

HORIZONTE ALICANTE 2030

**Necesidades de
Infraestructuras
en la Provincia
de Alicante**

Cámara
Alicante



CaixaBank

HORIZONTE ALICANTE 2030

**Necesidades de
Infraestructuras
en la Provincia
de Alicante**

Cámara  **CaixaBank**
Alicante

Febrero 2019

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Este documento desarrolla el estudio titulado “Horizonte 2020 – Horizonte 2029: necesidades de infraestructuras de la provincia de Alicante” a petición de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante al Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante (INECA).

El objeto del trabajo es llevar a cabo un análisis sobre las infraestructuras actuales de la Provincia de Alicante en su conjunto, así como de las necesidades del territorio en el año horizonte 2029, incluyendo tanto el transporte de viajeros como de mercancías y una estimación de los costes de inversión requeridos. Se plantea este horizonte puesto que coincide con el establecido en el documento de la Generalitat Valenciana UNEIX, Programa Estratégic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i Transport de la Comunitat Valenciana. Este documento se presentó en el mes de julio de 2018, tras el anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana DOGV nº8361 del día 14 de agosto de 2018.

El estudio ha sido elaborado por el siguiente equipo de trabajo:

Director del estudio:

Armando Ortuño Padilla

Director de Proyectos de INECA. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Licenciado en Economía y Profesor de Urbanismo y Transporte, Universidad de Alicante.



Equipo redactor:

Jairo Casares Blanco

Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Vicente Mateu Valero

Ingeniero Técnico de Obras Públicas



ÍNDICE

1

Introducción y objetivos

03

2

Propuestas "Alicante Horizonte 2020" y situación actual

05

2.1	El corredor litoral de Las Marinas	06
2.2	El corredor central hacia L'Alcoià	08
2.3	El corredor del Vinalopó	10
2.4	El corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia	12
2.5	El corredor litoral hacia el sur de la provincia	14

3

Radiografía actual y tendencial

17

3.1	El corredor litoral de Las Marinas	18
3.1.1	Autopista AP-7	18
3.1.2	Carretera Nacional N-332	21
3.1.3	Servicio de autobús interurbano	24
3.1.4	TRAM Alicante-Denia	24
3.2	El corredor central hacia L'Alcoià	25
3.2.1	Autovía A-7	25
3.2.2	Carretera CV-800	27
3.2.3	Servicio de Autobús interurbano	29
3.2.4	Servicios de Ferrocarril	29
3.3	El corredor del Vinalopó	30
3.3.1	Autovía A-31	30
3.3.2	Servicio de Autobús interurbano	32
3.3.3	Ferrocarril	33
3.4	El corredor Alicante – Elche	33

3.4.1	Autovía A-70	33
3.4.2	Carretera N-340	35
3.4.3	Vía Parque Alicante-Elche CV-86	37
3.4.4	Servicio de autobús interurbano	39
3.4.5	Ferrocarril	39

3.5	Corredor Bajo Vinalopó – Vega Baja - Murcia	40
3.5.1	Autovía del Mediterráneo A-7	40
3.5.2	Ferrocarril	42

3.6	El corredor litoral hacia sur de la Provincia	43
3.6.1	Autopista AP-7	43
3.6.2	Carretera N-332	45
3.6.3	Carretera CV-865	47
3.6.4	Carretera CV-95	49
3.6.5	Servicio de autobús interurbano	51

3.7	Aeropuerto Alicante - Elche	51
3.7.1	Líneas	52
3.7.2	Estadísticas	52

3.8	Puerto de Alicante	54
3.8.1	Estadística	54

3.9	Corredor Mediterráneo	55
-----	-----------------------	----

4

Propuestas de intervención

59

4.1	Prioridades de inversión	60
4.2	Corredor litoral de Las Marinas	60
4.3	Corredor central hacia L'Alcoià	61
4.4	Corredor del Vinalopó	63
4.5	Corredor Alicante - Elche	67
4.6	Corredor Bajo Vinalopó – Vega Baja - Murcia	69
4.7	Corredor litoral hacia el Sur	71
4.8	Resumen de actuaciones	73
4.9	Presupuesto estimado	75

5

Estimación del déficit

76

6

Comparativa de esas inversiones y prioridades

79

7

Bibliografía

82

PROPUESTAS “ALICANTE HORIZONTE 2020” Y SITUACIÓN ACTUAL

- 2.1 El corredor litoral de Las Marinas
- 2.2 El corredor central hacia L'Alcoià
- 2.3 El corredor del Vinalopó
- 2.4 El corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia
- 2.5 El corredor litoral hacia el sur de la provincia

02

PROPUESTAS "ALICANTE HORIZONTE 2020" Y SITUACIÓN ACTUAL

En este apartado se realizará un análisis del estudio "Alicante Horizonte 2020", trabajo coordinado por el Gabinete de Estudios de la Cámara de Comercio de Alicante con la asistencia técnica y científica del Instituto de Economía Internacional de la Universidad de Alicante, en el que se estudiaban en profundidad las necesidades de infraestructuras de la provincia de Alicante en el año 2009.

De esta manera, se detallarán los problemas encontrados en la red de transportes de hace una década, las medidas propuestas entonces para solucionar dichas cuestiones y la situación actual en las que se encuentran. Así, se pondrá de relieve si las demandas requeridas se han satisfecho o, por el contrario, persisten los problemas desde entonces, detallando en este último caso si la magnitud de esa problemática es similar o mayor que hace diez años. El estudio "Alicante Horizonte 2020" planteó un análisis de la situación basado en los siguientes corredores:

- El corredor litoral de Las Marinas
 - El corredor central hacia L'Alcoià
 - El corredor del Vinalopó
 - El corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia
 - El corredor litoral hacia el sur de la provincia
- Por tanto, se analizará en profundidad la situación de cada uno de estos corredores tras estos diez años transcurridos. Pero, antes de

llevar a cabo esta comparativa, cabe señalar un par de aspectos que deben tenerse en cuenta debido a su enorme trascendencia en las redes de transporte de todo el país y de los corredores a estudiar.

Durante la última década, España ha sufrido una importante recesión económica que ha afectado a todos los sectores productivos del país. La duración y magnitud de dicha recesión no pudo ser prevista en el estudio "Alicante Horizonte 2020", por lo que deben tenerse en cuenta dos importantes aspectos generados a consecuencia de ella. El primer aspecto, la recesión económica trajo consigo una caída muy significativa del tráfico y de la movilidad en el territorio, por lo que las estimaciones del tráfico realizadas revelaban unas cifras bastante más elevadas que las cifras actuales. El segundo aspecto, la recesión económica trajo consigo una importante restricción económica a las inversiones realizadas por las administraciones públicas, por lo que la capacidad de gasto de las Administraciones Públicas se vio significativamente mermada.

Si bien en cierto modo la caída del tráfico durante la recesión ha impedido que la situación en algunos puntos de la red de infraestructuras colapsase, la falta de inversión ha impedido solucionar la mayoría de los problemas que acuciaban en 2009 como se verá a continuación.

2.1 El corredor litoral de Las Marinas

Problemas de transporte observados en el año 2009 y soluciones propuestas

En el estudio "Alicante Horizonte 2020" se expone que el principal problema de la red de transportes en el corredor de Las Marinas es la congestión de la carretera N-332, cuyo trazado discurre por el litoral de estas comarcas. La N-332 es el único eje viario de circulación gratuita que conecta importantes ciudades turísticas como Benidorm, Denia, Calpe o Altea

con Alicante y Valencia. Además, se cuenta con un segundo eje viario longitudinal como es la AP-7 pero, al tratarse de una autopista de peaje, los residentes de Las Marinas tienden a no utilizar este viario, sobre todo en los desplazamientos intracomarcales. En aquel estudio se señalaba que la situación se agravaba en época estival debido al modelo urbanístico de segunda residencia dependiente del vehículo privado implementado en Las Marinas con la excepción de Benidorm.

Por otra parte, aunque existía conexión ferroviaria con Alicante (la línea Alicante – Denia de TRAM), los servicios y las prestaciones de los mismos no eran competitivos con el vehículo privado, ya que los tiempos de desplazamientos eran significativamente más elevados que los realizados en coche y, por tanto, este servicio quedaba bajo la demanda de usuarios cautivos del transporte público. Ello no ayudaba en absoluto a aligerar el problema de congestión que sufría la N-332, así como tampoco contribuía la falta de conexión ferroviaria entre el Aeropuerto Alicante – Elche y Alicante, que conectaría con Las Marinas y facilitaría que una parte de los turistas se desplazasen en transporte público hasta su destino.

A partir de la problemática expuesta, el informe “Alicante Horizonte 2020” planteaba una batería de propuestas para ofrecer soluciones en la movilidad de Las Marinas. Las principales medidas estaban relacionadas con el aumento de la competitividad de la línea ferroviaria TRAM Alicante – Denia como potente eje vertebrador que permitiera ser una alternativa real para los residentes en estas comarcas tanto en la movilidad interior como en la conexión con Alicante.

Se propuso la mejora de la infraestructura ferroviaria y la puesta en marcha de servicios lanzadera con paradas en las principales estaciones, de modo que se alcanzase una velocidad comercial sensiblemente superior, ya que la velocidad reducida en algunos tramos unido a un excesivo número de paradas redundaba en elevados tiempos de desplazamiento. Tam-

bién se indicaba la necesidad de aumentar la frecuencia del servicio hasta un tren cada 20 minutos en hora punta para captar una mayor demanda, precisamente valiéndose de los servicios lanzadera mencionados.

Respecto a la movilidad de Las Marinas se propuso establecer servicios mini-lanzadera entre las poblaciones de Villajoyosa – Benidorm – Altea, procurando una mejor coordinación entre los servicios regulares de autobús y TRAM. También se propuso construir un ramal hasta el centro urbano de Benidorm dado que las estaciones TRAM estaban en la periferia de la ciudad.

Las mejoras planteadas en la red ferroviaria no se terminaban únicamente en la línea de TRAM Alicante – Denia sino que también se proponían otras actuaciones, algunas de ellas de gran calibre. Por una parte, se ponía sobre la mesa la necesidad de terminar la conexión ferroviaria entre Alicante y Valencia por el litoral, inicialmente a partir de la conexión entre Denia y Gandía como único tramo sin red ferroviaria, y posteriormente con la construcción del Tren de la Costa, una conexión ferroviaria de ancho internacional que permitiese ofertar servicios de larga y media distancia, así como de cercanías a varias de las ciudades turísticas más importantes de la provincia como Benidorm, Denia, Calpe o Altea. Por otra parte, se proponía la vital conexión ferroviaria entre Alicante y su Aeropuerto, con el objetivo de reconducir el turismo extranjero al transporte público ferroviario. Estas medidas pretendían, sobre todo, ofertar al turismo tanto nacional como extranjero la conexión ferroviaria con los principales destinos turísticos de Las Marinas.

Por último, para aliviar el tráfico en la N-332 también se proponía incluir carriles BUS/VAO en aquellos tramos en los que se realizaran duplicaciones de la vía. Todas estas medidas, así como otras relacionadas, debían incluirse en un Plan coordinado del transporte en Las Marinas.

Situación actual del corredor y problemas no resueltos durante la última década

Aunque la recesión económica generó un importante descenso general del tráfico en la N-332, los últimos cinco años de recuperación económica ha provocado una recuperación del tráfico, a lo que se ha unido la mejora de la competitividad de esta carretera tras la duplicación de la vía a su paso por Benidorm (tramo de 6,2 km). Actualmente, se está ejecutando la variante de esta nacional a su paso por Benissa, lo que favorecerá la movilidad de esta localidad y aumentará el tráfico en la N-332.

Por otra parte, las mejoras en funcionamiento sobre la línea TRAM han sido escasas, destacando principalmente la reciente inauguración de la estación intermodal TRAM – Autobuses en Benidorm. En los últimos dos años, FGV está realizando importantes inversiones para la mejora del tramo ferroviario entre Benidorm y Denia que se espera que vuelva a operar en 2019. A finales del 2018 finalizó la obra del túnel de la Serra Grossa, que permitirá contar con vía doble desde el primer trimestre de 2019 lo que posibilitará duplicar su capacidad y aumentar la frecuencia de la línea L1 Alicante – Benidorm, entre otras líneas. En este sentido, es de esperar que estas actuaciones se traduzcan en la mejora de las prestaciones de los servicios ferroviarios entre Las Marinas y Alicante tanto en términos de velocidad comercial como de frecuencias aumentando la competitividad del servicio respecto del transporte privado.

No obstante, no se han realizado otros proyectos ferroviarios de calado como el Tren de la Costa, la conexión entre Alicante y el Aeropuerto, tan importante para el turismo de Las Marinas y de la Provincia en general, o el ramal del TRAM hasta el centro urbano de Benidorm.

Respecto a los servicios de transporte público por carretera, la Generalitat Valenciana, bajo

el marco de reestructuración de las concesiones de servicio público de transporte, está elaborando cuatro proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera (actualmente en fase de información pública):

- La Marina Alta (CV-201)
- Las Marinas – Alicante (CV-202)
- Benidorm Metropolitana (CV-206)
- Valencia – Benidorm (CV-301)

La puesta en marcha de estos cuatro proyectos de servicio público de transporte pretende mejorar la calidad y eficiencia del transporte público regular en las comarcas de Las Marinas, así como potenciar la intermodalidad con la línea TRAM, con los aeropuertos de Alicante-Elche y Valencia y con la Estación de tren de Alicante.

A expensas de conocer el impacto real de estas medidas en las comarcas de Las Marinas cuando entren en funcionamiento, el resultado actual es el de un empeoramiento de la congestión vial en la N-332, sobre todo en periodos estivales donde el nivel de servicio de la vía es claramente deficiente en el tramo Alicante – Benidorm – Calpe, y el problema seguiría agravándose en los próximos años a lo largo del tramo de Las Marinas como se desprende del escenario tendencial recogido en un epígrafe posterior. La falta de medidas de calado en materia de infraestructuras durante esta década ha impedido ofrecer soluciones a los acuciantes problemas de movilidad de estas comarcas, por lo que urge realizar o terminar importantes proyectos que aumenten la eficiencia del transporte y que favorezca la movilidad sostenible de sus residentes.

2.2 El corredor central hacia L'Alcoià

Problemas de transporte observados en el año 2009 y soluciones propuestas

Respecto a la comarca de L'Alcoià y otras poblaciones cercanas como Cocentaina o Muro

de Alcoy, no se observaban importantes problemas de movilidad viaria en el eje Norte – Sur, si bien es cierto que la intensidad de tráfico en el tramo de la N-340 entre Alcoy – Cocentaina empezaba a mostrar riesgos de congestión en caso de que el tráfico siguiera en aumento. Sin embargo, la esperada apertura del Corredor Central de la A-7 tras la culminación de las obras en el Barranco de la Batalla permitiría aumentar considerablemente la capacidad viaria y eliminar cualquier síntoma de congestión en los desplazamientos comarcales y con Alicante y Valencia.

No obstante, la oferta de servicios ferroviarios era ciertamente escasa, ya que solamente existía en servicio la línea Alcoy – Xàtiva con el que poder llegar a Valencia, y las prestaciones de este servicio tampoco eran favorables debido a la reducida velocidad comercial generada por las constantes restricciones de velocidad en este tramo y a las diez paradas intermedias entre ambas localidades. Por lo tanto, la competitividad del ferrocarril respecto a la carretera resultaba muy escasa.

Por otra parte, respecto a la conexión viaria de L'Alcoià en su eje transversal Este – Oeste se observaba que gracias a la CV-80 entre Sax y Castalla que conectaba el Medio y Alto Vinalopó con el futuro Corredor Central de la A-7, ambas zonas de la Provincia quedarían fácilmente comunicadas con infraestructuras de alta capacidad. Respecto a la conexión Alcoy – Benidorm por la CV-70, la Generalitat Valenciana había proyectado su mejora con el objetivo de proveer una conexión rápida entre las comarcas de L'Alcoià y Las Marinas.

El informe "Alicante Horizonte 2020" propuso para el corredor de L'Alcoià varias medidas para mejorar la movilidad sostenible de la población de la comarca y alrededores. Dado que la esperada oferta viaria se consideraba suficiente para cubrir los futuros riesgos de congestión, las medidas planteadas en este informe estaban orientadas hacia planificar en profundidad y mejorar la oferta de transporte público, así como su competitividad respecto

al vehículo privado.

De esta manera, se planteó la necesidad de establecer un plan coordinado de transporte de las comarcas de L'Alcoià y el Comtat, sobre todo para ofrecer soluciones de movilidad en el eje Ibi – Alcoy – Cocentaina – Muro de Alcoy. También se veía necesario mejorar considerablemente el servicio ferroviario entre Alcoy y Xàtiva, subsanando los problemas de limitación de velocidad en la vía y estableciendo servicios lanzadera en horas punta con tal de reducir significativamente el tiempo de desplazamiento.

Por último, se puso sobre la mesa la necesidad de mejorar y reforzar los servicios regulares de autobús entre Alcoy y Villena a fin de mejorar la comunicación entre el Alto Vinalopó y L'Alcoià.

Situación actual del corredor y problemas no resueltos durante la última década

Durante los años 2009 y 2011 se culminaron las obras del Corredor Central de la A-7 entre Alicante y Valencia atravesando la comarca de L'Alcoià. La apertura de esta autovía ha supuesto una mejora de la capacidad viaria y ha eliminado el posible riesgo de congestión entre Alcoy y Cocentaina. También ha permitido cerrar la conexión viaria de alta capacidad del eje transversal entre el Medio y Alto Vinalopó y Alcoy, mejorando sustancialmente la comunicación entre estas comarcas del noreste de la provincia de Alicante.

Sin embargo, aunque la culminación del Corredor Central ha sido clave para la movilidad en este espacio, en la última década no se han presentado otras mejoras – sobre todo de transporte público – que faciliten la movilidad de la población de Alcoy y su entorno. En particular, hay que destacar la línea ferroviaria Alcoy – Xàtiva, cuyo servicio permanece similar que hace diez años. En 2017, ADIF acometió diversas obras para aumentar la seguridad y fiabilidad de la infraestructura con objeto de reducir ligeramente los tiempos de viaje, y se

espera que a corto medio-plazo continúen las obras para tal fin, pero el bajo número de servicios ida/vuelta y la inexistencia de servicios lanzadera impiden que el ferrocarril sea competitivo respecto a la carretera.

En cuanto al transporte público regular por carretera, la nueva reordenación concesionaria de la Generalitat Valenciana propone para este corredor dos proyectos de servicio público:

- Alcoy metropolitano (CV-204)
- Alcoy – Alicante (CV-205)

Estos servicios propuestos destacan por el refuerzo de algunas de las líneas ya existentes y la mejora de la cobertura para dar servicio a pequeños municipios de menos de 1.000 habitantes existentes en la comarca del Comtat. Se espera que estas nuevas concesiones supongan un aumento de competitividad del transporte público por carretera respecto al transporte en vehículo privado.

2.3 El corredor del Vinalopó

Problemas de transporte observados en el año 2009 y soluciones propuestas

En el informe “Alicante Horizonte 2020” se puso de manifiesto el riesgo significativo de congestión que poseía el viario principal del corredor del Vinalopó, la autovía A-31 que conecta la provincia de Alicante con Madrid. Los estudios y estimaciones realizadas revelaron la elevada congestión existente en el tramo entre las localidades de Elda y Monforte del Cid.

La A-31 presentaba un importante riesgo de congestión por varias razones: la primera, por su importante concentración de tráfico pesado, superior al 15% en el tramo desde Monforte del Cid hasta el cruce de la A-31 con la N-344 en su desvío hacia Fuente la Higuera; la segunda, el tráfico pendular con motivo trabajo o estudios de muchos residentes de poblaciones como Elda, Villena, Petrer o

Novelda y las dos ciudades más importantes de la provincia (Alicante y Elche); y por último, el elevado tráfico de paso que soportaba en el periodo vacacional con motivo de ocio al ser la conexión natural entre el litoral alicantino y el centro peninsular.

Sin embargo, a diferencia de otros corredores, el corredor del Vinalopó sí que cuenta con conexión ferroviaria con Alicante ya que el trazado de la histórica línea Madrid – Alicante atraviesa al Valle del Vinalopó desde su inauguración a mediados del s. XIX, pero la inexistencia de servicios regulares de cercanías hacía que los servicios ferroviarios de estas localidades con destino a Alicante fueran escasos. Si a este hecho se le une que la localización de las estaciones es periférica al tejido urbano en todos los casos excepto Villena, se presentaba un escenario de escasa competencia del ferrocarril respecto a la carretera.

Las medidas propuestas para mejorar la movilidad en el corredor del Vinalopó pasaban principalmente por acciones que descongestionasen la autovía A-31 a partir de la construcción de una Zona de Actividades Logísticas en el Medio Vinalopó para atender la demanda del tráfico de mercancías. También se exponía que, tras la futura apertura del Corredor Central con la culminación del tramo del Barranco de la Batalla en Alcoy, el tráfico de largo recorrido que cruzaba la A-31, se desviaría hasta el Corredor Central, lo que haría disminuir tanto el tráfico de vehículos pesados como el tráfico motivo turismo procedente del centro peninsular.

Por otra parte, se planteaba la necesidad de aumentar la competitividad del servicio ferroviario mediante servicios regulares de cercanías entre Alicante y Villena, especialmente en horas punta motivo trabajo y estudios. Así mismo, también se proponía la necesidad de mejorar el servicio regular de autobuses entre el Medio y Alto Vinalopó y Elche con el objetivo de ofertar una alternativa competitiva de transporte público en ese eje.

Por último, al igual que se comentaba en el resto de corredores, se planteaba la necesidad de elaborar un plan coordinado de transporte del Medio y Alto Vinalopó.

Situación actual del corredor y problemas no resueltos durante la última década

Transcurridos diez años, la situación del corredor del Vinalopó es prácticamente idéntica ya que no ha habido mejoras significativas en ambas comarcas. La única inversión de calado en la red de infraestructuras es la que actualmente se está realizando es la ejecución de la A-33 entre Cieza y Fuente la Higuera, cuyo trazado atraviesa la parte norte de la comarca del Alto Vinalopó, siendo el tramo de esta autovía entre la A-31 y la A-35 (autovía Almansa – Xàtiva) el que está próximo a su puesta en servicio, mejorando así considerablemente el cuello de botella existente en la N-344 generada por casi un 50% de tráfico de vehículos pesados.

Ligado a esto último, no se ha observado mejora alguna en el tráfico de pesados en el Corredor del Vinalopó tras la apertura del Corredor Central, ya que seis años después de su apertura, el volumen de pesados sigue siendo muy elevado en la A-31, con una Intensidad Media Diaria de estos vehículos superior a 7.000 en el tramo Monforte del Cid – Villena (superior al 15% del tráfico total), mientras que en el Corredor Central el tráfico no supera los 2.000 vehículos pesados.

Estas cifras ponen de relieve un hecho muy significativo: de todos los corredores norte – sur de la provincia, el utilizado de manera mayoritaria por el transporte de mercancías es el de la A-31 hasta su conexión con la A-7 dirección Murcia en la localidad de Monforte del Cid. No obstante, se espera que la culminación de la autovía A-33 entre Cieza y Fuente la Higuera genere una alternativa para el tráfico de largo recorrido entre el sureste peninsular (Andalucía oriental y Murcia) y Valencia, Cataluña y Europa, logrando así reducir la carga

del tráfico de mercancías en este tramo de la A-31.

Continuando con el tráfico de mercancías, en los últimos años se ha propuesto la ejecución de un Intercambiador de mercancías en el término municipal de Villena, que contaría con una plataforma intermodal para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, aprovechando su ubicación en un lugar anexo a la red ferroviaria. Este Intercambiador ya está incluido en la Estrategia Logística de la Generalitat Valenciana, aunque actualmente la Generalitat está revisando la localización de esos nodos logísticos en toda la Comunidad Valenciana. Esta medida podría contribuir a aliviar el tráfico de mercancías por carretera, pues una parte se podría transferir al ferrocarril con todas las ventajas sociales y medioambientales que ello supone.

Por otra parte, la única mejora sustancial de los servicios de transporte público en el corredor del Vinalopó ha sido la puesta en marcha de la estación de Alta Velocidad en el término municipal de Villena situada en la línea Madrid – Alicante. Sin embargo, la falta de un enlace directo entre esta estación y la A-31, dificulta enormemente la accesibilidad de una estación situada a 7 km del núcleo urbano de Villena, lo que reduce de forma significativa el potencial de esta infraestructura para las comarcas del Medio y Alto Vinalopó.

El resultado de todo ello es que el tráfico de vehículos ligeros en la A-31 también está creciendo en los últimos años tanto en los flujos provinciales hacia Alicante y Elche principalmente, como en los intracomarcales. A este tráfico pendular se le une el tráfico turístico origen centro peninsular durante todos los periodos vacacionales del año. Como consecuencia, la A-31 se ha convertido en una vía frecuentemente congestionada en horas punta del día y en periodos vacacionales.

Respecto a los servicios de Cercanías entre Alicante y Villena, el Ministerio de Fomento incluyó este servicio ferroviario como Obliga-

ción de Servicio Público (OSP) en diciembre de 2017, y entró en servicio desde el 22 de octubre de 2018 con una oferta de diez convoyes diarios por sentido.

2.4 El corredor interior hacia el Bajo Vinalopó – Vega Baja – Murcia

Problemas de transporte observados en el año 2009 y soluciones propuestas

Sin lugar a dudas, el corredor más congestionado de los citados en el informe "Alicante Horizonte 2020" era el que comunicaba Alicante con Elche y Vega Baja con dirección Murcia, ya que era, y sigue siendo, el eje de mayor importancia de la Provincia tanto en población como en actividades económicas. En aquel informe se puso de relieve el importante problema de congestión entre las ciudades de Alicante y Elche. A este respecto, la apertura de la Vía Parque, del Camino de Castilla, el tercer carril Elche-Crevillente de la A-7, la segunda circunvalación de la AP-7 o la remodelación del entorno del nudo de la Universidad de Alicante – obras ejecutadas en los años previos al inicio de la crisis – esperaban aminorar los problemas de congestión entre ambos nodos. También cabe destacar el elevado tráfico de pesados que asumía la A-7 en el tramo Orihuela – Elche. Si bien es cierto que la habilitación del tercer carril en el tramo Elche – Crevillente de esta autopista ayudaba mejorar los problemas de congestión en la vía, también es cierto que se notaba que el tramo Orihuela – Crevillente, que forma parte del Corredor Mediterráneo por carretera, se encontraba en riesgo de congestión dado que el porcentaje de pesados superaba incluso el 20% con una IMD total superior a los 43.000 vehículos.

Por otra parte, en lo relativo a los servicios ferroviarios, este corredor era el único que contaba con servicios ferroviarios de cercanías de toda la provincia. Aunque contaba con una elevada frecuencia en los servicios, se señalaban dos aspectos importantes que impedían

aumentar la cuota modal del ferrocarril: los tiempos de viaje y la falta de conexión con el Aeropuerto Alicante – Elche. Respecto a los tiempos de viaje, sobre los 30 minutos entre Alicante y Elche, y alrededor de 1h 20 minutos entre Alicante y Murcia, sumado al tiempo de desplazamiento hasta la estación, hacían que el ferrocarril fuera mucho menos competitivo que el vehículo privado. Respecto a la falta de conexión ferroviaria con el Aeropuerto Alicante – Elche, con un tráfico superior entonces a los 9 millones de viajeros al año, es destacable el hecho de que la línea ferroviaria Alicante – Murcia se encontrara a apenas 500 metros del Aeropuerto y que ambas infraestructuras no estuvieran conectadas.

A partir de esta situación, entendiendo que las medidas para la mejora de la movilidad de este corredor pasaban por potenciar el transporte ferroviario, tanto para pasajeros como para mercancías, se propusieron una batería de medidas que mitigaran los problemas de congestión del transporte por carretera en este corredor. Por una parte, en el caso de los viajeros, se daba por hecho la culminación de la conexión de Alta Velocidad ferroviaria entre Alicante, Elche y Murcia, lo que supondría un aumento de la cuota modal por ferrocarril, por lo que las medidas a tomar pasaban por mejorar la línea de cercanías Alicante – Murcia habilitando una nueva estación intermodal en el Norte de Alicante que permitiese la interconexión de las líneas de cercanías Alicante – Murcia y Alicante – Villena, la duplicación del túnel de Elche y la interconexión entre la línea ferroviaria Alicante – Murcia y el Aeropuerto Alicante – Elche. Por otra parte, respecto a Mercancías, se veía necesario ejecutar la doble vía en la línea Alicante – Murcia y la ejecución de una ZAL en la población de San Isidro habilitando un intercambiador carretera – ferrocarril para potenciar el transporte de mercancías ferroviario, reduciendo así el transporte de larga distancia por carretera.

Por último, respecto a la red viaria, se proponía la habilitación del tercer carril en la auto-vía A-7 en su tramo Crevillente – Orihuela, al

igual que se había realizado en el tramo Elche – Crevillente. Además, dado que los problemas en movilidad y transporte del eje Alicante – Elche pertenecen a la misma área metropolitana, se planteó el establecimiento de la Autoridad Única del Transporte Alicante – Elche para tratar de solucionar los problemas de manera conjunta a través de una Autoridad supramunicipal.

Situación actual del corredor y problemas no resueltos durante la última década

La ejecución de infraestructuras de transporte en esta década ha sido escasa en el corredor hacia el Bajo Vinalopó y Vega Baja. La llegada de la Alta Velocidad a la Provincia solamente se ha hecho efectiva en la línea Madrid – Alicante, aunque se están finalizando las obras para poner en servicio el tramo Monforte del Cid – Murcia que ofrecerá servicios en Elche (pedanía de Matola) y Orihuela. Sin embargo, la lejanía del casco urbano de Elche con la estación en Matola, así como su falta de conexión con la red de cercanías limita el impacto de esta potente infraestructura en la ciudad ilicitana.

Por otra parte, se ha ejecutado recientemente un tramo de la circunvalación sur de Elche, una autovía urbana (EL-20) que ha permitido mejorar el acceso al sur de la ciudad ilicitana desde Alicante. También, la nueva área terminal del Aeropuerto Alicante – Elche ha permitido a esta importante infraestructura crecer significativamente en número de viajeros, superando ampliamente los 13 millones en 2017.

Actualmente se está trabajando en la finalización de la circunvalación sur de Elche, así como la duplicación de la carretera nacional N-338 de acceso al Aeropuerto Alicante – Elche, mostrando problemas de congestión a pesar de ser la única conexión existente con el Aeropuerto. También el Ministerio de Fomento ha comenzado los trámites para la ejecución del tercer carril de la A-7 en el tramo Crevi-

llente – Orihuela que espera culminar en los próximos años, tramo que soporta actualmente una elevada intensidad de tráfico con elevado de pesados (16% del tráfico total) procedentes del sur peninsular.

Por tanto, apenas ha habido mejoras de calidad en las infraestructuras de este crucial corredor para la provincia de Alicante, sobre todo en las referidas a la movilidad de pasajeros en el eje Alicante – Elche: no se ha conectado por ferrocarril el Aeropuerto, ni ha habido mejoras en los servicios de Cercanías como tampoco se ha puesto en valor la estación de Alicante Norte, que facilitaría la interconexión entre este Eje Alicante-Elche y el resto de corredores de la Provincia.

Respecto a la propuesta de habilitar un segundo carril para mercancías en la línea Alicante – Murcia, se ha construido en la línea de Alta Velocidad Monforte del Cid – Murcia un tramo entre San Isidro y Murcia parcialmente mixto, ya que se ha habilitado una vía apta para mercancías, pero con limitaciones debido a que la plataforma está diseñada exclusivamente para pasajeros. Este tramo enlaza en San Isidro con la vía de ancho ibérico a Alicante por Elche, por donde circularían los trenes de mercancías, dejando el tramo entre San Isidro y Monforte del Cid exclusivo para viajeros. Este planteamiento reforzaría la necesidad de la duplicación del túnel de Elche con objeto de incrementar la velocidad comercial y las frecuencias de los servicios de cercanías.

Respecto a la mencionada propuesta de ejecución de un intercambiador carretera-ferrocarril en San Isidro para dar servicio a las comarcas de la Vega Baja y el Bajo Vinalopó, actualmente se encuentra en estudio por parte de la Generalitat Valenciana tras la realización de varios estudios de viabilidad económica, financiera y ambiental.

Por último, la Generalitat Valenciana ha encargado la redacción del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible (PMoMe) del área de Alicante-Elche en el que se pretenden conocer

con exactitud y abordar los problemas de movilidad a nivel supramunicipal generados por la interrelación de ambas áreas metropolitanas.

También se han planteado nuevas concesiones de servicios de transporte público por carretera para este corredor por parte de la Generalitat. Las concesiones afectadas son:

- Alicante Metropolitano Norte (CV-207)
- Alicante Metropolitano Noroeste (CV-208)
- Elche-Cercanías (CV-211)
- Orihuela – Alicante (CV-213)
- La Vega Baja (CV-215)
- Valencia – Alicante – Elche (CV-302)

Estas seis concesiones reestructuradas pretenden articular las necesidades de movilidad entre las comarcas de L'Alacantí, el Bajo Vinalopó y la Vega Baja, así como facilitar las conexiones con otros nodos de la red como el Aeropuerto Alicante-Elche o las estaciones de tren de Alicante y de Elche. Se espera que los nuevos servicios permitan aumentar la cuota modal del autocar en estas tres comarcas donde se aglutina la mayor parte de la población de la provincia de Alicante.

2.5 El corredor litoral hacia el sur de la provincia

Problemas de transporte observados en el año 2009 y soluciones propuestas

El corredor litoral sur de la provincia de Alicante se situaba como uno de los más congestionados de la Provincia, ya que es la vía de entrada a importantes destinos turísticos de segunda residencia como Torrevieja, Guardamar del Segura, Santa Pola u Orihuela Costa, y cuyo acceso natural desde el Aeropuerto se realiza a través de la carretera nacional N-332 que discurre por todo el litoral de la provincia de Alicante de norte a sur.

Respecto a las carreteras autonómicas que conectaban de forma transversal la N-332 o

que conectaban el interior con las poblaciones del litoral sur alicantino, entre las que se encuentran las carreteras CV-905 y CV-95 que conforman los accesos a Torrevieja desde la AP-7, o la carretera CV-865 que conecta Elche con Santa Pola, soportaban un elevado tráfico sobre todo en época estival. En el caso específico de la carretera autonómica CV-905, ya aparecían problemas de congestión hace una década.

En lo relacionado con el transporte público, la inexistencia de una red ferroviaria en el litoral sur de la provincia de Alicante hacía que toda la oferta recayese en el transporte público por carretera que, al discurrir por el corredor de la N-332 ya congestionado, lo hacía muy poco competitivo respecto al vehículo privado.

Las actuaciones planteadas en el informe "Alicante Horizonte 2020" se encaminaban hacia la imprescindible potenciación del transporte público dada la escasa oferta viaria presente en el litoral de la Vega Baja. Se planteaba la duplicación de la carretera nacional N-332 entre las poblaciones de Guardamar del Segura y Pilar de la Horadada, atravesando la ciudad de Torrevieja. En esta duplicación se habilitaría un carril BUS/VAO con el objetivo de dar preferencia al transporte público por carretera e incentivar la alta ocupación en los vehículos privados, logrando así reducir la intensidad de tráfico y aumentando los niveles de servicio en la N-332.

También se planteaba la posibilidad de reducir el peaje de la AP-7 Crevillente – Cartagena para reducir el tráfico de las vías libres de pago, entre ellas la N-332. Nuevamente, se planteaba además el establecimiento de un plan coordinado del transporte que articulara este tipo de medidas.

Por último, pero no menos importante, se planteaba la necesidad de habilitar una conexión ferroviaria con el litoral sur alicantino. En este caso se veía conveniente la construcción de un ramal ferroviario entre los municipios de Albuera y Torrevieja, entroncando en la pri-

mera de estas localidades con la línea Alicante – Murcia, habilitando así la conexión ferroviaria entre Torrevieja, el Aeropuerto y la ciudad de Alicante.

Situación actual del corredor y problemas no resueltos durante la última década

Tras una década, la situación de la red de transportes ha incluido algunas mejoras. El principal eje vertebrador del litoral sur alicantino, la carretera nacional N-332, se ha duplicado en los tramos de Guardamar del Segura hasta el norte de la ciudad de Torrevieja, y desde el sur de esta ciudad hasta Pilar de la Horadada, quedando sin duplicar el tramo intermedio a la altura de la ciudad salinera.

Además, las carreteras autonómicas que sirven de acceso a la ciudad de Torrevieja como la CV-95 o la CV-905 soportan una elevada intensidad de tráfico que dificulta seriamente la movilidad en esta ciudad, con una Intensidad Media Diaria (IMD) superior a los 25.000 vehículos en algunos tramos, que aumenta en periodo estival pudiendo llegar a los 30.000 vehículos en el caso de la CV-905. Por el contrario, cabe señalar que la autopista AP-7 entre Crevillente y Cartagena soporta una IMD entre los 22.000 y los 28.000 vehículos en el tramo libre de peaje, cifras que revelan su infrutilización dado que se trata de una vía de alta capacidad.

Actualmente, el Ministerio de Fomento acaba de adjudicar la redacción del proyecto de duplicación de la variante de Torrevieja que faltaba por duplicar, por lo que se espera que su ejecución en el medio plazo pueda mitigar la congestión vial en un tramo con una IMD superior a los 40.000 vehículos. No obstante, en los tramos ya duplicados de la N-332 no se han implementado carriles BUS/VAO para fomentar la alta ocupación del vehículo privado y priorizar el transporte público, por lo que la duplicación no ha servido para acotar el espacio del vehículo privado, sino más bien para fomentar su uso.

También el gobierno valenciano ha anunciado recientemente la duplicación inminente de la carretera autonómica CV-865 entre Elche y Santa Pola con el objetivo de eliminar los problemas de congestión y aumentar la seguridad vial, en un viario que actualmente cuenta con una IMD cercana a los 20.000 vehículos con puntas estivales en unos algunos tramos de unos 30.000.

Por otra parte, la conexión ferroviaria con el litoral se encuentra en fase de Estudio Informativo, acumulando varios años de retraso en su tramitación, con lo que no se espera que el medio-largo plazo se pueda acometer esta imprescindible infraestructura.

Finalmente, la Generalitat Valenciana está desarrollando proyectos de servicio público de transporte por carretera que afectan a este corredor:

- Elche-Cercanías (CV-211)
- Alicante – Santa Pola (CV-212)
- Orihuela – Alicante (CV-213)
- Torrevieja – Alicante (CV-214)
- La Vega Baja (CV-215)

Estos servicios futuros propuestos pretenden abarcar las conexiones entre la totalidad del litoral sur de la provincia y las ciudades de Alicante y Elche, así como con importantes infraestructuras de transporte como el Aeropuerto de Alicante-Elche o las estaciones de ferrocarril de Alicante y de Elche-Alta Velocidad (Matola). Se esperan que las nuevas concesiones permitan mejorar la situación actual reduciendo la dependencia del vehículo privado.

Corredor	Principales actuaciones no atendidas en el informe "Alicante Horizonte 2020"
Las Marinas	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciación del TRAM: mejora en la velocidad comercial y frecuencias; servicios lanzadera Benidorm - Alicante y Benidorm - Altea - Villajoyosa. (Actualmente, se están llevando a cabo mejoras) • Tren de la Costa Alicante - Valencia y conexión con Aeropuerto Alicante - Elche
L'Alcoià	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciación línea ferroviaria Alcoy - Xàtiva
Vinalopó	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción ZAL del Vinalopó
Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia	<ul style="list-style-type: none"> • Falta conexión ferroviaria Aeropuerto Alicante - Elche • Conexión Alta Velocidad Alicante - Elche - Murcia (En breve se pondrá en servicio) • Estación Alicante Norte. • Construcción ZAL San Isidro. • Tercer carril Crevillente - Orihuela (en ejecución en breve plazo)
Litoral Sur provincia Alicante	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicación N-332 en Torrevieja • Carril BUS/VAO en la N-332 • Reducción peaje AP-7 Crevillente - Cartagena • Conexión ferroviaria litoral sur provincia

Tabla 1. Enumeración de las principales actuaciones establecidas en el informe "Alicante Horizonte 2020" y no atendidas durante la última década. Fuente: Elaboración propia.

RADIOGRAFÍA ACTUAL Y TENDENCIAL

3.1 El corredor litoral de Las Marinas

- 3.1.1 Autopista AP-7
- 3.1.2 Carretera Nacional N-332
- 3.1.3 Servicio de autobús interurbano
- 3.1.4 TRAM Alicante-Denia

3.2 El corredor central hacia L'Alcoià

- 3.2.1 Autovía A-7
- 3.2.2 Carretera CV-800
- 3.2.3 Servicio de Autobús interurbano
- 3.2.4 Servicios de Ferrocarril

3.3 El corredor del Vinalopó

- 3.3.1 Autovía A-31
- 3.3.2 Servicio de Autobús interurbano
- 3.3.3 Ferrocarril

3.4 El corredor Alicante – Elche

- 3.4.1 Autovía A-70
- 3.4.2 Carretera N-340
- 3.4.3 Vía Parque Alicante-Elche CV-86
- 3.4.4 Servicio de autobús interurbano
- 3.4.5 Ferrocarril

3.5 Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia

- 3.5.1 Autovía del Mediterráneo A-7
- 3.5.2 Ferrocarril

3.6 El corredor litoral hacia sur de la Provincia

- 3.6.1 Autopista AP-7
- 3.6.2 Carretera N-332
- 3.6.3 Carretera CV-865
- 3.6.4 Carretera CV-95
- 3.6.5 Servicio de autobús interurbano

3.7 Aeropuerto Alicante - Elche

- 3.7.1 Líneas
- 3.7.2 Estadísticas

3.8 Puerto de Alicante

- 3.8.1 Estadística

3.9 Corredor Mediterráneo



RADIOGRAFÍA ACTUAL Y TENDENCIAL

En este apartado se analizan las distintas infraestructuras de la provincia de Alicante siguiendo el esquema por corredores definido en este trabajo:

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

Además, también se analiza la situación de las principales líneas ferroviarias y de autocares, así como del Aeropuerto Alicante – Elche y del Puerto de Alicante.

El análisis tendencial de los corredores se llevará a cabo en base a los aforos de la red viaria principal que los atraviesan. Tanto para la situación actual como para el año horizonte

2029, se obtendrán los niveles de servicio de la red según el Manual de Capacidad estadounidense.

3.1 El corredor litoral de Las Marinas

Las infraestructuras y servicios de mayor importancia de este corredor son las siguientes:

- Autopista AP-7
- Carretera N-332
- Línea del Tram Alicante – Denia
- Líneas de transporte regular de viajeros

3.1.1 Autopista AP-7

La AP-7 o Autopista del Mediterráneo constituye un eje que comunica toda la costa mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras, formando parte de la Red de Carreteras Europeas (E-15). Esta Autopista cuenta con distintos tramos de peajes, concretamente en la Provincia se encuentra el tramo de peaje Silla – Alicante.

Como corredor de Las Marinas, abarca la longitud comprendida entre los enlaces de Ondara y Sant Joan d'Alacant, lo que equivale a una longitud total de 70,2 km dividida, a su vez, en los siguientes tramos:

TRAMO	LONGITUD (km)	FECHA DE INAUGURACIÓN
Ondara - Altea	29,2	1979
Altea - Sant Joan d'Alacant	41	1976

Tabla 2. Tramos AP-7. Fuente: Elaboración propia.

Estos tramos unen ciudades de gran interés turístico en la provincia de Alicante como Denia, Jávea, Calpe, Benidorm, Villajoyosa o Campello, siendo la única vía de gran capacidad existente. Además, es de destacar que la conexión de las comarcas de la costa norte con el Aeropuerto de Alicante – Elche se realiza principalmente por esta Autopista y su prolongación.



Imagen 1. Tramo AP-7.
Fuente: Elaboración propia.



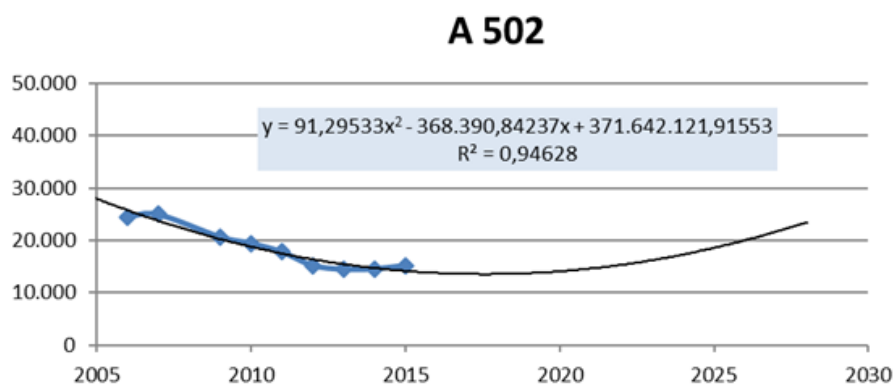
Imagen 2. AP-7 a su paso por Benidorm. Fuente: Google Maps.

3.1.1.1 Tráfico

Seguidamente se muestran los datos de aforo recogidos de las estaciones de conteo instaladas en el tramo de estudio por el Ministerio de Fomento.

Estación A 502			Estación A 505		
AP-7			AP-7		
ESTACIÓN		A 502	ESTACIÓN		A 505
2006	IMD	24.512	2006	IMD	33.998
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	9,00%
2007	IMD	25.012	2007	IMD	33.975
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	9,00%
2008	IMD	24.955	2008	IMD	33.984
	% PESADOS	9,00%		% PESADOS	8,00%
2009	IMD	20.689	2009	IMD	24.304
	% PESADOS	8,00%		% PESADOS	7,00%
2010	IMD	19.450	2010	IMD	21.584
	% PESADOS	5,90%		% PESADOS	7,23%
2011	IMD	17.812	2011	IMD	20.028
	% PESADOS	7,00%		% PESADOS	7,00%
2012	IMD	15.187	2012	IMD	19.830
	% PESADOS	8,00%		% PESADOS	7,00%
2013	IMD	14.434	2013	IMD	18.733
	% PESADOS	7,00%		% PESADOS	6,00%
2014	IMD	14.491	2014	IMD	18.702
	% PESADOS	7,00%		% PESADOS	7,00%
2015	IMD	15.175	2015	IMD	19.295
	% PESADOS	7,04%		% PESADOS	6,53%
2016	IMD	16.006	2016	IMD	20.584
	% PESADOS	6,92%		% PESADOS	6,36%

Tabla 3. Datos de aforo AP-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.



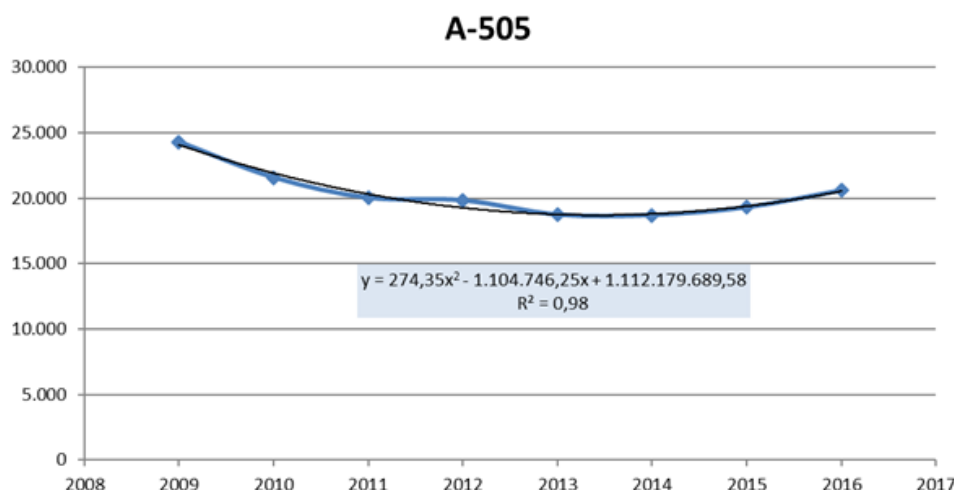


Imagen 3. Evolución del tráfico en la estación. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Nota: la tendencia de la estación A-505 se ha realizado mediante porcentaje de crecimiento entre 2015 y 2016 debido a que las curvas de tendencia no se ajustaban correctamente.

Llevando a cabo un análisis tendencial de la evolución del tráfico durante la última década, se obtienen las siguientes estimaciones de tráfico en el año 2029:

Estación de aforo AP-7	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-502	16.006	A	25.460	B
A-505	20.584	A	26.217	B

Tabla 4. Datos de aforo y nivel de servicio AP-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

De los datos anteriores, se observa cómo los niveles de servicio se sitúan en "A" y "B" en la actualidad y en el año horizonte respectivamente, lo que indica una circulación libre sin problemas.

3.1.2 Carretera Nacional N-332

La carretera nacional N-332 une diferentes localidades del sureste de España, discurre por el litoral Mediterráneo y pertenece a la Red de Interés General del Estado. Conecta la provincia de Almería con Cartagena, Alicante y Valencia, y es la única carretera nacional que conecta dos capitales de provincia (Valencia y Alicante) que mantiene la mitad de su trazado (90 kilómetros) con un único carril en ambos sentidos, sin mediana y arcenes escasos y que

todavía discurre por el interior de 11 poblaciones.

Es una de las carreteras más transitadas del Levante español debido a la importante actividad turística de las comarcas que atraviesa, lo que provoca que esté sometida a importantes problemas de congestión.

Este eje, perteneciente a la provincia de Alicante, discurre entre los puntos kilométricos PK-119+00500 (enlace A-70) y el PK-204+00390 (límite provincial Alicante-Valencia). Tiene una longitud de 82,7 kilómetros y atraviesa algunas poblaciones como Altea, Benissa y Gata de Gorgos, causando cuellos de botella los cuales, unidos a las grandes afluencias de la época estival provocan retenciones de gran importancia.



Imagen 4. Trazado de la N-332. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 5. Imagen de la N-332 a su paso por Altea. Fuente: Google Maps.

3.1.2.1 Tráfico

Para el análisis de tráfico se han tomado dos estaciones pertenecientes al Ministerio de Fomento, concretamente la Estación E-188 (en las inmediaciones de Ondara) y la Estación A-66 (en el término municipal de Altea). Los datos extraídos de las estaciones son los siguientes:

Estación E 188			Estación A 66		
N-332			N-332		
ESTACIÓN		E 188	ESTACIÓN		A 66
2006	IMD	14.567	2006	IMD	15.525
	% PESADOS	11,00%		% PESADOS	7,00%
2007	IMD	14.443	2007	IMD	15.530
	% PESADOS	8,00%		% PESADOS	7,00%
2008	IMD	13.395	2008	IMD	15.832
	% PESADOS	9,00%		% PESADOS	7,00%
2009	IMD	13.762	2009	IMD	15.046
	% PESADOS	8,00%		% PESADOS	7,00%
2010	IMD	14.150	2010	IMD	14.188
	% PESADOS	8,00%		% PESADOS	6,00%
2011	IMD	14.388	2011	IMD	15.066
	% PESADOS	7,99%		% PESADOS	6,74%
2012	IMD	14.326	2012	IMD	14.531
	% PESADOS	7,62%		% PESADOS	6,13%
2013	IMD	14.762	2013	IMD	14.894
	% PESADOS	7,28%		% PESADOS	6,21%
2014	IMD	15.498	2014	IMD	15.041
	% PESADOS	7,39%		% PESADOS	5,39%
2015	IMD	16.146	2015	IMD	14.810
	% PESADOS	7,43%		% PESADOS	6,37%
2016	IMD	16.706	2016	IMD	14.942
	% PESADOS	6,90%		% PESADOS	6,30%

Tabla 5. Datos de aforo de la N-332. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

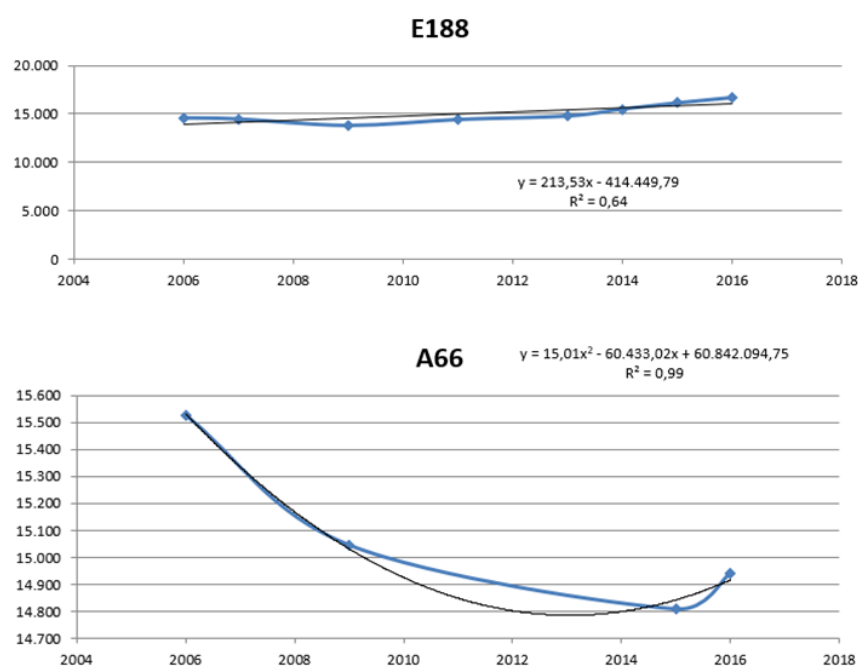


Imagen 6. Datos de tráfico de las estaciones de tráfico. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Las gráficas superiores muestran que una evolución del tráfico relativamente estable en la estación E188 y mucho más acentuada en la estación A66.

A partir de estos datos se han obtenido los siguientes niveles de servicio:

Estación de aforo N-332	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-66	14.942	D	17.281	D
E-188	16.707	D	18.803	E

Tabla 6. Datos de aforo de la N-332. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Con los datos extraídos de las estaciones de aforo se observa cómo en 2016 el nivel de servicio de la N-332 se sitúa en nivel D, lo cual indica que la carretera se encuentra cercano a su capacidad máxima. En cuanto a 2029, la estación A-66, se mantiene en nivel D, pero la estación E-188 pasará a estar en nivel E, es decir, existirán problemas de circulación con retenciones de vehículos de forma generalizada.

3.1.3 Servicio de autobús interurbano

En cuanto a las líneas regulares de transporte público en autocar, tal y como se ha comentado en el apartado 2.4 de este trabajo, la nueva concesión de servicio de transporte público por carretera para el Corredor Valencia-Alicante-Elche (CV-302) es de esperar mejore la

competitividad del autocar en este corredor.

3.1.4 TRAM Alicante-Denia

Con un trazado paralelo a la autopista AP-7 en la provincia de Alicante discurre la línea de ferrocarril de ancho métrico del TRAM de Alicante perteneciente a FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

Se pueden diferenciar dos tramos: el tramo Alicante-Benidorm, con 43,2 km de longitud y 20 estaciones atendido por la línea L1 en vía doble electrificada hasta el municipio de El Campello y desde esta localidad en vía única y, el segundo tramo una vez superado Benidorm hasta Denia, línea L9 con una longitud de 50,8 km de vía única no electrificada y 18 estaciones.



Imagen 7. TRAM Alicante - Benidorm. Fuente: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.



Imagen 8. TRAM Alicante - Benidorm. Fuente: Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

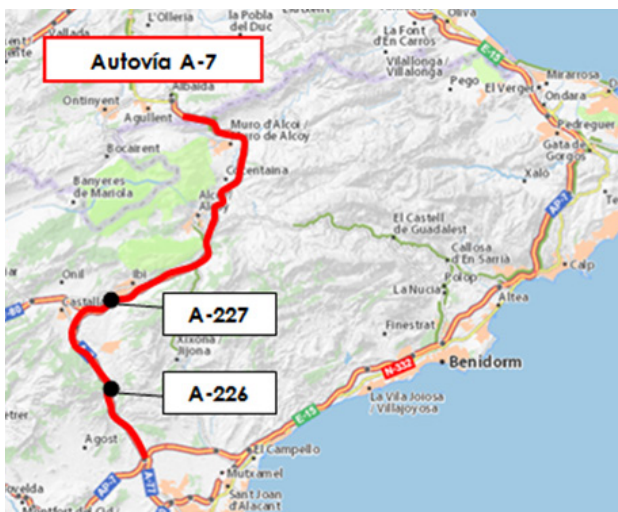


Imagen 9. Itinerario de la autovía A-7. Fuente: Via Michelin.



Imagen 10. Autovía A-7 a su paso por Ibi. Fuente: Google Maps.

La siguiente imagen muestra información sobre las líneas y paradas del TRAM para los usuarios.

En la actualidad, se están ejecutando mejoras que reducen el tiempo de viaje, uno de los puntos menos valorados por los usuarios de este servicio. Es el caso de la puesta en servicio de la segunda vía a partir del primer trimestre de 2019 en el túnel de la Serra Grossa tal cual se ha señalado.

3.2 El corredor central hacia L'Alcoià

El corredor central comunica esencialmente la zona de la costa con la comarca de L'Alcoià y L' Comtat. Debido a la compleja orografía existente el único eje de alta capacidad se reduce prácticamente a la Autovía A-7, la cual ha sustituido a la carretera CV-800 para los flujos de largo recorrido (carretera de la Carrasqueta). Desde la zona de las Marinas, la conexión con la comarca central es dificultosa, existiendo una vía secundaria, la CV-70 con escasa demanda de usuarios.

3.2.1 Autovía A-7

La autovía del Mediterráneo o A-7 pertenece a la Red de Carreteras del Estado, excepto en los tramos Alcoy-Canals y Sagunto-Villanueva de Alcolea, que pertenecen a la Generalitat Valenciana. Su nomenclatura para la Red de Carreteras Europeas es E-15.

La apertura del último tramo para completar la autovía A-7 entre Alicante y Valencia tuvo lugar en octubre de 2011 con la finalización del tramo de la variante del Barranco de la Batalla en Alcoy (Alicante).

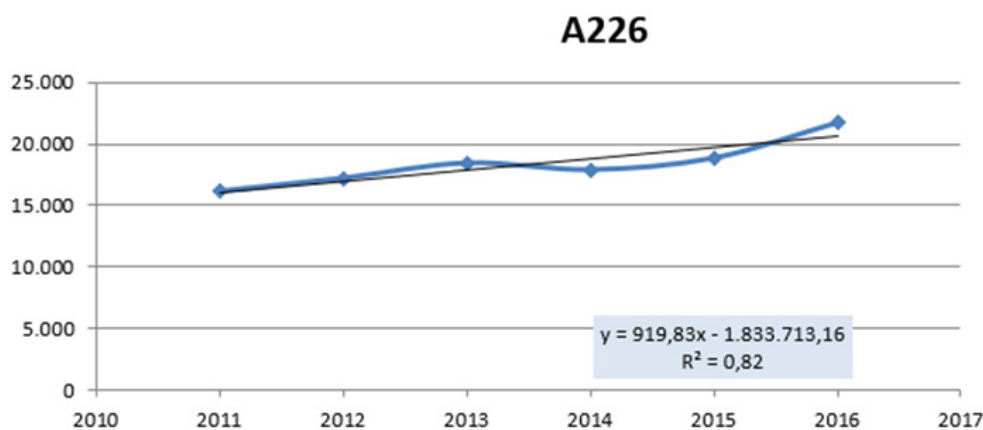
3.2.1.1 Tráfico

Para la descripción del tráfico de este tramo de autovía A-7 se han analizado los aforos de las estaciones de conteo instaladas por el Ministerio de Fomento: la estación A-226 en el tramo Alicante – Castalla, y la estación A-227 en el tramo Castalla – Ibi.

Estación A 226		
A-7		
ESTACIÓN		A 226
2011	IMD % PESADOS	16.142
2012	IMD % PESADOS	17.195
2013	IMD % PESADOS	18.420
2014	IMD % PESADOS	17.874
2015	IMD % PESADOS	18.830 9,46%
2016	IMD % PESADOS	21.709 8,77%

Estación A 227		
A-7		
ESTACIÓN		A 227
2006	IMD % PESADOS	17.778 11,00%
2007	IMD % PESADOS	19.219 11,00%
2008	IMD % PESADOS	17.004 11,00%
2009	IMD % PESADOS	15.413 9,00%
2010	IMD % PESADOS	16.920 11,00%
2011	IMD % PESADOS	16.027 9,78%
2012	IMD % PESADOS	18.943 9,04%
2013	IMD % PESADOS	19.160 8,42%
2014	IMD % PESADOS	20.161 9,16%
2015	IMD % PESADOS	21.459 8,92%
2016	IMD % PESADOS	23.484 8,40%

Tabla 7. Datos de aforo de la autovía A-7. Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.



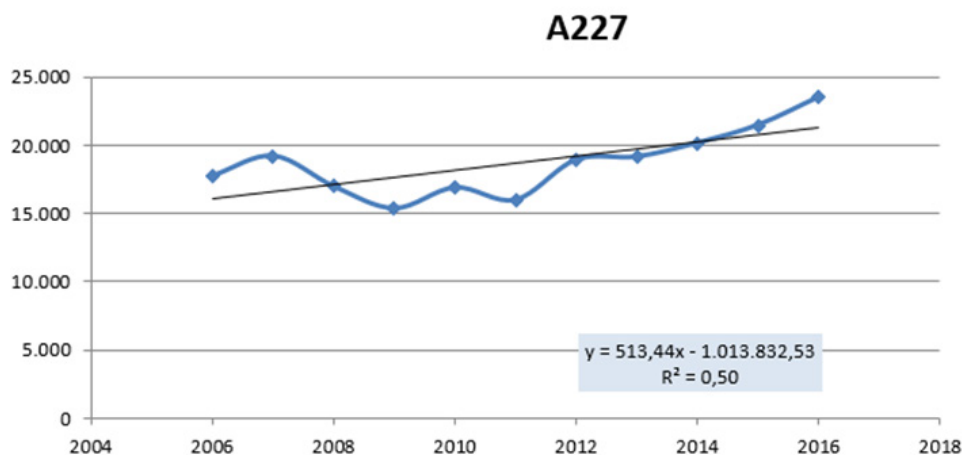


Imagen 11. Aforos de la autovía A-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Se puede observar en los gráficos cómo los usuarios de esta vía han ido creciendo progresivamente, existiendo únicamente un pequeño descenso entre los años 2008 y 2011. A partir de 2012, y con la apertura de la variante del Barranco de la Batalla, el crecimiento es continuo.

El nivel de servicio actual y estimado en 2029 se recoge seguidamente:

Estación de aforo A-7	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-226	21.709	A	32.622	B
E-227	23.484	A	27.937	B

Tabla 8. Datos de aforo y niveles de servicio de la autovía A-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Con los datos extraídos, se observa que en la actualidad en ambas estaciones de la A-7 el nivel de servicio se encuentra en A, mientras que en la proyección al año 2029 pasarían a nivel de servicio B, es decir, no se esperan problemas de congestión.

3.2.2 Carretera CV-800

La CV-800 es una carretera con un carril por sentido que discurre de sur a norte de la provincia de Alicante. Une directamente las carreteras N-332 y A-7 por el municipio de Jijona, formando parte de un tramo de la N-340 que fue transferida a la Generalitat Valenciana en 2005.



Imagen 12. Mapa de situación CV-800. Fuente: Google Maps.



Imagen 13. CV-800. Fuente: Google Maps.

3.2.2.1 Tráfico

Para el análisis de tráfico se ha analizado la estación 020 2a de la Generalitat Valenciana, situada entre las poblaciones de Mutxamel y Jijona.

Tabla 9. Datos de aforo de la carretera CV-800. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

Estación 020 20a		
CV-800		
ESTACIÓN		020 2a
2006	IMD	6.511
	% PESADOS	11,00%
2007	IMD	6.002
	% PESADOS	7,00%
2008	IMD	6.005
	% PESADOS	7,00%
2009	IMD	5.482
	% PESADOS	6,00%
2010	IMD	5.057
	% PESADOS	5,00%
2011	IMD	5.307
	% PESADOS	5,00%
2012	IMD	4.888
	% PESADOS	4,20%
2013	IMD	5.019
	% PESADOS	5,20%
2014	IMD	5.016
	% PESADOS	5,30%
2015	IMD	5.087
	% PESADOS	6,70%
2016	IMD	5.136
	% PESADOS	5,80%

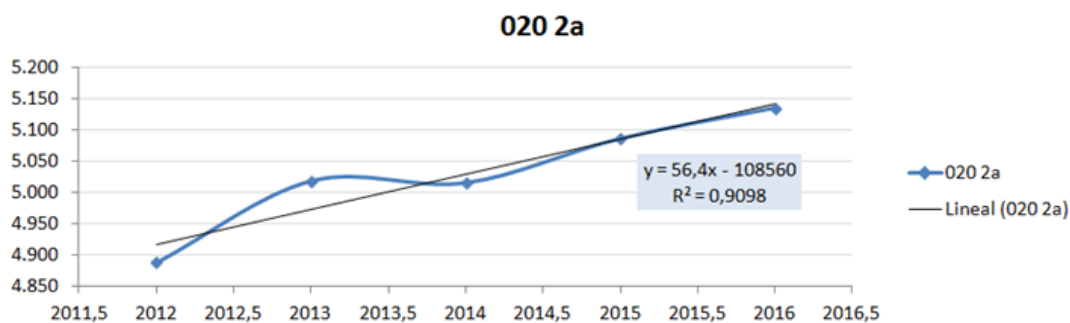


Imagen 14. Evolución del tráfico en la estación de aforo 020 20a (CV-800). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

La gráfica superior muestra que a lo largo del periodo estudiado la intensidad de tráfico en el tramo de carretera analizado ha descendido de manera progresiva hasta el año 2014, en que empieza a recuperarse ligeramente. El descenso de tráfico se relaciona con la apertura de la A-7 estudiada previamente.

La tabla siguiente recoge los niveles de servicio actual y estimado en 2029:

Estación de aforo CV-800	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
020 2ª	5.136	C	5.876	C

Tabla 10. Niveles de servicio CV-800. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por la Generalitat Valenciana.

Esta estación, actualmente con un nivel de servicio C, mantendrá su nivel de tráfico, no esperando grandes variaciones al respecto.

Por otro lado, esta vía sufre desde hace años un problema de seguridad vial a su paso por el tramo de montaña de La Carrasqueta, sobre todo durante los fines de semana, cuando circulan centenares de motocicletas, algunas de ellas a gran velocidad. A ello hay que sumar la existencia de numerosos caminos vecinales que también generan situaciones de conflicto. En la actualidad se están desarrollando obras de la nueva glorieta a los pies de La Carrasqueta para eliminar ese punto negro.

3.2.3 Servicio de Autobús interurbano

En cuanto a las conexiones de autobús interurbano, encontramos una línea que conecta las

ciudades de Alcoy y Alicante, existiendo paradas en los municipios de Ibi, Onil, Castalla y Tibi. Esta línea de transporte, permite que exista una dependencia total del vehículo privado, existiendo medios de transporte más sostenibles, aunque es de indicar que la utilización de este servicio se reduce a personas cautivas (generalmente no tienen posibilidad de otro tipo de transporte).

Como en el corredor de Las Marinas, las nuevas concesiones de transporte público en autocar deberían facilitar, no solo la movilidad de largo recorrido sino la correspondiente especialmente al eje Ibi – Alcoy – Cocentaina – Muro de Alcoy.

3.2.4 Servicios de Ferrocarril

La línea 47 de Media Distancia, conocida po-

pularmente como Valencia-Játiva-Alcoy, es un servicio regional de ferrocarril convencional. Su modernización y mejora es una de las peticiones históricas de la Comunidad, junto con el tren de la Costa, debido a la antigüedad de las infraestructuras que provocan que el servicio sea muy lento. La duración del trayecto es aproximadamente de 1 hora y 48 minutos, y de 2 horas y 6 minutos en los servicios con paradas en las estaciones de Cercanías entre Valencia y Xàtiva, incluso algunos servicios requieren el cambio de tren en la estación de Játiva.

3.3 El corredor del Vinalopó

Las infraestructuras más importantes de este corredor que conecta la Provincia con el centro peninsular son la Autovía Madrid-Alicante, A-31, la línea de ferrocarril convencional y la línea de Alta Velocidad Madrid – Alicante.

3.3.1 Autovía A-31

La autovía A-31 pertenece a las autovías radiales de primera generación, aquellas que se ejecutaron a partir de trazados de antiguas carreteras nacionales. Este hecho todavía es notable en el tramo de la provincia de Alicante, con un trazado no adaptado a la normativa actual en forma de curvas de radios reducidos o cambios de pendiente bruscos que provocan problemas de inseguridad vial.

Es una autovía con un elevado tráfico tanto de turismos como de camiones y que en época estival llega a saturarse como conexión de la costa mediterránea con el centro peninsular.

3.3.1.1 Tráfico

Para el estudio de tráfico de este viario se han tomado los datos de las estaciones E515 o antigua A2/2, entre Elda y Novelda, y A-142 ó E 512 entre Elda y Villena ambas pertenecientes al Ministerio de Fomento.

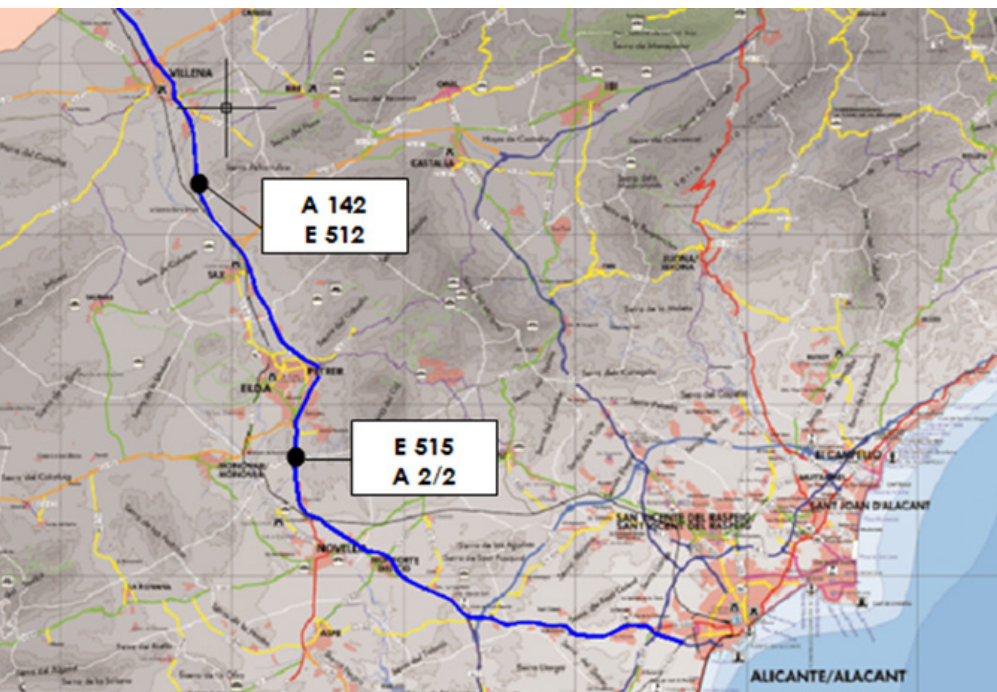


Imagen 15. Trazado Autovía A-31. Fuente: Geonet.

Imagen 16. A-31 a la altura del Rebolledo. Fuente: Google Maps.



Estación E 515 ó A2/2			Estación A 142 ó E 512		
A-31			A-31		
ESTACIÓN	E 515 ó A 2/2		ESTACIÓN	A 142 ó E 512	
2006	IMD	59.942	2006	IMD	
	% PESADOS	17,00%		% PESADOS	
2007	IMD	65.819	2007	IMD	
	% PESADOS	17,00%		% PESADOS	
2008	IMD	54.025	2008	IMD	
	% PESADOS	17,00%		% PESADOS	
2009	IMD	53.301	2009	IMD	
	% PESADOS	16,00%		% PESADOS	
2010	IMD	53.825	2010	IMD	
	% PESADOS	16,00%		% PESADOS	
2011	IMD	52.853	2011	IMD	30.464
	% PESADOS	15,82%		% PESADOS	25,88%
2012	IMD	48.099	2012	IMD	27.848
	% PESADOS	16,16%		% PESADOS	24,92%
2013	IMD	46.648	2013	IMD	26.123
	% PESADOS	15,69%		% PESADOS	25,66%
2014	IMD	45.781	2014	IMD	26.639
	% PESADOS	14,69%		% PESADOS	24,67%
2015	IMD	50.220	2015	IMD	29.595
	% PESADOS	14,52%		% PESADOS	25,37%
2016	IMD	51.841	2016	IMD	29.664
	% PESADOS	14,80%		% PESADOS	24,23%

Tabla 11. Datos de Aforo en la Autovía A-31. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

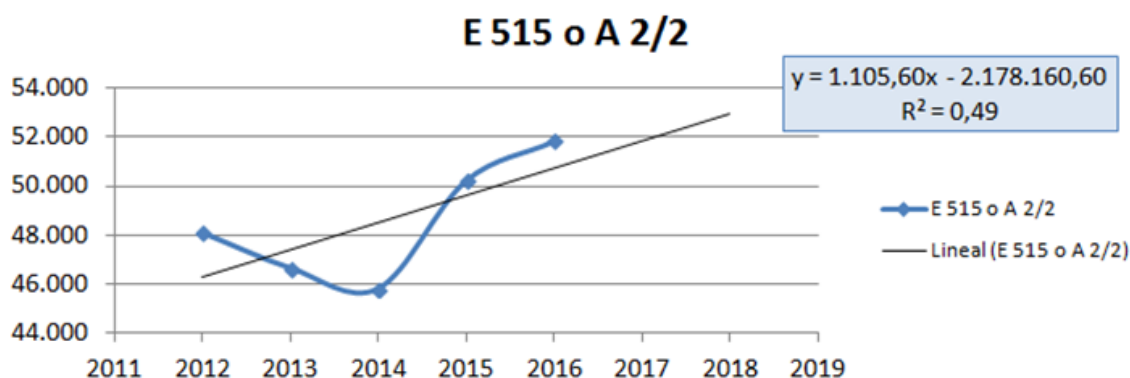


Imagen 17. Evolución del tráfico en la estación E 515 o A 2/2 (A-31). Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Nota: Para el ajuste de la gráfica anterior se ha tenido en cuenta el período comprendido entre 2012 y 2016.

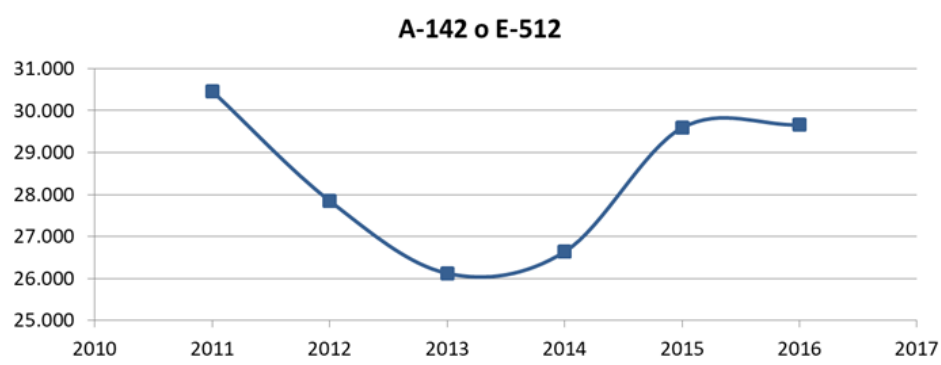


Imagen 18: Evolución del tráfico en la estación A-142 o E-512 (A-31). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Nota: La tendencia de la estación A-512 se ha realizado mediante porcentaje de crecimiento anual debido a que las curvas de tendencia no se ajustaban correctamente.

Las gráficas anteriores muestran un descenso progresivo en el tráfico hasta el año 2014, en que vuelve a aumentar a consecuencia de la mejora de la coyuntura económica.

En base a los datos de aforo el nivel de servicio en el tramo estudiado es:

Estación de aforo A-31	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
E-515 ó A 2/2	51.841	D	65.102	E
A-142 ó E-512	29.664	B	34.790	C

Tabla 12. Niveles de servicio A-31. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento.

En la Tabla se aprecia cómo el viario pasará en 2029 a encontrarse con un nivel de servicio E, lo que provocará retenciones e interrupciones frecuentes pues soportará un tráfico por encima de su capacidad.

3.3.2 Servicio de Autobús interurbano

Similares a los anteriores corredores, es necesario un plan coordinado de transporte intra y extra comarcal por parte de la Generalitat Valenciana.

3.3.3 Ferrocarril

3.3.3.1 Ferrocarril convencional (ancho Ibérico)

En el corredor en estudio se encuentra la línea de ferrocarril convencional (ancho Ibérico) que sirve como conexión entre Madrid – Alicante y Valencia - Alicante, la cual discurre de forma casi paralela a la autovía A-31. Esta línea dispone de paradas en varias poblaciones del corredor como Villena, Elda o Novelda.

El Ministerio de Fomento puso en servicio el pasado 22 de octubre de 2018 la línea de cercanías Alicante-Villena, con paradas intermedias en Sax, Elda, Monóvar y Novelda. La nueva oferta consta de diez servicios en cada sentido con una frecuencia de paso de 90 minutos durante todo el día. Una actuación que beneficiará a aproximadamente medio millón de vecinos de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó y l'Alacantí.

Por otro lado, la línea C-3 de cercanías enlaza Alicante con la población de San Vicente del Raspeig, incluyendo un apeadero intermedio situado a unos 600 metros de la Universidad de Alicante, la cual oferta servicios lanzadera gratuitos a la zona de ampliación del Campus y con propia la Universidad. Esta línea también oferta la posibilidad de enlazar con otras poblaciones de la provincia efectuando transbordo con la línea C-1.

3.3.3.2 Ferrocarril de Alta Velocidad (ancho internacional)

La línea de AVE entre Madrid y Alicante, que próximamente también prestará servicio entre Valencia y Alicante, cuenta con una estación de alta velocidad en el término municipal de Villena a 7 kilómetros del casco urbano y a 2,5 km de la Autovía A-31.

Concretamente, esta estación ofrece servicios de alta velocidad a las comarcas alicantinas del Alto y Medio Vinalopó, a la comarca albaceteña del Corredor de Almansa y a la comar-

ca murciana del Altiplano.

Sin embargo, la falta de un enlace directo entre esta estación y la A-31, dificulta enormemente la accesibilidad de una estación situada a 7 km del núcleo urbano de Villena, lo que reduce de forma significativa el potencial de esta infraestructura para las comarcas del Medio, Alto Vinalopó y Centrales de la Provincia.

3.4 El corredor Alicante – Elche

Este corredor es uno de los más importantes de toda la provincia de Alicante debido a la conexión de las dos ciudades más pobladas, situadas a unos escasos 20 kilómetros. Las conexiones más relevantes son las siguientes:

- Autovía A-70
- Carretera N-332
- Vía parque Alicante – Elche (CV-86)
- Línea de autobús interurbano
- Línea de Cercanías Alicante – Murcia

En este corredor se encuentran tanto el Aeropuerto de Alicante-Elche como el Puerto de Alicante, a los que más adelante se les dedica un epígrafe.

3.4.1 Autovía A-70

La A-70 es el primer cinturón de circunvalación de la ciudad de Alicante libre de peaje, en contraposición al segundo cinturón, englobado en la AP-7 y con peaje convencional. Es la vía de mayor capacidad que conecta las ciudades de Elche y Alicante, no olvidando que también es un eje de conexión con otros puntos de la provincia y con la provincia de Murcia. Entre ambos municipios, la autovía consta de dos carriles de circulación por sentido, si bien a partir del denominado Camino Castilla hacia Crevillente pasa a tener 3 carriles por sentido. En las proximidades de Alicante se encuentra el nudo con la A-31 cuyo muy elevado nivel de tráfico provocan notables retenciones especialmente en el tronco de la A-70.



Imagen 19. Trazado Autovía A-70. Fuente: VIAMICHELIN.



Imagen 20. Autovía a su paso por el Parque Industrial de Elche. Fuente: Google Maps.

3.4.1.1 Tráfico

La evolución del tráfico se recoge en los datos de la estación perteneciente al Ministerio de Fomento E-207-2 situada entre Alicante y la salida de la N-338:

Estación E 207-2		
A-70		
ESTACIÓN		E 207-2
2011	IMD	65.736
	% PESADOS	10,50%
2012	IMD	61.504
	% PESADOS	9,57%
2013	IMD	61.143
	% PESADOS	9,80%
2014	IMD	62.320
	% PESADOS	9,00%
2015	IMD	66.749
	% PESADOS	8,87%
2016	IMD	67.814
	% PESADOS	8,5%

Tabla 13. Aforos estación E 207-2 (A-70). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

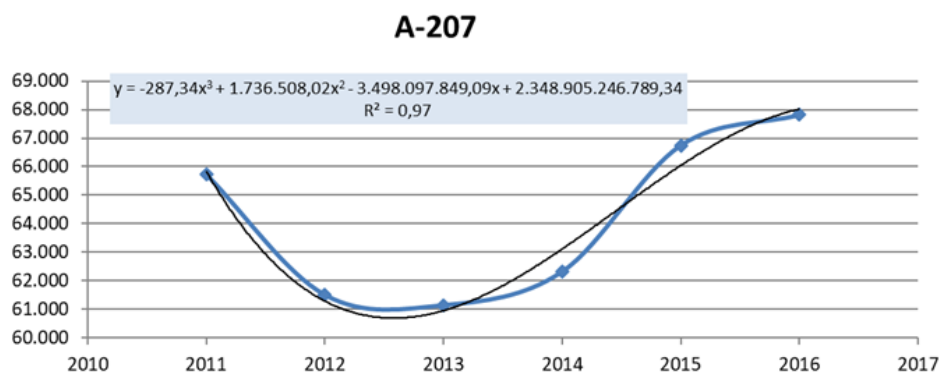


Imagen 21. Evolución del tráfico en la estación E 217 (A-70). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

El gráfico anterior muestra una caída notable en el tráfico de la vía desde el año 2011 hasta 2013, empezando la recuperación a partir de 2014.

El nivel de servicio del viario se recoge en la tabla siguiente:

	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
E-217	67.814	E	76.302	E

Tabla 14. Niveles de servicio A-70. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento.

Como se puede observar, en la actualidad la vía ya se encuentra al límite de su capacidad con un nivel de servicio E, el cual seguirá empeorando en el año horizonte 2029, con un tráfico aproximado de más de 76.000 veh/día.

3.4.2 Carretera N-340

La N-340 es la carretera nacional más larga de España pues discurre entre Cádiz y Barcelona. En el tramo en cuestión, une las ciudades de Elche y Alicante, atravesando la pedanía ilicitana de Torrellano, donde se encuentra el Parque Empresarial de Elche, gran motor industrial de la zona.



Imagen 22. Carretera N-340 Alicante-Elche. Fuente: Geonet.



Imagen 23. Carretera del Mediterráneo N-340 (Elche). Fuente: Google Maps.

3.4.2.1 Tráfico

Para el análisis de tráfico se han tomado los datos de aforo de la estación A-205 del Ministerio de Fomento, situada en las inmediaciones de Elche.

A continuación, se muestran los datos de aforo extraídos de los “Mapas de tráfico” anuales editados por el propio Ministerio de Fomento:

Estación A 205		
N-340		
ESTACIÓN		A 205
2012	IMD	15.374
	% PESADOS	3,75%
2013	IMD	15.432
	% PESADOS	3,85%
2014	IMD	14.934
	% PESADOS	3,78%
2015	IMD	15.805
	% PESADOS	4,48%
2016	IMD	15.329
	% PESADOS	3,85%

Tabla 15. Aforos estación A 205 (N-340). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

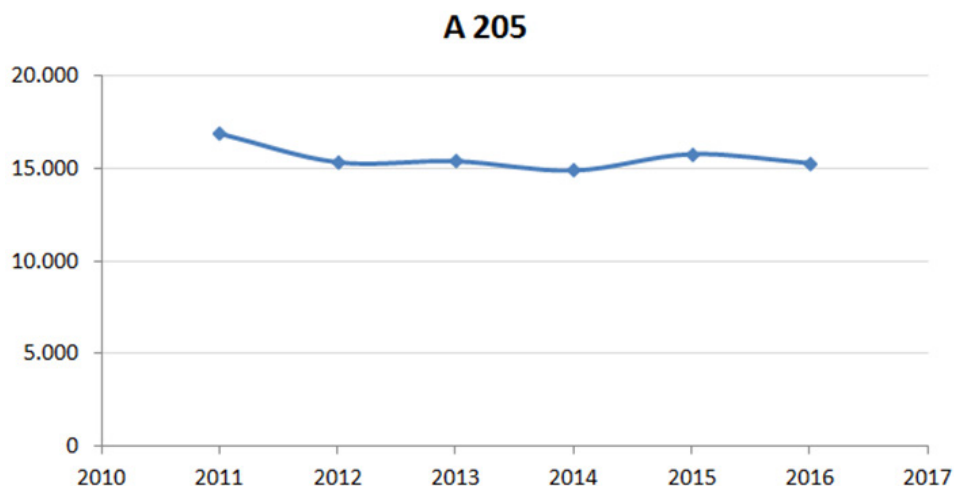


Imagen 24. Evolución del tráfico en la estación A 205 (N-340). Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento

Estación de aforo N-340	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-205	15.329	D	15.500	D

Tabla 16. Niveles de servicio N-340. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio Fomento.

La gráfica anterior muestra un tráfico relativamente estable durante los últimos años. Si a ello se suman las medidas de transporte público a implementar durante los próximos años en el corredor, es de esperar que se mantenga la tendencia actual en la próxima década.

3.4.3 Vía Parque Alicante-Elche CV-86

La Vía Parque Alicante-Elche comunica los municipios de Alicante y Elche: desde los P.K. 0 a 6 discurre en el término municipal de Alicante y es de titularidad estatal bajo la denominación A-79. El tramo restante, entre los kilómetros 6 y 14, discurren por el término municipal de Elche y pertenecen a la Red autonómica de carreteras de la Generalitat Valenciana con la denominación de CV-86.

Se trata de un viario de nueva generación como alternativa a la N-340 entre Elche y Alicante, que se ejecutó a fin de establecer otra conexión entre ambas ciudades y dotar de mayor accesibilidad el Parque Empresarial de Elche.



Imagen 25. Trazado de la Vía Parque Alicante-Elche CV-86. Fuente: Elaboración propia a partir de la VIAMICHELIN.



Imagen 26. Vía Parque en su último tramo antes de la Universidad Miguel Hernández. Fuente: Google Maps.

Estación 040 1a		
CV-86		
ESTACIÓN		040 1a
2006	IMD	14.963
	% PESADOS	5,00%
2007	IMD	16.797
	% PESADOS	6,00%
2008	IMD	17.704
	% PESADOS	6,00%
2009	IMD	12.782
	% PESADOS	6,00%
2010	IMD	13.597
	% PESADOS	5,00%
2011	IMD	13.286
	% PESADOS	4,80%
2012	IMD	12.611
	% PESADOS	4,60%
2013	IMD	12.708
	% PESADOS	4,40%
2014	IMD	13.227
	% PESADOS	4,10%
2015	IMD	13.701
	% PESADOS	4,30%
2016	IMD	15.110
	% PESADOS	4,20%

Tabla 17. Aforos estación 040 1a (CV-86). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

3.4.3.1 Tráfico

A continuación, se muestran los datos de aforo extraídos de la estación de 040 1a perteneciente a la Generalitat Valenciana situada en las cercanías de Elche.

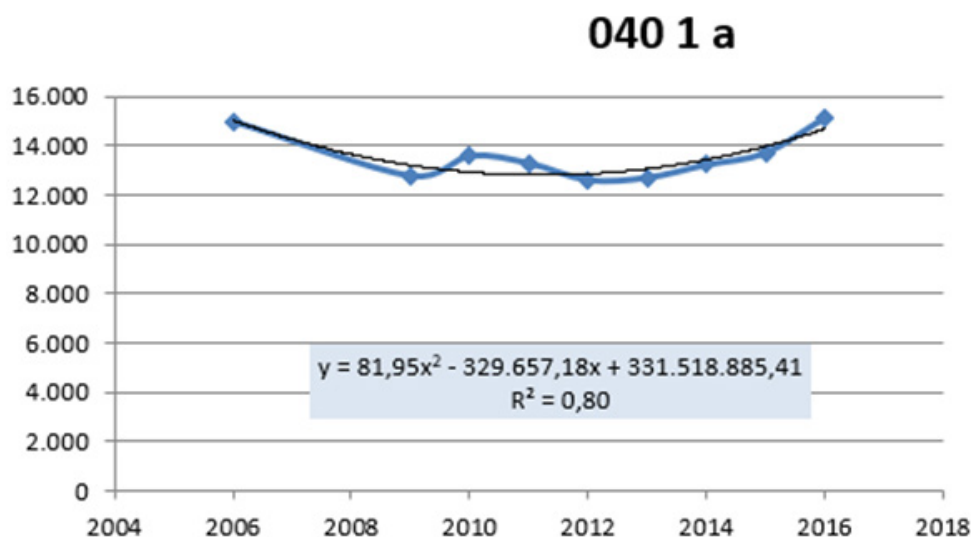


Imagen 27. Evolución del tráfico en la estación 040 1a (CV-86). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Como en los casos anteriores, el gráfico superior muestra un descenso en el tráfico hasta 2014 y una recuperación progresiva desde esa fecha.

En cuanto al nivel de servicio, se muestran los datos para el año 2016 y estimación para 2029.

Estación de aforo CV-86	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
040 1a	15.110	A	19.587	A

Tabla 18. Niveles de servicio CV-86. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

De la tabla anterior se deduce que el nivel de servicio actual y tendencial es óptimo.

mayor parte de la población de la provincia de Alicante.

3.4.4 Servicio de autobús interurbano

3.4.5 Ferrocarril

En cuanto al servicio de autobús interurbano, la Generalitat Valenciana ha encargado la redacción del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible (PMoMe) del área de Alicante-Elche en el que se pretenden conocer con exactitud y abordar los problemas de movilidad a nivel supramunicipal generados por la interrelación del conjunto del Área Funcional. Con ello, se pretende facilitar las conexiones con otros nodos de la red como el Aeropuerto Alicante-Elche o las estaciones de tren de Alicante y de Elche. Se espera que los nuevos servicios permitan aumentar la cuota modal del auto-car del Área Funcional donde se aglutina la

Los municipios de Alicante y Elche disponen de una conexión mediante la línea de cercanías C-1 que une Alicante con Murcia. En la ciudad de Alicante se sitúan las estaciones de Alicante Término y San Gabriel, mientras que en Elche se encuentran las estaciones de Torrellano (en la propia pedanía), Elche Parque y Elche Carrús.

La línea está compuesta por vía sencilla no electrificada, situación que provoca velocidades comerciales bajas y retrasos frecuentes. Como dato de gran relevancia, es de indicar que no existe una conexión directa con el Ae-

ropuerto Alicante – Elche, a pesar de que la línea discurre a menos de 500 metros de la terminal.



Imagen 28. Línea de Cercanías C-1. Fuente: Google Maps

3.5 Corredor Bajo Vinalopó – Vega Baja - Murcia

El corredor Bajo Vinalopó – Vega Baja conecta estas dos comarcas con el resto de la Provincia y con la Región de Murcia. En el corredor se encuentran principalmente dos infraestructuras de largo recorrido: la autovía A-70 y la línea de ferrocarril Alicante – Murcia.

Se trata de un corredor densamente poblado

con un gran entramado de vías secundarias y la existencia de distintos polígonos industriales dispersos a lo largo de todo el corredor.

3.5.1 Autovía del Mediterráneo A-7

La Autovía A-7 ya se ha descrito de forma general en los apartados anteriores. En el tramo que ocupa, exceptuando el tramo entre Elche y Crevillent, compuesto por 3 carriles de circulación por sentido, en el resto existen 2 carriles de circulación por sentido.



Imagen 29. Tramo de la Autovía A-7 analizado. Fuente: Elaboración propia a partir de VIAMICHELIN.



Imagen 30. Autovía A-7 a la altura del municipio de Redován. Fuente: Google Maps.

Estación A 184		
A-7		
ESTACIÓN		A 184
2006	IMD	40.510
	% PESADOS	23,00%
2007	IMD	43.462
	% PESADOS	24,00%
2008	IMD	38.624
	% PESADOS	22,00%
2009	IMD	37.291
	% PESADOS	19,00%
2010	IMD	37.081
	% PESADOS	19,48%
2011	IMD	39.975
	% PESADOS	18,44%
2012	IMD	37.137
	% PESADOS	18,20%
2013	IMD	37.043
	% PESADOS	18,14%
2014	IMD	36.989
	% PESADOS	18,07%
2015	IMD	39.718
	% PESADOS	17,84%
2016	IMD	41.845
	% PESADOS	16,90%

3.5.1.1 Tráfico

Para el análisis de tráfico se han escogido los datos de la estación de aforo A-184 del Ministerio de Fomento ubicada entre Redován y Orihuela.

Tabla 19. Aforos estación A 184 (A-7). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

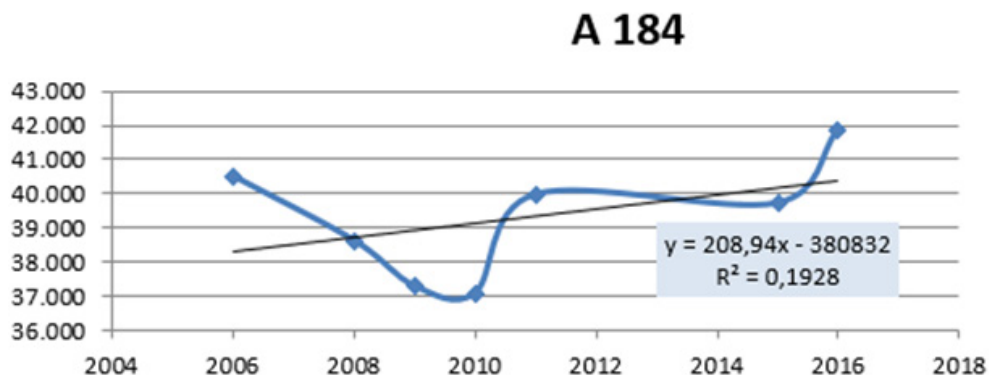


Imagen 31. Evolución del tráfico en la estación A 184 (A-7). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Estación de aforo A-7	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-184	41.845	C	47.113	C

Tabla 20. Niveles de servicio de la Autovía A-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento.

La gráfica anterior muestra una evolución relativamente creciente en el conjunto del periodo analizado.

En base a estos datos de aforo, el nivel de servicio en el tramo estudiado es:

Como se puede observar, en año 2016 se obtiene nivel de servicio C que es esperar se mantenga en el horizonte 2029, lo que indica que el tramo soporta una elevada intensidad de tráfico sin que esté comprometida su capacidad.

3.5.2 Ferrocarril

Tal como se ha analizado en el corredor Alicante – Elche, por las comarcas de la Vega Baja del Segura y Bajo Vinalopó continua la Línea C-1 de Cercanías Murcia/Alicante. En este tramo dispone de estaciones en los mu-

nicipios de Crevillente, Albaterra – San Isidro, Callosa de Segura y Orihuela.

La línea consta de vía única y sin electrificar, siendo utilizada diariamente por un gran número de usuarios para la conexión con las grandes poblaciones principalmente.

También es de destacar la existencia de la línea de Alta Velocidad (LAV) que se encuentra en construcción y que dispondrá de parada en Orihuela y Elche. La LAV entre Monforte del Cid y Murcia es “parcialmente mixta” ya que se ha habilitado una vía apta para mercancías, pero con limitaciones, debido a que la plataforma está diseñada exclusivamente para pasajeros. Este tramo enlaza en San Isidro con la vía de ancho ibérico a Alicante por Elche, por donde circularían los trenes de mercancías, dejando el tramo entre San Isidro y Monforte del Cid exclusivo para viajeros.

3.6 El corredor litoral hacia sur de la Provincia

Este corredor costero comunica todos los municipios litorales desde Alicante hacia el sur, inclusive la vecina Región de Murcia. Las principales infraestructuras de transporte son la Autopista AP-7 y la Carretera N-332.

También cabe mencionar la carretera CV-95, que une las poblaciones de Orihuela y el litoral de la comarca de la Vega Baja, y la CV-865 que une Elche con Santa Pola, ambas con gran intensidad de tráfico especialmente durante época estival.

Por último, en la zona interior de la Vega Baja merece la pena destacar la barrera que ejerce el Río Segura de cara a una mejor comunicación de los municipios situados en ambos márgenes y algunos equipamientos destacados como el Hospital de la Vega Baja y los municipios de Bigastro y Jacarilla.

3.6.1 Autopista AP-7

El corredor litoral hacia el sur de la provincia abarca la longitud comprendida entre el enlace de Crevillente y el municipio de Pilar de la Horadada, aproximadamente unos 50 km. Esta autopista dispone de dos tramos interiores de peaje en la zona de estudio comprendidos entre el enlace de Torrevieja Norte y la Zenia.



Imagen 32. Tramo de la Autovía AP-7. Fuente: Elaboración propia a partir de VIAMICHELIN.

Imagen 33. Autopista AP-7 a la altura de Almoradí. Fuente: Google Maps.



3.6.1.1 Tráfico

Para el análisis del tráfico del tramo en estudio de la AP-7 se han tomado, tanto los datos de la estación A-512 del Ministerio de Fomento que queda situada antes del enlace de Torrevejea, por lo tanto, en un tramo sin peaje, y de la estación A 515, situada en la zona de peaje convencional de la AP-7.

Estación A 512			Estación A 515		
AP-7			AP-7		
ESTACIÓN		A 512	ESTACIÓN		A 515
2006	IMD	32.740	2006	IMD	8.413
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	16,11%
2007	IMD	33.514	2007	IMD	8.744
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	16,03%
2008	IMD	30.197	2008	IMD	7.912
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	16,22%
2009	IMD	27.484	2009	IMD	6.689
	% PESADOS	11,00%		% PESADOS	16,10%
2010	IMD	28.484	2010	IMD	6.121
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	16,40%
2011	IMD	25.085	2011	IMD	5.584
	% PESADOS	11,00%		% PESADOS	16,60%
2012	IMD	23.585	2012	IMD	4.884
	% PESADOS	11,00%		% PESADOS	16,20%
2013	IMD	23.377	2013	IMD	4.671
	% PESADOS	11,00%		% PESADOS	16,00%
2014	IMD	23.870	2014	IMD	4.772
	% PESADOS	10,00%		% PESADOS	16,10%
2015	IMD	24.880	2015	IMD	5.103
	% PESADOS	10,91%		% PESADOS	15,90%
2016	IMD	26.147	2016	IMD	5.544
	% PESADOS	10,68%		% PESADOS	15,50%

A 512

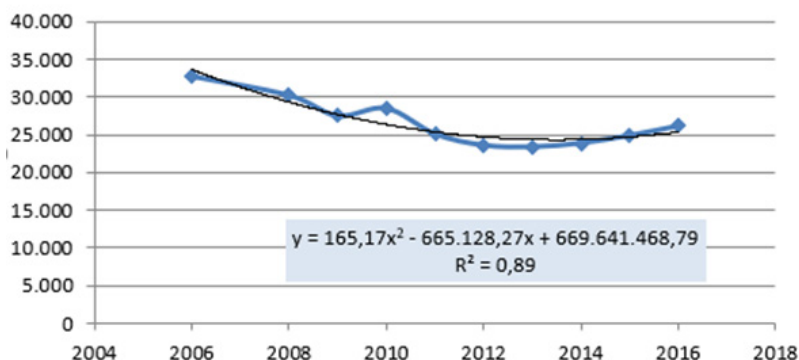


Tabla 21. Datos de Aforo en la Auto-pista AP-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Imagen 34. Evolución del tráfico en la estación A 512 (AP-7). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

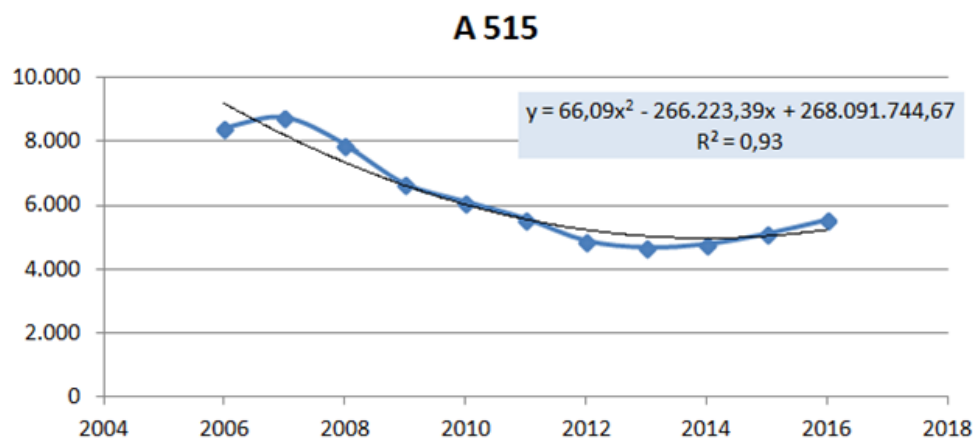


Imagen 35. Evolución del tráfico en la estación A 515 (AP-7). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

Como en tantos otros casos, no es hasta 2014 cuando el tráfico se vuelve a recuperar tras años de reducción de la demanda.

En cuanto a los niveles de servicio, se muestran a continuación los datos para el último año aforado y para el año horizonte.

Estación de aforo AP-7	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
A-512	26.147	A	33.823	B
A-515	5.544	A	6.508	A

Tabla 22. Niveles de servicio de la AP-7. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento.

De estos datos se deduce que no se esperan problemas de congestión para años futuros.

3.6.2 Carretera N-332

La carretera N-332 que une Alicante con Santa Pola y la Vega Baja, dota de accesibilidad al conjunto de municipios del litoral de la Provincia con una longitud de 65,9 km.



Imagen 36. Carretera N-332 Alicante-Santa Pola-Vega Baja. Fuente: Elaboración propia a partir de VIAMICHELIN.



Imagen 37. Carretera N-332 a su paso por Torrevieja. Fuente: Google Maps.

Estación E 190		
N-332		
ESTACIÓN		E 190
2006	IMD	25.059
	% PESADOS	7,00%
2007	IMD	25.570
	% PESADOS	6,00%
2008	IMD	24.172
	% PESADOS	5,00%
2009	IMD	22.257
	% PESADOS	5,00%
2010	IMD	21.385
	% PESADOS	5,00%
2011	IMD	21.100
	% PESADOS	4,98%
2012	IMD	20.588
	% PESADOS	4,92%
2013	IMD	20.769
	% PESADOS	5,18%
2014	IMD	21.668
	% PESADOS	3,32%
2015	IMD	22.638
	% PESADOS	3,25%
2016	IMD	23.769
	% PESADOS	3,70%

3.6.2.1 Tráfico

El análisis de tráfico se realiza con los datos de la estación E-190 situada entre las poblaciones La Marina y Guardamar del Segura.

Tabla 23. Aforos estación E 190 (N-332). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

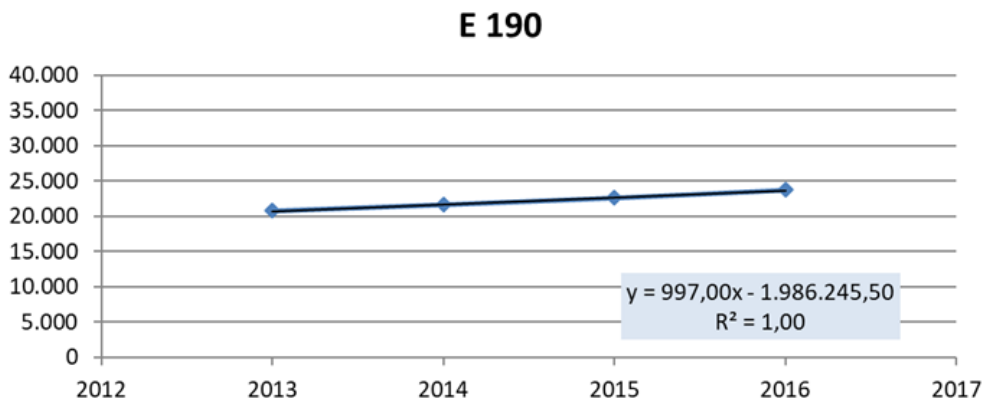


Imagen 38. Evolución del tráfico en la estación E 190 (N-332). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento.

La gráfica anterior muestra un repunte muy importante del tráfico desde 2014, habiéndose superado los niveles previos a la crisis.

En base a los datos consultados, el nivel de servicio actual y tendencial estimado es el siguiente:

Estación de aforo N-332	AÑO 2016		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
E-190	23.769	E	36.667	F

Tabla 24. Niveles de servicio N-332. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio Fomento.

Si el nivel de servicio actual muestra inequívocos problemas de congestión, la proyección a 2029 no hará más que empeorar la situación actual, por lo que la vía podría soportar retenciones persistentes en 2029.

3.6.3 Carretera CV-865

La carretera CV-865, pertenece a la red autonómica de carreteras de la Generalitat Valenciana, tiene una longitud aproximada de 12 kilómetros y es la principal vía de conexión entre las localidades de Elche y Santa Pola, lo que provoca elevadas puntas de tráfico en época estival.

Además, es una vía de comunicación muy utilizada para prestar servicio a las pedanías de Elche, existiendo una gran cantidad de viviendas unifamiliares y pequeños núcleos de viviendas en su entorno.

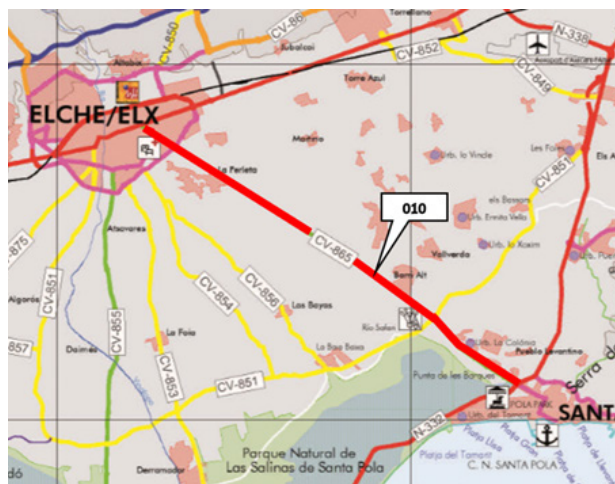


Imagen 39. Trazado de la CV-865. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 40. Carretera CV-865. Fuente: Google Maps.

Estación CV-865 010		
CV-865		
ESTACIÓN		010
2008	IMD	14.206
	% PESADOS	3,00%
2009	IMD	13.788
	% PESADOS	2,00%
2010	IMD	15.886
	% PESADOS	2,00%
2011	IMD	15.458
	% PESADOS	1,40%
2012	IMD	14.359
	% PESADOS	1,30%
2013	IMD	14.625
	% PESADOS	1,60%
2014	IMD	14.209
	% PESADOS	1,60%
2015	IMD	15.928
	% PESADOS	1,50%
2016	IMD	15.709
	% PESADOS	1,60%
2017	IMD	16.605
	% PESADOS	1,50%

3.6.3.1 Tráfico

El análisis de tráfico se realiza con los datos de la estación 010 situada entre el casco urbano de Elche y la CV-851 perteneciente a la Generalitat Valenciana.

Tabla 25. Aforos estación 010 (CV-865). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

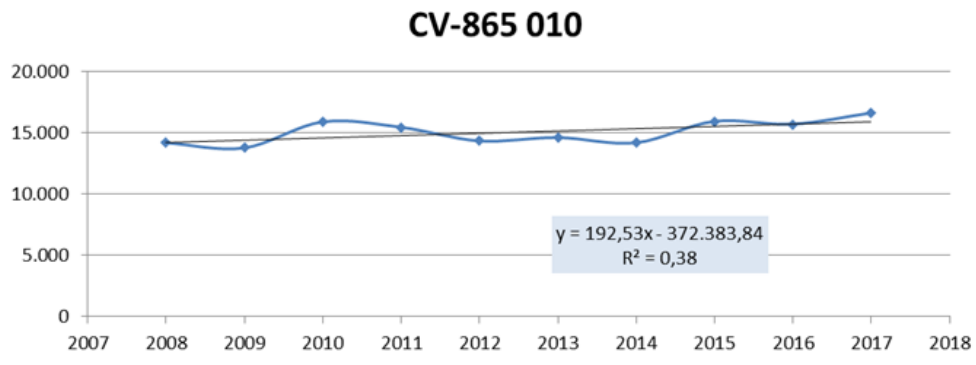


Imagen 41. Datos de tráfico de las estaciones de aforo. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

Estación de aforo CV-865	AÑO 2017		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
010	16.605	D	18.259	E

Tabla 26. Datos de aforo de la CV-865. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

De los datos anteriores se observa un tráfico en este viario relativamente estable con un ligero crecimiento durante los últimos tres años.

El nivel de servicio actual (D) y tendencial (E) refleja actuales y crecientes problemas de congestión principalmente durante periodos vacacionales.

3.6.4 Carretera CV-95

La carretera CV-95 constituye el principal eje de comunicación entre Orihuela y el litoral de la Vega Baja atravesando municipios como Bigastro y San Miguel de Salinas. Aunque el tráfico es elevado, su principal problema estriba en un trazado sinuoso que redunda en insuficientes seguridad vial y velocidad de proyecto.



Imagen 42. Trazado de la CV-95. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 43. Imagen de la CV-95 a su paso por San Miguel de Salinas. Fuente: Google Maps.

Estación CV-95 020		
CV-95		
ESTACIÓN		020
2008	IMD	10.290
	% PESADOS	6,00%
2009	IMD	9.867
	% PESADOS	6,00%
2010	IMD	8.866
	% PESADOS	4,00%
2011	IMD	8.501
	% PESADOS	4,30%
2012	IMD	8.256
	% PESADOS	4,50%
2013	IMD	7.862
	% PESADOS	2,70%
2014	IMD	8.043
	% PESADOS	3,70%
2015	IMD	8.446
	% PESADOS	3,70%
2016	IMD	9.269
	% PESADOS	4,10%
2017	IMD	9.501
	% PESADOS	5,10%

3.6.4.1 Tráfico

El análisis de tráfico se realiza con los datos de la estación 020, situada entre Bigastro y la carretera CV-945, perteneciente a los aforos de la Generalitat Valenciana.

Tabla 27. Aforos estación 020 (CV-95). Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

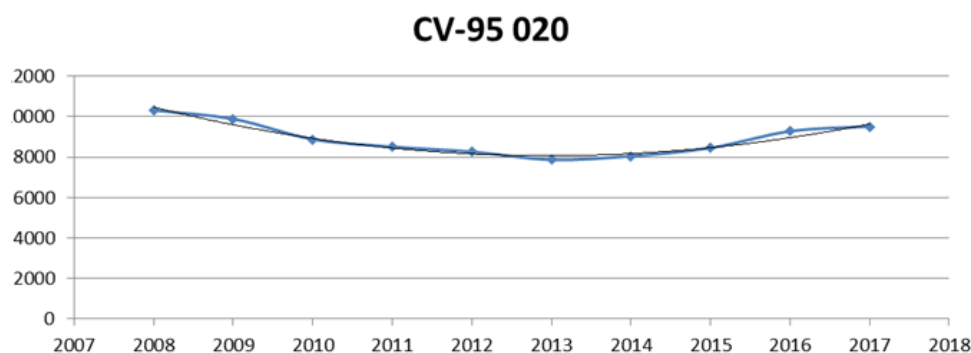


Imagen 44. Datos de tráfico de las estaciones de aforo. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

Estación de aforo CV-95	AÑO 2017		AÑO 2029	
	IMD (veh/día)	Nivel de servicio	IMD (veh/día)	Nivel de servicio
010	9.501	C	13.085	D

Tabla 28. Datos de aforo de la CV-95. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat Valenciana.

Se observa en la serie de datos existentes cómo ha existido una disminución de tráfico en los años de la crisis, presentando un crecimiento positivo desde 2013.

El nivel de servicio D estimado en el año horizonte, añadido a las carencias de su trazado, justifica medidas de actuación recogidas más adelante.

3.6.5 Servicio de autobús interurbano

En el corredor en estudio, encontramos multitud de líneas de autobús interurbano, que conecta a distintos municipios. Estas líneas discurren entre poblaciones cercanas, como es el caso de Orihuela – Torre Vieja, o entre incluso entre poblaciones más alejadas, como puede ser entre Alicante – Cartagena.

No obstante, y tal como se ha comentado a lo largo del estudio, la Generalitat Valenciana está desarrollando proyectos de servicio público de transporte por carretera que afectan a este corredor:

- Elche-Cercanías (CV-211)
- Alicante – Santa Pola (CV-212)
- Orihuela – Alicante (CV-213)
- Torre Vieja – Alicante (CV-214)
- La Vega Baja (CV-215)

Estos servicios futuros pretenden abarcar las conexiones entre la totalidad del litoral sur de la provincia y las ciudades de Alicante y Elche, así como con importantes infraestructuras de transporte como el Aeropuerto de Alicante-Elche o las estaciones de ferrocarril de Alicante y de Elche-Alta Velocidad (Matola). Se espera que las nuevas concesiones permitan mejorar la situación actual reduciendo la dependencia del vehículo privado.

3.7 Aeropuerto Alicante - Elche

El aeropuerto de Alicante-Elche se encuentra en un punto intermedio de los municipios de Alicante y Elche, entre las pedanías de El Altet y Torrellano.

Ocupa el quinto lugar en la red aeroportuaria española según número de pasajeros, tras los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol, y se sitúa entre los 50 de mayor tránsito europeos.

La última reforma del aeropuerto se llevó a cabo con la “Nueva Área Terminal” (NAT), capaz de dar servicio a 20 millones de pasajeros al año, que a su vez repercutió en importantes mejoras en el resto de sus infraestructuras. Fue inaugurada el 23 de marzo de 2011.

3.7.1 Líneas

El Aeropuerto Alicante – Elche mantiene excelentes conexiones con Madrid y Barcelona así como con las principales ciudades del norte

de Europa. Actualmente, el Aeropuerto opera mayoritariamente con el tráfico de pasajeros en rutas internacionales, procediendo el 80% del total de sus pasajeros del extranjero, sobre todo de Reino Unido, Alemania y Holanda. Los destinos con mayor tráfico de pasajeros son Londres, Madrid y Manchester. Por otra parte, en el aeropuerto operan tanto compañías aéreas tradicionales como compañías de bajo coste y chárter. Las principales son Ryanair, EasyJet y Vueling.

3.7.2 Estadísticas

Para el análisis del tráfico aeroportuario se han consultado los informes estadísticos anuales de los aeropuertos españoles publicados por AENA. Los principales resultados se recogen seguidamente:

AÑO	PASAJEROS		OPERACIONES		CARGA	
	TOTAL	% Inc 2008 s/ 2007	TOTAL	% Inc 2008 s/ 2007	TOTAL	% Inc 2008 s/ 2007
2008	9.578.304	5,00%	81.097	1,7%	5.982.313	31,9%
2009	9.139.479	-4,6%	74.281	-8,4%	3.199.730	-46,5%
2010	9.382.931	2,7%	74.476	0,3%	3.112.660	-2,7%
2011	9.913.731	5,7%	75.576	1,5%	3.011.643	-3,2%
2012	8.855.444	-10,7%	62.469	-17,3%	2.526.578	-16,1%
2013	9.638.835	8,8%	68.305	9,3%	2.589.349	2,5%
2014	10.066.067	4,4%	71.571	4,8%	2.637.184	1,8%
2015	10.575.288	5,1%	74.086	3,5%	3.587.115	36,0%
2016	12.344.945	16,7%	87.116	17,6%	5.461.459	52,3%
2017	13.713.061	11,1%	95.322	9,4%	5.365.947	-1,7%

Tabla 29. Tráfico aeroportuario en el Aeropuerto Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de AENA.

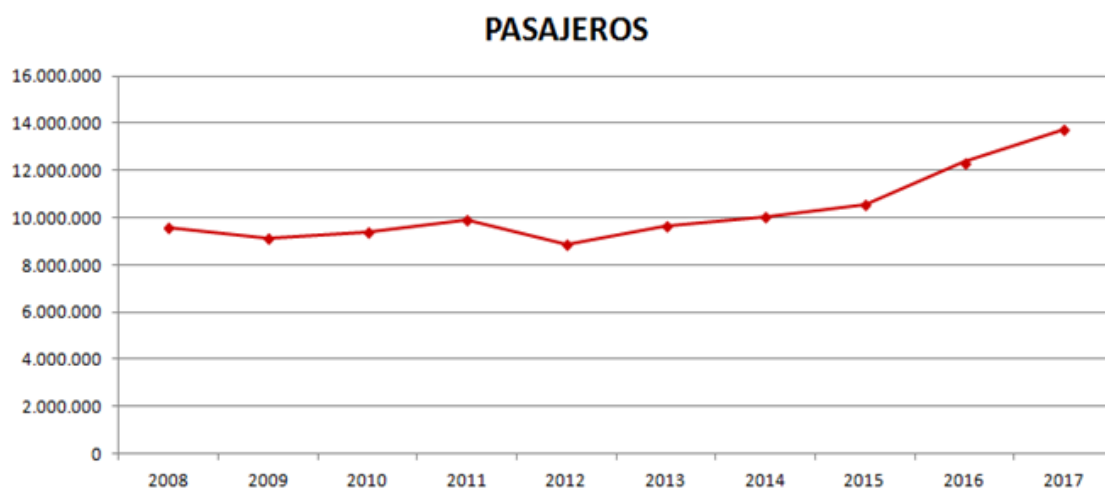


Imagen 45. Evolución del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir de AENA.

Como ocurría con la red de transporte terrestre, durante los últimos años ha mostrado un importante crecimiento de su tráfico, si bien el presente año se está viendo ralentizado, habiendo pasado por el aeropuerto 13.153.681 pasajeros hasta noviembre de 2018.

A pesar de elevado tráfico de pasajeros citado, la falta de conexión ferroviaria con el aeropuerto y la demora en la duplicación de la N-338 unido a la celebración de eventos en IFA, situada en las inmediaciones del Aeropuerto, provocan problemas de congestión en esta carretera nacional, especialmente durante periodos de punta turística.

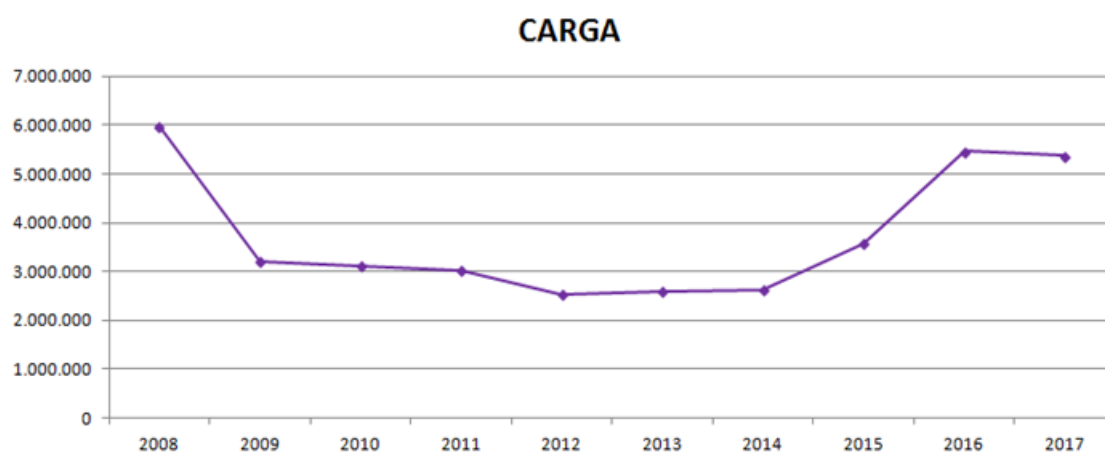


Imagen 46. Evolución de la carga en el Aeropuerto Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir de AENA.

Aunque el movimiento de mercancías es menor, desde 2014 ha evolucionado favorablemente estabilizándose en 2017. Durante 2018 y hasta el mes de noviembre, el tráfico de mercancías en el aeropuerto ha sido superior a las 3,6 Mt.

3.8 Puerto de Alicante

El Puerto de Alicante es un puerto marítimo con actividades comerciales, pesqueras, transporte de mercancías y de viajeros, y de recreo. Dispone de conexiones adecuadas por carretera con el resto del territorio de la Provincia, principalmente por la Autovía A-31. Es un puerto ubicado dentro de la ciudad, situado a 12 minutos aproximadamente del aeropuerto y conectado con la red nacional ferroviaria que llega hasta sus muelles.

Se configura como puerto de salida para el Norte de África, Baleares y Canarias. De igual manera, el comercio exterior alicantino en-

cuentra en el Puerto de Alicante su puerta natural de salida para la exportación de calzado, juguete, mármol, producción textil y agrícola con destino principalmente a Europa, América y el norte de África, constituyendo además la puerta de entrada para la importación de máquinas y herramientas auxiliares del calzado, productos agrícolas y alimentos de los países asiáticos y otros socios comerciales europeos. El área de influencia del puerto excede ampliamente la provincia de Alicante, aunque gran parte del tráfico internacional de la propia Provincia se deriva hacia el Puerto de Valencia, donde se concentran los grandes operadores logísticos y mayores conexiones internacionales.

3.8.1 Estadística

Para el análisis de los datos de la actividad portuaria se han consultado las memorias anuales publicadas por el Puerto de Alicante durante el periodo 2008-2017.

AÑO	TRÁFICO TOTAL (Toneladas)	TEUS	NÚMERO DE BUQUES
2008	2.803.496,00	150.827	1.175
2009	2.510.735,00	132.059	935
2010	2.202.816,00	147.674	907
2011	2.250.974,00	154.185	890
2012	2.255.243,00	158.274	944
2013	2.348.150,00	148.135	884
2014	2.461.723,00	139.273	804
2015	2.616.948,40	133.880	834
2016	3.471.562,90	159.664	927
2017	3.447.603,88	164.410	841

Tabla 30. Tráfico de mercancías. Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias anuales del Puerto de Alicante.

Tal y como se puede extraer de los datos anteriores, se puede observar como el tráfico total del Puerto de Alicante, ha ido en aumento en los últimos 10 años, consolidando su posición en el mercado.

3.8.1.1 Gráficos y series históricas

Tal y como muestran las gráficas siguientes, el puerto de Alicante ha mejorado su tráfico de mercancías durante los últimos años, alcanzando durante el año 2017 un volumen cercano a los 3,5 Mt. A continuación, se muestran los datos desglosados:

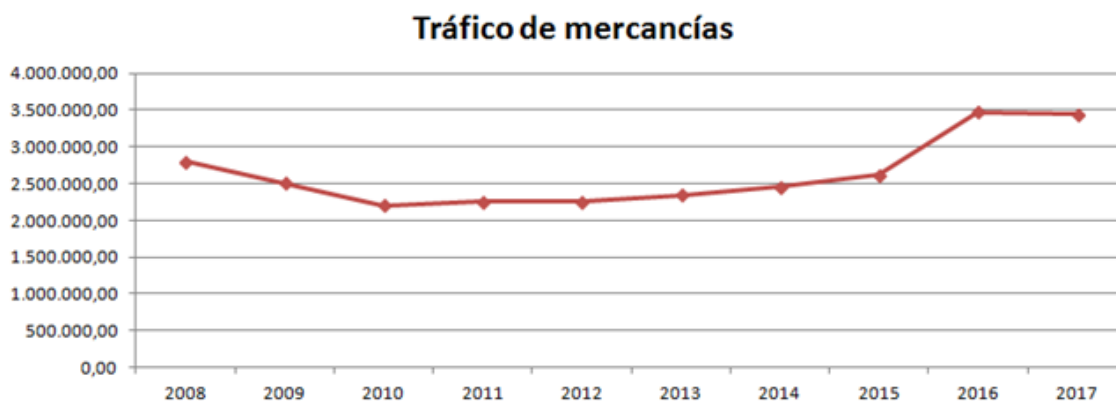


Imagen 47. Evolución del tráfico de mercancías. Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias anuales del Puerto de Alicante.

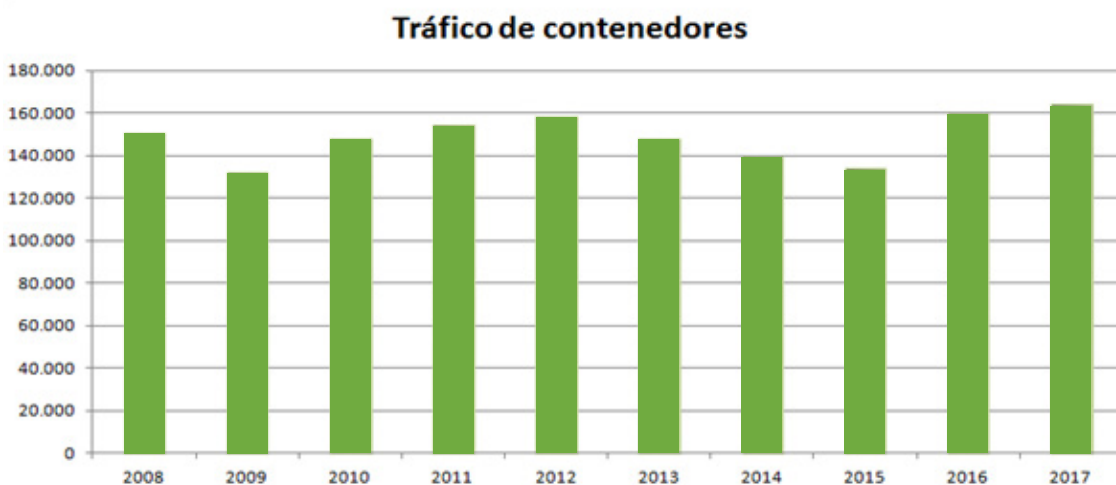


Imagen 48. Evolución del tráfico de contenedores. Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias anuales del Puerto de Alicante.

3.9 Corredor Mediterráneo

El Corredor Mediterráneo, incluido por la Comisión Europea en la red "Core Network" y actualmente en ejecución, será uno de los principales ejes de transporte de la Península Ibérica con Europa debido a que conecta varias de las áreas con mayor dinamismo económico de España.

En el ámbito nacional, tiene una longitud de casi 1.300 km, conectando la frontera francesa y Algeciras por la costa. Atraviesa cuatro comunidades autónomas y 11 provincias. Exactamente suponen un 18% de la superficie de España, abarcando casi el 40% de población y el mismo porcentaje del PIB nacional.



Sobre este importante corredor de transporte, por el que discurren todo tipo de tráfico de viajeros y de mercancías, se articula un sistema de infraestructuras a lo largo de todo el corredor, con un grado de desarrollo elevado y en plena transformación.

Asimismo, se localizan varios de los principales puertos españoles (Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Motril, Málaga y Algeciras) y aeropuertos con elevado volumen de tráfico, como los de Barcelona, Alicante o Valencia.

Imagen 49. Provincias y comunidades que atraviesa el Corredor Mediterráneo. Fuente: "Estudio del Corredor Ferroviario Mediterráneo", Ministerio de Fomento (2011).



Imagen 50. Puertos y aeropuertos en el Corredor Mediterráneo. Fuente: Mapas Red Transeuropea de Transporte, Ministerio de Fomento.

En 2011, la Comisión Europea avaló la propuesta del Ministerio de Fomento de incluir en las Redes Transeuropeas de Transportes un mapa mallado que contempla cinco grandes corredores en la Península Ibérica: Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo.

Todos los corredores son multimodales, es decir, todos los puertos, aeropuertos, nudos y plataformas logísticas, y centros de producción estarán conectados a ejes viarios y/o ferroviarios -y, en su caso, fluviales- de viajeros

y mercancías, lo que significa la plena interoperabilidad.

Además, la decisión de la Comisión Europea garantiza, en el ámbito del transporte ferroviario, que España supere el viejo problema que arrastra de su diferente ancho de vía -que ha supuesto una gran barrera comercial- ya que los corredores ferroviarios deberán ser interoperables. Es decir, deberán contar con ancho internacional, sistema ERTMS y estar electrificados.



Imagen 51. Red Transeuropea de Transporte, Corredor Mediterráneo. Fuente: Mapas Red Transeuropea de Transporte, Ministerio de Fomento.

En el seno de la Comunidad Valenciana, los principales objetivos del Corredor son los siguientes:

- Potenciar el rol de la Comunidad Valenciana como Plataforma Logística nacional e internacional.
- Consolidar una red básica de nodos e instalaciones logísticas eficiente mejorando los accesos ferroviarios a las Terminales Intermodales, Puertos y Áreas Industriales de la Comunidad Valenciana.
- Aumentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías, con circulación de trenes de mayor longitud (750 metros) con objeto de duplicar en la región la participación

del ferrocarril en este transporte.

- Conectar las capitales y grandes núcleos urbanos de la Comunidad Valenciana con una línea de Alta Velocidad de Viajeros.
- Aumentar la capacidad, eliminar las interferencias con otros tipos de tráfico, reducir los tiempos de viaje y mejorar la calidad y fiabilidad de los servicios de transporte de viajeros a lo largo del corredor.
- Mejorar la integración urbana de las líneas ferroviarias y de las estaciones en los núcleos urbanos de la Comunidad.

A continuación, se muestran las principales actuaciones propuestas para la provincia de Alicante.

Principales actuaciones de mejora de la infraestructura ferroviaria del Corredor Mediterráneo en la Comunidad Valenciana - ALICANTE

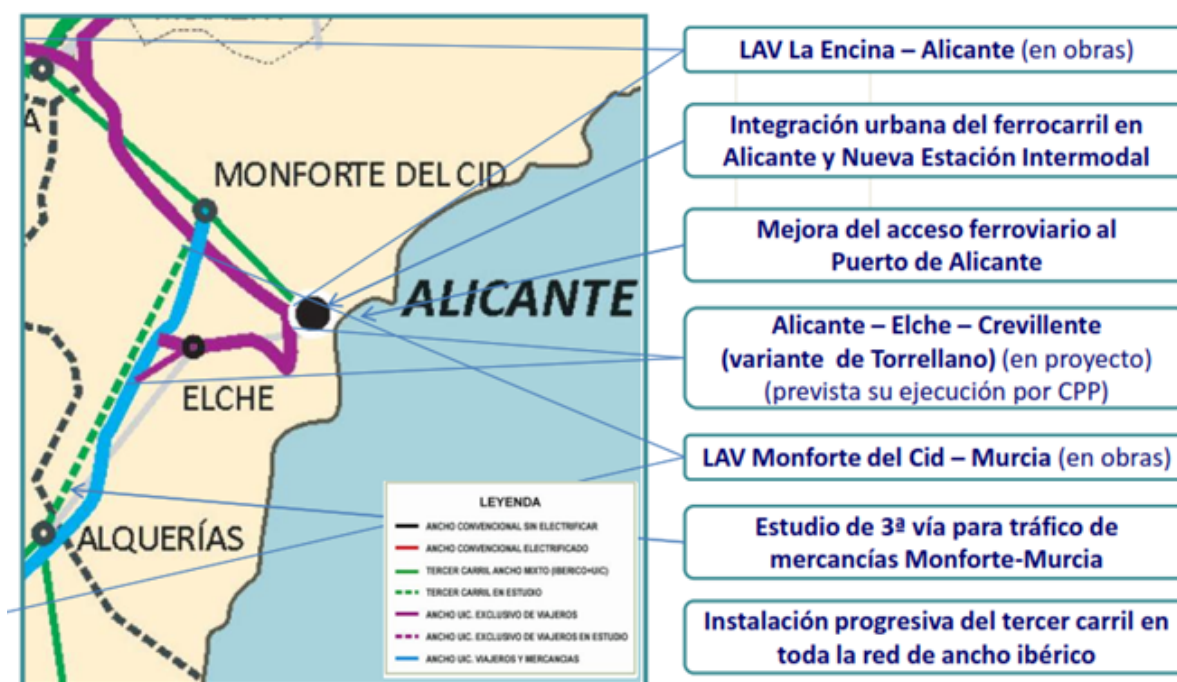


Imagen 52. Principales actuaciones de mejora de la infraestructura ferroviaria en la provincia de Alicante. Fuente: Mapas Red Transeuropea de Transporte, Ministerio de Fomento (2011).

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

- 4.1 Prioridades de inversión
- 4.2 Corredor litoral de Las Marinas
- 4.3 Corredor central hacia L'Alcoià
- 4.4 Corredor del Vinalopó
- 4.5 Corredor Alicante - Elche
- 4.6 Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia
- 4.7 Corredor litoral hacia el Sur
- 4.8 Resumen de actuaciones
- 4.9 Presupuesto estimado

04

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

A partir de los distintos análisis realizados en los puntos anteriores, a continuación se recogen las prioridades de inversión en infraestructuras y propuestas de explotación para la provincia de Alicante horizonte 2029.

4.1 Prioridades de inversión

Siguiendo con la metodología de este trabajo,

las prioridades y propuestas se detallarán por corredor, incluyendo su coste estimado y definiendo dos plazos para su puesta en servicio: corto (1-5 años) y medio (6-10 años).

4.2 Corredor litoral de Las Marinas

En el Corredor de Las Marinas las actuaciones planteadas van encaminadas a la mejora de la circulación en la N-332, la dotación de servicios ferroviarios competitivos con el vehículo privado (TRAM y Tren de la Costa) y la mejora de los servicios de autobuses interurbanos.

Corredor litoral de Las Marinas				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Nueva concesión en AP-7 con descuentos para residentes y medidas compensatorias	corto	El 31 de diciembre de 2019 expira la concesión de la AP-7 por lo que se propone una nueva concesión con descuentos significativos para residentes y compensaciones en forma de obras como el enlace de la AP-7 de Altea	Sin coste adicional
2	Conexión TRAM con Estación Alicante Término	corto	Prolongación de la línea de FGV desde la estación de Luceros hasta la estación de Alicante Término para favorecer la intermodalidad.	3,1
3	Ejecución Variante Benissa N-332	corto	Realización de la Variante que desvíe el tráfico de la N-332 del interior del casco urbano de Benissa para mejorar la seguridad vial y reducir la congestión. (En ejecución)	21,8
4	Mejora del servicio de autocares comarcales en el corredor	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V. mejorarán el servicio existente.	Sin coste adicional
5	Mejora del ferrocarril Calpe-Denia. Tranviarización de tramo urbano de Denia	medio	Mejoras en las infraestructuras actuales de la vía (superestructura de vía, servicios auxiliares, viaductos, etc.) para incrementar la velocidad comercial, así como tranviarizar la zona del casco urbano de Denia para favorecer la integración urbana.	29,9
6	Tren de la Costa Valencia - Alicante	medio	Conexión Ferroviaria entre los municipios de Valencia y Alicante, con estaciones Denia, Benissa y Benidorm para favorecer la movilidad tanto de residentes como de turistas.	1.636
7	Prolongación de la línea del TRAM hasta la Plaza Triangular en Benidorm	medio	Desde la estación "Benidorm Intermodal" prolongar la línea de TRAM hasta la plaza triangular en Benidorm para incrementar la accesibilidad en transporte público del centro urbano.	37,8

Tabla 31. Propuestas Corredor de Las Marinas. Fuente: Elaboración propia.

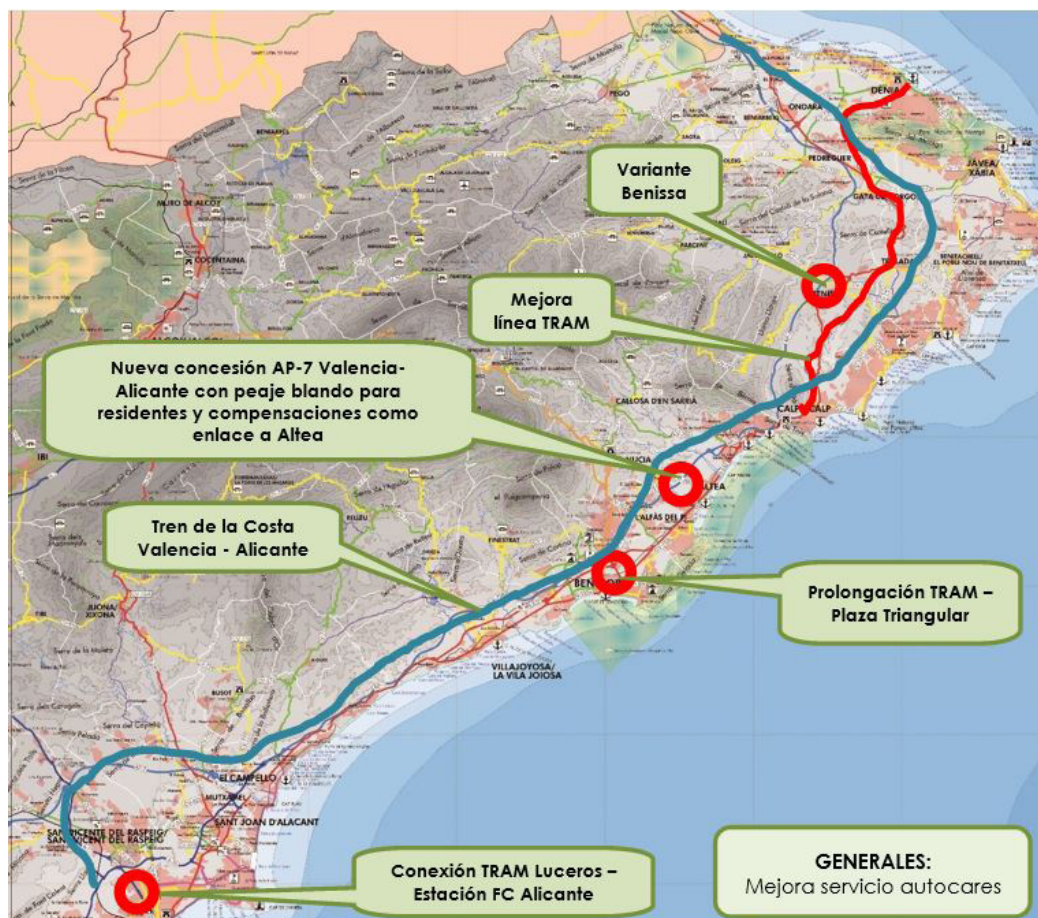


Imagen 53. Actuaciones Corredor de Las Marinas. Fuente: Elaboración propia.

4.3 Corredor central hacia L'Alcoià

En el Corredor de L'Alcoià las mejoras se centran principalmente en la mejora del ferrocarril, de la seguridad vial y en la mejora de la red de autocares interurbano.

Corredor central hacia L'Alcoià				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Mejora de la Seguridad Vial en la CV-800	corto	Actuaciones encaminadas a la mejora de la seguridad vial en la carretera CV-800	3,1
2	Mejora del servicio de autocares comarcales	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V mejorarán el servicio existente	Sin coste adicional
3	Mejora de la línea de FFCC Alcoi - Xàtiva	corto	Mejoras en la línea de cercanías entre Alcoi - Xàtiva con el fin de aumentar la velocidad comercial y la seguridad de la línea	22

Tabla 32. Propuestas Corredor central hacia L'Alcoià. Fuente: Elaboración propia y documentación oficial.



Imagen 54. Actuaciones Corredor de L'Alcoià. Fuente: Elaboración propia.

4.4 Corredor del Vinalopó

En el presente corredor se deben ejecutar mejoras a lo largo todo el eje de la A-31, tanto en infraestructuras de ferroviarias como viarias y servicios de transporte público.

Corredor del Vinalopó				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Realización de Planes de transporte al Trabajo (PTT) Polígonos Industriales de las Atalayas y Pla de la Vallonga	corto	Desarrollo de documentos de movilidad sostenible en los Polígonos Industriales situados en la A-31 para reducir la congestión en este viario	0,3
2	Ejecución Autovía A-33 Cieza - La Font de la Figuera	corto3	Finalización de la Autovía A-33 que conectará la Región de Murcia con la provincia de Valencia de forma directa, lo que servirá de circunvalación para el largo recorrido reduciendo la congestión en la A-70 y A-31. Se encuentra en ejecución	7
3	Mejora del servicio de autocares comarcales	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V. mejorarán el servicio existente.	Sin coste adicional
4	Servicios FFCC de Cercanías Villena - Alicante	corto	Puesta en funcionamiento del servicio de trenes de Cercanías entre los municipios de Villena y Alicante, con paradas en Sax, Elda y Novelda para reducir la congestión en la A-31	3,6 (coste anual del servicio)
5	Conexión viaria estación de AVE Villena	corto	Conexión de la estación de AVE de Villena con la A-31 para mejorar su accesibilidad con el área de influencia de la estación	26,6
6	AVE Alicante - Valencia	corto	Finalización de la línea de alta velocidad Alicante - Valencia por el interior. El tramo restante por finalizar se encuentra en la provincia de Valencia	En fase de finalización
7	Corredor Mediterráneo	corto	Ejecución del Corredor Mediterráneo en su tramo provincial incluyendo la conexión con el Puerto de Alicante. El coste indicado es la implantación del ancho estándar	216
8	Ejecución de un intercambiador ferroviario de mercancías en Villena	medio	Desarrollo de una infraestructura que permita la transferencia de mercancías desde la carretera al ferrocarril en el seno del Corredor Mediterráneo para reducir la congestión	21
9	Convertir la estación de Cercanías de la UA en la estación de Alicante Norte	medio	Ejecución de una estación intermodal y provincial externa al casco urbano de Alicante, prestando un servicio completo a la Provincia conectando las líneas Alicante - Madrid / Alicante - Murcia / Tren de la Costa	12
10	Tercer carril A-31 Elda - Monforte del Cid	medio	Aumento de la capacidad de la autovía A-31 incluyendo un carril más de circulación por sentido para reducir los problemas de congestión	162
11	Variante Algueña	medio	Eliminación de la travesía urbana existente en la Algueña para mejorar el tráfico de vehículos pesados de las canteras	4

Tabla 33. Propuestas Corredor del Vinalopó. Fuente: Elaboración propia y documentación oficial.

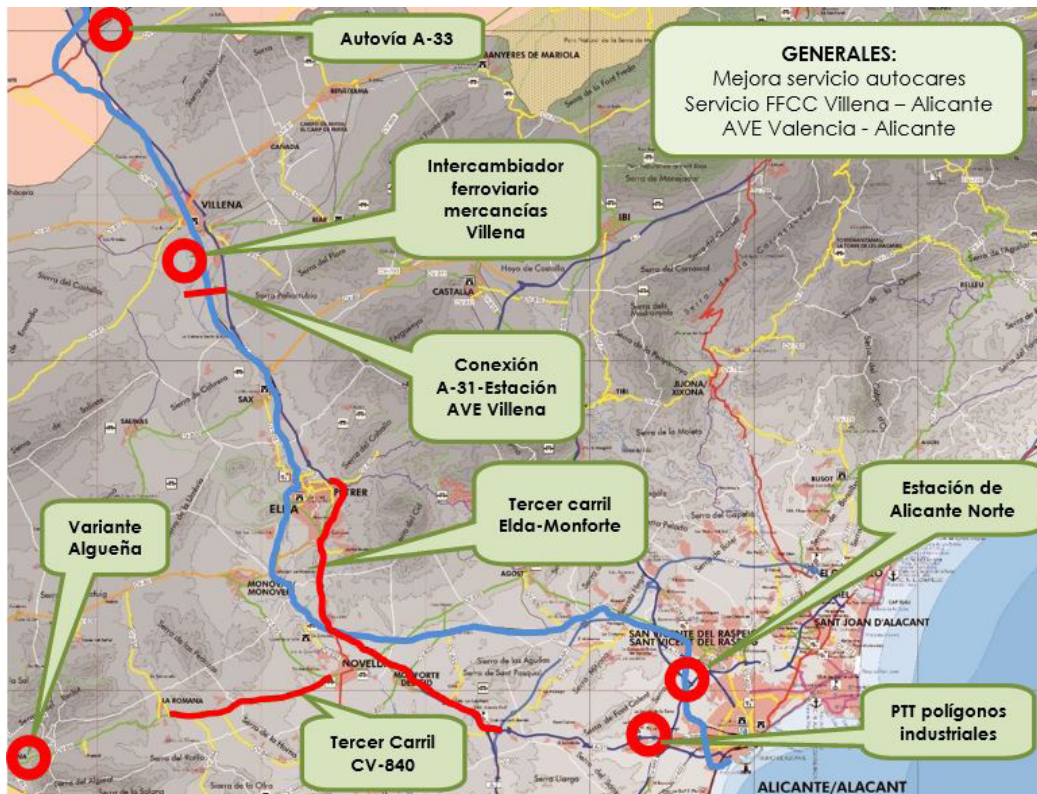


Imagen 55. Actuaciones Corredor del Vinalopó. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la Estación de Alicante Norte, se proyectaría junto al Apeadero de Cercanías de la Universidad de Alicante, donde obviamente cumpliría con los condicionantes técnicos para emplazamiento de estaciones, y estaría destinada fundamentalmente a los servicios de largo recorrido. Su condición de estación pasante desde Madrid y el Aeropuerto se conseguiría gracias a (ver Imagen 56):

- Un nuevo ramal de un kilómetro de longitud en la línea de AVE procedente de Madrid que enlazaría con la línea de AVE/Cercanías hacia la UA, San Vicente y Benidorm.
- Otro nuevo ramal de un kilómetro y medio de longitud que enlazaría las líneas de Cercanías/AVE Alicante-Murcia y Alicante-San Vicente.

Ambos ramales quedan recogidos en sendas elipses de color azulado en la Imagen 56. De esta forma, en el acceso desde el sur a la Estación Alicante Norte confluirían las líneas de Madrid, Aeropuerto, Benidorm y Vinalopó,

además de los posibles servicios entre las Estaciones de Alicante Centro (la actual ubicada en el centro de Alicante) y Alicante Norte.

Por su parte y sentido norte, una vez rebasada la Estación Alicante Norte, solamente circularían los servicios de Cercanías hacia San Vicente y el Vinalopó, así como los servicios correspondientes hacia Benidorm hasta el punto en que se bifurcarían, por un lado, la línea de Cercanías y, por el otro, el Tren de la Costa hacia Benidorm.

A continuación, se detallan las ventajas que albergaría esta propuesta tanto desde el punto de la movilidad y articulación del Eje Elche-Aeropuerto-Alicante-Benidorm:

- Como se ha esbozado, ya será posible la estación pasante de AVE de largo recorrido en Alicante (Alicante Norte), puesto que los servicios Madrid-Benidorm podrán pasar por esta estación, con los beneficios que ello reportaría en términos de demanda desde el centro pe-

ninsular y, en consecuencia, de número de servicios y frecuencias tanto para Alicante como para Benidorm y sus respectivas comarcas, entrando en un círculo virtuoso mayor demanda-mayor número de servicios ferroviarios.

Conviene recordar que, de acuerdo al trazado planteado actualmente del Tren de la Costa, antes de llegar a Alicante, se desviaría hacia las Marinas, con lo que las demandas desde el centro y norte peninsular serían distintas, es decir, habría trenes destino Alicante y otros trenes destino Benidorm, fragmentando la demanda de ambos destinos, lo que reduciría la frecuencia de servicios y el potencial de generación de actividad económica en la Provincia de los nuevos servicios ferroviarios.

- Del mismo modo, también serán factibles los servicios Aeropuerto-Benidorm con parada en esta Estación pasante Alicante Norte, repitiendo otro círculo virtuoso Aeropuerto-Estación Alicante Norte-Benidorm.

- Por otro lado, es innegable la vocación metropolitana de esta Estación de Alicante Norte puesto que se ubica muy cercana al punto de máxima accesibilidad de la red viaria periurbana Alicante-Elche, la glorieta de acceso de la Universidad de Alicante (UA). De hecho, se encuentra muy próxima a las Autovías del Mediterráneo, Central y de Madrid.

- Así mismo, se encuentra interconectada con la red de Cercanías y, por tanto, con la Estación Centro de Alicante. En consecuencia, esta estación de Cercanías ubicada en la Universidad quedaría ya integrada en la red de Cercanías que se extendería desde la Región de Murcia hasta el Alto Vinalopó e incluso Benidorm, sin olvidar su actual conexión con Alicante Centro.

- Merece la pena resaltar la conexión de la Universidad de Alicante con la línea de Cercanías de Murcia sin trasbordo ni paso por la Estación Alicante Centro de Alicante, así como con la ciudad de Benidorm mediante la estación de AVE de esta localidad, de modo que

los universitarios residentes en Benidorm y La Marina Baja dispondrá de otro modo de transporte para acceder a la UA y a la UMH, configurando relaciones como las existentes entre los estudiantes de Puertollano que acceden mediante AVE y con unas tarifas económicas al Campus de la UCLM en Ciudad Real, distante unos 40 km.

- Otra de las ventajas que reporta esta solución es la flexibilidad de los servicios en función de los cambios en los patrones de movilidad, es decir, permitiría ajustarse a servicios de Cercanías en las estaciones de corto (básicamente Alicante Centro) y largo recorrido (básicamente Alicante Norte), servicios Aeropuerto-Benidorm con o sin parada en Alicante Centro, servicios de Cercanías que se extenderían, como se ha dicho, desde Águilas hasta Benidorm e incluso Denia y Gandía, servicios de larga distancia Madrid-Alicante que podrían partir desde Alicante Centro o Alicante Norte, etc.

En definitiva, serían factibles múltiples combinaciones de servicios que facilitarían ese ajuste a la demanda tanto en la actualidad, según las distintas épocas del año, como en el largo y muy largo plazo, objetivo clave de la planificación en transportes y, sobre todo, de la ferroviaria.

- Continuando con la intermodalidad, también es posible su conexión con la red tranviaria, y no sólo con la línea 1 en la estación de Alicante Centro, sino a través de la línea 2 puesto que a la altura de la Universidad de Alicante y San Vicente del Raspeig discurre muy próxima a la estación Alicante Norte. Es decir, se trataría de conectar esta Línea 2 con la estación de Alicante Norte, para lo cual el trazado podría enlazar con la línea 2 a la altura de la Avda. del Avión, anexa a la UA, discurriendo por esta Avenida hasta la glorieta de los Bomberos y partir de ahí conectar, a través del Parque Científico de la UA, con el apeadero de Cercanías la UA, donde se ubicará la Estación Alicante Norte.

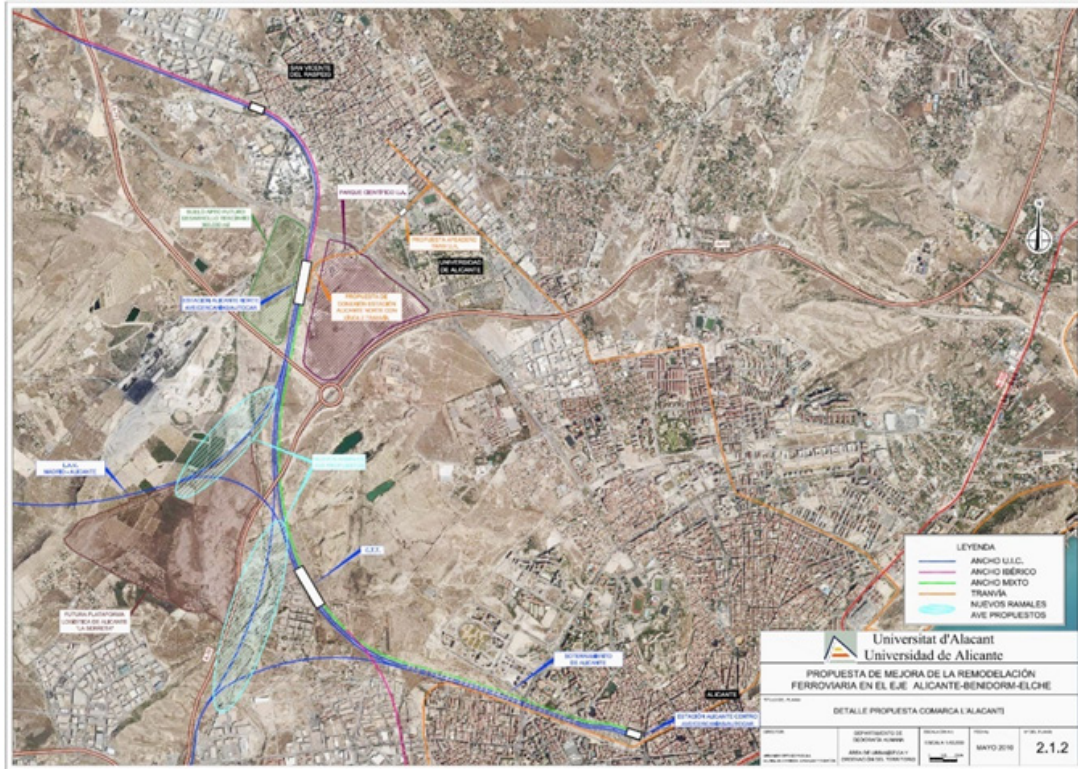
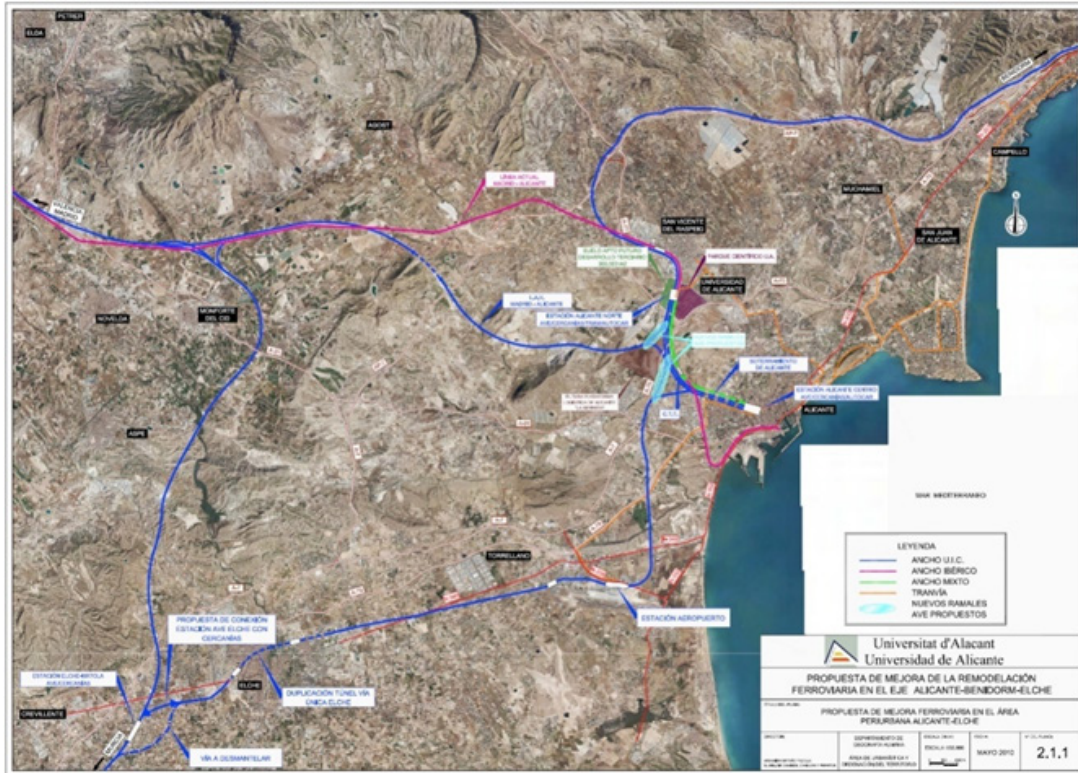


Imagen 56. Estación Alicante Norte. Fuente: Propuesta de mejora de la remodelación ferroviaria en el eje Alicante – Benidorm - Elche.

4.5 Corredor Alicante - Elche

En el Corredor Alicante – Elche, nuevamente, las mejoras afectan tanto a la red viaria, ferroviaria y a los servicios de transporte público.

Corredor Alicante - Elche				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Duplicación N-338 Aeropuerto	corto	Aumento de la capacidad de la N-338 que conecta el Aeropuerto Alicante - Elche con la A-70 y N-332 para reducir su gestión	18,5
2	Ramales varios de acceso directos a IFA	corto	Ejecución de una conexión directa desde la N-338 a la Institución Ferial Alicantina para evitar la congestión de la N-338 cuando se celebren eventos en IFA	0,3
3	Conexión Cercanías Aeropuerto Alicante - Elche incluyendo estación en IFA	corto	Conexión del Aeropuerto de una estación de ferrocarril en el Aeropuerto de Alicante - Elche, ejecutando la variante de Torrellano con una nueva estación en IFA, duplicación y electrificación vía	250
4	Conexión estación AVE Matola	corto	Conexión de la línea de Cercanías Alicante - Murcia con la estación del AVE de Matola	45,4
5	Circunvalación sur de Elche, tramo CV-851 Ronda de Carrús (Alicante)	medio	Finalización de la Ronda Sur de Elche que conecta el tramo existente con la Ronda de Carrús y la N-340	19,5
6	Eliminación del peaje en la AP-7 - Circunvalación de Alicante	corto	Una vez que el Estado se encuentra explotando este viario, se propone la supresión del peaje para aliviar el tramo congestionado de la A-70 Elche - Alicante	5,000 € (El Estado tendría que hacerse cargo del mantenimiento anual)
7	Mejora del servicio de autocares comarcales	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V. mejorarán el servicio existente	Sin coste adicional
8	Realización de Planes de Transporte al Trabajo (PTT). Parque Empresarial de Elche	corto	Desarrollo de documentos de movilidad sostenible en el Parque Empresarial de Elche, de forma que se reduzca el tráfico en la N-340 y CV-86	0,18
9	Finalización de la Vía Parque Alicante - Elche	corto	Ejecución del tramo final de la Vía Parque Alicante - Elche en el término de Alicante para generar un itinerario alternativo a la A-70	5,4
10	Paso inferior rotonda Universidad: Alicante - UA y Alicante - San Vicente del Raspeig	medio	Desarrollo de un paso inferior en la glorieta de la Universidad de Alicante con ramales: Alicante - UA y Alicante - San Vicente del Raspeig. Se justifica por las constantes retenciones en horas punta	6,7
11	Zona Logística y Zona Franca en el entorno de Alicante - Elche	medio	Desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas y una Zona Franca vinculada al Puerto de Alicante y Parque empresarial	45

Tabla 34. Propuestas Corredor de Alicante - Elche. Fuente: Elaboración propia y documentación oficial.



Imagen 57. Actuaciones Corredor Alicante - Elche. Fuente: Elaboración propia.

4.6 Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia

En las comarcas situadas al sur de la provincia y que conectan con la Región de Murcia se deben mejorar las infraestructuras ferroviarias ligadas a los servicios de pasajeros cercanías y AVE así como la prolongación del Corredor Mediterráneo de mercancías hacia Murcia y Almería.

En cuanto a infraestructuras viarias se acometerán mejoras en la autovía A-7 principalmente, además de mejorar los servicios de autocares.

Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Intercambiador ferroviario de mercancías Vega Baja - Bajo Vinalopó (San Isidro)	corto	El intercambiador permitiría la transferencia de mercancías desde la carretera al ferrocarril bajo el paraguas del Corredor Mediterráneo	16,5
2	Estaciones de AVE Elche y Orihuela	corto	Ejecución y dotación de elevados servicios de AVE en las estaciones de Elche y Orihuela	Fase de finalización
3	Mejora de los servicios de Cercanías	corto	Realización de medidas que mejoren el servicio de la línea de cercanías Alicante - Murcia mejorando la velocidad comercial	Sin coste adicional de nuevas infraestructuras
4	Mejora del servicio de autocares comarcales	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V. mejorarán el servicio existente	Sin coste adicional
5	Ampliación tercer carril de la A-7 entre Crevillente y el límite provincial	medio	Aumento de la capacidad de la A-7 ejecutando un carril más por sentido de circulación para mitigar los problemas de congestión	165,8

Tabla 35. Propuestas Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia. Fuente: Elaboración propia y documentación oficial.

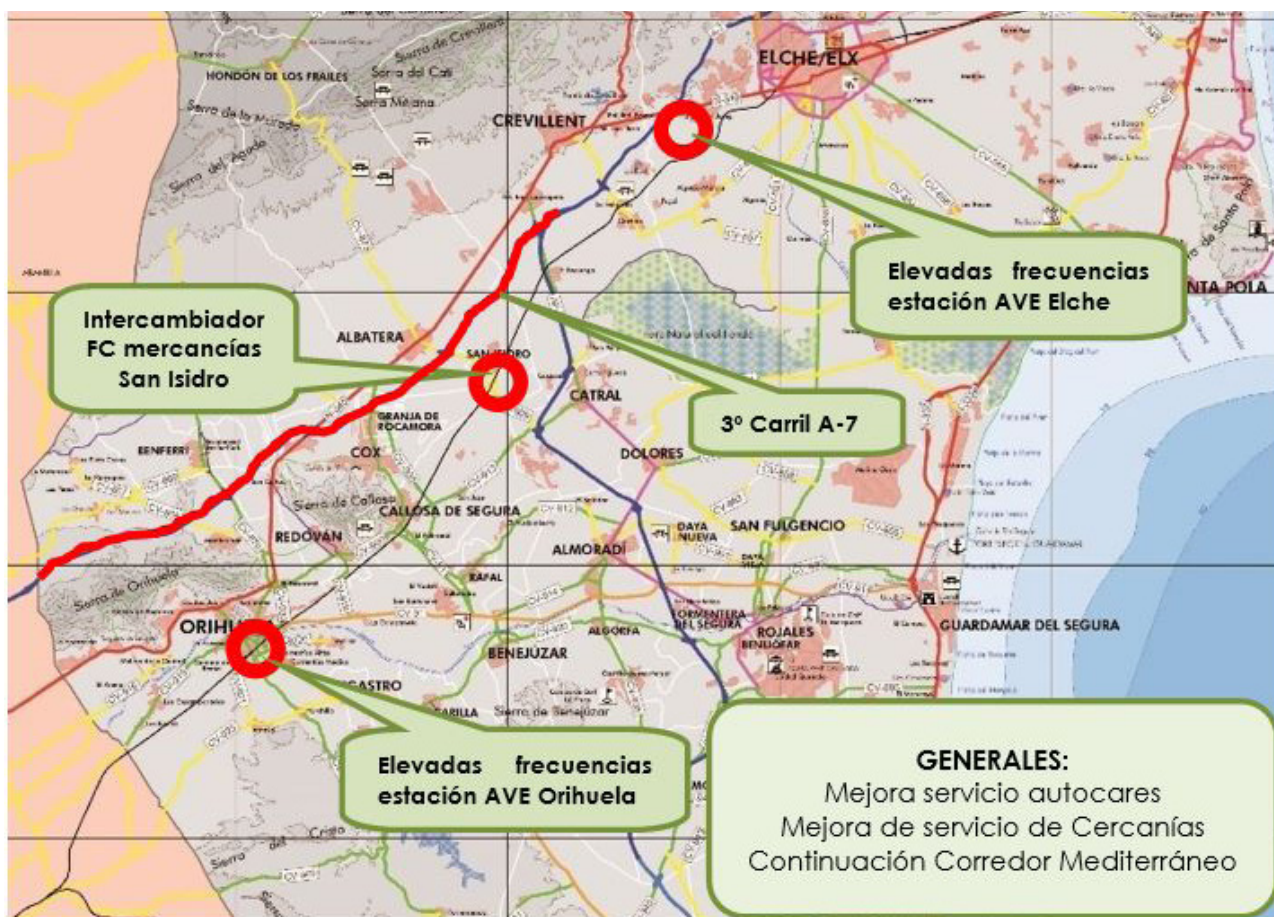


Imagen 58. Actuaciones Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia. Fuente: Elaboración propia.

4.7 Corredor litoral hacia el Sur

En el corredor litoral hacia el Sur se deben mejorar las conexiones entre el interior y las zonas de costa evitando las retenciones en la época estival.

Corredor litoral hacia sur de la provincia				
ORDEN	ACTUACIÓN	PLAZO	DESCRIPCIÓN	PRESUP. (M€)
1	Incentivos para un mayor uso de la AP-7	corto	Para favorecer el aumento de usuarios de la AP-7 con objeto de reducir la congestión en la N-332 y aumentar la seguridad vial en la CV-95 se pueden incluir medidas como acuerdos entre la concesionaria y el centro comercial Zenia Boulevard o descuentos para vehículos con alta ocupación. En el tramo de peaje, también se podría plantear el peaje en sombra	No requieren costes adicionales a excepción del posible peaje en sombra
2	Mejora de la Seguridad vial CV-865, Elx - Santa Pola	corto	Aumento de la capacidad vial del tramo incorporando medidas que mejoren la seguridad vial. Se encuentra parcialmente en ejecución	13,6
3	Mejora del servicio de autocares comarcales	corto	Las nuevas concesiones de la red de autocares comarcales prevista por la G.V. mejorarán el servicio existente	Sin coste adicional
4	Conexión margen derecho Río Segura con Hospital de la Vega Baja	medio	Ejecución de una conexión entre el margen derecho del Río Segura (Bigastro - Jacarilla) con el Hospital de la Vega Baja	4,5
5	Implantación carril bus VAO N-332	corto	Ejecución de un carril bus VAO en la N-332 para agilizar la circulación en la misma	Sin coste adicional
6	Duplicación de la variante de Torrevieja	medio	Duplicación de la N-332 a su paso por Torrevieja dando continuidad a los tramos ejecutados para aliviar la congestión	30,5
7	Duplicación de la carretera CV-95 Orihuela - Torrevieja	medio	Duplicación de la CV-95 Orihuela - Torrevieja para incrementar la capacidad, reducir tiempos de recorrido y aumentar la seguridad vial	446
8	Conexión FFCC litoral sur (Vega Baja)	medio	Se trataría de conectar por ferrocarril el litoral sur de la provincia de Alicante para que todos los núcleos costeros relevantes dispongan de conexión ferroviaria y reducir el tráfico en vehículo privado	253

Tabla 36. Propuestas Corredor litoral hacia el Sur. Fuente: Elaboración propia y documentación oficial.

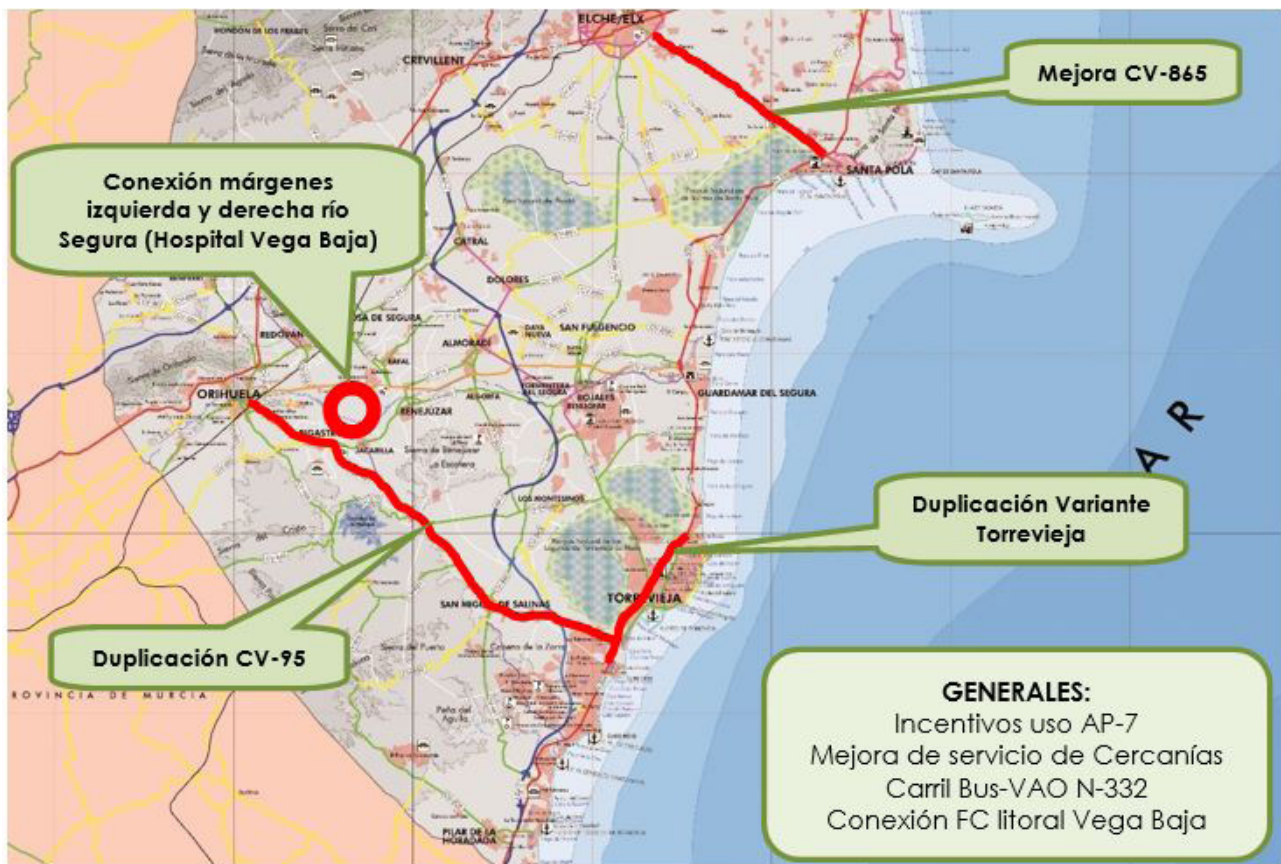


Imagen 59. Actuaciones Corredor litoral hacia el Sur. Fuente: Elaboración propia.

4.8 Resumen de actuaciones

En este apartado se recogen las propuestas de actuación para el conjunto de la Provincia de Alicante, separándolas en viarias y ferroviarias para mayor claridad.

Propuestas viarias:

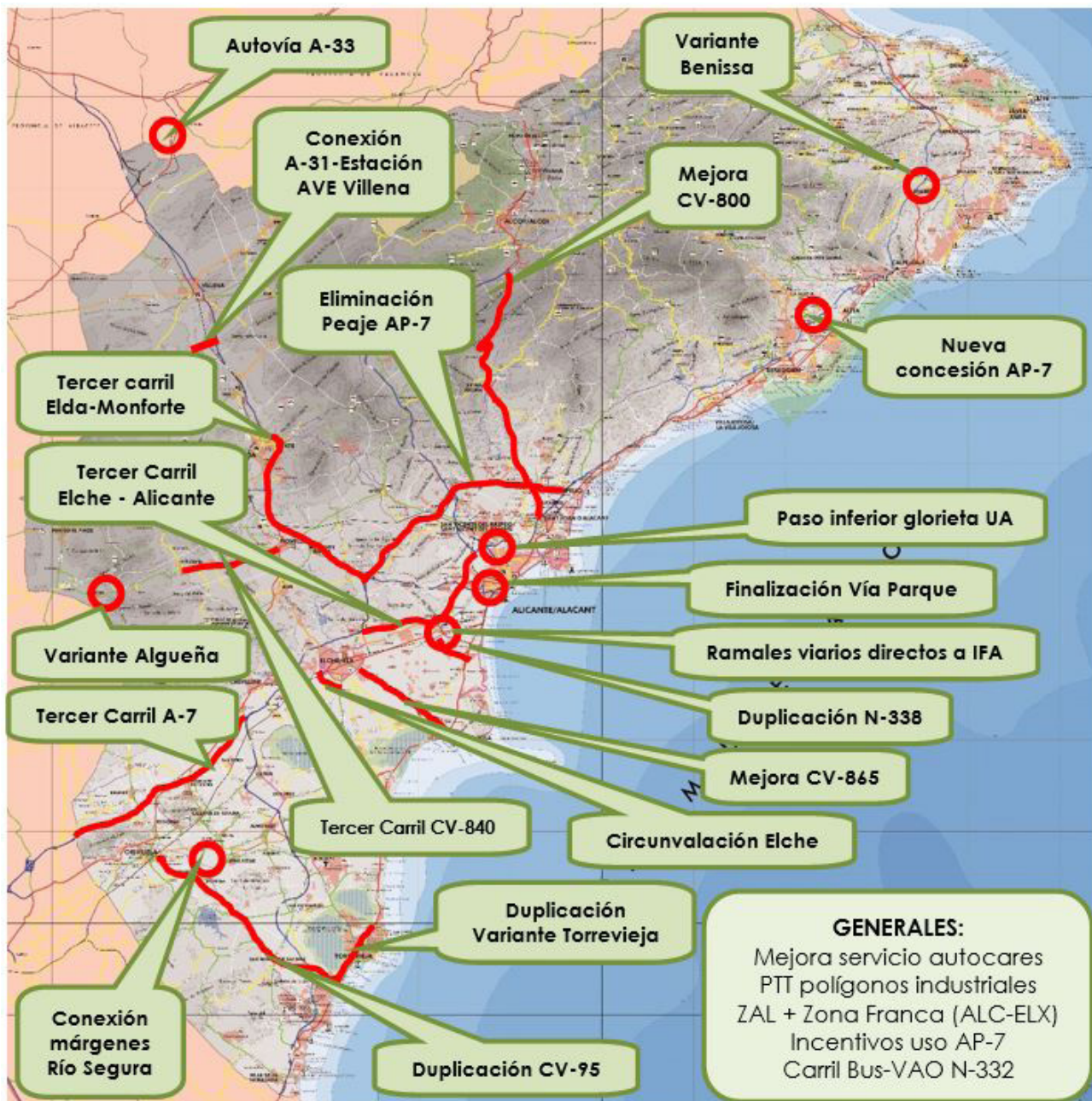


Imagen 60. Actuaciones propuestas en el ámbito viario. Fuente: Elaboración propia.

Propuestas ferroviarias:

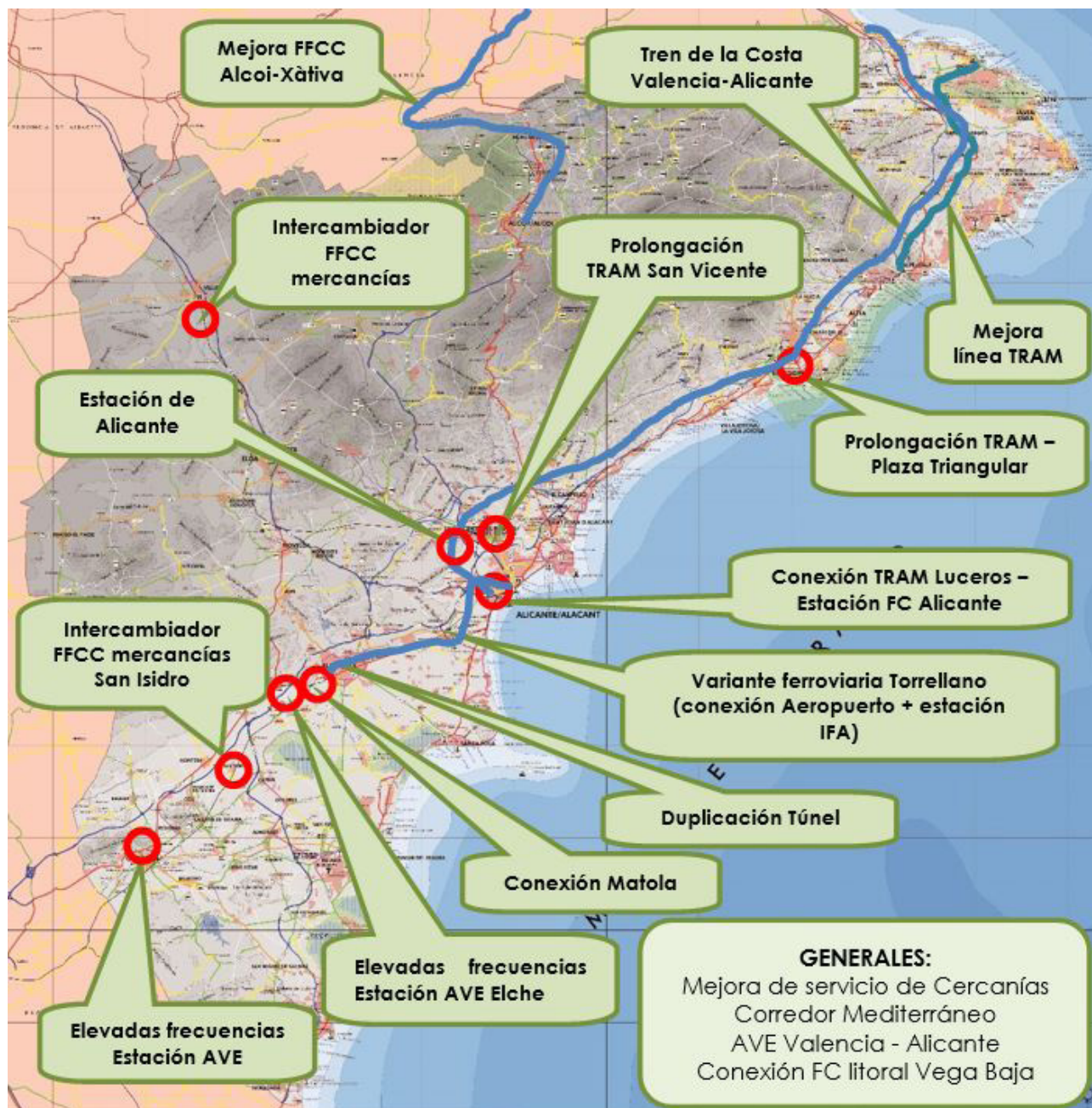


Imagen 61. Actuaciones propuestas en el ámbito ferroviario. Fuente: Elaboración propia.

4.9 Presupuesto estimado

Se resumen a continuación los presupuestos estimados para cada uno de los corredores según las inversiones propuestas:

CORREDOR	INVERSIÓN Presup. (M€)	INVERSIÓN M.FOMENTO	INVERSIÓN GVA
Corredor litoral de Las Marinas	1.729	1.658	71
Corredor central hacia L'Alcoià	25	22	3
Corredor del Vinalopó	489	475	14
Corredor Alicante - Elche	633	594	39
Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia	182	182	0
Corredor litoral hacia sur de la provincia	748	284	464
TOTAL	3.806	3.215	591

Tabla 37. Presupuesto total por corredor. Fuente: Elaboración propia.

La suma de la inversión de todos los corredores analizados asciende a unos 3.800 M€. A esta cifra habría que añadir el déficit en tareas de conservación y mantenimiento que, para el caso de la red viaria del Estado y Autonómica en la Provincia, se elevaría a unos 200 M€, por lo que **las inversiones requeridas en la Provincia de Alicante serían de unos 4.000 M€.**

En el estudio "Necesidades de Inversión en Conservación" de la Asociación Española de la Carretera publicado en 2014, se cifraba en unos 5.000 M€ el déficit por este capítulo en las carreteras de titularidad estatal y autonómica, por lo que, extrapolarlo proporcionalmente a la longitud de esa red en la Provincia, se obtiene un déficit del orden de los 200 M€.

ESTIMACIÓN DEL DÉFICIT

05

ESTIMACIÓN DEL DÉFICIT

Como se ha podido observar a lo largo de este informe, las inversiones realizadas en materia de infraestructuras durante la última década en la provincia de Alicante han sido muy escasas. En algunos puntos de la red de infraestructuras, las necesidades y carencias se han hecho cada vez más llamativas y, como resultado, la falta de inversión está suponiendo un serio lastre para la competitividad de la provincia de Alicante.

En este apartado se procederá a cuantificar el déficit inversor estimado para la provincia de Alicante durante la última década tanto por parte del Estado como de la Generalitat Valenciana. Dado que el presente informe ha radiografiado el estado de la red de infraestructuras desde el inicio de la crisis hasta la actualidad, el periodo de tiempo escogido para el cálculo del déficit es precisamente el mismo, desde 2008 hasta 2018, un total de once años.

De esta manera, una vez estimado el déficit de inversión, se pondrá de relieve el potencial de las inversiones que se hubieran efectuado si se hubiese contado con una financiación equitativa por parte de las administraciones públicas, más si cabe en un periodo de severa dificultad económica donde cualquier inversión estratégica de las planteadas anteriormente habría supuesto un incremento de la competitividad para esta Provincia.

Para realizar la estimación del déficit inversor en inversiones reales por parte del Estado se ha calculado la diferencia entre la inversión que le correspondería a la provincia de Alicante por población y la inversión fijada en los Presupuestos Generales del Estado (PGE). La misma operación se ha repetido para el cálculo del déficit en inversiones reales correspondiente a la Generalitat Valenciana en función de sus presupuestos anuales. Estos datos de déficit anual se han extraído de los informes de presupuestos anuales realizados por INECA (Instituto de Estudios Económicos de la provincia de Alicante). Una vez calculadas estas cifras, se han actualizado a precios de 2018 en función del Índice de Precios de Consumo (IPC) fijado por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

En la siguiente tabla se recogen los resultados de la estimación del déficit en inversiones reales de la provincia de Alicante citados a precios de 2018:

Déficit en inversiones reales en la provincia Alicante 2008-2018 (M€)			
AÑO	ESTADO	GENERALITAT VALENCIANA	TOTAL
2008	-458	-67	-524
2009	-522	-59	-581
2010	-460	-5	-511
2011	-132	-34	-166
2012	-107	-22	-129
2013	-180	-16	-195
2014	-186	-16	-202
2015	-83	-13	-96
2016	-97	-6	-103
2017	-157	-9	-167
2018	-212	-10	-223
TOTAL	-2.594	-302	-2.896

Tabla 38. Estimación del déficit en inversiones reales en la provincia de Alicante durante el periodo 2008 - 2018 por parte del Estado y la Generalitat Valenciana (M€). Fuente: Elaboración propia a partir de INECA.

Como se observa en la tabla anterior, el déficit en inversiones reales en la provincia de Alicante durante los años 2008 y 2018 asciende a una cantidad que ronda los 3.000 M€. Bajo la hipótesis conservadora de que alrededor de un 50% de esas inversiones reales se relacionan con infraestructuras de transporte, se obtiene que aproximadamente unos 1.500 M€, es decir, alrededor de un 40% del total de las necesidades totales de infraestructuras de la Provincia estarían cubiertas en la actualidad. Además de esas infraestructuras no ejecutadas, también habría que añadir el impacto socioeconómico que se ha dejado de generar por su carencia.

COMPARATIVA DE ESAS INVERSIONES Y PRIORIDADES

06

COMPARATIVA DE ESAS INVERSIONES Y PRIORIDADES

En el mes de julio de 2018, la Generalitat Valenciana, presentó el documento UNEIX, Document Estrategic per a la Millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana. Este documento presenta como marco de actuación el periodo 2020 – 2029.

En este epígrafe se recogen las inversiones propuestas en este trabajo no contempladas en el documento UNEIX, si bien el presente documento no pretendía ser un instrumento de necesidades y actuaciones exhaustivas.

ACTUACIONES NO RECOGIDAS EN EL DOCUMENTO UNEIX	
Corredor litoral de Las Marinas	
1	Nueva concesión en AP-7 con descuentos para residentes y medidas compensatorias
2	Conexión con TRAM con Estación Alicante Término
7	Conexión con TRAM con Estación Alicante Término
Corredor central hacia L'Alcoià	
1	Mejora de la Seguridad Vial en la CV-800
Corredor del Vinalopó	
4	Servicio de FFCC de cercanías Villena - Alicante
5	Conexión ciaria estación de AVE Villena
8	Ejecución del intercambiador ferroviario de Villena
9	Convertir la estación de Cercanías de la UA en la estación de Alicante Norte
10	Tercer carril A-31 Elda - Monforte del Cid
12	Tercer carril CV-840
Corredor Alicante - Elche	
2	Ramales de acceso directos a IFA
3	Conexión Cercanías Aeropuerto Alicante - Elche incluyendo estación en IFA
6	Eliminación del peaje en la AP-7 - Circunvalación de Alicante
9	Finalización de la Vía Parque Alicante - Elche
10	Paso inferior rotonda Universidad Alicante - UA y Alicante - San Vicente del Raspeig
11	Zona Logística y Zona Franca en el entorno de Alicante Elche
12	Prolongación de la línea 2 hasta el hospital Cardiovascular de San Vicente del Raspeig
13	Duplicación túnel de Cercanías de Elche
Corredor Bajo Vinalopó - Vega Baja - Murcia	
1	Intercambiador ferroviario mercancías San Isidro
Corredor litoral hacia sur de la Provincia	
1	Incentivos para un mayor uso de la AP-7
4	Conexión Margen Derecho con Hospital de la Vega Baja
5	Implantación carril Bus - VAO N-332
8	Conexión FFCC litoral sur (Vega Baja)

Tabla 39. Comparativa de actuaciones propuestas con el documento UNEIX. Fuente: Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA

07

BIBLIOGRAFÍA

- Aena. www.aena.es
- Asociación Española de la Carretera (2014): "Necesidades de Inversión en Conservación".
- Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV). www.fgv.es
- Gabinete de Estudio de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante: "Plan Alicante Horizonte 2020"
- Geonet (2010). Mapa de la Provincia de Alicante
- Generalitat Valenciana (2018): Proyectos de servicio público de transporte de viajeros por carretera (en información pública). Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.
- Generalitat Valenciana (2018): Mapa de Tráfico de la Comunitat Valenciana 2017. Centro de Gestión y Seguridad Vial (CEGESEV).
- Generalitat Valenciana (2017): Memoria anual de aforos 2016. Centro de Gestión y Seguridad Vial (CEGESEV).
- Generalitat Valenciana (2018): UNEIX, Document Estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i Transport de la Comunitat Valenciana.
- Gutiérrez, F. y Ortuño, A (2015): "Las radiales: una oportunidad", Revista de Obras Públicas, 3517.
- INECA (2018): Análisis del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2018. Evolución y análisis de las inversiones en la provincia de Alicante. Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante, INECA.
- INECA (2017): Análisis de los Presupuestos de la Generalitat Valenciana 2017. Incidencia en la provincia de Alicante. Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante, INECA.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). www.ine.es
- Ministerio de Fomento (2016): "Estudio Informativo Tren de la Costa".
- Ministerio de Fomento (2015): "Informe 2015 sobre el sector de autopistas de peaje en España".
- Ministerio de Fomento (2016): "Informe 2016 sobre el sector de autopistas de peaje en España".
- Ministerio de Fomento (2000-2015): "Mapas de tráfico".
- Ministerio de Fomento (2014): "Mapas de red Transeuropea de Transporte"
- Ortuño, A. (2010): "Propuesta de mejora de la remodelación ferroviaria en el eje Alicante-Elche, Benidorm", por encargo de D. A.M. Puchades y D^o Vicenta Asensio.
- Ortuño, A., Casares, J., Mateu, V., Flor, M. y Lacuesta, C. (2016): Alegaciones al Estudio Informativo del tren de la Costa realizadas para la Diputación de Alicante, Ayuntamiento de Benidorm, Ayuntamiento de Denia y Ayuntamiento de Finestrat.
- Ortuño, A. (2016): "Las infraestructuras de transporte y el turismo alicantino", en "El turismo en Alicante y la Costa Blanca", Canelobre, nº 66.
- Ortuño, A., Casares, J. y Mateu, V. (2018): Alternativas de explotación de la AP-7 a su paso por la provincia de Alicante, INECA.
- Ortuño, A.; Casares, J. y Mateu, V. (2017): "Estudio y propuesta del modelo de negocio del intercambiador Carretera – Ferrocarril en el Sur de la Comunidad Valenciana".
- Ortuño, A., Ríos, M. y Taltavull, P. (2009): "Infraestructuras de transporte y comunicaciones. Transporte y logística en la provincia de Alicante", Universidad de Alicante, Documento de trabajo del Instituto Interuniversitario de Economía Internacional (IEI). <http://iei.ua.es>
- Ortuño, A., Llopis, F. y Melgarejo, J. (2011): "Propuestas de ordenación integral relacionadas con el incremento de la movilidad en el Aeropuerto de L'Altet y del Recinto Ferial (IFA) en la provincia de Alicante". Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante, INECA.
- Puerto de Alicante (2008-2017): "Memoria anual"
- Universitat de València (1999): "Valoración económica de los efectos de la Autopista A-7 en la Comunidad Valenciana", Instituto de Economía Internacional.
- Vassallo, J.M.; Ortuño, A. y Betancor, O. (2017): "Las cuentas del transporte en España", Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea).

HORIZONTE ALICANTE 2030

Cámara
Alicante



CaixaBank