

# PRIORIDADES DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

HBLE. SRA. MARÍA JOSÉ SALVADOR RUBERT  
Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio

Valencia, 5 de Agosto 2015



## PRIORIDADES

Nº PÁGINA

⇒	<u>1ª Prioridad</u>		
	<u>Dotación Presupuestaria suficiente para reemprender y acelerar Obras Paralizadas</u>	.....	pág. 1
⇒	<u>2ª Prioridad</u>		
	<u>Licitar Obras con proyecto y DIA, de escaso presupuesto y alto valor añadido</u>	.....	pág. 6
⇒	<u>3ª Prioridad</u>		
	<u>Nuevos Accesos y Mejora de los existentes a los Puertos de Castellón, Valencia / Sagunto</u>	.....	pág. 9
⇒	<u>4ª Prioridad</u>		
	<u>Obras del PITVI (2014/2024) a licitar a corto plazo, por ser “puntos negros” en accidentalidad y alcanzar un IMD superior al 100% de la media nacional</u>	.....	pág. 24
⇒	<u>5ª Prioridad</u>		
	<u>Poner al día (Administrativamente) la Biblioteca de Proyectos</u>	.....	pág. 30



## PRIORIDADES

### **PRIMERA Y ABSOLUTA PRIORIDAD**

- Como **PRIMERA y ABSOLUTA PRIORIDAD**, con vistas a los Presupuestos del 2016 (PGE-2016), deberíamos **exigir a los Ministerios de Fomento & Hacienda una dotación presupuestaria (anualidad) suficiente, para reanudar con ritmo adecuado las obras de Carreteras en ejecución por parte del Ministerio de Fomento, que tras una serie de años paralizadas, van al ralentí**, a saber:

#### → **N-340, Duplicación Peñíscola – Benicarló – Vinaroz (18,2 Kms.)**

- Esta Obra de 49,732 M€ de presupuesto inicial y un plazo de 3 años (Septiembre 2008 → Diciembre 2011) ha ido sufriendo sucesivas modificaciones, paralizaciones y reajustes de anualidades con las consiguientes ampliaciones de plazo
  - Al 31 de Diciembre 2014 se llevaban realizados 42,1 M€.
  - En el presente ejercicio 2015, y correspondiente al Modificado nº 1, se van a ejecutar 15,5 M€, con un plazo de finalización de 31.10.2015.
  - Queda por resolver, administrativa y económicamente, un Modificado nº 2 por un importe de 5,3 M€.
  - Es muy probable que las obras se demoren hasta el 2016, máxime cuando se están solicitando actuaciones complementarias en la N-340 (que quedará como “comarcal” al hacer uso de la Variante).
- Deberíamos dotarla de anualidad para finalizarla en el 2015, y darle continuidad hacia Cataluña con la Duplicación de la de Vinaroz-Uldecona. N-238



→ **Autovía A-33, Cruce A-31 /A-35 / A-7. Tramo Font de la Figuera (12,5 Kms.)**

- Esta obra, con un presupuesto de ejecución, incluido IVA, de **97,91 M€**, se inició en Junio 2008, con una finalización contractual de Enero – 2012.

En los PP.GG.EE. de 2010 – 2011 – 2012 – 2013 y 2014 vio significativamente recortadas sus anualidades iniciales con Actas de Suspensión temporal parcial. Nos situamos en Diciembre de 2014 – tras 6 años de su inicio y “ralentizaciones” – con una ejecución a origen de 31,63 M€ (32,30% de su importe inicial).

Las anualidades (últimas en vigor) son:

2015	11,86 M€	
2016	4,28 M€	
2017	4,08 M€	
2018	19,07 M€	
2019	20,51 M€	
2020	6,38 M€	(final previsto – 30.09.2020)

**Es inaudito que se pueda programar una obra – inicialmente prevista ejecutar en 3 años y medio – para 12 años y medio.**

- Los gastos indirectos, la estructura de obra, maquinaria, gastos de guardería y vigilancia, revisiones de precio, etc., etc. – asumibles por la Administración – son incalculables.
- Igualmente, es incoherente que se “ralentice y cuasi-paralice” esta obra, cuando al mismo tiempo, en Enero 2014, se licitan, adjudican y se inicia la ejecución de 3 tramos de la misma Autovía A-33 en la provincia de Murcia (Cieza A-33/A35 → Fuente la Higuera), por un importe de unos 60 M€.



→ **N-322, Variante de Cullera – Favara (12,4 Kms.)**

- Acta de Suspensión temporal.- Esta obra, con un presupuesto de adjudicación de **114,549 M€**, tenía un plazo de ejecución de 53 meses (marzo 2007 – fecha de inicio → diciembre 2011 – fecha de finalización). El 26 de Octubre 2010, fecha en la que tan sólo se había ejecutado un 12,77% (14.630.500 €) del presupuesto contractual, se ordenó la paralización de las obras. Ello está suponiendo unos importantes gastos de guardería, un grave deterioro de la obra parcialmente ejecutada, y abandonada, y una responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, etc., etc.

El 17 de Abril 2015 se levantó el Acta de Suspensión total de la obra, y las anualidades vigentes a día de hoy son:

2015	6 M€
2016	22 M€
2017	24,6 M€
2018	24,290 M€
2019	27.336 M€

Así pues, esta obra inicialmente programada para ejecutarla en 4 años y 8 meses, tras 5 años de paralización, si no lo remediamos con mayores anualidades, **el Ministerio de Fomento tiene previsto finalizarla a los 13 años de su inicio!!... .. Eso es lo que tardará en completarse la Autovía A-38 (Valencia – Gandía).**

- Es más, para ello hay que licitar y ejecutar “la isla” pendiente, con la Variante de Xeraco (16 M€) y completar al 100% la A-38.

→ **Acceso Viario Sur al Puerto de Gandía (Variante de la N-337) (4,5 Kms.)**

- Esta obra, que se adjudicó por 22 M€; sufrió, como todas las obras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, una “ralentización”, reajuste de anualidades y finalmente, cuando apenas se llevaban ejecutados 1,5 M€, sufrió un Acta de Suspensión temporal en Octubre 2010.



Si bien, en Febrero 2015, se ha levantado el Acta de Suspensión temporal y se ha reiniciado (tímidamente) la obra, las anualidades vigentes a día de hoy (según PGE – 2015) son:

2015	4 M€
2016	3 M€
2017	3,762
2018	8,419

Dado que el tráfico al Puerto de Gandía discurre por un tramo urbano, “mezclado” con el tráfico de mercancías portuarias y con el tráfico turístico/vacacional (Playa de Gandía), su reanudación ha sido bien recibida, no así la Programación de sus anualidades, que incomprensiblemente el Ministerio de Fomento pretende alargarlas hasta 2018. Hay que reasignar anualidades para finalizarlas no más allá del verano del 2017.

Las obras han comenzado por el tramo opuesto al Puerto, y prestará servicio directo al Nuevo Hospital de la Safor.

El tramo más próximo al Puerto no tiene fecha concreta de puesta en servicio.

---

→ Merece especial y **URGENTE** atención la **finalización de la Ampliación del 3<sup>er</sup> Carril Autovía A-3 (tramo Xiva – Valencia)**, aunque oficialmente figura Tramo Valencia – Buñol.

Fomento, para que no superara los 100 M€ de licitación, desglosó y suprimió Xiva – Buñol y el Paso Inferior de (Falso Túnel) de Xirivella – CV-30.

Presupuesto inicial de 82,106 M€, licitadas en Agosto 2009. Iniciadas en Abril 2010, con fecha de finalización Junio 2012.

Tras sucesivos reajustes de anualidades y medio paralizaciones, Fomento (Seittsa) preveía finalizar en Diciembre 2014.



La Ministra Pastor, en su visita a Valencia el Domingo 29 de Marzo, anunció la finalización para Junio 2015... .. ¡Nuevamente nos engaña!

Pues bien, a día de hoy, por falta de resolución de Trámites Administrativos y aprobación de Modificaciones Técnicas (sin incremento de coste) y aún teniendo el VºBº de la Demarcación de Carreteras en la Comunidad Valenciana, el Puente de Manises (Aeropuerto – incorporación a la A-3) **está PARALIZADO** (a falta de esta aprobación técnica-administrativa), y eso que restan no más de 10 días para su posible apertura... .. una vez superado el trámite administrativo... .. tras lo cual se procedería a demoler en “horario nocturno” el viejo puente que quedaría en desuso.

Lo mismo ocurre con el Proyecto Complementario de la Ampliación del Puente (incorporación en cuña desde Xirivella al actual puente) sobre el viejo cauce río Turia → Avda. Cid **que también está PARALIZADO** por modificado técnico y “expediente administrativo que lo regularice”.

Estos dos Expedientes, “sin incremento de coste”, están en el Ministerio (MADRID) desde el pasado mes de Enero 2015... .. Llevamos 3 años de retraso en este Acceso desde Madrid a Valencia, y aquí NADIE se escandaliza ¡ante tamaño desprecio hacia los valencianos, en general, y los usuarios de la carretera, en particular!



## **SEGUNDA PRIORIDAD**

- Como **SEGUNDA PRIORIDAD** que hemos venido reclamando reiteradamente desde la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana, con el apoyo de la Administración Autonómica y la Delegación de Gobierno, ante la Administración Central (Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana) y directamente ante el anterior Secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá Polo, y el actual Julio Gómez Pomar, una serie de obras que se **deberían licitarse YA. Son obras de escaso presupuesto, administrativamente resueltas (no requieren de estudios de impacto ambiental ni dotación económica para expropiaciones), económicamente muy rentables, y a la vez muy solicitadas por los Municipios (Variantes de Población de mínimo presupuesto), y de mejora de Acceso al Puerto de Valencia.**

### → **Reanudación de la Variante de Benissa (N-332) entre p.k. 175 al p.k. 179,650**

La obra adjudicada a Begar Construcciones y Contratas, se rescindió en Mayo 2009 por entrar la adjudicataria en Concurso de acreedores, con un presupuesto de 17 M€ tan solo se ejecutaron 2M€.

Tras 5 años de paralización, por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado C.V se observaron una serie de “errores cartográficos” en el proyecto, que no incluyeron parcelas, además de la existencia de un gaseoducto cuyo trazado coincide en algunos puntos con la variante (falta de coordinación entre el Mº de Industria y Mº de Fomento, al trazar el primero un gaseoducto por la traza de una carretera “paralizada”).

Ello ha obligado a redactar un nuevo proyecto cuyo nuevo importe i/IVA, asciende a 27 M€.

En el BOE de 16/05/2015 la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V. aprueba el Expediente de Información Pública del Proyecto de Trazado.





El nuevo proyecto incluye que 180 propietarios verán incrementadas sus expropiaciones agrícolas y otros 50 verán expropiadas la totalidad de sus parcelas, además se prevé la demolición de 5 viviendas e instalaciones agropecuarias.

Es fundamental que en los PGE-2016 se desbloquee este proyecto (en el pasado 2014, se afirmó por parte de Fomento que se ejecutaría por el Método Alemán), para eliminar este “histórico punto negro” tan esperado por la Marina Alta y evitar el paso de la N-332 por el centro del municipio de Benissa.

- **N- 238, Conexión de Vinaroz-Uldecona**, dando un acceso directo al Peaje de la AP-7 y conexionando con el Eje Mediterráneo viario N-340 con la N-232 (futura autovía A-68), Vitoria-Zaragoza-Alcañiz-Morella-Vinaroz. Importante actuación para favorecer el turismo hacia el Sur de Castellón (Peñíscola – Benicarló – Vinaroz). Proyecto finalizado y supervisado. **Importe unos 12,5 M€.**

- **Paso inferior Xirivella y Conexión A-3 y V-30 (sentido Madrid → Puerto de Valencia)**

Acceso al Puerto de Valencia, mediante un falso túnel, que agilizaría y economizaría el transporte de mercancías y contenedores procedentes de Madrid y Centro peninsular al Puerto.

Proyecto constructivo ya redactado (desglosado del proyecto inicial tercer Carril A-3, tramo Buñol – Valencia – V-30, que el Ministerio “redujo” a Xiva – Valencia, desgajando el tramo Buñol – Xiva y el Subtramo final A-3 / V-30.

No hacen falta expropiaciones por discurrir el trazado por suelo público (vías FFCC del antiguo trazado Valencia – Ribarroja, en desuso). Incluso la asistencia técnica ya está contratada.



Sólo hace falta voluntad política para asignar unos 13 M€ para iniciar esta obra fundamental y de altísima rentabilidad económica para los tráficos pesados al Puerto de Valencia. Ahora que ya se vislumbra la finalización de la Ampliación a 3 carriles de la A-3, y antes de que finalice en Noviembre 2014, debería ya estar licitada, adjudicada,... y comenzada esta Conexión A-3 / V-30.

→ **Variante de Xeraco en la N-332 por importe de 16 M€**, para proseguir y enlazar con la Xeresa-Gandía ya en servicio, e ir conformando la autovía A-38.

→ **Ampliación de la N-338. Biela de Conexión a los accesos al Aeropuerto de Alicante (5 Kms.)**

El aeropuerto de Alicante/Elche ha alcanzado en 2014 su cifra record de 10.065.873 pasajeros, que supone un incremento del 4,4% sobre el tráfico del 2013, y el mayor incremento interanual alcanzado por los aeropuertos de AENA.

En Mayo 2015, por primera vez en la historia, este aeropuerto ha rebasado el millón de pasajeros (1.014.650 pasajeros), incrementando un 4,10% los habidos en Mayo 2014.

- Su IMD en Torrellano alcanzó en el 2014, un índice de 44.000 vehículos, con una gran proporción de ligeros (coches renta-card) y autobuses de turistas. Su duplicación (hoy en calzada única) que transcurre entre la Autovía A-70 de circunvalación de Alicante y la N-332 (Torrevieja – Guardamar – Santa Pola – L`Altet – Alicante) es muy necesaria, y evitaría la actual congestión de entrada y salida al Aeropuerto, que llegan hasta 15 kms. **¡Menuda primera tarjeta de visita para los turistas!** Se tarda tanto, en coche, del Aeropuerto a Benidorm, como desde Manchester a Alicante en avión.
- La Declaración de impacto ambiental del proyecto, positiva, por parte de la Secretaria de Estado de Cambio Climático, se publicó en el BOE de 13 de octubre 2011.
- Necesita esta N-388 una URGENTE duplicación, y su presupuesto asciende a unos 26 M€.



## **TERCERA PRIORIDAD**

### **Nuevos accesos y mejora de los existentes (Viarios y Ferroviarios) a los puertos de Castellón y Valencia**

- Ante los accesos viarios y ferroviarios a nuestros Puertos y en relación a la financiación de las obras que a continuación expondremos, conviene recordar que el Diario Oficial de la U.E. (20.12.2013), que publicó el Reglamento (U.E.) nº 1313/2013 del Parlamento Europeo y Consejo de 11 de diciembre 2013, creando el Mecanismo “Conectar Europa”, determinó las condiciones y procedimientos para proporcionar ayuda financiera a las redes transeuropeas de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía.

⇒ El Mecanismo “**CONNECTING EUROPE FACILITY**” CEF que dispone en el periodo 2014-2020 de 28.800 M€ para atender a 276 proyectos seleccionados (de los 700 que concurren), a España nos correspondió 31 proyectos que recibirán 882'174 M€ (supone el 36'62% del importe total de los mismos (= 2.404'498 M€).

- Es de notar que en este reparto aprobado, en esta Primera Convocatoria 29/06/2015 por la Comisión Europea por importe de 13.100 M€ los proyectos priorizados por la oficina Económica de la Moncloa (sin dar audiencia a Fomento, ni a las CC.AA) ha primado el Eje Atlántico/Cantábrico con 537'331 M€, frente al Eje Mediterráneo que sólo recibe 121'491 M€, genéricamente para el tramo Valencia-Tarragona-Barcelona.
- En cuanto a Zonas Logísticas así como se incluyen las Plataformas Logísticas Intermodales del Polígono Industrial El Constantí (Tarragona) con 1'40 M€; Plataformas logísticas Intermodales (genéricamente) en el Sureste de España, con 7'576 M€ y 0'97 M€ para “Estudios de Terminales Intermodales en Murcia.

Se han ignorado en esta co-financiación la Plataforma Intermodal de Fuente de San Luis y sus accesos viarios desde la CV-30 y CV-31, así como los Accesos Ferroviarios al recinto portuario de Valencia y Sagunto (APV) y los accesos ferroviarios y viarios, a través del Polígono Petroquímico del Serrallo, a la Dársena Sur de la Autoridad Portuaria de Castellón (Port Castelló); que sin embargo se financiarán con los Fondos Propios a través del Fondo de Accesibilidad Portuaria.



## FONDO DE ACCESIBILIDAD PORTUARIA

Recientemente (30 Julio 2015) el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario, compuesto por las 28 Autoridades Portuarias y presididas por el Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca, aprobó 29 Actuaciones con un Presupuesto total de 466,80 M€ hasta el 2019, con una primera anualidad de 113,7 M€ para 2016.

De los 466,80 M€ corresponden 441,5 M€ a proyectos ferroviarios y 25,3 M€ a proyectos viarios. A su vez, 363,4 M€ son proyectos de “última milla”, en suelo de adscripción de las AA.PP., y 102 M€ a actuaciones en la red general.

Las aportaciones de los Puertos del Estado al Fondo de Accesibilidad en 2016 será el 50% de los beneficios en cada puerto y el 50% mediante un préstamo suscrito con el BEI.

La puesta en marcha de este Fondo, creado por RDL 8/2014, permite a los puertos participar en la financiación de los proyectos de conexión viaria y ferroviaria fuera de su zona de servicio necesarios para dotar de adecuada accesibilidad a sus instalaciones, y **potenciará la competitividad de los puertos, favoreciendo su intermodalidad de mercancías viario y ferroviario.**

El Fondo no supondrá incremento del Gasto Público, al ser financiado por los puertos (con sus beneficios) y el “Plan Juncker” como crédito puente para acompasar anualidades a las aportaciones.



## Actuaciones en Puertos (2016 → 2019) a través de Fondos de Accesibilidad Portuaria

<b>AVILÉS</b>
Acceso por ferrocarril margen derecho
<b>BAHÍA DE ALGECIRAS</b>
Tarifa. Nuevo Acceso
La Línea (carril de acceso exclusivo)
Renovación ramal de acceso al puerto (en ejecución)
Contribución a las actuaciones de mejora en la línea Algeciras – Bobadilla
<b>BALEARES</b>
Palma. Mejora del acceso desde la autovía de poniente
Mahón. Actuaciones de mejora carretera de La Mola
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>
Acceso ferroviario a la Cabezuela
<b>BARCELONA</b>
Acceso ferroviario (según Protocolo)
Expropiaciones
Terminal intermodal Port de Barcelona. Movimiento de precarga
Terminal intermodal. Port de Barcelona
<b>BILBAO</b>
Conexión ferroviaria y playa de vías en Arasur
Mejoras en la línea Miranda – Puerto
<b>CARTAGENA</b>
Acceso ferroviario a Escombreras (en ejecución)
Duplicación de la N-343 (tramo fuera del puerto)
Actuaciones en terminal de ADIF – Escombreras
Actuaciones en la red general (Variante de Camarillas, incl. IISS)

⇒ <b>CASTELLÓN</b>
Conexión sur provisional
Acceso ferroviario Sur
<b>FERROL – SAN CIBRAO</b>
Acceso ferroviario al puerto exterior
<b>MOTRIL</b>
Duplicación del tramo final de acceso al puerto
<b>SEVILLA</b>
Acceso directo al puerto (enlace de La Salud)
<b>TARRAGONA</b>
Acceso a la ZAL (conexión + rotonda)
Vía previa de apartado acceso puerto zona poniente
Terminal intermodal zona centro
⇒ <b>VALENCIA</b>
Acceso al puerto de Sagunto (incl. expropiaciones)
Playa de vías en acceso Sagunto
Contribución a actuaciones de mejora en la línea Sagunto – Teruel - Zaragoza

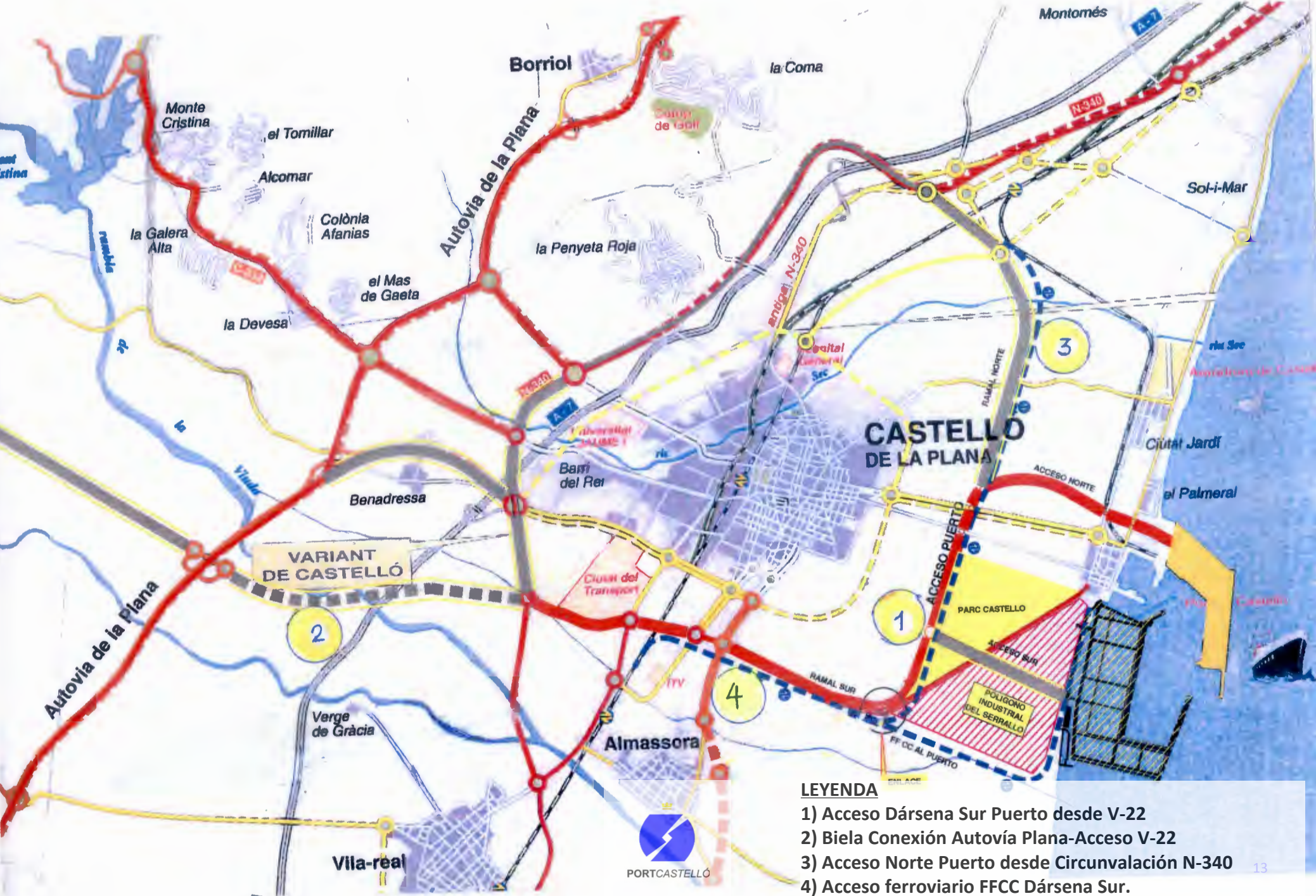


- **AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN**

- El Puerto de Castellón (Port Castelló) en el año 2014 cerró con un tráfico de **15,5 millones de Tm.** que ha supuesto un incremento del 12,5% s/ el tráfico del 2013. ¡Record de aumento entre los puertos del Estado! La composición de su tráfico fue un 54% de gráneles líquidos, un 19% de mercancía general y un 27% de gráneles sólidos, ha movido unos 200.000 TEU<sub>s</sub> y en tráfico import-export en el 2014, ha sido el 5º puerto de España.
- La inauguración, en el año 2006, de la Autovía CS-22 como nuevo accesos norte al Puerto, que corrió a cargo del Ministerio de Fomento – justo es reconocerlo –, supuso dar respuesta a una demanda histórica para conectar directamente las instalaciones portuarias del norte con la red viaria general de alta capacidad (AP-7 y N-340), liberando al Grao de Castellón del tráfico pesado.
- Con la nueva ampliación en 2009 de la nueva Dársena Sur se han creado 200 Ha de nueva superficie terrestre de almacenaje y actividad logística – industrial y 3,8 Kms. de nueva línea de atraque, con zonas de calados de hasta 16 m. (está prevista para actividades asociadas a tráficos de clinker, biodiesel, fertilizantes, cereales, coque y gráneles líquidos del Sector energético y Sector químico).
- Ante esta próspera realidad del Puerto de Castellón, en lo comercial y en lo económico-financiero, darle actividad a su nueva Dársena Sur y conectarla por carreteras y ferrocarril con las Redes de Alta Capacidad del Estado, se hace tarea imprescindible y por ello hay que acometer las siguientes obras:
  - **Acceso viario a la Dársena Sur desde la CV.22** y atravesando el polígono industrial del Serrallo (terrenos reservados) y con un presupuesto de unos 12 M€ (plano adjunto ①)



- **Enlace directo a través de Biela ente la Autovía de la Plana (CV-10)** – que se transferirá al Estado como nueva N-340- y la CV-22 que es la Autovía de Acceso al Puerto (plano adjunto ②). Actualmente el Proyecto está en Estudio Informativo s/ Demarcación de Carreteras C.V.
- **Acceso Norte al Puerto a través de la Circunvalación Norte de Castellón desde la N-340** (plano adjunto ③). Proyecto básico ya redactado.
- **Acceso ferroviario FF.CC. a la Dársena Sur al Puerto de Castellón** (plano adjunto ④)
  - La Autoridad Portuaria de Castellón viene reivindicando la construcción de un acceso ferroviario por el sur, mucho más coherente y eficaz, teniendo en cuenta la presencia del Polígono del Serrallo y la nueva Dársena Sur. Considera vital disponer de una conexión por ferrocarril – todos los puertos la tienen –, pues sin ella el puerto se muere y supondría un retroceso de graves consecuencias en la economía provincial. La conexión ferroviaria se considera estratégica para el crecimiento no solo del puerto sino también para las exportaciones de sectores claves como el cerámico y cítricos.
  - Con fecha 18 de Mayo de 2015 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de MAGRAMA (Guillermina Yangüas) ha emitido la DIA integral favorable.
  - La planificación necesaria para la APCs, requeriría que entre Julio/Diciembre 2015 por Encomienda de Servicio, se le encargue a la sociedad pública de ingeniería INECO la redacción del proyecto constructivo (en los PGE-2014 hay previsto para Estudios de esta actuación ferroviaria 170.000 € para 2014; 2,61 M€ para 2015 y 4,55 M€ par 2016. Programación que habría que conseguir finalizara y “reanualizara” para 2016).
  - Finalmente, no más tarde del 4º trimestre del 2015 debería licitarse por parte de Fomento la construcción de este acceso ferroviario que una al Puerto de Castellón en su acceso Sur al Eje Mediterráneo. Se trata de una Vía única en ancho mixto UCI/Ibérico, que con una **valoración aproximada de 70 M€**, podría contar con una Financiación mixta (50% D.G. Ferrocarriles – Mº Fomento & 50% APCs) y acogerse, lógicamente, al mecanismo de ayudas de la U.E. “Conectar Europa”, para accesos a plataformas logísticas y puertos (20% de costes subvencionables).



**LEYENDA**

- 1) Acceso Dársena Sur Puerto desde V-22
- 2) Biela Conexión Autovía Plana-Acceso V-22
- 3) Acceso Norte Puerto desde Circunvalación N-340
- 4) Acceso ferroviario FFCC Dársena Sur.







- **AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

- La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) que comprende el Puerto de Valencia (435 Ha. de superficie comercial y 9,65 Kms de línea de atraque, repartidas entre 16 muelles y 3 pantalanes), que con sus 59,36 Millones Tm. de tráfico, sumado al Puerto de Sagunto con 7,34 Millones Tm., y al Puerto de Gandía con 0,31 Millones Tm. de movimiento, al cierre del 2014 da un total de unos **67 Millones de Toneladas y 4,44 Millones de TEUS** (unidad de medida de contenedor de 20 pies de largo).

<b>Sagunto:</b>	7,34	Mill. Toneladas
	35.442	TEU
	57.779	Vehículos

<b>Valencia:</b>	59,36	Mill. Toneladas
	4,4	Mill. TEU
	685.931	Pasajeros
	319.439	Pasajeros en Línea Regular
	366.492	Crucelistas
	436.476	Vehículos

<b>Gandía:</b>	0,31	Mill. Toneladas
	3.842	TEU



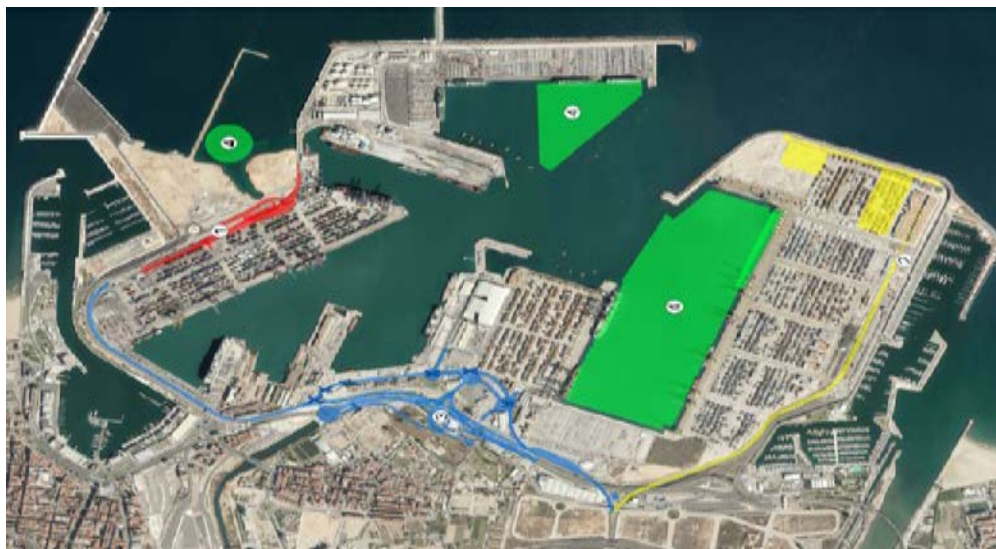
- El 74% de la mercancía movida es en Contenedor, lo que sitúa a la APV como el 2º Puerto Europeo y del Mediterráneo, 6º de Europa y 31º del Mundo, en este tipo de tráfico.

Actualmente, más de 100 líneas regulares le unen con más de 100 Puertos en los 5 Continentes.

- Del total de contenedores, el 55% es de tránsito, es decir, contenedores que se descargan en el puerto para volver a ser cargados en otro barco. El resto son contenedores de importación y exportación, que son los que aportan más valor añadido, de modo que un 40% de los contenedores del comercio exterior español y un 60% de los contenedores del área Madrid son operados en el Puerto de Valencia. **Este mix de tráfico de tránsito y de impor/expor convierte al Puerto de Valencia en “Gateway port”.**
- El desarrollo de las conexiones ferroviarias es fundamental para que la APV incremente su porcentaje de participación sobre los tráficos localizados en determinadas áreas de la Península. En este sentido la APV ha impulsado actuaciones concretas destacándose la participación en los Consejos de Administración del Puerto Seco de Coslada Madrid S.A. (operado por Renfe – Urbaser) y de Terminal Plaza en Zaragoza para potenciar las conexiones ferroviarias con el Puerto de Valencia así como la participación con operadores privados en el proyecto de desarrollo de una nueva conexión ferroviaria entre Zaragoza y el Puerto de Valencia (Logitren, TCV Rail) y también con operadores privados en el desarrollo de una conexión ferroviaria entre el Puerto de Valencia y Miranda del Ebro (Grupo JSV y Zona de Actividades Logísticas de Miranda).



- Asimismo, la APV ha solicitado financiación a la Unión Europea para el proyecto “Improvement of the hinterland rail connection and the maritime accessibility to the Port of Valencia (**CONNECT VALENCIAPORT**)” cuyo coste total es de 56 Millones de €, de los cuales 11,6 Mmillones de € podría aportarlos la Unión Europea a través de los fondos **Connecting Europe Facility (CEF)**. Este proyecto ha sido seleccionado por la UE y sólo falta la ratificación del Comité. La totalidad de actuaciones del proyecto se realizarán dentro del recinto del Puerto de Valencia de modo que la obra civil incluida en el proyecto se ha distribuido en 4 actividades:
- La actividad 1 (en rojo en la figura) se llevará cabo en la terminal pública de contenedores del Muelle Levante (operada por TCV)
  - La actividad 2 (amarillo) en la terminal pública de contenedores del Muelle Príncipe Felipe (operada por NOATUM)
  - La actividad 3 (azul) en la red viaria y ferroviaria situada entre terminales
  - La actividad 4 (verde) en las dársenas Sur y Este del puerto





El objetivo principal del proyecto CONNECT VALENCIAPORT es mejorar las redes interiores del recinto portuario así como su conexión al Corredor Mediterráneo. Para ello se modificará el trazado actual viario y ferroviario con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa y las condiciones de seguridad en el puerto. El nuevo trazado elimina 5 pasos a nivel previamente existentes y, además, incorpora vías de ancho mixto. El resto de red no afectada en el nuevo trazado será actualizada, con la incorporación del tercer hilo y su electrificación, se construirá un centro de control ferroviario y se creará una playa de vías cerca de la conexión con la red exterior. Por otro lado se plantea la ampliación de las playas de vías en sus dos terminales no dedicadas aumentando la longitud de las mismas para que sean capaces de operar composiciones hasta de 750 m. También se solicita financiación para la actualización del Port Community System y Terminal Operating System de modo que se desarrollen módulos operacionales de ferrocarril.

Adicionalmente se mejorará la accesibilidad marítima a la dársena Sur del Puerto para la recepción de buques portacontenedores de 18.000 a 20.000 TEUs en el Muelle Príncipe Felipe. Para ello, será necesario realizar tareas de tragado en la Dársenas Sur y Este del puerto para conseguir un calado de 18 metros. Además, se acondicionará un puesto de atraque en la terminal que permita garantizar que los buques portacontenedores más grandes recientemente adquiridos por las navieras y los que ya están en la cartera de pedidos de los astilleros, puedan hacer escala en el Puerto de Valencia sin ninguna restricción.



## → Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sagunto

- El puerto de Sagunto no cuenta en la actualidad con acceso ferroviario público en sus instalaciones, tan sólo existe una conexión ferroviaria entre el muelle sur del puerto y la factoría Arcelor Mittal, colindante con el puerto. Tanto el Puerto de Sagunto como su ampliación prevista (tercera dársena sur, que cuenta con DÍA favorable por MAGRAMA, por BOE 7/06/2013), como el área industrial adyacente, necesitan Conexión ferroviaria a la Red de interés general del Eje Mediterráneo, siendo esta conexión un objetivo prioritario para APV y el tejido empresarial valenciano, que permitirá incrementar el transporte intermodal tan potenciado por la U.E.
- El acceso ferroviario elegido, entre varias alternativas, por la D.G. Ferrocarriles del Mº Fomento, comienza con la conexión a la línea Valencia-Castellón, discurre de oeste a este en paralelo y al sur de la franja de infraestructuras prevista en el planeamiento, hasta girar hacia el Sureste, al norte de Parc Sagunt I, y gira de nuevo hacia el oeste por el pasillo existente entre la Central eléctrica de ciclo combinado Unión Fenosa, y la zona húmeda de la Marjal de Moro, hasta llegar al Puerto (**Alternativa S-1** de plano adjunto),
- La declaración ambiental (DÍA) emitida, favorable por resolución de 30.12.2013 por Secretaria de Estado de Medio Ambiente, fue publicada en el BOE (20.02.2014). **El pasado 2 de julio 2015** se publicó en el BOE el Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaria General de Infraestructuras sobre la Aprobación del Expediente de Información Pública y Audiencia definitiva del “**Estudio Informativo del Acceso ferroviario al Puerto de Sagunto**”. Ello nos estimula para que los PGE – 2016 doten a este acceso ferroviario de suficiente anualidad para ejecutarlo por todo en el 2016 y 2017.

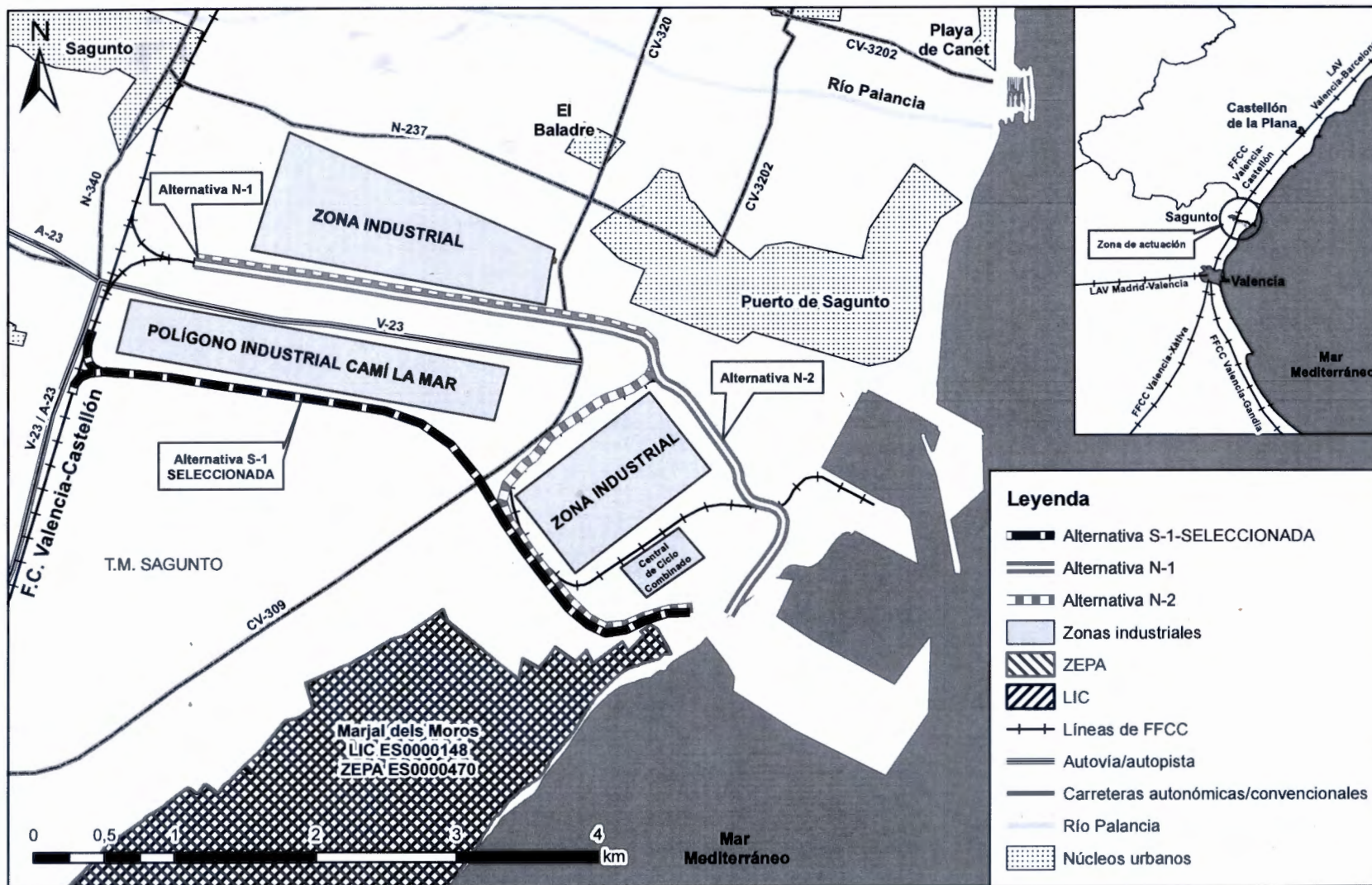


- **El presupuesto** de la alternativa ferroviaria elegida, proyectada en vía única electrificada de ancho ibérico, según el Anteproyecto, **es de unos 20 M€**, para los 4.633 m. de eje principal, y otros 485 m. para cada uno de los 2 ramales de acceso y entronque con el Eje Mediterráneo, presupuesto que habría que **incrementarlo con otros 9 M€** al incorporarle un “tercer hilo” para ancho UCI y playa de vía en puerto (presupuesto estimado unos 30 M€).
- Estudiados los datos de tráfico actuales y las proyecciones dadas por la APV – Sagunto, en conocimiento de la Cámara de Contratistas, por ejemplo, para el año 2017 obtendríamos la mercancía manejada por el Puerto de Sagunto susceptible de ser ferrocarrizable y que, según las cifras y proyecciones manejadas, alcanzaría el millón de Tm/año (999.844 Tm) (\*), **y eso sin contar el proveniente del tan solicitado Eje ferroviario Zaragoza – Teruel – Sagunto, en el que con tanto empeño el Gobierno de Aragón, la Consellería de Infraestructuras de la C.V. y el empresariado valenciano, han solicitado al Mº de Fomento, su mejora y adaptación para hacerlo “operativo”.**

(\*)

	<u>Tráfico real 2014</u>	<u>Estimación Tráfico 2017</u> <u>(ferrocarrizable)</u>	<u>t% FF.CC.</u>	<u>Previsión</u> <u>Tráfico FF.CC.</u>
Gránulos líquidos	2.900.000	---	---	---
Gránulos sólidos	1.200.000	1.321.903	15%	198.285
Mercancía general y vehículos (57.779)	3.240.000	MG contenedor	15%	60.559
		MG ro-ro	20%	51.000
		MG convencional	30%	690.000
<b>SUMAN</b>	<b>7.340.000</b>	<b>Total Ferrocarrizable</b>	<b>23%</b>	<b>999.844 Tm</b>

# ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SAGUNTO





- **Mejora integral al acceso portuario a través de la V-30 (marginales derecha izquierda nuevo cauce río Turia)**

- Por todos es conocido la gran precariedad que sufre el Puerto de Valencia, en cuanto a accesos viarios, y nadie entiende como, ni en su inicial planteamiento estratégico (década de los años 70), ni en sucesivas ampliaciones, ni evidentemente en los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) de Valencia y Alboraya, no se tuviese en cuenta la necesidad de dotar al Puerto de una suficiente red viaria, tanto por el Norte como por el Sur. **A juicio de la Cámara de Contratistas tenemos un “Gran gigante portuario con pies de barro” falto de conexiones – sobre todo viarias – con el exterior... es necesario e imprescindible un Acceso Viario Norte, que podría ser subvencionar hasta el 20% por Europa.** Mientras ello ocurre, el único cordón umbilical con cualquier carretera de la Red Nacional de Alta Capacidad es la V-3,0 actualmente saturada y con problemas de congestión y con el exceso de kilometraje que conlleva este itinerario para destinos Noroeste y Norte, a saber:

**Dirección Alicante – Albacete** (⇄) Puerto → V-30 → V-31 → Autopista Mediterráneo AP-7 ó Autovía Mediterráneo A-7 → **20Kms**

**Dirección Madrid (a)** (⇄) Puerto → V-30 → Puente Xirivella → A-3 → Autovía Madrid (Cruce A-7/E-15) → **20 Kms**

**Dirección Madrid (b)** (⇄) Puerto → V-30 → A-7/E-15 → A-3 ó Autovía Madrid (Cruce A-7/E-15) → **24 Kms**

**Dirección Castellón, Cataluña y Aragón** (⇄) Puerto → V-30 → A-7/E-15 (Autovía Mediterráneo) → final By Pass → V-23 → N-234a (Sagunto) → A-23 (Autovía Mudéjar) → **42 Kms**

**Dirección Castellón, Cataluña y Aragón** (⇄) **de existir un Acceso Norte hoy inexistente** (⇄) Puerto → V-21 → V-23 → A-23 (Autovía Aragón) → **23 Kms**





- Esta sobresaturación de tráfico portuario a través de la V-30 (antigua N-335) y ante **una falta del Acceso Norte viario/subterráneo, que se está aplazando su ejecución “sine die”**, nos obliga a acometer, sin mayor espera, las obras de ampliación con actuaciones tramificadas y acompasadas al mantenimiento del tráfico y a las disponibilidades económicas. **La totalidad de las ampliaciones, enlaces, puentes, obras de fábrica, etc., supondrán unos 120 M€.**

Todo ello mientras se le da una solución al Acceso Viario Norte.

- Los datos que la APV nos ha facilitado en cuanto a tráfico y niveles de servicio en cada uno de los subtramos son elocuentes:

**Subtramo 1.-** V-30 (cruce con N-220 Aeropuerto hasta A-3 Autopistas del Este)

**Subtramo 2.-** V-30 (cruce A-3 Xirivella hasta cruce con C-36. Patraix – Polígono Vara de Quart – Picanya – Torrent)

**Subtramo 3.-** V-30 (cruce CV-38 hasta cruce con la CV-400. San Marcelino y Avda. L’Horta – Paiporta – Benetusser – Massanasa – Catarroja – Albal)

**Subtramo 4.-** V-30 (cruce CV-400 con CV-31. Pista de Silla hacia Autovía Mediterráneo A-7)

**Subtramo 5.-** V-30 (cruce V-31 hasta cruce con CV-500 Autovía del Saler)

**Subtramo 6.-** V-30 (cruce CV-500 entrada recinto deportivo)

- Con datos ciertos de IMD del año 2007 y proyecciones para el año 2020, facilitado por la APV, tenemos los siguientes datos de por si elocuentes

	<u>Año 2007 IMD</u>	<u>Vehículos pesados</u>	<u>Proyección 2020 IMD</u>	<u>Vehículos pesados</u>	<u>Nivel de Servicio</u>
<b>Subtramo 1</b>	60.900	6.086	133.000	14.100	E/F
<b>Subtramo 2</b>	65.250	7.864	124.300	16.500	E
<b>Subtramo 3</b>	73.700	8.765	123.200	16.250	E
<b>Subtramo 4</b>	72.450	8.818	126.600	17.500	F
<b>Subtramo 5</b>	43.800	8.302	73.000	14.400	E/F



**Niveles E y F que supone:**

- Formación de largas y densas colas
- Circulación intermitente mediante parones y arrancadas sucesivas
- La circulación se realiza de forma FORZADA

- **Es evidente la necesidad de ampliación, remodelación integral, separación-diferencia entre el tráfico de agitación metropolitano que utiliza la V-30 como “vía conectora” y el tráfico de vehículos pesados y TIR exclusivo del recinto portuario... todo ello además disminuirá la accidentabilidad actual que produce el continuo trenzado de ambos tráficos y mejorara la seguridad vial. Esta actuación, que puede suponer en conjunto unas obras con importes de unos 120 Millones de euros, se puede dividir en varias y sucesivas obras parciales, incluso obligadas, para no interrumpir el tráfico. Para que ello pueda acometerse, es necesario dotar en los PGE – 2015 de la Demarcación de Carreteras C.V., de partidas presupuestarias para redactar los Proyectos Constructivos de las sucesivas fases, y que actualmente están todavía como Anteproyectos.**

- **Acceso Sur viario al Puerto de Gandía desde la N-332, en el pk 200 + 800 (Variante N-337):** Obra que ha permanecido paralizada durante 6 años (2009 → 2015) y ha sido reprogramada y reiniciada en Febrero 2015.

El tráfico Gandía – P<sup>to</sup>. Gandía actualmente discurre por tramo urbano y “mezclado” con el tráfico turístico (playa de Gandía). **Hay que acelerar su finalización (Presupuesto 22 M€),** obra que igualmente la hemos incluido en la Primera Prioridad.



## **CUARTA PRIORIDAD**

- **Obras a incluir en el PITVI (2014/2024).** Cuando se reactive el “aplazado” PITVI (2012/2024) deberemos tener dispuestos ya, tanto técnica como administrativamente, una serie de **Proyectos de Carreteras (BIBLIOTECA) en la Demarcación C.V.** Ello favorecería el estar en “la línea de salida”

→ **Ampliación a 3 carriles de la Autovía del Mediterráneo A-7 (tramo Crevillente enlace con la AP-7 – Orihuela/Beneferrí)**, analizadas por la Demarcación de Carreteras las “Estaciones de aforo”, a la altura de Orihuela (límite en la provincia de Murcia) dan un IMD (2007)  $\equiv$  43.425 vehículos con un 24,28% de pesados, que se bien por la situación económica disminuyeron a un IMD (2012)  $\equiv$  39.975, nuevamente en Diciembre 2014 alcanzan los 44.200 vehículos (IMD) y evidencian la necesidad de esta ampliación, único tramo, de 17 kms., de la A-7 pendiente entre Alicante y Murcia.

→ **Conversión de la N-232 en Autovía A-68** (Vitoria – Logroño – Zaragoza – Alcañiz – Poble Alcolea – Torre Miró – Barranco de la Bota – Puerto Querol – Vinaroz).

Dentro de esta Autovía A-68, pendiente en todo su trazado en la Provincia de Castellón, hemos de acometer la **Mejora y Acondicionamiento del Puerto de Querol – Carretera N-232**, con los siguientes tramos:

- Barranco de la Bota – Masía de la Torreta (8,6 kms.) pp.kk. 46,300 → 54,900
- Barranco de la Bota – Morella (Sur) – Puerto Querol (2,5 kms.)
- Masía de la Torreta – Morella (Sur) (7,5 kms.)



En el BOE 13.02.2015 la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana sometió a Información Pública, a efectos de Expropiación, el Proyecto Constructivo por un importe de 60,215 M€.

- **Duplicación y Variantes de población de la N-340. Nules – Alquerías Niño Perdido – Villareal – Benicassim.** Carretera nacional con el mayor índice de siniestralidad de España y que requiere “sin demora” una duplicación y mejoras de su viabilidad.
  
- **Prolongación de la A-7/CV-10 hasta el límite provincia Tarragona (70 Kms.)**
  - (13,6 Kms.) Vilanova d`Alcolea – Coves de Vinromá (70 M€)
  - (14.- Kms.) Coves de Vinromá – Salsadella (70 M€)
  - (18,3 Kms.) Salsadella – San Mateu – Traiguera (90 M€)

Redacción de proyectos de trazado y construcción adjudicados (BOE 18.04.2011), ya con un año de retraso sobre la adjudicación provisional, y plazo de entrega 12 meses

La redacción de los Proyectos adjudicados a las Consultoras, quedaron suspendidos “*sine die*” por el Ministerio de Fomento en Junio 2011, apenas a los 2 meses de su inicio.

La suspensión se levantó por Fomento en Diciembre 2014 y se ha dotado de una anualidad de 300.000 € para 2015. (La redacción de los proyectos ascienden a 5.506.130 € s/IVA, y el **coste estimado de las obras es de 230 M€.** Hay que **URGIR** para que el Proyecto este “entregado” por las Consultoras en 2016, para lo cual se ha de dotar de anualidad suficiente en los PGE – 2016.

- **Desdoblamiento en varias y sucesivas fases de la Circunvalación exterior a Valencia (by-pass) en su tramo Norte,** Enlace A-3 hasta cruce con CV-32 (Rafelbunyol – Musseros), con 22,5 Kms totales



El proyecto de trazado, que está en fase de tramitación de Declaración de Impacto Ambiental (DIA), una vez pasada la Información Pública y consideradas las alegaciones presentadas por Paterna – La Cañada, está dividido en tres tramos, con un importe total de **288,51M€**

**1<sup>er</sup> tramo.-** CV-32 (La Gombalda – Rafelbunyol – Musseros) hasta el cruce con la Autovía autonómica CV-35

Tiene 10,62 kms. y una valoración de obra de **101,81 M€**

**2º tramo.-** Desde la CV-35 (Autovía de Liria) hasta la CV-370 (Eje del Turia Manises – Ribarroja)

Tiene 7,35 kms. y una valoración de obra de **142,4 M€**

Para evitar el impacto visual y acústico en la Urbanización de La Cañada (Paterna), se deprimen ó sotieran los nuevos carriles y pasándolos tanto los de sentido Norte-Sur, como los de sentido Sur-Norte (los 4 nuevos carriles, al lado Este – Mar, mediante un “Salto de carnero”)

**3<sup>er</sup> tramo.-** Desde la CV-370 hasta el cruce con la A-3

Tiene 4,52 kms. y un importe de **44,3 M€**

A pesar de la crisis (en 2008 llegó a 120.000 IMD), y para evitar los cruces y mezclas de tráfico metropolitanos de agitación y los de largo recorrido, es URGENTE y PRIORITARIA acometer esta obra, pudiendo comenzar por la más problemática y de mayor accidentalidad, el tramo 2º (142, 4 M€), que podría licitarse en el 2016 por el Método Alemán ó pago aplazado.

→ **Duplicación de la Variante de Gandía (7,6 Kms.)**, que consiste en duplicar la convencional N-332 y convertirla en autovía. Importe informativo 52 M€



- En el Boe de 29/10/2012 se obtuvo la Vía favorable para el estudio informativo de la alternativa 5.D por importe estimado de 51'9 M€.
- En el BOE de 4/06/2013 el M<sup>a</sup> de Fomento aprobó el Expediente de Información Pública, y se da vía libre para redactar el Proyecto de Construcción
- La Actuación consiste en la duplicación de la N-332 para convertirla en Autovía A-38 tiene su origen en la glorieta de Bellreguard (P.K. 220'800) y su fin en la calzada duplicada de Gandía a Xeresa (P.K. 226'350).

Se perforarán dos túneles paralelos a los existentes N-332 en los Pk 1'900 y PK 3'455 de 150 y 130 metros respectivamente y se construirán 17 estructuras (1 viaducto, 8 pasos superiores y 8 pasos inferiores)

→ **Variantes pendientes en la N-332, Favara – Bellreguard – L'Alqueria de la Comtessa – Palmera – Gandía – Oliva – Gata de Gorgos – Altea**

Actualmente esta N-332 (que pretende convertirse en la Autovía A-38), que recorrerá el litoral con orientación norte-sur (Valencia – Pilar de la Horadada), es la única carretera nacional que pesar de conectar la 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> Capital de las provincias de más población de España, en sus primeros 190 Kms, tiene apenas 100 Kms de autovía, mantiene 90 Kms de trazado simple calzada en ambos sentidos sin mediana y atraviesa el casco urbano de 11 poblaciones



Soluciones a estas Variantes de población en la N-332 (Valencia – Alicante) por la costa, que en modo alguno puede aplazarse su ejecución, lanzando a la opinión pública y a los municipios el “señuelo de la liberalización del Peaje de la AP-7 para el año 2019”. Sin lugar a dudas creemos que el “fin de la Concesión actual Peaje” no supondrá su total liberalización, sino que será sustituido por un nuevo Peaje Blando o “Euroviñeta”, reiteradamente exigida por la UE y actualmente vigente en Alemania, Austria, Polonia, Suiza, República Checa, Eslovaquia y, recientemente, en Francia, en sus diversas modalidades. El nuevo concesionario contribuirá a los gastos de conservación de esta autovía – liberando al Estado y al Ministerio de Fomento de esta “carga” – y quizás asumiendo el nuevo concesionario, con la ejecución de “más conexiones” AP-7 / N-332. Al fin y al cabo lo que proponemos es hacer más permeable la AP-7 y, consecuentemente, más apta para su uso (en tráficos y recorridos de agitación) por los habitantes de las poblaciones de la Safor y la Marina Sur

- **Enlace con Oliva Sur**

El proyecto de trazado de la “Conexión Sur de Oliva, Fase 1 de la Variante de la Safor” así como el Estudio de impacto ambiental para la conexión de los ramales de enlace con la AP-7 fue sometido a Información Pública por la Demarcación de Carreteras del Estado en la C.V s/anuncio de BOE 17/01/2015.

- **Enlace en Estación de Servicio** (E.S. San Antonio) **Pedreguer**, para facilitar el Acceso a Jávea y Gata de Gorgos, evitar el discurrir de la N-332 por la población y conectar directamente con la CV-374 a Jávea.
- **Enlace en Acceso Calpe**
- **Enlace Altea Sur**



**La realidad se impondrá a nuestros deseos. ¡No vendamos falsas esperanzas a estos ciudadanos tan pacientes!, y que sea la nueva Concesionaria (Pública o Privada) la que acometa, y con cargo a un “peaje blando”, la conectividad entre la AP-7 con las poblaciones contiguas**





## **QUINTA PRIORIDAD**

Como quinta Prioridad, sin que ello quiera significar, numéricamente, como menos importante, muy al contrario, es de gran importancia el analizar los expedientes (Estudios informativos, Declaración de impacto ambiental, Información Pública, Redacción de estudios de viabilidad técnico-económica, etc.) para así poder disponer de una biblioteca de proyectos en la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, aptos para su licitación... .. y sujetos tan sólo a disponer de asignación económica.

En la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana preparamos hace tiempo un documento sobre los **pasos administrativos, legislativos, de intervención del gasto, etc., etc., a cumplir en la Contratación Pública de una obra pública**, desde que una Administración decide planificar una Infraestructura viaria, por ejemplo, hasta que sale a licitación y se adjudican y finalizan las obras. **Ha de pasar por 175 hitos ó trámites de obligado cumplimiento.**

- Iniciación del Expediente (**hito 1**) → Estudio Informativo (**hito 2**) → Preparación documentación ambiental (**hito 54**) → Trámite de información pública del Estudio Informativo y del Estudio de Impacto Ambiental (**hito 64**) → Proyecto de trazado y construcción (**hito 80**) → Tramitación del Expediente de Expropiación (**hito 90**) → Concurso para Asistencia técnica de control y vigilancia de las obras (**hito 114**) → Licitación de las obras (**hito 115**) → Adjudicación de las obras (**hito 140**) → Ejecución de las obras (**hito 171**) → Documentación contable ok de asistencia técnica, control, vigilancia, Intervención final del gasto y entrega de la obra al Organismos Contratante para su uso (**hito 183**).



Todo ello, aun disponiendo de recursos económicos, lleva un plazo de no menos de 4 años, para llegar a la fase de LICITACIÓN.

Ante esta situación es indispensable el hacer un seguimiento continuo de proceso de una serie de obras que son importantes para la Comunidad Valenciana y están en fases administrativas, a saber:

→ **Duplicación de la Variante de Gandía (7,6 Kms.)**

- Declaración de Impacto Ambiental positivo (Secretario de Estado de Medio Ambiente) en el BOE (29 Octubre 2012).
- Estudio Informativo finalizado y publicado en el BOE (4 Junio 2013).
- La alternativa seleccionada tiene su origen situado en el P.K. 220,800 (Rotonda de Bellreguard) y su fin, localizado aproximadamente en el P.K. 226,350 (a pies del Castell de Bairen), logrando dar continuidad en lo que a planificación viaria se refiere en este corredor, tanto al sur con el Proyecto de Trazado de la Variante de La Safor y el Acceso Sur al Puerto de Gandía, como en el norte con la duplicación del tramo Gandía-Xeresa, respectivamente.
- El tronco principal presenta una longitud total de **7.601,952 m**. La solución adoptada contempla la **duplicación de la calzada existente** y la conversión en autovía con una velocidad de proyecto de **100 Km./hora**. Consta de tres enlaces a distinto nivel, denominados Enlace 1, Enlace 2 y Enlace 3. Para la duplicación de la calzada del tronco principal se prevén un total de **17 estructuras, de las cuales 8 son pasos superiores** (2 de ellos ampliaciones), **1 es un viaducto** (conexión con el Grao de Gandía perteneciente al Enlace 3) y **8 son pasos inferiores** de caminos (siendo los 8 ampliaciones de los existentes). También se contempla la ejecución de dos nuevos túneles (en mina) paralelos a los existentes, siendo las longitudes previstas de **150 m y 130 m respectivamente**.



Además de los dos túneles indicados, está previsto la ejecución de dos falsos túneles de 80 m de longitud, que contengan tanto a la nueva calzada derecha como a la existente a la altura de la Ermita de Sant Antoni (P.K. 1+650) que faciliten la integración paisajística en este entorno y que funcionará como ecoducto.

- **Presupuesto de la obra: 57,786 M€.**

#### → **Duplicación de la carretera N-220, entre Aeropuerto Manises y V-30 (5,87 Kms.)**

- La Demarcación de Carreteras del Estado C.V sometió a información pública del proyecto de Trazado y Estudio de Impacto Ambiental, publicado en el BOE (15 Julio 2013).
- La antigua carretera N-220, de acceso al aeropuerto de Valencia, fue desdoblada en el tramo entre la autovía A-3 y el enlace del aeropuerto en el año 2000, pasando a denominarse V-11. Sin embargo, el tramo de la N-220 entre el enlace del aeropuerto y la V-30 (2,1 Km) actualmente consta de una sola calzada.

Este tramo soporta un elevado nivel de tráfico, así, la Intensidad Media Diaria alcanza los 50.000 veh./día con un 9,60% de pesados, registrándose puntas horarias de 2.800 veh./hora. El nivel de servicio llega a ser E, produciéndose grandes retenciones en el subtramo comprendido entre el enlace de Manises y la V-30.

- El proyecto consiste en la duplicación de la calzada de la carretera N-220 de acceso al aeropuerto de Valencia en el tramo comprendido entre el enlace del aeropuerto y el enlace con la autovía V-30 de circunvalación a Valencia. También se construirán carriles adicionales a los existentes en la autovía V-30 en el entorno del enlace con la carretera N-220, dos en dirección Valencia y un tercero en la calzada derecha, en sentido autovía A-7 (bypass).

A lo largo del recorrido se remodelan los tres enlaces existentes: el del aeropuerto, el de Manises y el de la autovía V-30. En el enlace de la autovía V-30 se incorpora además la conexión desde la autovía V-30 sentido Norte hacia la carretera N-220 sentido Manises



El proyecto contempla la construcción de **cinco pasos superiores, doce inferiores, cuatro viaductos, la ampliación del puente existente sobre el río Turia y un falso túnel en la calzada duplicada de la carretera N-220 a su paso por Manises.**

Por resolución de la Secretaría del Estado de Medio Ambiente (BOE 26/02/2015) se declara Impacto Ambiental Positivo (DIA) al proyecto de Trazado N-220 (alternativa B)

- **Presupuesto estimado de la obra: 70,680 M€.**

### → **Tren de la Costa (Gandía – Denia – Benidorm – Alicante) y Conexión ferroviaria Alicante – Torreveija**

- La Secretaria de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Ferrocarriles publicó en el BOE de 20 de agosto 2013 la redacción del Estudio informativo de la línea ferroviaria Tren de la Costa y el Estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria de Torreveija

El estudio informativo del Tren de la Costa se enmarca en el Plan de Infraestructuras (PITVI 2012-2024) en 11/10/2011 se firmó un protocolo de desarrollo conjunto del Tren de la Costa (Mº Fomento, Generalitat Valenciana, ADIF, Renfe y GTP) La Generalitat Valenciana desarrolla los Estudios de Demanda y previsión de tráfico.

- **Presupuesto de licitación del Estudio Informativo: 1.301.670 €.**
- **Plazo de entrega: 24 meses.**



### → **Prolongación Sur del Túnel de Serrería en Valencia ciudad**

- ADIF licitó los servicios para redactar el Estudio de viabilidad técnico-económica de la prolongación sur del Túnel de Serrería en la ciudad de Valencia – desde el final de la C/ Ibiza, donde actualmente emerge a la superficie – pasando **soterrado bajo el cauce del antiguo río Turia, camino de Las Moreras, PAI del Grao, hasta emerger a la superficie en el cruce bajo la Autopista del Saler CV-500** (BOE – 21 Abril 2014).
- Presentación de ofertas: Junio 2014 (Adjudicación pendiente)
- Importe del Estudio: 356.375 €
- Plazo de entrega del Estudio de viabilidad: 8 meses
- Dado que este proyecto (ejecución de la obra) y consecuentemente también la Redacción del Proyecto, Estudios de viabilidad, Impacto Ambiental, etc. **pueden acogerse a los fondos FEDER y mecanismo “Conectar Europa”**, como ocurre con los accesos a Puertos, Aeropuertos y Zonas Logísticas intermodales (Fuente San Luis), es importante el seguir, controlar y acelerar en lo posible los trámites Administrativos, Técnicos, etc., a que los que venimos haciéndonos eco en este apartado quinto.

En los PGE-2015 habían previsto una inversión de 4'300 M€ sobre una inversión de unos 100 M€ (Previsión CCCV) más todavía no se ha LICITADO aún teniendo anualidad para este año.

- En el contexto del PITVI (2012/2024) o el posiblemente actualizado y más operativo (2014/2024), en donde se prevé no menos del 20% de inversión con cargo a CPP<sup>S</sup>, solicitamos para la Comunidad Valenciana un porcentaje no menor del 15% como parte alícuota territorial, del monto total nacional, que se asigne como Colaboración Público-Privada para todo el Estado.