



*Asociación de
Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos y de la
Ingeniería Civil*

***LAS OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS A EXAMEN.
ESPAÑA, Informe 2019***

Apéndice

**RELACIÓN DE NECESIDADES A ATENDER
POR CCAA**



ÍNDICE

1.	Introducción.....	4
2.	Aeropuertos.....	7
2.1.	Andalucía	7
2.2.	Aragón	7
2.3.	Asturias.....	7
2.4.	Cantabria	7
2.5.	Castilla La Mancha.....	7
2.6.	Castilla y León.....	7
2.7.	Cataluña.....	8
2.8.	Comunidad Valenciana.....	8
2.9.	Galicia	8
2.10.	Islas Baleares	8
2.11.	Madrid	8
2.12.	Navarra	8
3.	Carreteras	9
3.1.	Andalucía	9
3.2.	Aragón	10
3.3.	Asturias.....	10
3.4.	Cantabria	10
3.5.	Castilla La Mancha.....	11
3.6.	Castilla y León.....	12
3.7.	Cataluña.....	13
3.8.	Comunidad Valenciana.....	14
3.9.	Galicia	15
3.10.	Islas Baleares	16
3.11.	Madrid	16
3.12.	Navarra	17
4.	Ciclo del Agua.....	18
4.1.	Andalucía	18
4.2.	Aragón	18
4.3.	Asturias.....	19
4.4.	Cantabria	19
4.5.	Castilla La Mancha.....	19
4.6.	Castilla y León.....	20
4.7.	Cataluña.....	20



4.8.	Comunidad Valenciana.....	21
4.9.	Galicia	25
4.10.	Islas Baleares	25
4.11.	Madrid	25
4.12.	Navarra	27
5.	Ferrocarriles.....	29
5.1.	Andalucía	29
5.2.	Aragón	30
5.3.	Asturias.....	30
5.4.	Cantabria	30
5.5.	Castilla La Mancha	31
5.6.	Castilla y León.....	31
5.7.	Cataluña.....	31
5.8.	Comunidad Valenciana.....	32
5.9.	Galicia	34
5.10.	Islas Baleares	34
5.11.	Madrid	34
5.12.	Navarra	34
6.	Puertos.....	35
6.1.	Andalucía	35
6.2.	Asturias.....	35
6.3.	Cantabria	35
6.4.	Cataluña.....	35
6.5.	Comunidad Valenciana.....	36
6.6.	Galicia	36
6.7.	Islas Baleares	36
7.	Transporte Público Urbano.....	37
7.1.	Andalucía	37
7.2.	Aragón	37
7.3.	Asturias.....	38
7.4.	Cantabria	38
7.5.	Castilla La Mancha	38
7.6.	Castilla y León.....	38
7.7.	Cataluña.....	38
7.8.	Comunidad Valenciana.....	39
7.9.	Galicia	39



7.10.	Islas Baleares	39
7.11.	Madrid	39
7.12.	Navarra	39
8.	Conclusiones y recomendaciones.....	40

LAS OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS A EXAMEN.

ESPAÑA, Informe 2019

RELACIÓN DE NECESIDADES A ATENDER POR CCAA

1. Introducción

Las obras públicas y los servicios que prestan son activos que las sociedades necesitan para satisfacer y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Las obras públicas resultan imprescindibles para el desarrollo económico y social: son el soporte básico para el transporte de personas y mercancías, permiten la captación, distribución y depuración del agua y suministran otros servicios y bienes esenciales, como la energía y las telecomunicaciones. Las Administraciones públicas deben asegurar la adecuada provisión de esas obras y servicios que resultan esenciales para la sociedad, su gestión eficiente y la correcta conservación y explotación; y para ello, es necesario realizar las adecuadas inversiones que satisfagan las demandas sociales.

El 25 de septiembre de 2015 los líderes mundiales acordaron en la ONU adoptar un conjunto de objetivos globales para asegurar la prosperidad para todos, erradicar la pobreza y proteger el planeta como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada uno de esos 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) tiene definido unas metas específicas que deben alcanzarse en los próximos años. La ingeniería resulta clave para alcanzar dichos ODS. El papel de la ingeniería es necesario en su consecución: Salud y bienestar, Agua limpia y saneamiento, Energía asequible y no contaminante, Trabajo decente y crecimiento económico, Industria, innovación e infraestructura, Ciudades y comunidades sostenibles, Acción por el clima, Vida submarina, Vida de ecosistemas terrestres...

Tal y como recogió la ASCE en 2010 en su documento “*La visión para la ingeniería civil en 2025*”, traducido por la AICCP-IC, los ingenieros civiles tienen el mandato de la sociedad de crear un mundo sostenible y mejorar la calidad de vida global, sirviendo de manera competente, colaborativa y ética como: a) maestros planificadores, diseñadores, constructores y operarios del motor económico y social de la sociedad, el medio ambiente construido; b) como custodios del medio ambiente natural y sus recursos; c) como innovadores e integradores de ideas y tecnología en los sectores público, privado y académico; d) como gestores de los riesgos y las incertidumbres causados por acontecimientos naturales, accidentes y otras amenazas; y, e) como líderes en debates y decisiones que conforman la política pública ambiental y de infraestructuras.

Conscientes de estos hechos, en diversos países, organizaciones profesionales de ingeniería y grandes organismos e instituciones internacionales, elaboran periódicamente informes específicos que evalúan las grandes obras públicas y comparan los resultados entre distintos países. Estos informes se denominan: “*Infrastructure Report Card*” (IRC). Su elaboración se realiza de forma objetiva, con informaciones contrastadas y con bases de datos sólidas y fiables, que permiten informar al conjunto de la sociedad del estado de sus obras públicas y servicios y de sus aspectos más significativos.

Las organizaciones profesionales de ingeniería disponen de una posición privilegiada para elaborar este tipo de informes, ya que agrupan a los profesionales y expertos que trabajan en

las obras públicas, poseen una amplia experiencia y conocimiento y pueden informar de forma objetiva e intermediar entre la sociedad civil y los gobiernos. Además, las organizaciones profesionales tienen mayor accesibilidad al conocimiento y la experiencia de los expertos.

Los objetivos que se pretenden alcanzar estos informes son:

- Informar a la sociedad y, especialmente, a los grupos interesados de una manera fácilmente comprensible sobre la situación de las grandes obras públicas y los servicios que estas prestan.
- Permitir la toma de decisiones basada en datos objetivos.
- Posibilitar las actuaciones necesarias para cubrir las carencias detectadas.
- Identificar posibles amenazas y oportunidades debidas a las necesidades no atendidas.

Como las infraestructuras tienen un periodo de maduración muy largo, su situación no suele variar en cortos periodos de tiempo (en ausencia de acontecimientos catastróficos); por ello, las evaluaciones se suelen realizar cada cuatro años.

Tomando en consideración los argumentos expuestos, la Junta Directiva de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil (AICCP-IC), que tomó posesión el 27 de enero de 2016 (por un periodo de cuatro años), estableció como uno de sus objetivos para este periodo la realización de un informe periódico sobre el estado de las obras públicas españolas y los servicios que prestan, empleando una metodología cuantificable, objetiva y homologable a las empleadas por países y organismos internacionales. La Asociación estableció que el informe debía redactarse de forma sencilla y comprensiva para el público en general y que el resultado de esta valoración permita, por un lado, comparar el estado de la obra pública en España con el de otros países; y por otro, poder analizar su desarrollo y evolución cada cuatro años, con el objeto de aportar un estudio comparativo y obtener conclusiones globales y específicas para las distintas obras y servicios públicos.¹

Dentro de los trabajos complementarios a este informe, se pidió las Demarcaciones del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos información sobre las necesidades concretas de las comunidades Autónomas en nuevos equipamientos, conservación, mantenimiento y reposición de obra y servicios públicos. Se han recibido respuestas de las siguientes Demarcaciones:

- 1) Andalucía
- 2) Aragón
- 3) Asturias
- 4) Cantabria
- 5) Castilla La Mancha
- 6) Castilla y León
- 7) Cataluña
- 8) Comunidad Valenciana
- 9) Galicia
- 10) Islas Baleares
- 11) Madrid
- 12) Navarra

¹ La documentación completa del estudio puede consultarse en la web <http://ingenieria-civil.org/informe-2019/>



En lo que sigue se exponen las necesidades recibidas agrupadas en los seis sectores que se han considerado en la primera edición del estudio:

- 1) Aeropuertos
- 2) Carreteras
- 3) Ciclo del Agua
- 4) Ferrocarriles
- 5) Puertos
- 6) Transporte Público Urbano (TPU).

La AICCP/IC quiere expresar su agradecimiento a los secretarios de las Demarcaciones y a las Juntas Rectoras que han colaborado con ella en la redacción de este trabajo. Gracias a su dedicación y a su esfuerzo, este trabajo ha podido desarrollarse de forma satisfactoria.

2. Aeropuertos

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades que han sido remitidas en el sector aeroportuario.



2.1. Andalucía

- Conexión tranviaria con el Aeropuerto y las estaciones de Tren y Autobús.

2.2. Aragón

- Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Zaragoza.
- Torre de control del aeropuerto de Zaragoza.

2.3. Asturias

- No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

2.4. Cantabria

- No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

2.5. Castilla La Mancha

- Apertura al tráfico comercial del aeropuerto de Ciudad Real.

2.6. Castilla y León

- Estudio pormenorizado de la gestión de los cuatro aeropuertos comerciales de la Comunidad para una optimización de su uso.



2.7. Cataluña

- Terminal satélite del Aeropuerto del Prat (Josep Tarradellas).

2.8. Comunidad Valenciana

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

2.9. Galicia

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

2.10. Islas Baleares

- Mejora de acceso al Aeropuerto de Ibiza

2.11. Madrid

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

2.12. Navarra

- Instalaciones de Carga Aérea en la nueva Terminal del Aeropuerto de Noáín.

3. Carreteras

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades que han sido remitidas en el sector de la carretera.



3.1. Andalucía

- Terminación de la SE 40. El anillo de circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla permitirá tanto la descongestión de la SE-30 como reducir los tiempos de transporte entre los diversos itinerarios, bien por acortar kilómetros (como por ejemplo en el itinerario Córdoba – Cádiz), bien por eliminar el tránsito por lugares sobrecargados de tráfico (como por ejemplo el Puente del Centenario en la SE-30).
- Terminación del desdoblamiento de la Nacional 432 que conecta Granada con Córdoba.
- Autovía del Almanzora. Supondrá la vertebración de la zona norte de Almería con la provincia de Granada, a través de un corredor que pone en auge la industria del mármol y las canteras de la zona. Parte de la infraestructura está en servicio, y sería necesario terminar 2 tramos entre Albox y la conexión con la A7, y desdoblamiento el tramo Baza-Purchena.
- Conexión por carretera de Huelva con A-66 y Extremadura.
- Conclusión de la Autovía del Olivar. La Autovía del Olivar, que nace en Estepa (Sevilla) y que termina en Úbeda, supone un eje articulación territorial para tres provincias de interior como son Jaén, Córdoba y Sevilla. La Autovía del Olivar comprende 170 kilómetros que discurren entre Jaén, Córdoba y Sevilla. Con una inversión global prevista de 964 millones de euros, su trazado total favorecerá el desarrollo socioeconómico de los más de 90 municipios situados en el ámbito de este corredor viario, ya que las estimaciones apuntan a que más de 800.000 personas podrán acceder a esta autovía en un tiempo inferior a los 25 minutos.
- Revisión general del estado de conservación y refuerzo de los firmes en la A4 de Córdoba a Sevilla, la N-432 desde Córdoba a Baena y la A-45.

3.2. Aragón

Red de Carreteras del Estado:

- A-2 La Muela-Enlace de Muel (tercer carril) (12 km.)
- A-2 Malpica-Alfajarín (tercer carril) (9 km.)
- A-68 Fuentes de Ebro-Valdealgorfa (88 km.)
- N-125 Acceso al aeropuerto de Zaragoza (4,5 km.)
- N-260 Balupor-Fiscal (12,7 km.)
- N-260 Eje Pirenaico Isábena-Arén (22 km.)
- N-330 Cuenca-Teruel (150 km.)
- Duplicación Cariñena-La Almunia-Mallén (75 km.)
- Figueruelas-La Muela (35 km.).
- Variante sur de Huesca (18 km.).

Red de carreteras autonómica:

- Plan General de Carreteras de Aragón
 - Rehabilitaciones periódicas adicionales a los refuerzos 78.
 - Obras de construcción en la red mallada de carreteras de Aragón
 - Acondicionamientos (406 km.)
 - Nuevas infraestructuras (34 km.)
 - Refuerzos de firme (1.427 km.)
 - Obras adicionales a las planificadas en red mallada de carreteras de Aragón
 - Actuaciones de mejora de la seguridad vial en la red de carreteras de Aragón
 - Mejora de la seguridad vial en tramos de concentración de accidentes
 - Ejecución de obras en tramos de la red viaria en zonas urbanas
 - Gestión coordinada y convenios de colaboración con otras administraciones
- Desdoblamiento de la A-127 entre Gallur y Ejea de los Caballeros (38 km.)
- Conexión entre los valles de Chistau y Benasque
- Túnel Benasque-Luchón

3.3. Asturias

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

3.4. Cantabria

- Ramal de acceso al Puerto de Santander desde la A-67 (en ejecución): Es un acceso nuevo al puerto que mejora susceptiblemente la entrada a Santander por Autovía.
- Nudo de Torrelavega A-67: en ejecución
- Tercer carril de la A-8 a Vizcaya: en redacción de proyecto
- Ampliación de la A-67 desde Polanco: en redacción de proyecto
- Tercer carril S-10: en evaluación ambiental
- Mejora del Puerto de los Tornos N-629: en redacción de proyecto
- Mejora de las Curvas del Desfiladero de la Hermida: en ejecución
- Burgos-Aguilar A-73: en ejecución con mucho retraso. No pertenece a Cantabria, pero reduce en 33 km la conexión con Madrid
- Acceso de la A-67 a Valderredible: en licitación

- Actuaciones de mantenimiento y conservación de la red regional.

3.5. Castilla La Mancha

- **Conexión entre Ciudad-Real y Toledo.** Dentro del presupuesto del III Plan de Carreteras de Castilla-La Mancha se incluye la primera fase de esta autovía, el tramo localizado entre Consuegra y la N-401 (que incluye la variante de Urda). La construcción de la duplicación del segundo tramo, que conectaría el anterior con Ciudad Real (Previsto en el PITVI), le corresponde al Ministerio de Fomento, siendo por ello necesario la coordinación entre ambas administraciones.
- **Conexión entre Albacete y Cuenca.** A largo plazo se plantea la conexión por autovía de ambas ciudades. En una primera fase se contemplan una serie de actuaciones que suponen la mejora de la conexión y de la seguridad vial en este tramo:
 - Variante en Tarazona de la Mancha.
 - Variante en Almodóvar del Pinar.
 - Mejora de trazado en las proximidades de Cuenca.
 - Mejora de trazado en inmediaciones del río Júcar.
 - Mejora de la accesibilidad en la zona de Villanueva de la Jara.
 - Reordenaciones de accesos y eliminación de intersecciones a nivel.

Esta vía forma parte del eje que conectaría al norte con Teruel, y al sur con Linares y Jaén.

- **Autovía CM-45 Cuarto Centenario.** Uniría Ciudad Real con la autovía que está construyendo el Ministerio de Fomento entre Linares y Albacete, la A-32. Se encuentra ejecutado el tramo 1 de los dos que componen la fase I. Quedaría el tramo 2 de esta fase (de Granátula de Calatrava a Valdepeñas) y la fase II (de Valdepeñas a Alcaraz (A-32)). De un presupuesto total estimado de 456 millones de euros sólo hay ejecutado 94 millones de euros.
- **Autovía de la Sagra.** Para poder dotar de funcionalidad completa a los dos tramos ya ejecutados, se propone la ejecución del tercer tramo, la conexión con la CM-4001. A largo plazo, y en coordinación con el Ministerio de Fomento, se estudiaría la viabilidad y rentabilidad en términos de demanda de la ampliación hasta la conexión con la A-4 y A-40.
- **Autovía A-25 en el tramo de la A-2 desde Alcolea del Pinar (Guadalajara) conectando con la A-23 en Monreal del Campo (Teruel).** Permitiría conectar, con una vía de alta capacidad, la ciudad de Teruel y su provincia con Madrid y fundamentalmente potenciar la vertebración y el desarrollo de la comarca del Señorío de Molina de Aragón. Todas ellas, zonas con gravísimos problemas de despoblación. El estudio informativo de 2009 contemplaba una inversión aproximada de 430 millones de euros.
- **Autovía de la Alcarria (A-28):** autovía que conectaría Guadalajara con Tarancón, sin pasar por Madrid. Dicha vía constituirá un nuevo eje no radial de la región, que unirá por medio de una vía de gran capacidad Guadalajara y Cuenca, fomentando el desarrollo de la Alcarria Baja y la Alcarria Conquense.

- **Autovía Extremadura-Comunidad Valenciana (A-43):** actualmente se encuentra en servicio el tramo que une Ciudad Real con la A-3, en Atalaya de Cañavate. En el futuro, la autovía se prolongará hacia el oeste, conectando Ciudad Real con Badajoz. Dentro de esta conexión se engloba la variante de Puertollano que ya cuenta con proyecto técnico redactado y un presupuesto estimado de 100,9 M€.
- **Autovía A-32 de Albacete hasta Linares:** actualmente se está ejecutando la primera fase desde Albacete que es una circunvalación de 10 Km. Coste en PGE 2019: 224.541.130€ para dos tramos de 31,5km de los cerca de 200km. La inversión total estimada en territorio de Castilla-La Mancha asciende a 692 M€
- **Tercer carril de la A-31 desde La Roda a Chinchilla de Montearagón:** Tramo muy saturado y con baja capacidad, sobretodo en meses de verano y fechas señaladas donde se reduce el nivel de servicio drásticamente, se suelen producir retenciones con mucha repercusión a nivel nacional ya que es el eje principal entre Alicante-Murcia y Madrid. Se prevé invertir 148,35 M€ en este tramo de 70 km de longitud.
- **Tercer carril de la A 3 entre Tarancón y la conexión con la A 31 en Atalaya del Cañavate.** Por supuesto, dando continuidad a este tercer carril hasta Madrid. Coste en PGE 2019: 2.308.600€
- **Continuación de la autovía A-40 hasta Teruel:** No tiene ninguna previsión tras haber recibido una Declaración de Impacto Ambiental negativa en 2008 del tramo Cuenca - Ademuz. Puede que en el futuro hay un nuevo estudio informativo para tener soluciones alternativas.
- **Otros Estudios y Proyectos:** Variante Fuente del Fresno, Variante de Piedrabuena

3.6. Castilla y León

- Urgente y prioritaria inversión en una mejor conservación y explotación de carreteras (a título de ejemplo, en la autovía A-67 Palencia-Santander).
- Ejecución de autovías (con retrasos de hasta 10 años):
 - Autovía Valladolid-León (A-60).
 - Autovía del Duero Valladolid-Soria (A-11).
 - Otras autovías: Burgos-Logroño (A-12); Burgos-Aguilar de Campoo (A-73)
- Carreteras autonómicas y/o locales (actuaciones menores):
 - Segovia: Desdoblamiento de la CL-601 entre Segovia y La Granja de San Ildefonso / variantes de carretera en pueblos de Segovia (CL-605 en Santa María Real de Nieva, CL-603 en Canalejo...).
 - Burgos: desdoblamiento de la N-234 y variantes de población en Barbadillo de Herreros, Hontoria del Pinar y en San Leonardo de Yagüe y en Navaleno. Poca permeabilidad y accesibilidad al territorio de la AP-1 liberada. Ferrocarril directo Burgos-Madrid para mercancías (sobre todo para las fábricas de Aranda de Duero).
- Finalización de la autovía A-62, 5 km. necesarios para la conexión con Portugal mediante vía de alta capacidad.

- Desdoblamiento de la CL-512, Salamanca- Alba de Tormes, una de las carreteras autonómicas con mayor IMD.
- enlace entre la A-62 y la A-66, eliminando la actual rotonda que las conecta en el término de Salamanca.

3.7. Cataluña

Administración General del Estado:

- Acceso viario al Puerto de Barcelona.
- A-27 Tarragona - Montblanc - Lleida.
- Desdoblamiento de la N-II per Girona.
- Ejecución total de la B-40
- Desdoblamiento de la N-340. Incluye variante de Vallirana
- Conexión entre l'A-2 y l'AP-7 a la altura de Castellbisbal.
- Conexión entre l'A-2 y la C-32 a Sant Boi de Llobregat
- A-14 tramo: Lleida (A-2) Alfarràs.
- A-26 Figueres-Besalú.
- N-152 Ribes de Fresser-La Molina-Puigcerdà-frontera francesa. Variante de trazado.
- N-260 Variantes de la Seu d'Urgell, Adrall-Canturri, Gerri de la Sal, de la Pobla de Segur, Xerallo-el Pont de Suert.
- N-230 El Pont de Suert- Boca Sur Túnel de Vielha.
- N-420 Variantes de Riudecols, Corbera d'Ebre i Gandesa.
- AP2-A2-B-24 Conexión Pallejà-Molins de Rei.
- A-2 Tercer carril entre Igualada y Martorell.
- A-7 Vilafranca-Abrera.
- Finalización Cinturón Litoral. Tramo Zona Franca-Morrot.
- B-23 Molins de Rei-Av. Diagonal. Plataformas reservadas para el transporte público.
- C-31 Cubrición al paso por l'Hospitalet de Llobregat.
- B-20 Cubrición al paso por Santa Coloma de Gramanet.

Generalitat de Catalunya

- Vial puerto-aeropuerto.
- Carretera C-66 Tramo: Banyoles-Besalú.
- Carretera C-32 Tramo: Tordera-Blanes-Lloret de Mar.
- Carretera C-58 Tramo: Cerdanyola-Terrassa. Tercer carril.
- Carreteras C-53 i C-26 Tramo: Tàrraga-Balaguer- Alfarràs.
- Carretera C-12 Tramo: Sant Carles de la Ràpita-Amposta-Lleida.
- Finalización del Eje Vic – Olot. C-63 Variante de Olot; Variante de les Preses.
- Carretera C-16 Reconversión a autovía entre Berga y Bagà.
- Carretera C-17 Mejoras de capacidad y accesibilidad.
- Carretera C-15 Tercer carril entre Vilafranca del Penedès- Igualada.
- Carretera C-32 Mejora de enlaces en Mataró.
- Carretera C-63 Variante en Sils y Riudarenes.
- Nueva carretera entre Riba-roja d'Ebre y Granja d'Escarp.
- Carretera B-224 Desdoblamiento Martorell-Masquefa.
- Carretera A-16 Desdoblamiento de los túneles de Vallvidrera.

- Carretera B-500. Tramo Badalona-Mollet del Vallès.
- Carretera C-35 Nueva carretera Granollers-Cardedeu.
- Carretera C-37 Ronda Sur de Igualada. Fase 1.
- Carretera C-14 Tàrrega-Adral. Variantes pendientes de ejecutar.
- Carretera C-233. Eje de las Garrigues Variantes y acondicionamientos pendientes de ejecutar. Fase 1
- Túnel de Horta.

3.8. Comunidad Valenciana

- Puerto de Castellón- Acceso viario a la Dársena Sur desde la CV-22
- Acceso Norte al Puerto a través de la circunvalación Norte de Castellón desde la N-340
- Enlace directo a través de Biela entre la Autovía de la Plana (CV10)
- Desdoblamiento CV 309 de acceso viario al Puerto de Sagunto y al Parc Sagunt
- Mejora integral del acceso portuario (AVP) a través de la V-30: ampliaciones, enlaces con V-31, futuro intercambiador y Plataforma Logística modal Fte de San Luis, ampliación de Puentes, etc. Conexión V30 y V31
- Acceso Norte al Puerto de Valencia: Fase II
- Acceso Viario Sur al Puerto de Gandía (Variante de la N-337)
- Autovía A-33, Cruce A-31 /A-35 / A-7. Tramo Font de la Figuera (12,5 Kms.)
- Circunvalación de Castellón-Zona de Universidad
- Duplicación de la N-338. Biela de Conexión a los accesos al Aeropuerto de Alicante (5 Kms)
- Duplicación y Variantes de población N-340.Castellón-Benicassim-Oropesa
- Variantes pendientes en la N-332: Enlace con Oliva Sur
- Variantes pendientes en la N-332: Enlace en Estación de Servicio (E.S. San Antonio) Pedreguer, para facilitar el Acceso a Jávea y Gata de Gorgos
- Mejora de accesibilidad a Calpe desde AP7
- Variantes pendientes en la N-332: Enlace Altea Sur
- Conexión Aeropuerto-AVE-Benidorm
- Mejora de enlaces y aumento de capacidad en la V-30
- Mejora de la seguridad vial y capacidad del tramo Silla-Valencia de la V-31
- Adecuación de las paradas de la red de transportes de la Generalitat Valenciana en Ares del Maestre. Castellón
- Actuación en el paraje de la Punta de la Gavina. Vinaroz
- Mejora de seguridad vial. Tramo pk 3.0 a 4.3 Peñíscola
- Puente sobre el Río Mijares. Ribesalbes
- Mejora de seguridad vial. Tramo pk 5.0 a 5.5 Sant Joan de Moro
- Ronda suroeste de Vila-Real entre la CV-20 y la N-340
- Rehabilitación del Puente Real y Concejil en Siete Aguas
- Mejora del acceso a Sagunto – Antigua N-340
- Red viaria Área Metropolitana de Valencia. Ampliación de la conexión de la CV-30 con la V-30
- Nuevo puente sobre el barranco de Chiva. Acceso Norte a Torrent desde CV36
- Red viaria Área Metropolitana de Valencia. Acceso norte a Alcàsser
- CV-500. Mejora de la seguridad vial en el tramo del PK 16.0 a 18.5 Perellonet. Valencia.

- Mejora de la seguridad vial rotonda pk 18.5 Perellonet.Valencia
- Mejora del acceso a la factoria Ford. Almussafes
- Mejora de la conexión de la factoria Ford con el Polígono Industrial del Romaní. Sollana.
- Mejora de la accesibilidad al Paraje de la Xopera. Algemesi
- Rotonda en el pk 5+100. Acceso a Ontinyent.
- Acondicionamiento tramo entre pk 8.8 a 9.0 Teulada
- Intersección con la futura ronda sur de Callosa d'en Sarriá
- Nuevo acceso sur a Elda
- CV -840. Actuac. puntuales de mejora de seguridad vial. Novelda-El Rodriguillo.
- Supresión del paso superior Avenida 6 de diciembre y rotonda de acceso. San Juan de Alicante.
- Vía Parque Elx-Santa Pola pk 3.5 a 5.0 Elx
- Alumbrado de la vía parque Elx Santa Pola pk. 3.5 a 5.0 Elx.
- Acceso este a San Miguel de Salinas
- Duplicación del acceso al hospital desde la n-332. Torrevieja
- Conexión de la CV10 con la CV21
- Desdoblamiento en varias y sucesivas fases de la Circunvalación exterior a Valencia (bypass) en su tramo Norte: 1er. tramo CV-32 (La Gombalda – Rafelbunyol – Musseros) hasta el cruce con la Autovía autonómica CV-35
- Desdoblamiento en varias y sucesivas fases de la Circunvalación exterior a Valencia (bypass) en su tramo Norte 2º tramo desde la CV-35 (Autovía de Liria) hasta la CV-370 (Eje del Turia Manises – Ribarroja)
- Desdoblamiento en varias y sucesivas fases de la Circunvalación exterior a Valencia (bypass) en su tramo Norte: 3er. Tramo desde la CV-370 hasta el cruce con la A-3
- Prolongación de la A-7/CV-10 hasta el límite provincia Tarragona (70 Kms.)
- Ampliación a 3 carriles de la Autovía del Mediterráneo A-7 (tramo Crevillente enlace con la AP-7 – Orihuela/Beneferrí),
- Conversión de la N-232 en Autovía A-68 - Mejora y Acondicionamiento del Puerto de Querol – Carretera N-232,
- Duplicación de la variante de Gandía
- Duplicación de la carretera N-220, entre Aeropuerto Manises y V-30
- Conexión viaria de la Autovía de Alicante a Madrid A-31 con la estación AVE de Villena
- Desdoblamiento del tercer carril A7 desde Peaje de San Juan hasta salida de aeropuerto
- Prolongación Autovía CV60 (Gandía-el Morquí) Tramo Terrateig - Enlace A7.23,6 km

3.9. Galicia

- Ejes competencia del Estado:
 - Prolongación de la A-52 hasta Vigo (alternativa en túnel a A-55)
 - Completar la A-54 Santiago – Lugo
 - A-56, Lugo – Ourense
 - A-57 y A-59
 - A-74, Autovía da Mariña
 - A-76, Ponferrada - Ourense
 - Obras de mejora de la conectividad, capacidad y seguridad en AP-9: Vial 18, enlace Orbital y conexión con N-550, remodelación del enlace de Pontevedra Norte, ampliación de capacidad en circunvalación de Pontevedra y de la AP-9V

- Variantes como las de la N-550 en Pontecesures y Valga o Sigüeiro, N-640 en A Estrada, variante oeste de Caldas y acceso al puerto de Vilagarcía, variante de Pontearreas, etc
- Mejoras en la integración urbana de infraestructuras: MSV y mejora de la AC-11 (Avda Alfonso Molina), remodelación del enlace de Sol y Mar en AC-12, mejora de la integración urbana de la FE-14 en Ferrol, mejora de la integración urbana de la AP-9V (compatible con la ampliación de capacidad), mejoras en travesías como la PO-11 en Marín, N-550 en Padrón, Avenida de Madrid en Vigo.
- Puesta a punto del firme en la Red de Carreteras del Estado en Galicia
- Ejes competencia de la Xunta de Galicia:
 - VAC Tui – A Guarda
 - Prolongación de la Autovía da Costa da Morte
 - Conversión en Autovía de ejes como Nadela – Sarria o Brión – Noia
 - VAC Costa Norte
 - AG-59, A Ramallosa – A Estrada
 - Variantes como Carballo, Ribeira, Lugo (Ronda Este), Ourense (Bemposta – N-525), Variante de Alba (Pontevedra).

3.10. Islas Baleares

- Ejecución del segundo cinturón de Palma Ma-30 entre Ma-13 y Ma-1,
- Conexión Ma-30 con Ma-19,
- Ampliación tercer carril Ma-19 entre el Aeropuerto salida 7 y Lluçmajor salida 13.
- Ejecución tercer carril Me-1 Mahón – Alaior.
- Urbanización de la E-10 en Ibiza.
- Ampliación de la PM-810 hasta Santa Eulalia.

3.11. Madrid

- A-2 Tramo Arturo Soria - Alcalá de Henares
- M-45 Plataforma TP enlace M.45-enlace M-50
- M-40 calzada de servicios M-11-M-201
- M-40 calzada de servicios M-201-Nudo Supersur
- M-40 calzada de servicios Nudo Supersur-A-5
- Desdoblamiento M-100 entre la R2 y la M-111
- Desdoblamiento M300, entre el enlace con M224 en Torres de la Alameda y el enlace con A3 y la M506 en Arganda del Rey.
- Desdoblamiento M-506 entre el enlace con la A-4 en Pinto y el enlace con la A-3 y la M-300 en Arganda del Rey.
- M-410 Prolongación desde el enlace con la A-42 en Parla hasta el enlace con la A-4 y la M-506 en Pinto.
- M-410. Futuro desdoblamiento del tramo entre el enlace con la A-5 en Arroyomolinos y el enlace con la A-42 en Parla.
- Concesión MP-203 y Puesta en Servicio
- Desdoblamiento M-600, entre la A-5 y la M-501
- Nuevo trazado M-600, entre M-501 y M-503
- Desdoblamiento M-224 entre la M-203 y la M-300 en Torres de la Alameda
- M-404, entre al A-5 y la M-307
- Duplicación M-113 entre M-111 y la N-320
- Duplicación M-601
- Duplicación M-121

- R1, autopista alternativa a la A-1, El Molar, M-100, M-50 y R-12
- Cierre Norte M-50 entre A-1 y la A-6
- Nudo Norte de Madrid

3.12. Navarra

- **Nuevas actuaciones:** en el III Plan Director de carreteras de Navarra (2010-2018), cuya aprobación fue publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra Núm. 110/12 de noviembre de 2010 se fijaba la atención en la Red Local: “Nuestro objetivo es mejorarla, homogeneizarla y modernizarla, conscientes de su papel como soporte esencial de desarrollo de nuestra Comunidad, favoreciendo el equilibrio territorial, y cumpliendo con el carácter de servicio público que tienen las carreteras. Tal es el protagonismo de la Red Local en este Plan, que más de la mitad del total de las actuaciones corresponden a este tipo de vías...”. Con la llegada de la crisis este Plan de Carreteras se ha visto paralizado, no llegando a fecha de hoy a un 30% de las realizaciones previstas, y no habiéndose iniciado la tramitación de más de un 45% de las actuaciones incluidas.
- **Conservación:** Toda inversión realizada en actividades de tipo preventivo o en localizaciones con ligera degradación, evita una actuación paliativa cuya cuantía se quintuplica respecto a la valoración inicial, según los estudios económicos realizados por distintas administraciones, tanto nacionales como europeas. Se parte del valor patrimonial estimado para la red de carreteras de la Comunidad (4.500 millones de euros). Hay que tener en cuenta que habitualmente se toma como parámetro aceptable del mantenimiento de la red de carreteras una aplicación del 2% del valor patrimonial de la misma, lo que supondría una cantidad de 90.000.000 € anuales. Estos últimos años se ha invertido en estas cuestiones menos de la tercera parte, con lo que el deterioro de la red viaria afecta a estado de los viaductos y su seguridad, a la plataforma de las vías y estado del firme. Debido a esta falta de aplicación de medios a las actividades preventivas, es necesaria una actuación de choque en determinados tramos de la red viaria y a las estructuras más comprometidas en la actualidad, así como en la adecuación de la red a los nuevos estándares europeos (por ejemplo, terminación de las medidas de adaptación en los túneles de Belate).

4. Ciclo del Agua

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades que han sido remitidas en relación con el Ciclo del Agua.



4.1. Andalucía

- Inversión en depuración de aguas en todas las provincias para cumplir con la normativa europea que exigía el vertido cero a partir de 2015. Desde 2011 se ha estado cobrando el canon autonómico en la factura del agua a todos los ciudadanos sin que se haya invertido ni el 30% de lo recaudado. Ahora ya han empezado las multas de Europa por incumplir sus directrices.

4.2. Aragón

- Planes de restitución territorial pendientes de ejecutar por las obras de embalses (Barasona, Montearagón, Yesa, La Loteta, El Val, Mularroya, Lechago)
- Proyecto Ebro Resilience para mejorar la gestión del riesgo por inundaciones en el eje del Ebro

- Actuaciones de depuración en el Pirineo Aragonés (Astún, Candanchú, Canfranc-Estación, Canfranc-Pueblo, Castiello de Jaca, Villanúa, El Pueyo de Jaca, Pidrafita de Jaca, Aínsa, Boltaña, Broto-Oto, Torla, Fiscal, Bielsa, Cerler, Benasque-Anciles)
- Mejora de regadíos y nuevos regadíos
- Mejora y renovación de abastecimientos
- Mejora y renovación de alcantarillados y depuradoras

4.3. Asturias

- Consenso del esquema de abastecimiento de la zona central del Principado.
- Resolver los problemas de saneamiento causantes de sanciones europeas, en especial de la EDAR Este de Gijón.

4.4. Cantabria

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

4.5. Castilla La Mancha

- Los Planes Hidrológicos de cada una de las cuencas presentes en la región recogen actuaciones concretas en municipios y el coste de cada una de ellas. Entre ellas las de cumplimiento Directiva Marco de Agua de la depuración de núcleos de población. Se destacan las más importantes en lo a presupuesto se refiere:
 - **PLAN HIDROLÓGICO DEL TAJO** (inversiones superiores a 10M€):
 - Mejora tratamiento en EDARs de Cabanillas del Campo, Guadalajara y Polígono Industrial de Chiloeches
 - Adecuación tratamiento: EDAR Talavera de la Reina
 - Adecuación tratamiento EDAR Toledo
 - Adecuación de tratamiento EDAR Ugena, Yeles y Esquivias y EDAR Illescas, Numancia y Yuncos.
 - Modernización de la zona regable del Canal Bajo del Alberche .
 - Actuaciones de mejora de regulación del tramo medio del río Tajo. Una posible alternativa es la utilización del embalse de Finisterre, en el río Algodor, desafectado de usos actuales de abastecimiento, para derivar agua del río Tajo en los meses de invierno, su almacenamiento en el embalse, y su posterior devolución en los meses de verano para atender regadíos y caudales circulantes por los ríos. Se ha estimado un coste de 150 millones de euros.
 - Ampliación de la ETAP de Talavera.
 - Ampliación y mejora del abastecimiento a la mancomunidad de la Muela (Guadalajara).
 - Duplicación de la conducción Almoguera-Algodor.
 - Elevación desde el Tajo al Canal Bajo Alberche.
 - Tercera conducción Mancomunidad Aguas del Sorbe.
 - **PLAN HIDROLÓGICO DEL GUADIANA** (inversiones superiores a 5M€):
 - EDAR en Quintanar de la Orden (Toledo).
 - Saneamiento y depuración de aguas residuales urbanas. Argamasilla de Alba y Tomelloso. Colector de Argamasilla de Alba.
 - EDAR en Miguel Esteban (Toledo).
 - Ampliación EDAR en Madrideojos (Ciudad Real).
 - EDAR en El Provencio-San Clemente (conjunta) (Cuenca).

- **PLAN HIDROLÓGICO DEL JÚCAR** (inversiones superiores a 5M€):
 - Actuaciones Básicas de depuración en Sisante.
 - Actuaciones básicas de depuración en Almansa. Ampliación y mejora del tratamiento de depuración.
 - Obras de ampliación de la estación depuradora de Albacete.
 - Infraestructura para la sustitución de bombeos en el Júcar acuífero de la Mancha Oriental. Fase II.
 - Estudio de la viabilidad de conexión del postrasvase Júcar-Vinalopó al TM de Caudete.
 - Abastecimiento desde el embalse del Picazo a distintos municipios del sur de la provincia de Cuenca y norte de la de Albacete. Fase II: Incluye los ramales secundarios a 49 municipios.
- **PLAN HIDROLÓGICO DEL SEGURA** (inversiones superiores a 5M€):
 - Redotación de regadíos y creación de nuevos regadíos sociales en Albacete.
 - EDAR Tobarra. Nueva EDAR con tratamiento avanzado de eliminación de N y P.
 - Central hidroeléctrica del Cenajo.
 - Central hidroeléctrica del Túnel Talave-Cenajo.
 - Central hidroeléctrica de Camarillas.
 - Incremento de capacidad de laminación de avenidas en el río Mundo. Recrecimiento de la presa de Camarillas.
- **PLAN HIDROLÓGICO DEL GUADALQUIVIR.**
 - Eliminación de N y P en EDAR de Puertollano.
- **Conducción de agua potable desde el Acueducto Tajo-Segura para la incorporación de recursos a la Llanura Manchega.** Deriva agua de la cabecera del Tajo (Carrascosa del Campo) a las provincias de Cuenca, Albacete, Ciudad Real y Toledo. Aunque las obras comenzaron hace más de 10 años aún no se han completado faltando por ejecutar parte del eje central y los ramales de conexión con los municipios. Estimación del coste según Plan Hidrológico del Tajo: 282 M€

4.6. Castilla y León

- La Cuenca del Duero está infrarregulada: se requieren regulaciones complementarias (así, continuar o iniciar actuaciones en cuencas del Órbigo o del Carrión: presas de regulación, etc.).
- Imprescindible modernización de los regadíos
- Obras de garantía del abastecimiento a los municipios de a la Sierra de Francia, en época estival, bien desde el embalse de Navamuño o mediante la construcción de un nuevo embalse en el río Cuerpo de Hombre.

4.7. Cataluña

Obras de la Administración General del Estado

- Interconexión de redes Ebro- Ter/Llobregat (parte estatal).
- Finalización de la red principal del Canal Segarra-Garrigues, incluso la Presa de Albagés.

Obras de la Generalitat de Catalunya

- Interconexión de las redes Ebro-Llobregat (parte autonómica).
- Ejecución de la red secundaria del canal Segarra-Garrigues.

- Diversas obras de EDARS.
- Obras de mejora de la garantía de abastecimiento de agua.
- Protección y mejora del litoral y de los acuíferos.

4.8. Comunidad Valenciana

- Abastecimiento a la Hoya de Buñol-Chiva. Infraestructuras para la sustitución de bombes por recursos superficiales del Turia.
- Actuaciones de refuerzo contra la vulnerabilidad actual por canal abierto del suministro de agua bruta a las potabilizadoras de El Realón y La Presa
- Toma de agua bruta del río Turia en la Pea (Villamarchante) con intubación hasta la ETAP "La Presa".
- Balsa de agua bruta de 200.000 m3 a partir del p.k. 31 del Canal Júcar-Túria e intubación cerrada hasta la ETAP "El Realon"
- Infraestructuras de distribución de agua procedente de la Desalinizadora de Jávea para la sustitución de bombes en el abastecimiento de los municipios de la Comarca.
- Infraestructuras de distribución de agua procedente de la desalinizadora de Moncofa al Consorcio de la Plana, Camp de Morvedre y Sur de Castellón y Villareal.
- Equipamiento de los pozos en Canet lo Roig y ejecución de su distribución para el abastecimiento de los municipios del norte de Castellón
- Puesta en marcha de la desaladora de Oropesa y obras complementarias para ampliación del abastecimiento al Consorcio de la Plana. Obras complementarias para la distribución de las aguas procedentes de la Desaladora de Sagunto. Conexión de la desaladora de Sagunto a depósito Puzol
- Obras complementarias a la desaladora de Mutxamel. Depósito de regulación
- Mejora del abastecimiento urbano de los municipios de la Marina Baja a través del canal bajo del Algar: Desdoblamiento del Canal de unión Bajo del Algar entre el Azud el Algar y el Azud de Mandem.
- Infraestructuras energéticas fotovoltaicas para el bombeo a la red de distribución de agua de las desalinizadoras de Torrevejea, Mutxamel, Sagunto, Oropesa y Moncófar
- Proyecto de ampliación del depósito del centro de reparto La Pedrera. T.M. Jacarilla (Alicante).
- Acondicionamiento y puesta en marcha de la desalinizadora de la Fayona. Tratamiento de desnitrificación del rechazo de salmuera y acondicionamiento del salmueroducto para su evacuación al Mar Mediterráneo.
- Red de distribución de la IDAM de Torrevejea a la zona regable de la
- Plan de restitución territorial de la IDAM de Torrevejea.
- Drenes en la Rambla del Albuñón para recoger los retornos de riego y evacuarlos a la IDAM del Mojón.
- Instalaciones de producción de energía eléctrica para autoconsumo, por parte de la Mancomunidad de los Canales de Taibilla para la atención a las demandas urbanas.
- Obras de reforma en la EDAR de Pinedo I para su reutilización para riego en el entorno del PN de la Albufera (desnitrificación)
- Reordenación infraestructura hidráulica huerta y red de saneamiento área metropolitana de Valencia. Actuaciones en Colectores. Sistemas Norte y Sur para reducir DSU, e impermeabilización del Colector Norte desde el Azud del Oro al Puente Astilleros.

- Reordenación infraestructura hidráulica huerta y red de saneamiento área metropolitana de Valencia. Colector Oeste. Actuaciones en ramales para reducir DSU (TTMM Torrente, Silla, Beniparrell, Picassent, Albal, Catarroja, Sedaví y Paiporta).
- Reordenación de la infraestructura hidráulica de la huerta y red de saneamiento del área metropolitana de Valencia. Incremento de la capacidad hidráulica del Colector Oeste.
- Conexión de las aguas residuales procedentes de la EDAR Vora de Riu con la EDAR de Onda-Betxi- Villareal y EDAR de Almazora, para asegurar el logro de los Objetivos ambientales
- Adecuación del Saneamiento y Depuración conjunta en los municipios de Castellón y Benicassim.
- Adecuación y ampliación del tratamiento de depuración la EDAR El Oliveral (Ribarroja)
- Alpunte y Aldeas. Actuaciones de reforma en las depuradoras de Alpunte y Aldeas (Valencia)
- Actuaciones básicas de depuración en Cheste y Chiva.
- Adecuación y ampliación del tratamiento de depuración en Pobla del Duc en previsión a próximos requerimientos.
- Adecuación y ampliación en la red de saneamiento y de la EDAR de Turís I en previsión a próximos requerimientos.
- Obras de de la nueva EDAR de Yátova (Valencia).
- Adecuación del emisario de la EDAR de Alzira-Carcaixent al río Júcar (Valencia)
- Adecuación y mejoras en la EDAR de Alzira.
- Infraestructuras de conexión entre EDARs en la provincia de Alicante y colectores a EDARs (Elche). Colectores de saneamiento de Peña de las Águilas y Llano de San José y Torrellano a las EDAR de Elche (Alicante).
- Actuaciones básicas de depuración de la EDAR de Villena.
- Tratamiento de regeneración en la EDAR de Sagunto para la sustitución de bombeos de la masa de agua subterránea de la Plana de Sagunto.
- Tratamiento de regeneración de las AR en la nueva EDAR de Cheste y Chiva
- Tratamiento de regeneración en la EDAR El Oliveral (Ribarroja) para su reutilización
- Tratamiento de regeneración en las EDARs del Valle del Vinalopó y Novelda-Monforte, así como ampliación y mejora de la infraestructura de regulación y distribución para su posterior reutilización en la agricultura
- Tratamiento de regeneración de las aguas procedentes de la EDAR de Villena para la sustitución de bombeos en masas de agua subterránea del sistema Vinalopó-Alicantí.
- Tratamiento terciario en EDAR de Gandia-La Safor para reutilizar 10 Hm³ de agua
- Nueva EDAR Oliva 30.000 habitantes 3Hm³
- Conducción al Azud de Font d'en Carrós 8,00
- Colectores EDAR San Miguel de Salinas.
- EDAR Almoradí. Ampliación EDAR.
- Ejecución de nuevas infraestructuras de bombeo en la provincia de Alicante, localizaciones varias.
- Conexión del Sistema de colectores de Orihuela Costa con las EDARs de Torreveja y Pilar de la Horadada para distribución de caudales en época estival.
- Orihuela Reforma de EDAR en casco urbano.
- EDAR Orihuela Rincón de Bonanza, mejora del tratamiento para contribuir a alcanzar el cumplimiento de los OMA de la DMA.
- EDAR Rojales. Implantación de tratamiento avanzado de eliminación de nutrientes.
- EDAR San Miguel de Salinas.



- Tanques de tormenta en la Vega Baja.
- EDAR Albaterra-San Isidro. Implantación de tratamiento terciario y regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Crevillente-Derramador Industrial. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Dolores-Catral. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Orihuela-Costa. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Benijófar. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Rojales. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Rojales (Lo Pepín)..Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007
- Mejora del tratamiento para la eliminación de nutrientes en diversas EDARs de la Provincia de Alicante.
- EDAR Almoradí. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR Orihuela. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- EDAR San Fulgencio-Daya. Implantación de tratamiento terciario de regeneración para la reutilización de sus aguas y adecuación al RD 1620/2007.
- Actuaciones para evitar la entrada de aguas grises pluviales en la laguna de Torrevieja.
- Modernización de regadíos para la Real Acequia Moncada en Alta. Balsa de regulación y mejora eficiencia en redes.
- Reordenación de la infraestructura hidráulica de la huerta de Valencia. Modernización en la red de Alta y transporte de los riegos de la Vega de Valencia. R.Tradicionales del Turia Obras de Modernización de la Acequia Real del Júcar. Redes de transporte. UDA R.Tradic.Júcar-ARJ. Sectores 10-14-15-18-19-23. Fase II
- Infraestructuras para la sustitución de bombeos por recursos subterráneos procedentes de masas de agua subterráneas en buen estado cuantitativo para regadíos de la Hoya de Buñol-Chiva
- Obras de modernización de regadíos tradicionales del Júcar. Red en Alta. UDA R.Tradic. Júcar-Escalona y Carcaixent. Sector 7 de la Acequia real del Júcar y Acequia de Carcaixent.
- Obras de modernización de Riegos Tradicionales del Júcar. Red en Alta. UDA R.Tradic. Júcar-Escalona y Carcaixent. Actuación en Real Acequia de Escalona
- Obras de modernización de la acequia real del Júcar. Redes de transporte y distribución. UDA R.Tradic.Júcar-ARJ. Sectores 1C-5. Fase II
- Modernización de regadíos en redes distribución para la UDA R. tradi. Del Júcar - Escalona y Carcaixent, enla Real Acequia de Carcaixent.
- Obras de modernización de la acequia real del Júcar. Redes de transporte y distribución. UDA R.Tradic.Júcar-ARJ. Sectores 26-33-37-38-39-40. Fase II 21,57
- Obras de modernización de la acequia real del Júcar. Redes de transporte y distribución. UDA R.Tradic.Júcar-ARJ. Sectores 3-4-12-13-17-21-25-27-28-29-31-35-36-41-42-43-44-45. Fase II

- Modernización del Canal del Campo del Turia. Redes de Transporte.UDA Regadíos del canal del Camp de Turia. Fase II 32,19 67,14 1.3.1.6.2 Modernización del Canal del Campo del Turia. Redes distribución para la UDA Regadíos del canal del Camp de Turia. Fase II
- Azud de regulación diaria en el tramo bajo del río Turia 4,04 1.3.1.6.4 Modernización del canal Júcar-Turia. Balsa en Massalet (Carlet) y automatización de las principales tomas del canal Júcar-Túria
- Obras necesarias para posibilitar la Reutilización de las aguas procedentes de las EDARs de Cheste-Chiva, mediante infraestructura de distribución de aguas regeneradas, para la sustitución de bombeos de la masa de agua subterránea de Buñol-Cheste.
- Obras necesarias para posibilitar la Reutilización de las aguas procedentes de las EDARs de Agost, IBI y Foia de Castalla a la CR de Agost, mediante infraestructura de distribución de aguas regeneradas, para sustitución de bombeos en masas de agua subterránea del sistema Vinalopó-Alicantí
- Red de pozos de sequía de la CHJ: Desarrollo y puesta a punto para su operación (Algar y Beniardá)
- Impulsión Vega Baja-La Pedrera, de forma que se regulen recursos destinados al regadío de la Vega baja (RLMD y UDAs 46 y 48) para reducir la afección negativa a los citados regadíos derivada de la implantación de un régimen de caudales ambientales.
- Red de distribución de recursos a la Vega Baja del Segura a partir del embalse de La Pedrera.
- Modernización de regadíos tradicionales de la Vega Baja y acondicionamiento de sus grandes azarbes colectores.
- Proyecto de optimización energética para la C.R. de San Isidro
- Conducción Júcar-Vinalopó. Postrasvase Júcar-Vinalopó ramal margen izquierda 44
- Conducción Júcar-Vinalopó. Actuaciones Complementarias de distribución en el postrasvase Júcar-Vinalopó
- Obras de la conducción Júcar-Vinalopó. Reparación de la Balsa de San Diego.
- Gran reparación de la conducción Rabasa-Fenollar- Amadorio incluyendo conexión de la desaladora de Mutxamel.
- Ramal Torremendo - Sierra de Escalona
- Red de distribución de la IDAM de Torrevejea a la Vega Baja y Margen Izquierda
- Alternativa a la Presa del Marquesado. Regulación del Bajo Magro
- Presa de Montesa
- Presa de Sellent
- Presa de Villamarchante
- Delimitación del embalse de la Pedrera mediante camino perimetral.
- Central hidroeléctrica de La Pedrera.
- Proyecto de Drenaje integral de la Rambla de Alcalà (Benicarló)
- Encauzamiento barranco Juan de Mora (Nules)
- Ampliación capacidad de desagüe del río Seco (Castellón de la Plana)
- Barranco de La Saleta. Conducción derivación y drenaje de Quart de Poblet y Aldaia
- Adecuación y encauzamiento en el casco urbano de Aldaia y drenaje de caudales al barranco del Poyo
- Adecuación ambiental y drenaje de la Cuenca del Poyo y Pozalet vertiente a la Albufera. Fases I y II
- Acondicionamiento del río Turia
- Encauzamiento del barranco del Carraixet y tramo alto del Palmaret

- Plan General de Inundaciones del Júcar. Acondicionamientos y mejoras red de drenaje. Fases I y II (Se excluyen las presas de Montesa, Sellent y Marquesado y parte de la actuación en la desembocadura)
- Acondicionamiento y restauración de los cauces del Término Municipal de Alginet (Valencia)
- Mota de defensa en Albalat 9
- Laminación y mejora del drenaje en la cuenca del río Vaca
- Laminación y mejora del drenaje de la cuenca de la rambla Gallinera
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0006 – Río Gorgos
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0008 – Barrancos del Pou Roig y del Quisi
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0009 – Río Girona y otros barrancos
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0010 – Río Jalón y Barranco de la Rompuda
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0004 – Barrancos de Soler y Seguet
- Actuaciones en el Área de Riesgo Potencial Significativo ES080-ARPS-0005 – Río Amadorio 0,10
- Área de laminación controlada en Barranco Hondo o de Soler (L'Alfàs del Pi)
- Redacción y ejecución del proyecto de restauración para la recuperación geomorfológica del Estany de Cullera
- Adecuación hidrológica de la zona de marjal del Quadro de Santiago (Benicassim).
- Control de escorrentía y de la erosión y prevención de inundaciones en los Barrancos de Amorós y San Cayetano. Crevillente
- Actuaciones de defensa contra inundaciones en el Pilar de la Horadada
- Actuaciones necesarias para interceptar y canalizar las escorrentías provenientes de la Sierra de Orihuela.

4.9. Galicia

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

4.10. Islas Baleares

- Ampliación de la Depuradora de Palma.
- Añadir ciclo terciario a las depuradoras existentes de todas las islas.
- Puesta en funcionamiento desaladora Ciudadela (Menorca).
- Ampliación depuradora de San Antonio y Santa Eulalia en Ibiza.
- Mejora de las Redes de Saneamiento y abastecimiento municipales en las tres islas.
- Sustitución emisarios submarinos en todas las islas.

4.11. Madrid

- Actuaciones para cubrir necesidades futuras (Remodelaciones de EDAR conformes, tanques de tormenta, etc.) asociadas a la masa de agua ES030MSPF0517010:
 - ADECUACIÓN TRATAMIENTO en EDAR CENICIENTOS
 - ADECUACIÓN DEL TRATAMIENTO EN LA EDAR DE ALMOROX
- Estación Depuradora de Aguas Residuales de la cuenca media-alta del arroyo Culebro.



- Adecuación y Mejora EDAR Guatén
- Ampliación o sustitución de EDAR Quijorna
- Adecuación y mejora EDAR Valdemorillo
- Adecuación y mejora EDAR Zarzalejo
- Ampliación o sustitución de EDAR Redueña (BOMBEO + IMPULSIÓN VENTURADA)
- Ampliación o sustitución de EDAR Valdetorres del Jarama
- Ampliación o sustitución de EDAR Torremocha de Jarama
- Ampliación o sustitución y adecuación del tratamiento de la EDAR Molar Sur
- Nueva EDAR de El Espartal
- Adecuación y mejora EDAR Molar-Vellón-Pedrezuela
- Nueva EDAR de Las Rozas Oeste para nuevos desarrollos
- Adecuación y Mejora EDAR Galapagar-Torrelodones
- Ampliación o sustitución de EDAR Las Rozas Este
- Adecuación y mejora EDAR Las Matas-Peñascales
- Nueva EDAR Valdemoro
- Ampliación o sust. EDAR Titulcia
- Nueva EDAR Valdemoro
- Ampliación o sust. EDAR Serranillos
- EDAR Sevilla La Nueva
- Nueva EDAR de Arroyo Valenoso
- Nueva EDAR de Brunete para nuevos desarrollos
- Nueva EDAR de El Alamo para descongestión de la actual
- Adecuación y Mejora EDAR Villaviciosa de Odón
- Adecuación y Mejora EDAR Arroyo del Soto
- Adecuación y Mejora EDAR Aranjuez
- Adecuación y Mejora EDAR Boadilla del Monte
- EDAR Brea de Tajo
- EDAR Orusco
- EDAR Colmenar de Oreja
- Ampliación y Adecuación del tratamiento de EDAR Velilla de San Antonio
- Adecuación tratamiento EDAR sur
- Adecuación tratamiento EDAR viveros
- Adecuación tratamiento/actuaciones saneamiento en EDAR la China
- Adecuación tratamiento/tanques de tormentas/actuaciones saneamiento en EDAR Butarque
- Adecuación tratamiento/tanques de tormentas/actuaciones saneamiento en EDAR la Gavia.
- Adecuación y Mejora EDAR Casaquemada
- Adecuación del tratamiento de la EDAR Arroyo El Plantío
- Adecuación y Mejora EDAR Soto Gutiérrez
- Canal de Isabel II. Actuaciones para Renovación de Red
- Canal de Isabel II. ETAP de Colmenar Viejo
- Canal de Isabel II. Ampliación toma ETAP Valmayor
- Canal de Isabel II. Mejoras tratamiento de fangos ETAP La Jarosa
- Canal de Isabel II. ETAP Pelayos + Conducción

4.12. Navarra

- El Gobierno de Navarra, a través de la empresa pública NILSA, está actualmente en fase de elaboración del PLAN DIRECTOR DEL CICLO INTEGRAL DEL AGUA DE USO URBANO DE NAVARRA 2019-2030, que incluye las actuaciones programadas tanto para abastecimiento como para saneamiento. Hasta el momento se han realizado muchas de las infraestructuras del abastecimiento en alta planificadas en el propio Plan Director vigente. Los principales retos del abastecimiento en alta a futuro son el cambio climático, el posible impacto de la regulación de “contaminantes emergentes” y la sostenibilidad financiera del servicio.
- Respecto a la distribución en baja, en general, se está procediendo a la renovación de las redes locales a través de los Planes de Infraestructuras Locales del Departamento de Administración Local del Gobierno de Navarra, renovando partes de las redes existentes que presentan problemas de fugas o de materiales ya no contemplados en la Normativa actual.
- Respecto al saneamiento, el vigente Plan de Saneamiento tiene un importante grado de ejecución. En este momento prácticamente el 100 % de la población está conectado cuando menos a un sistema primario (fosa séptica o similar) y el 98 % de la población queda atendido por una depuradora biológica. En 2016 estaban en funcionamiento 151 depuradoras, de las cuales 93 se alimentan con energía eléctrica y 58 son microestaciones, sin electricidad. A su vez, hay 475 km de colectores generales y 57 estaciones de bombeo.
- La infraestructura más importante en desarrollo en la actualidad es el Canal de Navarra y el desarrollo de las Zonas Regables previstas en el mismo. Para acometer la construcción y explotación de esta infraestructura el Gobierno de España y el Gobierno de Navarra crearon en enero del año 2000 la sociedad estatal “Canal de Navarra S.A.” con una participación del 60% Estado y 40% Gobierno de Navarra. Tanto la ejecución de la Ampliación de la 1ª fase, como el desarrollo previsto para la 2ª fase ha sufrido un retraso considerable por efecto de la crisis y discrepancias entre diversos sectores.
- Los sistemas de riego tradicionales precisan de una actualización de las infraestructuras ante la nueva visión del ciclo integral del agua, en el que prima un uso controlado de las distintas fuentes de uso (derivaciones en gravedad, captación de pozos). En la actualidad, estos sistemas se hayan retrasados respecto a los plazos marcados tanto por la Directiva Europea como los Planes Hidrológicos (fundamentalmente el del Ebro en el caso de Navarra).
- Respecto a las actuaciones en cauces, durante los últimos años han disminuido las inversiones de las obras de mantenimiento. Dado que el sistema fluvial es dinámico, tras las avenidas periódicas, existen en la actualidad un número importante de obras de defensa deterioradas, y en algunos casos, las acumulaciones de arrastres han originado riesgos en márgenes que no existían con anterioridad. La propia Confederación Hidrográfica del Ebro, en su “Plan de Actuación del Organismo. Año 2018” recoge: “La existencia de tramos de cauces donde la naturalización desproporcionada y la acumulación de depósitos, acarreo y sedimentos han propiciado la reducción paulatina de la sección de desagüe, lleva a considerar, tanto actuaciones de limpieza localizadas en puntos críticos, como planteamientos de conjunto, de cara a disminuir el riesgo de desbordamiento de las aguas del cauce en situación de avenida, hecho especialmente relevante en tramos urbanos.” Por otro lado, no se están cumpliendo las previsiones de actuaciones para adaptación a la normativa anteriormente citada, por lo que se hace



necesario un importante esfuerzo de inversión para cumplir los compromisos de la Directiva.

5. Ferrocarriles

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades en inversión que han sido remitidas en el sector ferroviario.



5.1. Andalucía

- A grandes rasgos, la conclusión de la red ferroviaria de AVE en Andalucía, con nudos incompletos en Granada, Almería y las conexiones hacia Huelva y Cádiz; así como del sistema tranviario y los metros iniciados, sin olvidar el de Sevilla.
- En las infraestructuras ferroviarias responsabilidad de la Junta de Andalucía se incluye el eje ferroviario transversal, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada. En 2014 el gobierno andaluz desistió de continuar la construcción de este eje, muchos de cuyos subtramos ya tenían la explanación de la plataforma terminada, y el Ministerio planteó como alternativa el ramal entre la línea Málaga-Córdoba y la Córdoba-Sevilla en Almodóvar del Río, conocido como el Bypass de Almodóvar, cuya redacción del proyecto se adjudicó en enero de este año.
- Tren de la Costa Málaga-Marbella. Nueva línea de FFCC en ancho internacional para conectar Málaga y Marbella en 35 minutos. La propuesta conlleva el cambio de ancho y electrificación de la línea existente Málaga-Fuengirola para favorecer la interoperabilidad con la nueva línea. En una segunda fase se debería prolongar la línea hasta Estepona e incluso hasta Algeciras.

- La red de AVE recientemente inaugurada en Granada presenta importantes necesidades de mejora, como la adecuación de varios tramos a Alta Velocidad real y el ancho internacional de vía, y en la integración en la ciudad de Granada y cuya terminación “es imperativa”. En las infraestructuras ferroviarias responsabilidad de la Junta de Andalucía se incluye el eje ferroviario transversal, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada.
- AVE Murcia – Almería. Último tramo pendiente de ejecución para finalización del corredor mediterráneo hasta Almería.
- Conexión ferroviaria Almería-Granada. El AVE podrá circular entre Almería, Guadix y Granada en 2020, pero con velocidad alta y no alta velocidad. El Ministerio de Fomento estudia adelantar las obras de adecuación de la línea férrea, inicialmente previstas para 2023 mejorando la actual plataforma. La actuación permitirá incorporar ese tramo al Corredor Mediterráneo para el paso de trenes de alta velocidad, pero con una sola vía.
- Soterramiento del tren en Almería y conexión con el Puerto almeriense.
- Terminación de las conexiones del Puerto de Huelva con los Corredores Ferroviarios Atlántico y Mediterráneo. Se ha conseguido que Bruselas la incluya en el Corredor, ahora falta hacerlo realidad y ejecutar las obras necesarias y urgentes para potenciar este puerto.
- Renovación integral de la vía Linares-Córdoba y de la Estación de Mercancías Córdoba-Higuerón.
- Conexión ferroviaria Cádiz-Huelva.

5.2. Aragón

- Travesía Central del Pirineo 6.000 m€
- Vía doble de Zaragoza al túnel de la T.C.P. 6.000 m€
- Vía doble de Zaragoza a Sagunto 5.000 m€

5.3. Asturias

- En el área central de Asturias: llegada del AVE a la zona central, mejora de las cercanías incluyendo su extensión del metrotrén de Gijón, coordinación del urbanismo y servicios de la zona central.

5.4. Cantabria

- Integración ferroviaria con la cubrición de vías en Santander: Firma de Convenio entre Adif + Gobierno de Cantabria + Ayuntamiento de Santander. (% partida incluida en presupuestos del Estado)
- Integración Ferroviaria con el soterramiento de vías en Torrelavega (% partida incluida en presupuestos del Estado)
- Integración Ferroviaria con la cubrición de vías en Camargo (% partida incluida en presupuestos del Estado)
- Conexión ferroviaria Santander- Bilbao: Estudio Informativo
- Duplicidad de vía Santander-Torrelavega: Aprobado por Adif. Primer paso para mejorar la comunicación ferroviaria con Madrid

5.5. Castilla La Mancha

- **La Línea de alta velocidad Madrid-Extremadura:** La línea se divide en tres partes: Madrid-Oropesa, Oropesa (Talayuela)-Plasencia y Plasencia-Badajoz. La primera de ellas, la única que afecta a suelo castellano-manchego está en fase de redacción de un nuevo estudio informativo.
- **Acceso Mérida-Puertollano:** corresponde a la 'Conexión Meseta-Portugal' en el hay previsto realizar obras por valor de 462 millones de euros consistentes en renovación de la superestructura existente, electrificación y modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones para tráfico mixto, mercancías y pasajeros.
- **Cercanías entre Madrid e Illescas:** dentro del Plan Integral de Mejora del Núcleo de Cercanías de Madrid para el periodo 2018-2025 está, entre otras, la posible prolongación de la línea de Cercanías C5: Móstoles El Soto-Atocha- Fuenlabrada- Humanes para que pueda llegar a Illescas, en la provincia de Toledo. El Plan de Cercanías 2005-2010 ya recogía, además, la creación de un apeadero entre Ugena (Toledo) y Casarrubuelos y Griñón (Madrid), dos estaciones en Illescas.
- **Cercanías entre Madrid y Seseña:** estuvo funcionando con normalidad hasta el 2007, como apeadero de la línea C3 (Aranjuez - Atocha), cuando se debía adecuar la estación a las características de los nuevos trenes CIVIA. Al no atender a este requerimiento se produjo el cierre de la estación y la pérdida del servicio de cercanías.

5.6. Castilla y León

- Apuesta decidida y prioritaria por el Plan de Estrategia Logística y Ferroviaria del Noroeste en el marco europeo de 'Corredor Atlántico'.
- Línea de alta velocidad León-Asturias.
- Electrificación del ferrocarril de interconexión entre España y Portugal a través de Fuentes de Oñoro.
- Mejora de la infraestructura de la línea férrea Salamanca-Medina del Campo, que permita la circulación de los trenes Alvia a 200 km/h, superando los 150 km/h actuales, ya que no hay previsión de que llegue el AVE a esta ciudad.
- Estudio de viabilidad de recuperación de la línea férrea La Fuente de San Esteban - Barca de Alva (Portugal), dando continuidad a la línea del Duero portuguesa que llega hasta Oporto.

5.7. Cataluña

Red ferroviaria de mercancías

- Nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona (I)
- Nuevo corredor de mercancías entre Martorell y Castellbisbal (variante de Martorell).
- Conversión a ancho de vía mixto del corredor Castellbisbal-Vila-Seca
- Conversión a ancho de vía mixto del corredor Castelló-Tarragona
- Adaptación al ancho UIC del tramo de Vilamalla-Portbou
- Conversión a ancho mixto del tramo Reus-Vila-seca.
- Rehabilitación de la vía entre Reus y Roda de Barà exclusivo per mercancías.

- Conversión a ancho mixto de la línea convencional Zaragoza-Lleida-Reus/St.Vicenç de Calders.
- Conversión a ancho mixto de la línea convencional Reus-Zaragoza (Caspe).
- Remodelación de la terminal ferroviaria del Vallès (La Llagosta).
- Acondicionamiento de la Terminal de Vilamalla a las necesidades del tráfico europeo
- 2ª fase de remodelación del nudo de Mollet.
- Adaptación y apartaderos para trenes 750 m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid.

Red ferroviaria de pasajeros

- Mejoras de las instalaciones para la prestación del servicio de Cercanías de Barcelona.
- Mejoras generales de infraestructura, electrificación, señalización e instalaciones de la red
- Mejora de la señalización y los sistemas de gestión del tráfico ferroviario en los túneles de Cercanías de Barcelona.
- Mejora de la seguridad ferroviaria: actuaciones destinadas a la mejora de diferentes aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria y que incorporarán actuaciones destinadas a evitar afecciones a la infraestructura motivadas por accidentes naturales (temporales, desprendimientos de terreno...), entre otros.
- Desdoblamiento Montcada – Ripoll.
- Duplicación Arenys de Mar – Blanes.
- Acceso ferroviario al Aeropuerto del Prat.
- Túnel de Montcada
- Tramo Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària-Glòries que incluye el tercer túnel pasante de Cercanías de Barcelona. Intercambiador de la Torrassa (L’Hospitalet de Llobregat) y mejora de las instalaciones e inserción urbana entre Sants i l’Hospitalet línea R2 Montcada i Reixac.
- Nueva estación del TAV en el aeropuerto de Girona.
- Nueva estación intermodal del Baix Llobregat y la Sagrera.
- Intercambiadores de El Prat de Llobregat, Arc de Triomf, Barberà-Cerdanyola, Sant Cugat.

Accesos ferroviarios a puertos:

- Accesos ferroviarios y viarios al Puerto de Tarragona
- Port de Barcelona. Nuevo acceso ferroviario al Port de Barcelona (II). Nuevos accesos a la Ampliación Sur. Terminal de expedición y recepción de Nuevo Llobregat; Terminal intermodal del río Llobregat. Nueva terminal de sólidos a granel y acceso viario i ferroviario al muelle Álvarez de la Campa.
- Port de Barcelona. Red viaria interna: Nuevos accesos a la Ampliación Sud.

5.8. Comunidad Valenciana

- Puerto de Castellón - Acceso ferroviario a la Dársena Sur
- Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sagunto ancho mixto (ibérico y UIC)
- Acceso ferroviario al puerto de Alicante desde la Encina (tercer carril antiguo trazado Renfe)
- Acceso ferroviario al puerto de Alicante desde Crevillent (tercer carril antiguo trazado Renfe).

- Renovación y acondicionamiento de estaciones de la Línea 9 Benidorm -Denia (FGV Alicante)
- Superestructura, catenaria e instalaciones seguridad Túnel Sangueta-Isleta (Tram de Alicante)
- Conexión soterramiento de vías en Burjassot (Valencia)
- Línea 2 del metro de Valencia tramo Xativa-Nazaret
- Línea 1 Red de TRAM. Actuaciones complementarias. Castellón
- Metro Valencia. Línea 1: mejora de la funcionalidad de la estación de empalme FGV en Burjassot
- Metro Valencia. Línea 4: Remodelación en la calle Almassora.
- Variante Tranviaria de la Serra Grossa (TRAM de Alicante)
- Conexión ferroviaria Valencia-Alicante por la costa. Fase 1: Gandía estación provisional de Oliva.
- Conexión ferroviaria Valencia-Alicante por la costa. Fase 2: Oliva -Denia
- Conexión ferroviaria Valencia-Alicante por la costa. Fase 3 L'Altet - Alicante-Benidorm
- Conexión ferroviaria Valencia-Alicante por la costa. Fase 4: Mejora del TRAM Denia Benidorm
- Corredor Cantabro-Mediterráneo: Fases 1, 2 y 3.
- Corredor Ferroviario Mediterráneo
- Servicios de Alta Velocidad a Estación de Orihuela
- Adaptación para Mercancías C.M. (Corredor Mediterráneo) en ancho UIC (tercer carril sobre el ibérico existente) utilizando el trazado ahora infrautilizado RENFE (al estar en uso el AVE Albacete-Alicante). Trazado: - La Encina- Villena-Sax, - Elda/Petrer- Monóver _ Sant Vicent del Raspeig - Port Alacant. Incluida su electrificación
- Implantación Ancho UIC en ambos sentidos Tarragona → Castellón y Castellón → Tarragona (tercer carril) a lo largo de los 120 kms del Subtramo Castellón – Vilaseca – Castellbisbal.
- Actuaciones en líneas de tren de cercanías:
 - Duplicación de la vía y electrificación de la Línea C3 Valencia: entre Valencia y Buñol
 - Renovación Poblalarga-Silla (Valencia)
 - Mejora red de Cercanías Alicante-Murcia: Tramo Alicante-Torrellano-Elche/Crevillente de la Línea C1 del núcleo de Alicante
 - Duplicación de la Vía Tramo Cullera-Gandia
 - Prolongación línea C3 Alicante: adaptación de infraestructura desde San Vicente del Raspeig hasta Villena
 - Prolongación línea C6 Castellón: desde Castellón a Benicassim
 - Duplicación de la Línea C2 Valencia: entre Xàtiva y Moixente
 - Adecuación de la Línea Xàtiva-Alcoy: pK 0 al 8 y pK 23,5 al 63,70
 - Adecuación de la Línea Xàtiva-Alcoy: pK 8 al 23,5
 - Nuevas estaciones: Elda, Ontinent y Albaida
 - Programa de mejora, modernización y equipamiento de estaciones de cercanías
- Soterramiento y conexiones estación de norte valencia:
 - Eje pasante
 - Remodelación Fuente San Luis
 - Canal de Acceso
 - Estación Central
- Prolongación Sur del Túnel de Serrería en Valencia ciudad

5.9. Galicia

- Acceso Ferroviario al Puerto de A Coruña. 150 M €.

5.10. Islas Baleares

- Línea férrea Palma- Lluçmajor

5.11. Madrid

- L11: Ampliación desde atocha Renfe, pasando por Saína de Baranda, la Elipa, Ciudad Lineal, Arturo Soria y Chamartí
- L2: Ampliación desde las Rosas hasta el PAU del Cañaveral
- L10: Prolongación por el Distrito Castellana Norte, con tres estaciones de Metro
- L3: Prolongación desde Villaverde Alto a El Casar
- L3: Ampliación desde Moncloa hasta cuatro Caminos
- L11: Ampliación desde Plaza Elíptica hasta Atocha Renfe
- C3: Cuadriplicación de vía San Cristóbal de los Ángeles-Getafe Industrial-Pinto
- Prolongación C-4
- Eje Transversal Este-Suroeste
- Variante centro urbano Majadahonda-Las Rozas
- Extensión de la línea de cercanías Alcobendas/SS Reyes a San Agustín de Guadalix/Algete
- Variante de la C-2 en Torrejón de Ardoz
- Cuadriplicación de vía entre Las Rozas y Villalba y duplicación Villalba-Alpedrete y Collado Mediano
- Extensión de la línea de cercanías Colmenar Viejo-Soto del Real
- Prolongación C-5 de Humanes-Griñón-Illescas
- C3: Cuadriplicación de vía entre Pinto y Aranjuez
- Nueva línea de cercanías Mejorada del Campo
- Intercambiador de Legazpi

5.12. Navarra

- Plataforma y superestructura nueva variante en ancho ibérico más Plataforma ancho UIC entre Esquiroz y Nueva Estación.
- Superestructura para 2 vías ancho UIC entre Esquiroz y Nueva Estación
- Inversiones en sistemas (Via, Energía, Señalización y Comunicaciones) necesaria para completar la Variante ferroviaria de Pamplona que permita suprimir el actual bucle ferroviario
- Construcción del edificio de la nueva Estación de Pamplona
- Completar la Variante que elimina el bucle ferroviario de Pamplona y da continuidad a la Red de ancho estándar (UIC)
- Conexión Comarca de Pamplona con la Y Vasca
- La conexión sur del Corredor Navarro une Castejón con Zaragoza. Dentro de Navarra estarían los tramos:
 - Cortes Tudela de 11,5 Km.

- Tudela – Castejón (Puente sobre el Ebro) 27 km.
- Nueva Estación de Tudela
- Estación de Noain
- Accesos a Fábrica de Volkswagen
- Castejón – Aldeanueva de Ebro

6. Puertos

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades que han sido recabadas en relación con los puertos.



6.1. Andalucía

- Mejora de las conexiones ferroviarias con los puertos.
- Desarrollo del puerto de Huelva.

6.2. Asturias

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

6.3. Cantabria

- Actuaciones de renovación en el Puerto de Castro- Urdiales
- Nuevo Puerto Deportivo en San Vicente de la Barquera

6.4. Cataluña



No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

6.5. Comunidad Valenciana

- Ampliación de Muelle 19 Puerto de Alicante
- Ampliación terminal contenedores en Puerto de Valencia

6.6. Galicia

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

6.7. Islas Baleares

- Ampliación del Puerto de Palma.
- Mejora de la agitación y línea de atraque del puerto exterior de Ciudadela en Menorca.
- Ampliación Puerto San Antonio en Ibiza.

7. Transporte Público Urbano

A continuación se indican, por Comunidades Autónomas, las necesidades que han sido remitidas en el sector del Transporte Público Urbano.



7.1. Andalucía

- Red Completa de Metro de Sevilla. Obra prioritaria, dadas las características de Área metropolitana de la conurbación de Sevilla y su alfoz -4ª de España en población después de Madrid y Valencia- y la especial distribución de sus barriadas urbanas, desconectadas del centro de la ciudad, y lo que es muy importante, desconectadas entre sí. Un dato muy revelador, que puede resultar estratosférico, es que tan sólo la línea 3 del Metro de Sevilla reportaría más de 22.000 millones al año de beneficio, por el ahorro de costes, el ahorro de tiempo en los trayectos y el ahorro ambiental y social. El proyecto completo sumaría 83.000 millones al año de beneficios. (Datos del informe anteriormente citado de SEOPAN).
- Relación Cartuja-Sevilla. La prolongación de la línea C2 de la Cartuja unos 1.500 metros, hasta la altura de Torre Triana y la Torre Pelli, podría suponer un aumento del tráfico de viajeros, por lo que sería necesario hacer un estudio viabilidad de esta inversión que, a priori, no sería de un coste elevado.
- Metro de Granada, planificación a largo plazo de la ampliación del metropolitano, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. Asimismo, se promueve la construcción de aparcamientos disuasorios en los extremos de la línea y en los puntos de intercambio modal de especial relevancia.
- Puesta en marcha del tranvía de Jaén.

7.2. Aragón

- Línea 2 del tranvía de Zaragoza
- Peatonalizaciones, renovaciones urbanas y carriles bici

7.3. Asturias

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

7.4. Cantabria

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

7.5. Castilla La Mancha

- **Plataforma Logística Intermodal o Puerto seco en Albacete:** parece necesaria pero muy difícil de desarrollar, debido a la falta de entendimiento entre las fuerzas actoras en su localización óptima.
- **Plataforma Logística Intermodal de Transporte en Alcázar:** se configura como un importante nodo logístico para el transporte multimodal. Con la creación de esta infraestructura se permitiría la vertebración del transporte internacional -a través de esta ciudad- enlazando el corredor central, que une Algeciras con Francia, y el corredor Atlántico-Mediterráneo, que une el Puerto de Valencia con Portugal. En 2012 la Comisión Europea declaró este proyecto como nodo logístico prioritario dentro de la Red Transeuropea de Mercancías TEN-T, propuesta que posteriormente también aparece en planes sectoriales a nivel nacional y regional. Inversión estimada fase I: 27M€
- **Otras plataformas logísticas:** Talavera de la reina, Almansa

7.6. Castilla y León

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

7.7. Cataluña

Red ferroviaria de pasajeros y tranvía de la Generalitat de Catalunya (FGC):

- Finalización de las líneas L9 y L10.
- FGC L8 Plaça Espanya- Gràcia.
- Soterramiento de Can Feu FGC Sabadell.
- Mejora de capacidad de FGC entre Olesa y Manresa.
- Conexión Trambaix y Trambesòs (tranvía).
- Prolongación de la línea 3 de Esplugues a Sant Feliu de Llobregat.
- Prolongación de la línea 1 al Prat desde el Hospital de Bellvitge.
- Prolongamiento de la línea 1 en Badalona.
- Prolongamiento de la línea 2 (Sant Antoni) en el Parc logístic.
- Prolongamiento de la línea 4 La Pau-La Sagrera.
- T3 Paso por Laureà Miró y Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins (Tranvía)
- T4 Sant Adrià – Port de Badalona (Tranvía)
- Nueva línea UAB Cerdanyola – Montcada (Tranvía)
- Nueva línea de FGC Barcelona-Vallès por el túnel de Horta.
- Línea Orbital Ferroviaria de la Región Metropolitana de Barcelona.



- Eje Transversal Ferroviario de Cataluña.
- 2.2.17. Tren Tramvia.

7.8. Comunidad Valenciana

- Completar la red de metro de Valencia paralizada por la crisis

7.9. Galicia

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

7.10. Islas Baleares

- Ampliación del metro de Palma hasta el Aeropuerto, Ampliación del metro de Palma hasta el hospital de Son Espases. Conexión tranvía Ibiza- Aeropuerto.

7.11. Madrid

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

7.12. Navarra

No se han recibido necesidades de inversión en este epígrafe, lo cual no obsta para que no las haya.

8. Conclusiones y recomendaciones

El presente informe podría calificarse como un “*spin off*” del Estudio principal realizado por la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil “Las Obras y Servicios Públicos a Examen, Informe 2019”. Así, en paralelo con la confección del Estudio se ha recopilado información de las Demarcaciones del Colegio sobre las obras que considerasen prioritarias en sus ámbitos territoriales.

Siendo los resultados evidentemente heterogéneos, existen una serie de líneas comunes que merece la pena destacar en estas conclusiones:

- En el sector aeroportuario es preciso actualizar y en algunos casos poner en valor instalaciones infrautilizadas en la actualidad.
- En el sector de la carretera siguen pendientes de ejecución algunas obras de entidad y se observa una necesidad generalizada de mayor inversión en mantenimiento y reposición de activos.
- En el sector del ciclo del agua destacan los incumplimientos en materia de depuración, que se están traduciendo en sanciones por parte de la Unión Europea.
- En el sector ferroviario quedan pendientes algunas obras de la red de Alta Velocidad proyectada. En cuanto a la red convencional existen numerosas líneas que precisan una actualización urgente.
- En el sector portuario destaca la necesidad de ampliar algunas instalaciones portuarias y la mejora de los accesos ferroviarios en muchos casos.
- Por último, en el sector del transporte público destacan las necesidades de ampliación de líneas de metro, así como una mejora de la conectividad en instalaciones multimodales.

Como conclusión general podría decirse que las obras públicas en nuestro país fueron desarrolladas adecuadamente en la mayoría de casos, pero el periodo reciente de crisis económica ha impedido el normal desarrollo de la ejecución del resto, hecho que ha generado desigualdades entre territorios. Además, se aprecia un recorte generalizado en las partidas de mantenimiento y reposición. Este déficit puede ser y será una fuente de problemas a medio y largo plazo.

Octubre de 2019