se prevé que la actuación se licite durante el año 2023, lo que permitiría iniciar las obras de forma efectiva en 2024. Con ello, los trabajos se prolongarían aproximadamente 3 años hasta que todo el tramo entre en funcionamiento.

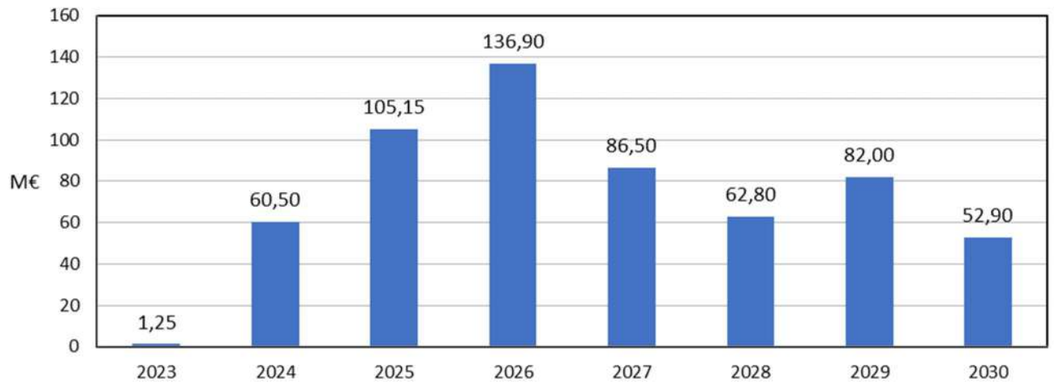
Una estimación de la senda económica de la actuación se recoge en las siguientes tabla y figura.

Tabla 12. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tercer carril A-7	0,00	20,00	40,00	60,00	9,80	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Figura 7. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



Fuente: Elaboración propia.

3.1.4 Paso inferior glorieta Universidad de Alicante.

El nudo correspondiente a la glorieta de acceso a la Universidad de Alicante, intersección entre los ramales de enlace con la A-70, tramo de la A-77a y la Avda. de la Universidad, es el de mayor tráfico de la provincia de Alicante, por lo que su mejora pasa por la ejecución de un paso inferior que resuelva las notables retenciones que se producen en hora punta, dado que representa uno de los accesos más importantes tanto a la ciudad de Alicante como a la Universidad de Alicante.

Además, con esta actuación se pretende que la A-77a, viario que separa el Campus de la Universidad de Alicante con su Parque Científico, pase a tener un carácter urbano que facilite la permeabilidad entre ambos, Campus y Parque.

El coste aproximado para la realización de esta obra se estima en 19 M€.

Figura 8. ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE PASO INFERIOR DE LA GLORIETA UA

Fuente: Diario Información

Se estima que las actuaciones hasta la puesta en servicio del paso inferior se prolonguen hasta finales 2027.

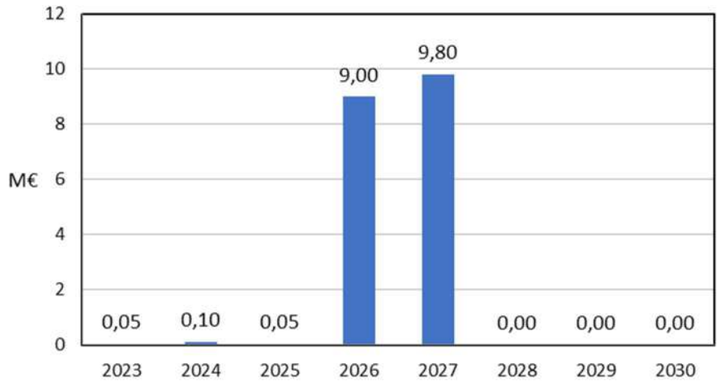
La programación de esta actuación se podría aproximar a las definidas en la Tabla 17 13 y Figura 9, por lo que en 2028 debería entrar en servicio el nuevo paso inferior.

Tabla 13. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Paso inferior Universidad Alicante	0,05	0,1	0,05	9,00	9,80	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Figura 9. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



Fuente: Elaboración propia.

3.1.5 Duplicación N-332 Variante Torrevieja

Esta actuación conlleva la duplicación de la N-332 a su paso por la localidad de Torrevieja ya que en la actualidad dispone de un único carril por sentido de circulación.

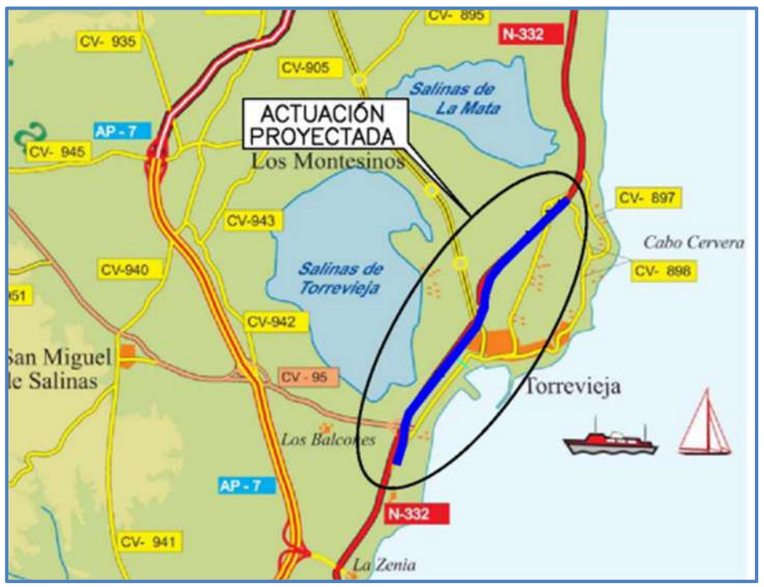
Los tramos predecesores y posteriores presentan desde hace años una sección tipo "vía parque", es decir dos carriles por sentido de circulación con una mediana central e intersecciones tipo glorieta en la gran mayoría de sus casos.

Teniendo en cuenta lo anterior, y que el tramo que comprende la actuación soporta una IMD de más de 30.000 veh/día, los cuales aumentan en gran medida en época estival, los problemas de circulación y retenciones durante el verano son reiterativos.

Todo ello justifica esta actuación, cuyo proyecto acumula sucesivos retrasos.

La intervención se valora en aproximadamente 40 M€, pudiendo entrar en servicio en 2026.

Figura 10. ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE VARIANTE DE TORREVIEJA



Fuente: Generalitat Valenciana

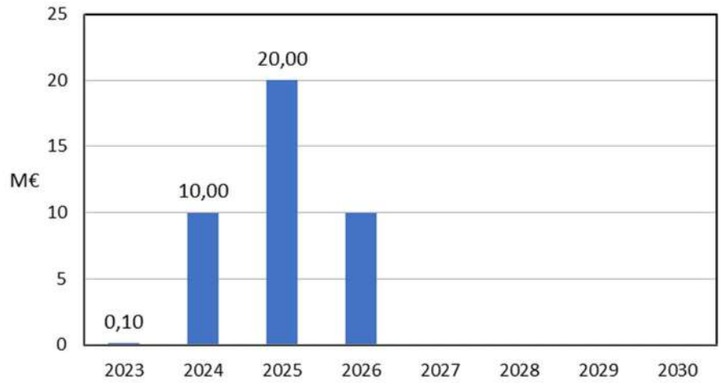
La Tabla 14 y Figura 11 recoge el cronograma e inversiones anuales de la actuación.

Tabla 14. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Duplicación N-332	0.1	10	20	10	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Figura 11. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



Fuente: Elaboración propia.

3.2 Descripción, valoración y programación de actuaciones ferroviarias

En los siguientes epígrafes se describe la situación actual de cada una de las actuaciones prioritarias en materia de ferrocarriles. Para ello, se han tenido presentes las actuaciones que actualmente se encuentran planificadas en cualquiera de sus fases: planeamiento, redacción de proyecto constructivo o ejecución de obras. Se ha considerado el importe de ejecución de las obras previstas, así como su plazo estimado de ejecución. Además, se incluyen nuevas actuaciones estratégicas que, aunque ya hayan sido descartadas por algunos estudios, es necesario reconsiderar dados los nuevos condicionantes socioeconómicos nacionales e internacionales. Se incluye también la valoración y programación de estas nuevas actuaciones.

Las actuaciones consideradas son:

- AVE Alicante-Valencia
  - Cambio de ancho tramo La Encina-Xàtiva
- Mejora de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva
  - Renovación de vía
- Tren de la Costa
  - Infraestructura ferroviaria Alicante Benidorm
- Mejora del eje ferroviario Alicante -Elche-Murcia
  - Variante de Torrellano Fase I
  - Variante de Torrellano Fase II
  - Variante de AV Elche Centro Urbano
  - Cambio de ancho entre San Isidro y Alicante
  - Duplicación túnel de Elche
- Corredor Mediterráneo de Mercancías
  - Ancho mixto La Encina-Alicante
  - Ancho mixto Alicante-Puerto

El importe global de todas las actuaciones de mejora de la infraestructura ferroviaria de la provincia de Alicante descritas en el presente documento alcanza el global de 1.456 M€.

El cronograma de inversiones anual del global de las actuaciones ferroviarias de la provincia de Alicante queda definido en la Tabla 155.

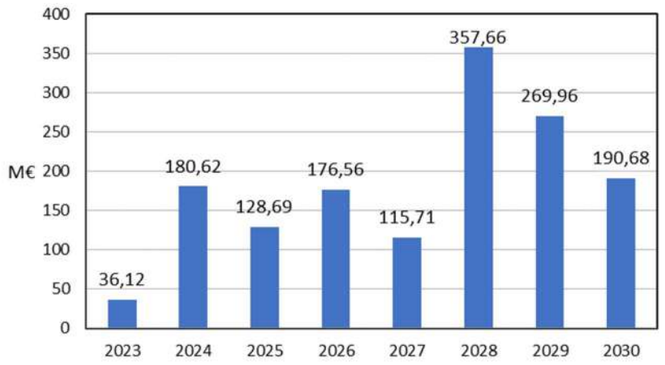
Tabla 15. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN ACTUACIONES FERRROVIARIAS EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Actuaciones ferroviarias en Alicante	36,12	180,62	128,69	176,56	115,71	357,66	269,96	190,68

Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 12 se muestran gráficamente las anualidades presupuestarias asignadas a cada uno de los años del periodo 2023-2030.

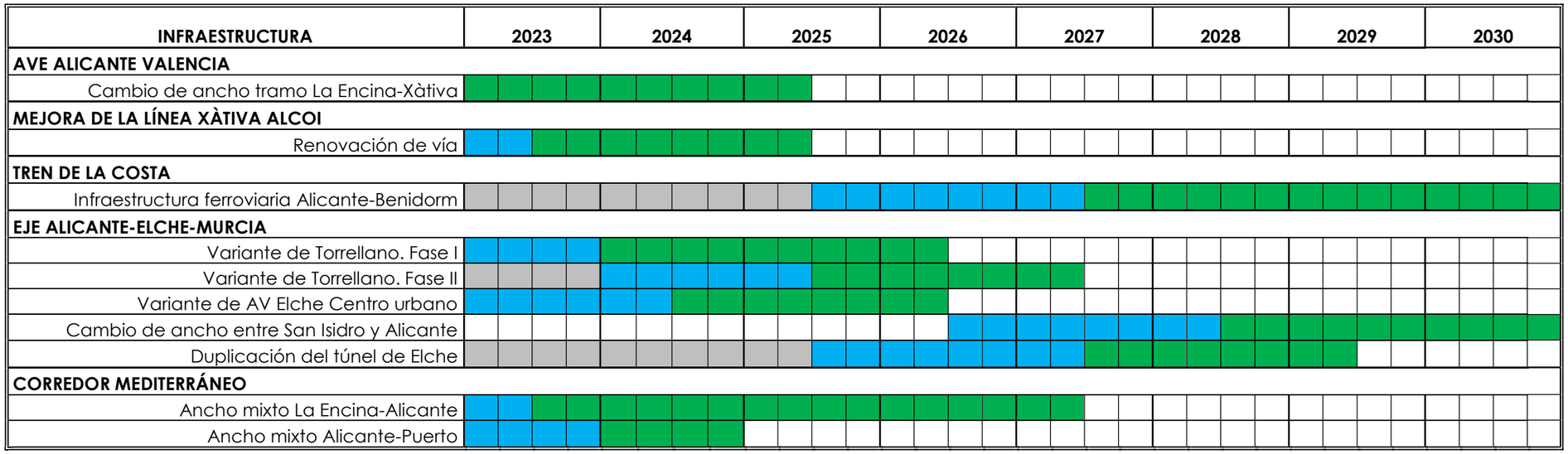
Figura 12. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS DE ACTUACIONES FERROVIARIAS



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, en la Tabla 16 se identifican las diferentes fases necesarias para el desarrollo de cada una de las actuaciones ferroviarias descritas.

Tabla 16. PLANIFICACIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS



Fuente: Elaboración propia.

3.2.1 AVE Alicante-Valencia

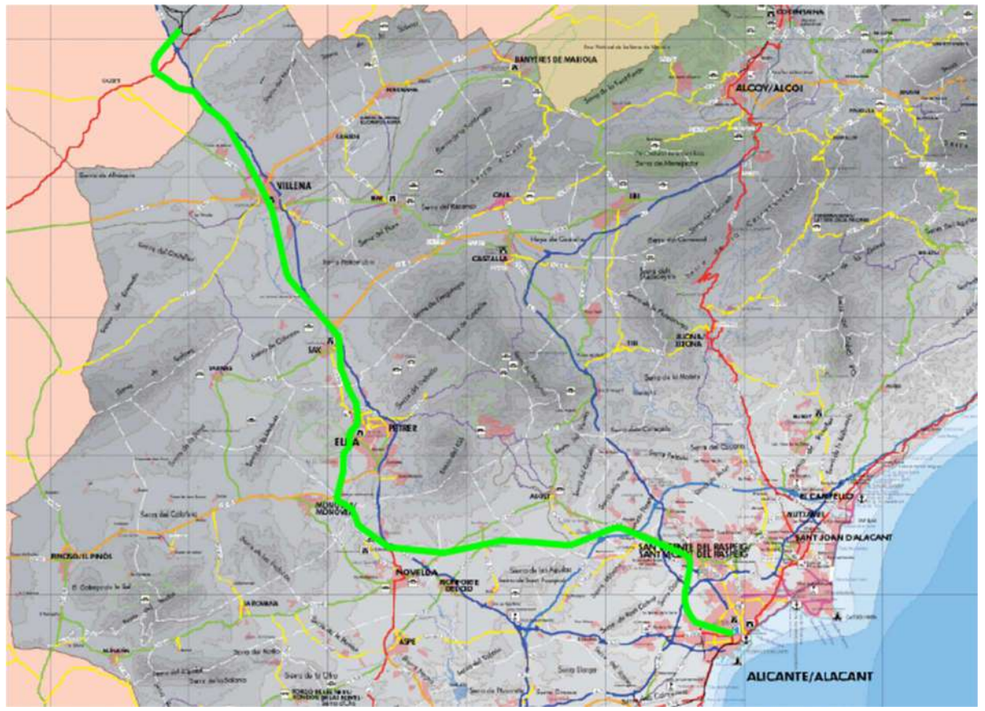
La actuación para los servicios de alta velocidad entre Alicante-Valencia se puede dividir en dos tramos dado que se encuentran en estados de avance diferentes.

Por una parte, el tramo Alicante-La Encina, formado íntegramente por la plataforma del nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante que une la ciudad Alicantina con Madrid, se encuentra en servicio desde hace años.

Por otra parte, en el tramo La Encina-Valencia, solo se encuentra finalizado el trayecto Xàtiva-Valencia. Así, el trayecto que faltaría por completar de este tramo es el que discurre entre La Encina y Xàtiva. Este trayecto, que aprovecha la plataforma de doble vía electrificada existente, actualmente presta servicio en ancho ibérico de forma que, para que dicha plataforma pase a formar parte del AVE Alicante-Valencia, es necesaria una adaptación del ancho de vía al ancho internacional, así como de la catenaria y las instalaciones de control, mando y señalización. Estas obras ya están adjudicadas y tienen un plazo estimado para su ejecución de 24 meses.

El presupuesto de las obras del cambio de ancho alcanza un importe total aproximado de 24 M€, estimándose que las actuaciones en este trayecto se desarrollen en el próximo trienio 2023-2025.

Figura 13. ÁMBITO DE ACTUACIÓN AVE ALICANTE-VALENCIA



Fuente: Elaboración propia.

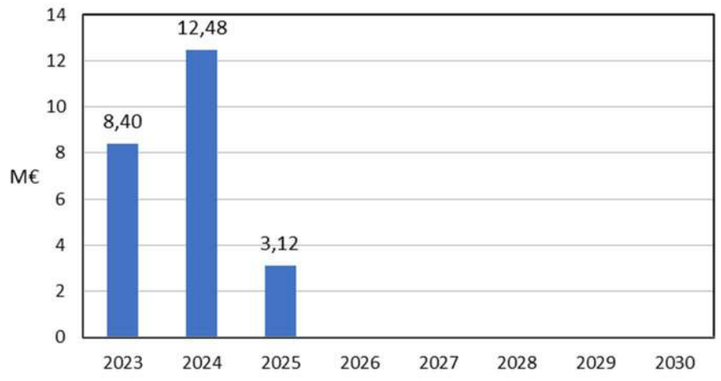
La programación de gasto de esta actuación se podría aproximar a la definida en la Tabla 17 y que se encuentra grafiada en la Figura 14, por lo que en 2026 debería entrar en servicio el AVE Alicante-Valencia.

Tabla 17. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
AVE Alicante-Valencia	8,40	12,48	3,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Figura 14. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



Fuente: Elaboración propia.

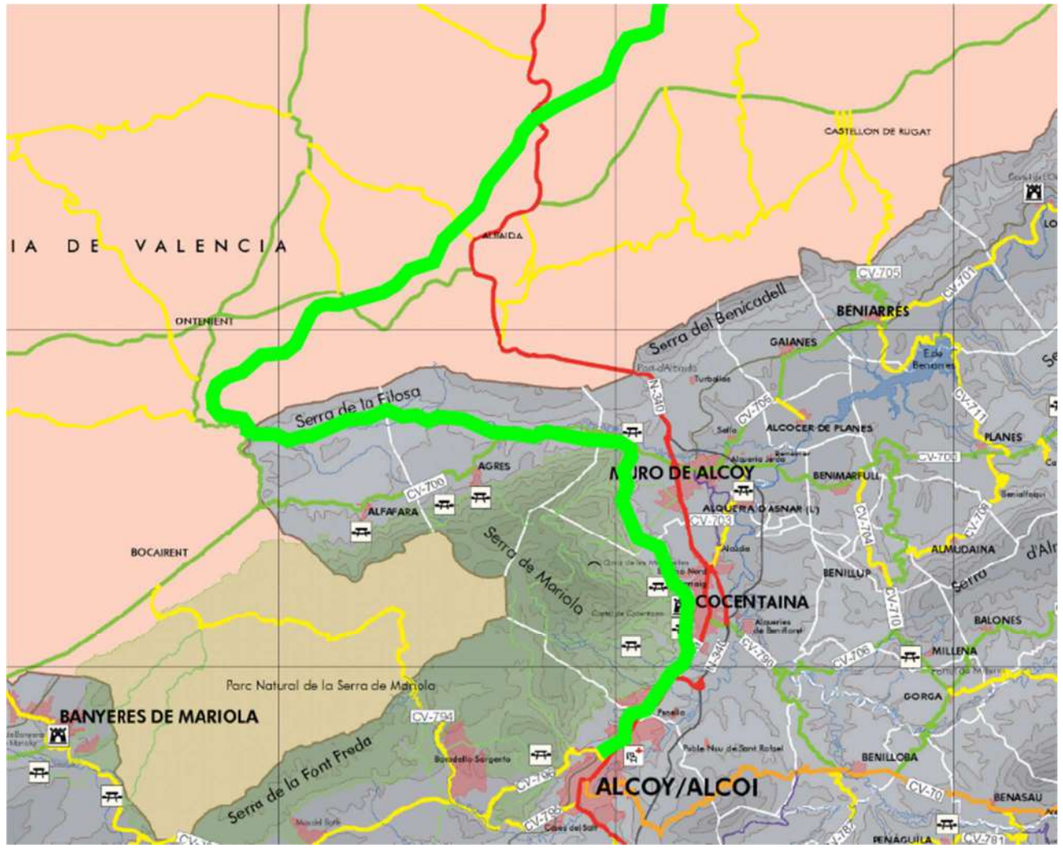
3.2.2 Mejora línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva

La línea Alcoi-Xàtiva, Línea 342, es una línea de vía única en ancho ibérico sin electrificar que tiene una longitud de aproximadamente 63 km y sirve para la prestación del servicio ferroviario de viajeros de media distancia ER 24 de Renfe entre Xàtiva y Alcoi.

La mejora de la línea planificada pasa por la renovación del armamento de vía: balasto, traviesas y carriles en toda la longitud de la línea, así como por la mejora de las instalaciones de control, mando y señalización que permitan un aumento de la capacidad.

Actualmente, se están redactando los proyectos constructivos para la renovación de vía, estando ésta dividida en dos tramos: Xàtiva-Ontinyent y Ontinyent-Alcoi, no habiéndose planteado ninguna modificación del trazado más allá de ajustes puntuales. También se están finalizando las obras de sustitución del bloqueo telefónico por el Bloqueo de Liberación Automática (BLAU).

Figura 15. ÁMBITO DE ACTUACIÓN MEJORA LÍNEA ALCOI-XÀTIVA



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 18. CRONOGRAMA DE INVERSIONES EN M€

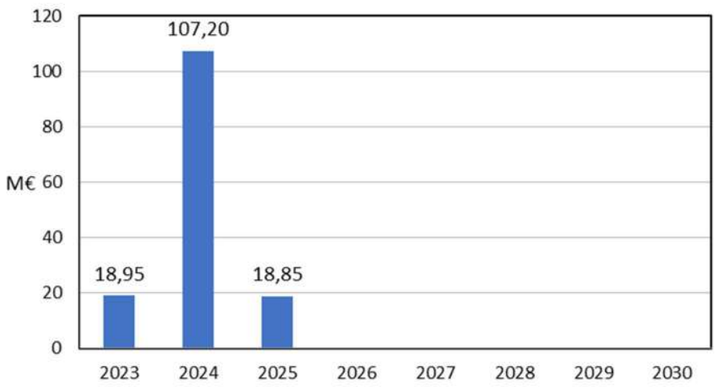
INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Alcoi-Xàtiva	18,95	107,20	18,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

El presupuesto de las obras de la renovación de vía de ambos tramos alcanza un importe total aproximado que ronda los 145 M€, bajo una previsión de que las actuaciones en esta línea se desarrollen en el próximo trienio 2023-2025.

La programación de gasto de esta actuación se podría aproximar a la definida en la Tabla 18 y se encuentra grafiada en la Figura 16.

Figura 16. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS



Fuente: Elaboración propia.

3.2.3 Tren de la Costa (Alicante-Benidorm)

Como se ha comentado anteriormente, el espacio litoral entre Alicante y Valencia solo cuenta con un elemento de transporte de gran capacidad, la autopista AP-7, no existiendo por tanto una conexión ferroviaria entre Alicante y Valencia por la costa. Únicamente existe el tramo Valencia-Gandía quedando sin conexión ferroviaria otros núcleos importantes del arco litoral como Oliva, Denia o Benidorm.

En 2016 la Secretaría General de Infraestructuras resolvió aprobar provisionalmente el Estudio Informativo del tren de la costa e iniciar el proceso de información pública y audiencia. En 2017 se remitió al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Órgano Ambiental, dicho Estudio Informativo junto con el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública y Audiencia para la solicitud de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de esta infraestructura sin que hasta la fecha haya sido emitido por parte de este Órgano Ambiental.

El Estudio Informativo plantea la ejecución de una infraestructura ferroviaria que se incorporaría a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado como una línea de altas prestaciones, con pocas paradas y velocidades altas (entre 160 km/h y 200 km/h), con plataforma habilitada para vía doble, electrificada y destinada al tráfico exclusivo de pasajeros. El trazado ferroviario diferencia varios tramos en función de las características del territorio que atraviesa: Cullera-Gandía, Gandía-Oliva-Denia, Denia -Benidorm y Benidorm-Alicante.

Puesto que desde la Generalitat Valenciana se ha anunciado que se va a estudiar y acometer el tramo Gandía-Denia y el tramo entre Benidorm y Denia se considera de menor trascendencia por su inferior demanda de pasajeros y elevado coste de ejecución de las obras, el tramo prioritario que se considera en este trabajo es el correspondiente al Alicante-Benidorm: aproximadamente 45 km de vía electrificada con estaciones en El Campello y Villajoyosa.

La conexión calificada como "óptima" del tren de la costa con la red ferroviaria existente en Alicante sería la que conecta con la línea de ancho UIC La encina-Alicante, por lo que implícitamente el Estudio Informativo ya apunta a que la infraestructura se defina en ancho UIC.

La conexión se realizaría a través de dos ramales:

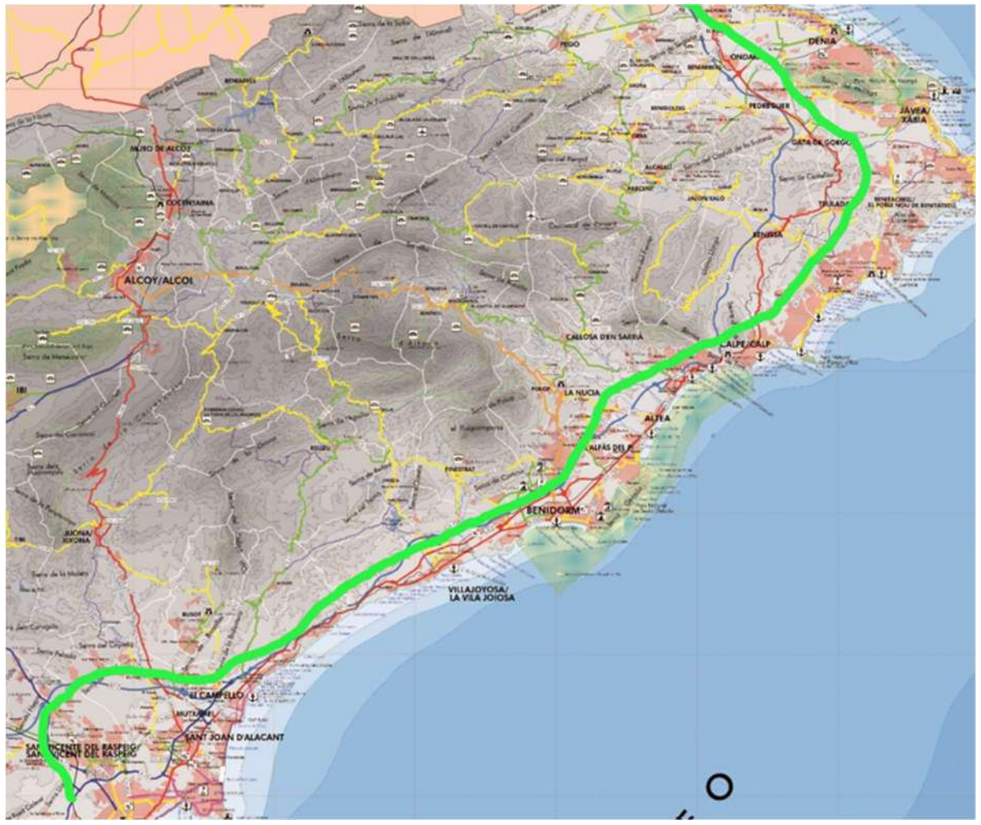
- El primero de los ramales (sentido Alicante) permitiría la llegada a la ciudad de Alicante de los trenes que circulen por el corredor en estudio.
- El segundo de los ramales (sentido La Encina) permitiría la circulación de trenes con origen y destino Madrid sin necesidad de realizar parada en la estación de Alicante.

No obstante lo anterior, es destacar que las conclusiones del Estudio Informativo indican que el Tren de la Costa no es de interés para la sociedad en su conjunto al no ser rentable desde el punto de vista financiero y socioeconómico, si bien es cierto que, como ya se ha apuntado, las condiciones de realización de los cálculos de rentabilidad se han modificado de manera muy significativa por las nuevas circunstancias derivadas del aumento del precio de los combustibles fósiles, la guerra de Ucrania o la entrada de los operadores de bajo coste, que incidirían en una demanda mucho más elevada en el largo plazo que la recogida en el Estudio Informativo de 2016.

Desde el punto de vista del procedimiento de tramitación administrativa, en estos momentos se está a la espera de la Aprobación Definitiva del Estudio Informativo

por parte de la Secretaría General de Infraestructuras del MITMA y de la emisión de la DIA por parte del Órgano Ambiental.

Figura 17. ÁMBITO DE ACTUACIÓN TREN DE LA COSTA



Fuente: Elaboración propia.

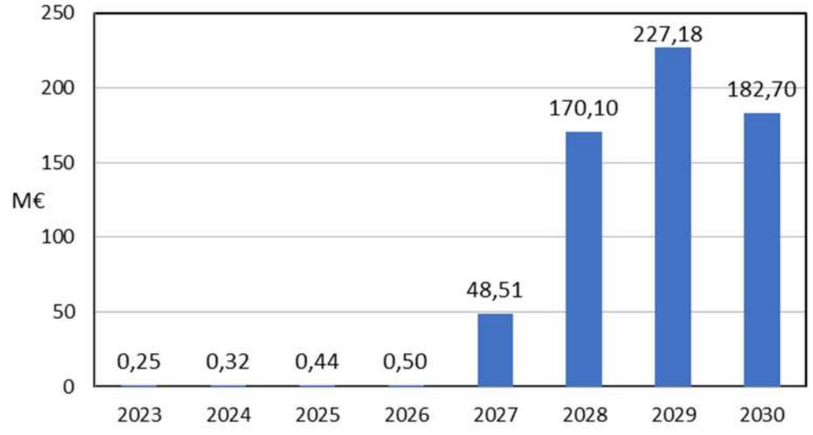
La estimación presupuestaria que se puede deducir del Estudio Informativo para el tramo Alicante-Benidorm alcanzaría aproximadamente los 630 M€ y la programación de gasto de esta actuación se podría aproximar a la definida en la Tabla 19 y representada en la Figura 18.

Tabla 19. CRONOGRAMA DE INVERSIONES

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tren de la costa	0,25	0,32	0,44	0,50	48,51	170,10	227,18	182,70

Fuente: Elaboración propia.

Figura 18. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS EN M€



Fuente: Elaboración propia.

Como se observa, el plazo de los 8 años hasta el horizonte 2030 se ha dividido en dos cuatrienios. En el primer cuatrienio, el que abarcaría los años desde el 2023 hasta el 2026, se deberían finalizar los estudios técnicos y ambientales que actualmente se encuentran en tramitación e iniciar otros nuevos que, recogiendo el nuevo escenario socioeconómico descrito previamente, establezcan una nueva definición técnica y funcional de este tramo cuyo resultado se intuye claramente rentable para la sociedad en su conjunto. También se incluye en este cuatrienio la redacción de los pertinentes proyectos constructivos que definan y valoren detalladamente las obras.

El segundo cuatrienio, desde el 2027 hasta el 2030, se dedicaría a la ejecución y puesta en servicio de la infraestructura.

3.2.4 Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia.

El eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia abarca una longitud de aproximadamente 77 km, de los que 61 km discurren por la provincia de Alicante y 16 km corresponden a la Región de Murcia. Este eje está caracterizado por la implantación de la Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante, doble vía de ancho UIC electrificada que sustituye a una parte de la antigua vía única de ancho ibérico sin electrificar de la Línea 336 desde San Isidro hacia Murcia.

El resto del tramo de esta línea comprendido entre San Isidro y Alicante está servido por una doble infraestructura ferroviaria. Por una parte, la plataforma de Nuevo Acceso Ferroviario que bordea Elche con su estación periférica de Alta Velocidad y que conecta con Alicante mediante la línea de Alta velocidad Madrid Alicante y, por otra, la antigua línea 336 que comunica con Crevillente, el centro Urbano de Elche, Torrellano y Alicante en el barrio de San Gabriel y en el centro de la ciudad, y en un futuro con el aeropuerto de Alicante-Elche-Miguel Hernández.

Sobre este último tramo, San Isidro-Alicante, existen diferentes actuaciones previstas en los próximos años:

- Variante de Torrellano Fases I y II
- Variante de conexión de Elche AV y el centro urbano de Elche
- Cambio de ancho de la línea 336 entre San Isidro, Elche y Torrellano

La Variante de Torrellano se divide en dos fases:

La primera de ellas, fase I, sería la variante que conecta con el Aeropuerto y se encuentra en fase de redacción de proyecto.

En relación al Aeropuerto, también sería preciso analizar la suficiencia de la capacidad actual de terminal para garantizar la fluidez del tráfico en el largo plazo dados los crecimientos a dos dígitos experimentados durante los últimos años (exceptuando los años de pandemia), es decir, entre otras, debería analizarse la necesidad de una segunda pista en el largo plazo.

La segunda fase, fase II, estaría formada por un trazado alternativo a la actual línea 336 a su paso por el frente litoral de San Gabriel que eliminaría la inversión de marcha en el acceso al puerto y que actualmente se encuentra en fase de elaboración del Estudio Informativo. Ambas fases se plantean con una plataforma para doble vía electrificada en acho UIC. El presupuesto estimado de la ejecución de la Fase I está estimado en 30 M€ mientras que la Fase II en 170 M€.

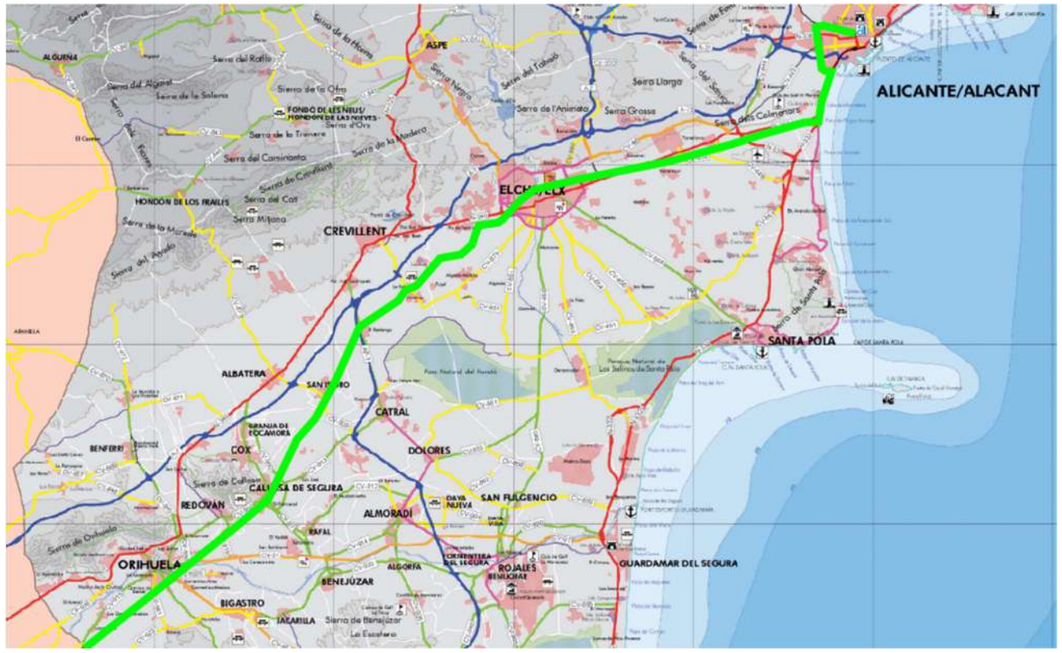
La Variante de Conexión de Elche AV y el centro urbano de Elche está formada por una nueva infraestructura ferroviaria de aproximadamente 3,5 km con plataforma para doble vía electrificada en ancho UIC que permite la conexión ferroviaria de la

Estación de Alta Velocidad de Elche con el centro urbano al conectar con la plataforma ferroviario de la actual línea 336 antes del túnel que discurre bajo la ciudad de Elche. Esta actuación dispone ya de la aprobación definitiva del Estudio Informativo por lo que en breve se comenzará con la redacción del proyecto constructivo. El presupuesto estimado de esta actuación es de 34 M€.

Para finalizar la remodelación de red ferroviaria en este tramo entre San Isidro y Alicante es necesario realizar el cambio de ancho de la parte de la infraestructura ferroviaria existente de la línea 336 que se encuentra entre San Isidro y Alicante y que no ha sido afectada por las actuaciones anteriormente descritas. Así, esta parte de la infraestructura comprende el tramo de vía única desde San Isidro hasta la conexión con la Variante de Elche Alta Velocidad, el túnel de Elche y el tramo entre el túnel de Elche y la variante de Torrellano Fase I. Para el inicio de esta actuación es necesaria la redacción del proyecto constructivo que todavía no ha comenzado. El presupuesto estimado de esta actuación alcanza los 21 M€.

Además, y con el interés de mantener el nivel de capacidad de la línea evitando el tramo de vía única de aproximadamente 7 km que se mantendría en el túnel de Elche, se incluye, dentro de la mejora del eje ferroviario, la duplicación de este túnel realizando un túnel gemelo junto al actual que permitiera la instalación de la doble vía. Esta actuación actualmente se encuentra descartada y para su desarrollo sería necesario comenzar el trámite de Información Pública mediante la redacción del pertinente Estudio Informativo. El presupuesto estimado para la ejecución de la duplicación del túnel de Elche sería de unos 250 M€.

Figura 19. ÁMBITO DE ACTUACIÓN EJE FERROVIARIO ALICANTE-ELCHE-MURCIA



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 20. CRONOGRAMA DE INVERSIONES

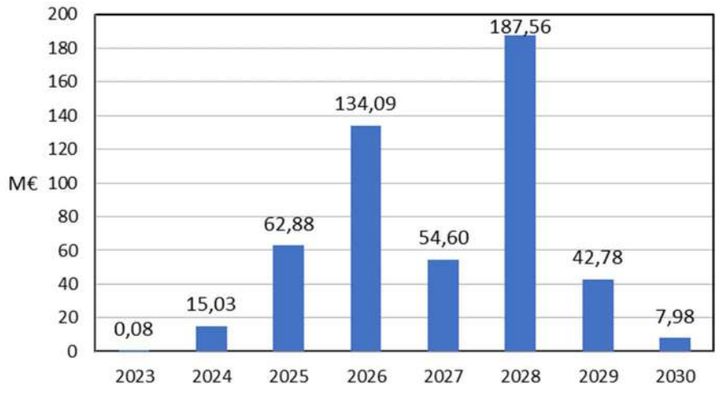
INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Eje ferroviario Alicante-Murcia	0,08	15,03	62,88	134,09	54,60	187,56	42,78	7,98

Fuente: Elaboración propia.

En conjunto todas las actuaciones descritas para la mejora del eje ferroviario de Alicante-Elche-Murcia supondría una inversión total de 505 M€.

La programación de las inversiones se puede aproximar a la definida en la Tabla 20 y representada en la Figura 20.

Figura 20. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS EN M€



Fuente: Elaboración propia.

3.2.5 Corredor Mediterráneo Mercancías (conexión Puerto de Alicante y Puertos secos de Villena, Novelda y San Isidro)

El corredor Mediterráneo de mercancías en la provincia de Alicante se puede dividir en dos partes. Una, la que une Alicante con la Región de Murcia, y otra, la que une Alicante con la provincia de Valencia. Complementariamente, también es necesaria la conexión con el puerto a través de un ramal de aproximadamente 4 km.

La parte que une Alicante con la Región de Murcia estará formada por la Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante puesto que será utilizada también por los convoyes de mercancías hasta San Isidro. Las características de esta plataforma son doble vía electrificada en ancho internacional que es utilizada por servicios de cercanías, de larga y media distancia, así como con servicios de Alta Velocidad.

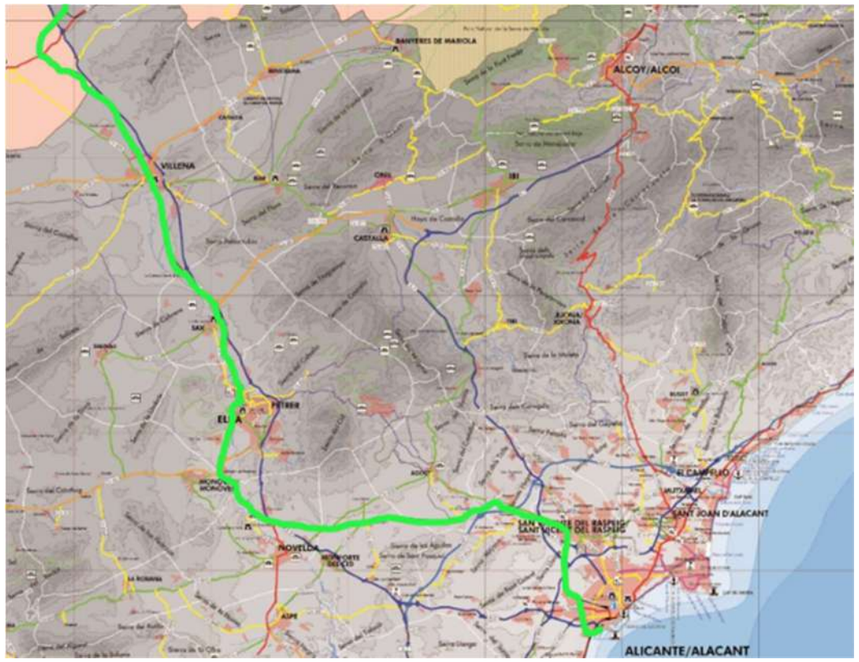
Desde San Isidro en adelante, el tráfico de mercancías discurrirá por la actual línea 336 hasta el Puerto de Alicante y Alicante Término de manera que, aunque ahora se trata de una única vía de ancho ibérico sin electrificar, se convertirá en una doble vía electrificada de ancho internacional con solo un tramo de vía única de aproximadamente 8,7 km (que también habrá que cambiar de ancho para completar el Corredor Mediterráneo). Las actuaciones planteadas en el trayecto entre San Isidro y Alicante para la mejora de la infraestructura ferroviaria son las descritas en el apartado anterior de Mejora del Eje Ferroviario Alicante-Elche-Murcia, encontrándose ya programadas y valoradas. Hasta la finalización de todas las obras descritas y su entrada en servicio, en el entorno de 2030, no se podrán iniciar las operaciones logísticas en los puertos secos previstos entre Alicante y Murcia, como podría ser el de San Isidro.

Por su parte, la conexión de Alicante con la provincia de Valencia se realiza mediante la línea existente 330 La Encina Alicante-Término. Esta línea, que actualmente es de vía única en ancho ibérico electrificada, se convertirá en los próximos años mediante la implantación del tercer hilo en una vía de ancho mixto

por la que podrán circular tanto convoyes en ancho ibérico como en ancho internacional.

La implantación del tercer hilo tanto en la línea 330 La Encina-Alicante Término como en el ramal que la une con el puerto se encuentra en fase de redacción de proyecto constructivo considerándose dos actuaciones independientes. Cuando estas actuaciones se encuentren en servicio, se estima que, en 2027, se estará en disposición de iniciar las actividades logísticas en los puertos secos que operen en este ámbito, casos de Villena y/o Novelda.

Figura 21. ÁMBITO DE ACTUACIÓN CORREDOR MEDITERRÁNEO DE MERCANCÍAS



Fuente: Elaboración propia.

La valoración de las obras de implantación del ancho mixto en el tramo La Encina-Alicante alcanza el importe aproximado de 140 M€ mientras que el tramo de conexión con el puerto es de 12 M€. Entre ambas obras se alcanza un importe de 152 M€.

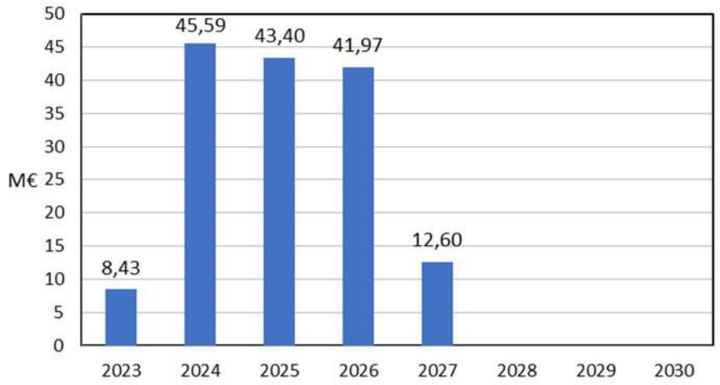
La programación de las inversiones se puede aproximar a la definida en la Tabla 21 y representada en la Figura 22.

Tabla 21. CRONOGRAMA DE INVERSIONES

INFRAESTRUCTURA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Corredor mediterráneo	8,43	45,59	43,40	41,97	12,60	0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Figura 22. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS EN M€



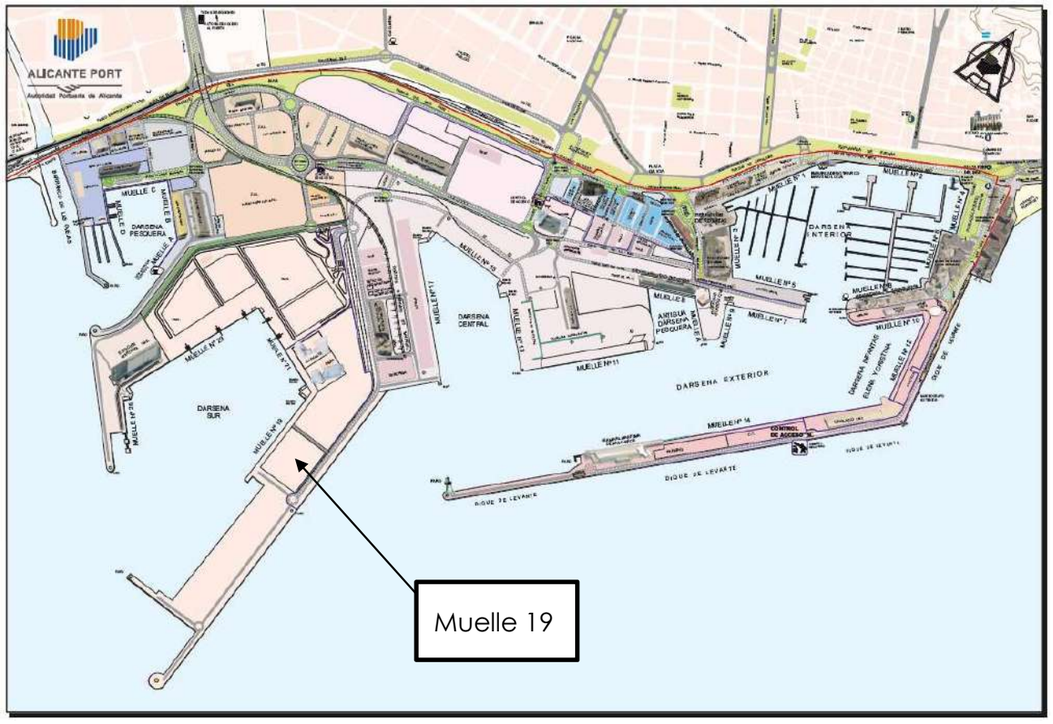
Fuente: Elaboración propia.

3.3 Actuaciones Marítimas

La ejecución del muelle 19 sería la única infraestructura restante en el Puerto de Alicante que no requiere de nuevas obras de abrigo y que permitiría aumentar su capacidad de atraque.

En cuanto a su presupuesto, a expensas de un proyecto al respecto, se considera muy bajo en relación al volumen precisado en el transporte terrestre. Tampoco la obra resulta especialmente compleja, por lo que en el horizonte 2030 se entiende que podría encontrarse en servicio.

Figura 23. MAPA DEL PUERTO DE ALICANTE



Fuente: Autoridad Portuaria de Alicante.

4 FÓRMULAS DE FINANCIACIÓN PARA LAS ACTUACIONES PRIORITARIAS

4.1 Introducción a las fórmulas jurídicas de financiación de una obra pública.

Para financiar una obra pública se puede acudir a diversas tipologías de contratos y de fórmulas que permitan su desarrollo. Es obvio que la elección de la fórmula más adecuada dependerá de la tipología de obra, importe de inversión, situación de tesorería de la Administración, eficiencia del modelo, quién se pretende que afronte el pago de las obras y su mantenimiento y/o explotación, pudiendo asumirlo la propia Administración, el usuario de la obra, en caso de existir, o una fórmula mixta, etc.

Aunque una de las modalidades para llevar la construcción de una obra pública consiste en que la administración asuma con sus propios medios la ejecución de la obra, descartamos esta posibilidad porque, ante el elevado importe de la construcción del proyecto, el coste de oportunidad que supondría asumir ese coste para la administración con medios propios resultaría muy elevado. En consecuencia, será precisa la participación de una entidad privada que, al menos, se encargue de la ejecución del proyecto.

En este marco y según el origen de los fondos, la retribución del contratista procedente de la administración puede responder a las siguientes modalidades:

1) Retribución pública presupuestaria que encontrará su financiación en el sistema contributivo o impositivo. En este caso, se trata del tradicional contrato de obras en el cual la Administración licita un contrato que finalmente resulta siendo adjudicado a una empresa que puede ser privada o pública.

   Dentro de esta tipología de retribución pública a través de presupuestos, se puede distinguir:

   i. Retribución directa a través de certificación de avance de las obras según un Presupuesto cerrado y aprobado por la Administración.

   ii. Retribución diferida:

   - Abono total de precio a la entrega de las "llaves" que tenía su origen en el artículo 147 de la Ley 13/1996 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

   - Abono aplazado a partir de la entrega de las llaves.

   No obstante, estos dos sistemas de retribución diferida han sido derogados.

   En el caso del artículo 147, por el artículo 14.3 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas que establecía la prohibición del pago aplazado en los contratos, salvo que una Ley lo autorizase expresamente, y por el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011, pues el artículo 87.7 prohibía el pago aplazado salvo en los casos en que alguna ley lo autorice expresamente.

Por su parte, el abono aplazado fue declarado inconstitucional en la normativa autonómica por la Sentencia nº2928/2013 del Tribunal Constitucional. Desde esta Sentencia del 10 de abril de 2014 del Tribunal Constitucional el pago aplazado no puede utilizarse hasta que una ley de rango estatal lo permita expresamente, circunstancia que, en estos momentos, no se produce.

iii. Precio incierto vinculado con prestaciones concretas. Utilizado habitualmente para mantenimiento de infraestructuras.

iv. Peaje en sombra en el que la Administración paga en función de determinados parámetros, pero en el que, esencialmente, influye el número de usuarios, disponibilidad y demanda. Propio de autopistas en las que no es el usuario final el que paga por su uso.

- Concesión de servicio público con ejecución de obras en el que se fija una cantidad anual por población cubierta.

  Indirecta: transferencias a entes públicos instrumentales y sociedades mercantiles de capital público que son las que contratan a través de medios propios instrumentales y servicio técnico de la Administración con un doble objetivo, evitar la publicidad y concurrencia en la contratación (algo que fue limitado por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y por el RD Ley 5/2005, de 11 de marzo, de reformas urgentes para el impulso a la productividad y para la mejora de la contratación pública) y, en segundo término, evitar la consolidación en las cuentas públicas.

  Este sistema se encuentra actualmente muy limitado puesto que, evitar la consolidación en cuentas públicas requiere cumplir, al menos, los siguientes requisitos en la sociedad pública encargada: su actividad no sea meramente instrumental, realizar en nombre y por cuenta propia de forma directa una actividad comercial y los ingresos que recibe en forma de endeudamiento de la Administración de la que depende no pueden tratarse como ventas. En caso contrario, el endeudamiento de la empresa pública formará parte del perímetro de consolidación del ente público del que dependa a efectos de Contabilidad Nacional.

2) Retribución pública no presupuestaria. Percepción de tarifas de los usuarios que quedan afectadas a la financiación del servicio, como en los puertos y en los aeropuertos de interés general. Se trata de ingresos públicos no presupuestarios; por supuesto, se parte de la naturaleza pública, tributaria, de estos recursos (tasas).

3) Retribución privada: construcción y explotación de la obra o del servicio público con recuperación costes de las tarifas que abonan los usuarios de esas obras y servicios.

4) Retribución mixta: esta retribución podrá realizarse a través de la constitución de entidades de capital mixto puesto que han desaparecido en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público los contratos de gestión interesada en cuya virtud la Administración y el ente no público participaban en los resultados de la explotación del servicio en la proporción que se estableciera en el contrato.

4.2 Colaboración público privada.

Como una de las modalidades encuadrable fundamentalmente en la retribución privada pero también en parte en la retribución pública no presupuestaria o incluso en la presupuestaria, se encuentra la colaboración público privada que se expone a continuación.

4.2.1 La concesión de obra pública.

La figura más tradicional de colaboración público privada en el ordenamiento español es el contrato de concesión. En concreto, para la colaboración público privada en la construcción de obra pública, el contrato de concesión de obra pública se ha mostrado como la alternativa del ordenamiento jurídico español para que el sector privado colabore con el sector público en aquellas inversiones en las que el sector privado puede aportar una mayor eficiencia, es decir, un menor uso de recursos públicos para la dotación de servicios públicos.

La Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, en su artículo 14 define el contrato de concesión de obra pública como "*un contrato que tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo anterior, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquel consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra en el sentido del apartado cuarto siguiente, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio*".

4.2.2 El pago por disponibilidad.

Por su conveniencia de aplicación en la actualidad, en este apartado se hace hincapié en el pago por disponibilidad, que no es una figura jurídica distinta en el ordenamiento jurídico español. Se trata de una fórmula de retribución dentro del contrato de concesión de obra pública. Por tanto, el primer punto que ha de quedar patente es que la fórmula de retribución que supone el pago por disponibilidad solo es predicable del contrato de concesión de obra pública y no de cualquier otra figura o relación contractual entre la Administración y un tercero.

La actual fundamentación de la retribución de las concesiones de obras públicas a través de un pago por disponibilidad se encuentra en el artículo 267 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014:

"*Artículo 267. Retribución por la utilización de las obras. 4. La retribución por la utilización de la obra podrá ser abonada por la Administración teniendo en cuenta el grado de disponibilidad ofrecido por el concesionario y/o su utilización por los usuarios, en la forma prevista en el pliego de cláusulas administrativas particulares.*

En caso de que la retribución se efectuase mediante pagos por disponibilidad deberá preverse en los pliegos de cláusulas administrativas particulares la inclusión de índices de corrección automáticos por nivel de disponibilidad independientes de las posibles penalidades en que pueda incurrir el concesionario en la prestación del servicio".

Las principales características del Pago por Disponibilidad son las siguientes:

- La empresa concesionaria se encarga de sufragar íntegra o mayoritariamente la obra y los costes de conservación, mantenimiento y explotación durante el periodo concesional.
- Los ciudadanos no asumen pagos por el uso de la infraestructura o, al menos, su aportación es mínima.
- La Administración abona un canon mensual/trimestral/anual a la concesionaria en concepto de pago por disponibilidad que le permita amortizar durante el periodo concesional los costes anteriores y retribuir el capital invertido.
- Estos pagos se regulan por contrato de acuerdo a diferentes indicadores de calidad de servicio en función del tipo de obra y se recogen en el Pliego de Condiciones. En caso de incumplimiento por parte de la concesionaria, se aplicarían descuentos de pago.
- Como se ha destacado anteriormente, este modelo de retribución es acorde con lo estipulado en el artículo 267.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos de Sector Público para los contratos de concesión de obra pública si bien, la vinculación de la calidad del servicio por parte del concesionario con su retribución se puede emplear en otras figuras de contratación con la Administración Pública en las que no es posible acudir al modelo de concesión de obra pública, como puede ser el arrendamiento operativo.
- En este tipo de retribución del contrato de concesión de obra pública, los pagos públicos descenderán en la medida en que el servicio no alcance el estándar acordado. Por ejemplo, cuando la empresa adjudicataria no sea capaz de suministrar la cantidad contractualmente pactada o alcanzar un determinado nivel de seguridad en la prestación de servicios a los usuarios finales. También se aplica al caso en el que el socio no alcanza los estándares de calidad relativos al suministro del servicio determinados en el contrato produciéndose un evidente fallo del servicio por su parte.
- Con la adecuada transmisión de riesgos al concesionario, se evita cargar el gasto al presupuesto de la administración pública contratante -no computaría como deuda- dado que cumpliría con los criterios y normas del Sistema Europeo de Cuentas (SEC 2010) y de Eurostat.
- Por último, a la finalización del plazo contractual, el concesionario deberá entregar a la Administración las infraestructuras en perfecto estado de uso.

5 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO.

En este estudio se ha analizado la situación actual de la red de transportes de titularidad estatal de la provincia de Alicante, definiendo aquellos puntos críticos que limitan su desarrollo socioeconómico y planteando soluciones concretas y efectivas mediante el diseño de una Propuesta de Inversiones que incorpore una estimación de presupuesto, cronograma de actuaciones y alternativas de financiación.

Primero, se ha analizado la evolución y estado de los principales corredores de transporte de la Provincia para definir las necesidades de inversión. A continuación, se expone una tabla resumen de este análisis:

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual : Ejecutado Expediente iniciado Expediente no iniciado.
Corredor de Las Marinas		
Variante de N-332 – Benissa	Realización de una variante que desvíe el tráfico de la N-332 del casco urbano de Benissa para mejorar la seguridad vial y reducir la congestión.	Ejecutado - En explotación
Tren de la Costa Alicante-Valencia	Conexión ferroviaria por el litoral entre Valencia y Alicante que conecte con importantes destinos turísticos como Benidorm, Calpe, Jávea o Denia. Es de reseñar que la Generalitat Valenciana ha mostrado su interés de ejecutar el tramo Gandía-Denia mediante una solución tranviaria.	Realizado Estudio Informativo (2016)
Corredor Central hacia L'Alcoià		
Mejora de la línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva	Mejoras de la línea ferroviaria a fin de aumentar su seguridad y la velocidad comercial.	Fase de redacción del Proyecto Constructivo
Corredor del Vinalopó		
AVE Valencia – Alicante	Finalización de la línea de alta velocidad Alicante-Valencia por el interior.	Fase Ejecución tramo La Encina-Xàtiva
Corredor Mediterráneo Ferroviario (Mercancías)	Ejecución del Corredor Mediterráneo en su tramo provincial incluyendo la conexión con el Puerto de Alicante y apartaderos para trenes de 740 metros.	Fase de Proyecto ancho mixto Alicante-La Encina. - Fase de Estudio acceso Puerto de Alicante.
Mejora Autovía A-31 La Encina-Alicante	Aumento de la capacidad de la Autovía A-31 para reducir la congestión y la peligrosidad vial.	Expediente iniciado
Conversión de la estación de cercanías UA en Intercambiador "Alicante Norte"	Estación intermodal y provincial externa al casco urbano de Alicante, conectando	Expediente no iniciado
Prolongación y refuerzo línea Cercanías C-3 Alicante-Villena	Prolongación de la línea C-3 hasta Villena, conectando con Sax, Elda o Novelda, con 25-30 servicios diarios por sentido.	Servicios OSP de Media Distancia

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual : Ejecutado Expediente iniciado Expediente no iniciado.
Corredor Alicante-Elche		
Duplicación N-338 Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández	Aumento de la capacidad de la N-338 que conecta el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández con la A-70 y la N-332 para reducir su congestión.	Ejecutado – En explotación
Tercer Carril Autovía A-70 Alicante-Elche	Aumento de la capacidad de la Autovía A-70 entre Alicante y Elche para reducir los graves problemas diarios de congestión.	Expediente iniciado
Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia	Mejora sustancial de los servicios ferroviarios en la línea de Cercanías C-1 Alicante-Murcia, haciendo especial hincapié en: - Conexión Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández. - Ampliación capacidad del túnel urbano Elche. - Mejora servicios Cercanías (tiempos de recorrido y frecuencias).	Realizado Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia. No contempladas la ampliación de capacidad del túnel ni la mejora necesaria de frecuencias.
Conexión ferroviaria con estación AVE Elche (Matola)	Conexión de la vía ferroviaria convencional Alicante-Murcia con la estación AV Elche, ubicada en Matola.	Incluida en el Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia.
Paso inferior de la rotonda UA – Alicante – San Vicente del Raspeig	Construcción de un paso inferior viario en la rotonda de acceso a la Universidad de Alicante. Contaría con dos ramales: Alicante-UA y Alicante-San Vicente del Raspeig.	No iniciado. Inversión de 0,5 M€ en mejora de acceso a la rotonda (PGE 2023)
Circunvalación sur de Elche (tramo desde CV-851 hasta Ronda Carrús).	Finalización de la Ronda Sur de Elche que conecta el tramo existente con la Ronda de Carrús y la N-340.	Realizado el Proyecto Constructivo
Eliminación peaje AP-7 Circunvalación de Alicante	Supresión del peaje para aliviar la congestión vial existente en la A-70 en su tramo Alicante-Elche.	No efectuado
Corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia		
Estaciones AVE Elche y Orihuela	Ejecución y dotación de servicios de Alta Velocidad en las estaciones de Orihuela-Miguel Hernández y Elche AV (ubicada en Matola).	Ejecutado – En explotación

Actuación Propuesta "Alicante Horizonte 2030"	Descripción	Estado Actual : Ejecutado Expediente iniciado Expediente no iniciado.
Mejora de los servicios de Cercanías Alicante-Murcia	Realización de medidas que mejoren el servicio de la línea C-1 de Cercanías Alicante-Murcia ofreciendo mayores prestaciones.	Realizado Estudio Informativo de la mejora de la línea Alicante-Murcia.
Tercer Carril A-7 Crevillente-Murcia	Aumento de la capacidad de la A-7 ejecutando un carril más por sentido de circulación para mitigar los problemas de congestión.	Aprobado el Estudio de Viabilidad. Inversión PGE 2023: 8 M€.
Corredor litoral hacia el sur de la Provincia		
Incentivos para mayor uso de la AP-7	Medidas de descuento del importe del peaje en la Autopista AP-7 para vehículos de alta ocupación o aplicación de un peaje en sombra.	No planteado
Duplicación de la variante de Torrevieja N-332	Duplicación de la carretera nacional N-332 a su paso por Torrevieja para reducir los graves problemas de congestión viaria existentes en la actualidad.	Proyecto no acabado
Carril BUS/VAO en la N-332	Implementación de un carril BUS/VAO que ayude a aliviar la congestión viaria existente en la carretera nacional N-332. Adicionalmente, estudiar la duplicación de la calzada de la N-332 desde Guardamar hasta las Lagunas de Santa Pola para prolongar ese carril BUS/VAO.	Expediente no iniciado
Nuevas Actuaciones propuestas	**Descripción**	**Observaciones**
Nueva Estación de Elda	Nueva estación adyacente al núcleo urbano Elda-Petrer en el límite suroeste del casco urbano de Elda para aumentar sensiblemente la captación de viajeros de Cercanías.	Actuación propuesta en 2010 por M. Fomento el "Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020". Expediente no iniciado
Estaciones de Cercanías Elche Parque Empresarial e IFA	Ejecución de nuevas estaciones de Cercanías en Elche Parque Empresarial e IFA e incorporación a la línea C-1 Alicante-Murcia.	No prevista en el Estudio Informativo

Tabla 22. ACTUALIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES NECESARIAS EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ESTATALES EN LA PROVINCIA DE ALICANTE

Fuente: Elaboración propia.

Segundo, a partir del análisis previo, se ha sintetizado actuaciones prioritarias que incidirían sobre los principales problemas detectados:

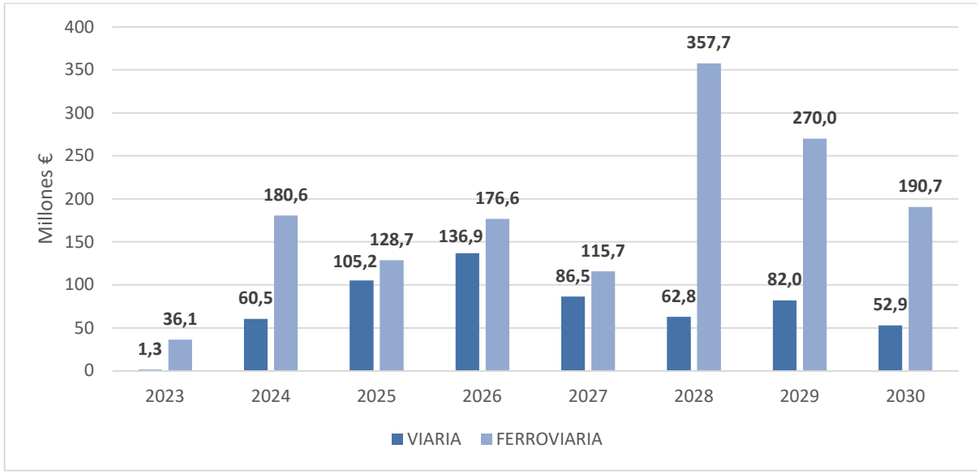
Tabla 23. SÍNTESIS DE NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURAS PROVINCIA ALICANTE	
DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES	**PRESUPUESTO ESTIMADO (M€)**
VIARIAS	
1. Tercer carril A-70 Alicante-Elche	255
2. Mejora de la A-31 Villena-Alicante	154
3. Tercer carril A-7 Crevillente-Murcia	120
4. Paso inferior rotonda Universidad de Alicante	19
5. Duplicación variante N-332 Torrevieja	40
TOTAL VIARIAS	**588**
FERROVIARIAS	
6. AVE Alicante-Valencia	24
7. Mejora línea ferroviaria Alcoi-Xàtiva	145
8. Tren de la Costa	630
9. Mejora eje ferroviario Alicante-Elche-Murcia	505
10. Corredor Mediterráneo Mercancías (conexión Puerto de Alicante + Puertos secos Villena, Novelda y San Isidro)	152
TOTAL FERROVIARIAS	**1.456**
11. MARÍTIMAS: Muelle 19 Puerto de Alicante	*
TOTAL GLOBAL	**2.044**

Fuente: elaboración propia. *A falta de definición de su presupuesto en el correspondiente proyecto

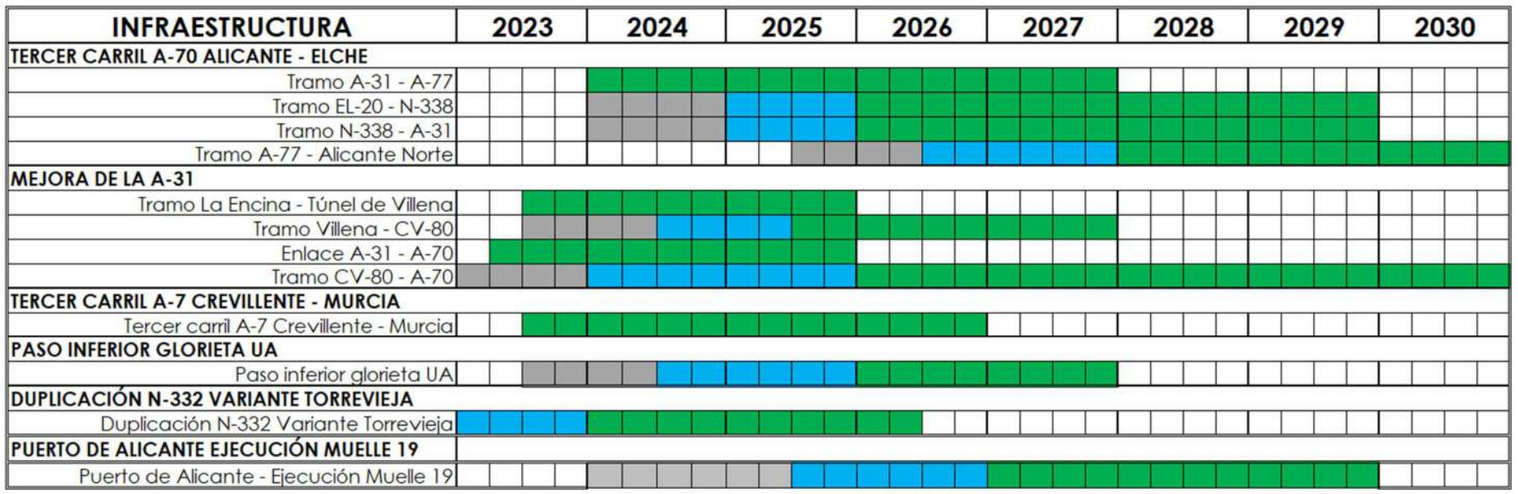
El horizonte para que estas actuaciones puedan entrar en servicio se ha considerado 2030. Así, tras analizar cada una de ellas, y a falta del estudio en que se presupueste la ejecución del Muelle 19 en el Puerto de Alicante, se recoge una programación estimativa de las inversiones anuales, que ascienden a 588 M€ en el caso de las actuaciones viarias y de 1.456 M€ de las ferroviarias como recogen las siguientes figura y tablas:

Figura 24. ANUALIDADES PRESUPUESTARIAS DE ACTUACIONES VIARIAS Y FERROVIARIAS



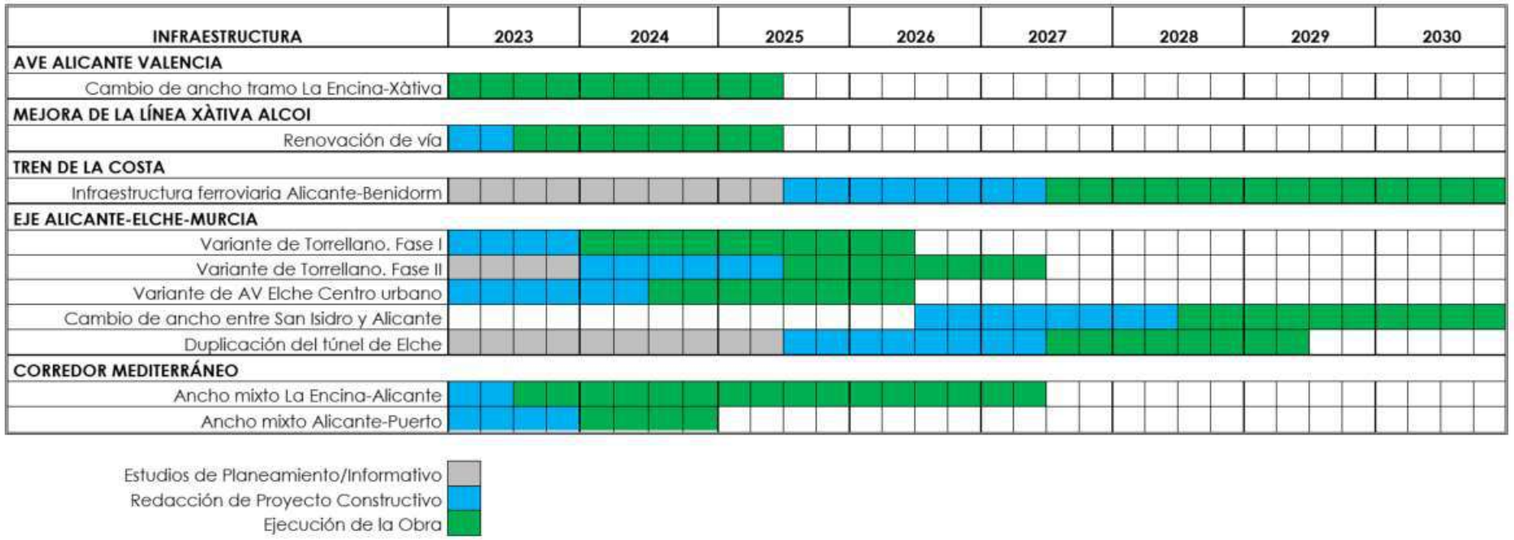
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 24. PLANIFICACIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES VIARIAS



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 25. PLANIFICACIÓN DE FASES DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, desde un punto de vista jurídico-financiero, es posible contar con dos grandes fórmulas de ejecución de las obras públicas.

Por un lado, la construcción de las obras públicas a través del contrato de obras y la asunción por parte de la Administración correspondiente de la inversión vía presupuesto. Esta fórmula permite mantener la infraestructura en la titularidad de la Administración, pero ésta, en representación de los ciudadanos, asume vía presupuestos su financiación, con la detracción de fondos públicos que podrían ser destinados a otros fines.

Por otro lado, se puede acudir al contrato de concesión, que supone la construcción y explotación de la obra por parte del sector privado y que, a su vez, puede consolidar en cuentas públicas o no. En este caso, se cuenta con el apoyo del sector privado en la construcción y explotación de la obra, que suele ser más experto que la propia administración en esas tareas. No obstante, salvo que se cumplan unos estrictos requisitos, seguirá computando en las cuentas públicas de la administración.

Por ello, y con el objetivo fundamental de evitar esa consolidación en cuentas públicas, el contrato de concesión en su versión de pago por disponibilidad se ofrece como una alternativa viable. Ese contrato de concesión basado en el pago por disponibilidad en el que se pueden establecer variables de pago de carácter medioambiental como el uso de vehículos contaminantes, permite trasladar el riesgo del sector público al privado contando con la posibilidad de construcción y explotación por parte del sector privado, pero asumiendo éste las necesidades y prioridades que el sector público considere no solo para mantener el contrato concesional, sino también para poder acceder a los pagos propios del contrato, y todo ello sin que consolide en las cuentas públicas de la Administración.

INECA, Alicante, febrero de 2023.

Fdo: Armando Ortuño Padilla

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Licenciado en Economía

Colegiado ICCP nº: 20.650

Fdo: Jairo Casares Blanco

Ing. Téc. Obras Públicas

Colegiado nº 22.934

Fdo: Rubén Ortuño Padilla

Abogado especialista en concesiones

Fdo: Vicente Mateu Valero

Ing. Téc. Obras Públicas

Colegiado nº 23.812