



**CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES**

**LAS INFRAESTRUCTURAS:
MEDIDAS A ADOPTAR**

Madrid, julio de 2009



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

ÍNDICE

I. Las infraestructuras en España: deficiencias, costes de inversión, programa de prioridades y posibilidades de colaboración público-privada.....	3
1. Introducción.....	3
2. Medidas propuestas.....	8
II. Las infraestructuras de transporte.....	15
1. Introducción.....	15
2. Medidas propuestas.....	15
III. Las infraestructuras de telecomunicaciones: las infoestructuras.....	21
1. Introducción.....	21
2. Medidas propuestas.....	21
IV. Las infraestructuras en las Comunidades Autónomas.....	27
1. Comunidad Autónoma de Andalucía.....	27
2. Comunidad Autónoma de Aragón.....	29
3. Comunidad Autónoma de Asturias.....	31
4. Comunidad Autónoma de Baleares.....	32
5. Comunidad Autónoma de Canarias.....	33
6. Comunidad Autónoma de Cantabria.....	34
7. Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha.....	35
8. Comunidad Autónoma de Castilla León.....	35
9. Comunidad Autónoma de Cataluña.....	40
10. Comunidad Autónoma de Extremadura.....	43
11. Comunidad Autónoma de Galicia.....	54
12. Comunidad Autónoma de La Rioja.....	55
13. Comunidad Autónoma de Madrid.....	56
14. Comunidad Autónoma de Murcia.....	58
15. Comunidad Autónoma de Navarra.....	61
16. Comunidad Autónoma de Valencia.....	62
17. Ceuta.....	63
18. Melilla.....	64



I. Las infraestructuras en España: deficiencias, costes de inversión, programa de prioridades y posibilidades de colaboración público-privada.

1. Introducción

El positivo y progresivo comportamiento de la construcción en estos años ha sido posible porque se han venido practicando políticas que han permitido el sostenimiento de la inversión y el crecimiento económico, y como la construcción va íntimamente ligada a la confianza en la economía y a la creación de empleo, se ha generado una significativa demanda de construcción fundamentalmente en vivienda, y cuyo ajuste hace necesario un reforzamiento del protagonismo de la obra pública a través de la dotación de infraestructuras al constituir prácticamente el único recurso público directamente modificable por la acción gubernamental. **La inversión en infraestructuras constituye un esencial instrumento para que el sector público promueva incrementos de renta, empleo y productividad.**

Esta correlación entre la dotación de infraestructuras y el crecimiento económico se manifiesta en efectos de corto plazo, relacionados con el impacto que la propia construcción de las infraestructuras produce sobre la demanda, y los efectos de largo plazo que se generan por la utilización de dichas infraestructuras.

En el corto plazo, los sectores relacionados con la construcción ejercen efecto de arrastre sobre el resto de la actividad productiva, con efectos inmediatos sobre la demanda agregada, a través de los gastos y el empleo que genera su producción.

En el largo plazo, su impacto socio-económico se fundamenta en los aspectos positivos que su utilización genera sobre la productividad y la competitividad. En efecto, las infraestructuras juegan un importante papel en el desarrollo y en la cohesión territorial, puesto que impulsan su vertebración, y accesibilidad, pero además afectan de modo directo a la competitividad del sector privado empresarial, ya que una buena dotación de infraestructuras se traduce en menores costes de producción y en aumentos de la



productividad de los factores existentes y por tanto, en un mejor aprovechamiento de los beneficios potenciales derivados del nuevo contexto de globalización económica.

Estas consecuencias, tan positivas para el interés general, justifican la intervención del sector público en la provisión de infraestructuras que ha de proyectarse -tanto en su definición como en sus tiempos y financiación- a un futuro más allá de los plazos políticos que define una legislatura. En ese sentido, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento, significa un positivo avance y un acierto en el marco de la necesaria planificación y maduración de las inversiones en infraestructuras en nuestro país, porque tiene una inequívoca vocación de consenso para un periodo dilatado, porque integra todos los modos de transporte, porque pretende definir un esfuerzo inversor estable, porque ampara la participación de la financiación extrapresupuestaria a través de las sociedades estatales, y porque contempla la colaboración público-privada.

A estos efectos lo mismo podría decirse del Programa A.G.U.A. que, en función de las características hidrológicas de las distintas cuencas hidrográficas, define las necesarias dotaciones de infraestructuras y de gestión de los recursos que se acompañen al desarrollo urbanístico y a las necesidades agrícolas, con el fin de que no se perjudique la actividad económica, gestión que como preconizan todos los organismos internacionales debe realizarse bajo el modelo de “gestión integrada de los recursos de agua y bajo el principio de que el ámbito territorial de gestión sea la cuenca hidrográfica”.

Lo mismo podría decirse también de la provisión de otros tipos de infraestructuras como hospitales, centros educativos, prisiones o mercados.

El escenario actual de crisis económica se ha traducido en una restricción de los recursos públicos. Fruto de, por un lado, una menor recaudación fiscal y, por el otro, un aumento de los gastos de carácter social.

Asimismo en los últimos años, desde la entrada de España en la UE, los fondos comunitarios destinados a la construcción de infraestructuras han representado una parte sustancial de la financiación de los sucesivos planes realizados, permitiendo que nuestro país se haya dotado de una red de infraestructuras sustancialmente mejor, más



completa, de más calidad y seguridad; nos ha permitido reducir drásticamente el diferencial de renta con la media europea y disponer de una estructura de transporte mucho más competitiva y moderna.

En el período 2005-2008, las inversiones estatales sufragadas con cargo a los fondos estructurales europeos han representado de media el 0,42% del PIB.

Para el período 2007-2012, se ha materializado una importante reducción de los fondos europeos para financiar infraestructuras (la mitad aproximadamente en términos de PIB respecto del período anterior), de manera que **los fondos estructurales europeos a percibir por España para la financiación de infraestructuras estatales en el periodo 2009-2012 reducirán su peso sobre el PIB del 0'45% del periodo 2005-2008 al 0'25%, que en términos monetarios significa una disminución de 22.000 millones de euros (5.500 millones de euros por año)**. El estudio elaborado para la Confederación Nacional de la Construcción (CNC) por el Instituto de Estudios Económicos evalúa que esta caída de fondos europeos para España, como consecuencia de la ampliación de la Unión Europea, provocaría por sí sola una contracción de la actividad de la construcción de 0,8 décimas del PIB y un ajuste del empleo de 165.000 ocupados. Asimismo, es importante resaltar que el impacto del descenso de los fondos sufragados por la Unión Europea tiene también consecuencias relevantes en las inversiones futuras de las Comunidades Autónomas. Hoy día, la inversión pública de las entidades regionales y locales alcanza el 60% de la inversión total.

Lo dicho hasta ahora sirve para justificar **la necesidad de abordar políticas que atiendan a evitar la ruptura del ritmo inversor público de los últimos años, que tanto perjudican al tejido empresarial, a su competitividad e innovación, al empleo y a la capacidad de nuestro país de competir con los países de su entorno en una economía de carácter global.**

A estos efectos, considerando la situación actual y la necesidad de ir abordando **un crecimiento equilibrado, justo y sostenible**, es necesario apelar a las iniciativas y sistemas de colaboración público-privada para la provisión de infraestructuras.



La Unión Europea considera la colaboración o partenariado público-privado (CPP/PPP) como un instrumento esencial para obtener la competitividad y el desarrollo económico en todo el territorio de la Unión (Informe Prodi sobre la iniciativa para el crecimiento) y, todo ello, en base a las siguientes motivaciones:

- Aprovechar los conocimientos y experiencia del sector privado en la concepción, construcción, conservación y explotación de proyectos de infraestructuras.
- Aprovechar las posibilidades financieras de los mercados de capitales.
- Combinar la conservación y ampliación del capital social fijo y de las inversiones públicas con un adecuado control del déficit público, al tiempo que se moviliza capacidad de inversión en proyectos sociales.
- Practicar políticas de carácter anticíclico.

A diferencia de crisis anteriores, **en España es hoy posible realizar políticas anticíclicas acelerando obra pública** para mitigar el impacto de la cesión en la economía y en el empleo.

En los últimos años, y en especial desde 1996, ante la obligación de compatibilizar nuestras necesidades de inversión con el cumplimiento de los parámetros exigidos para el ingreso en la Unión Económica y Monetaria, hemos venido desarrollando esquemas de ruptura de la financiación tradicional y mayoritariamente presupuestaria por otros de naturaleza mixta en los que cada vez hay una mayor participación de financiación privada.

Desde esta experiencia y teniendo en cuenta lo anterior, la situación actual aconseja diseñar una estrategia de anticipación de inversiones en infraestructuras e impulso extraordinario, basada en los siguientes principios y objetivos:

1. Máximo aprovechamiento de las disponibilidades presupuestarias y de los techos de inversión plurianuales con el fin de:



- Activar el ritmo de las obras en ejecución, cuyos compromisos de gasto no se ajustan a los plazos tecnológicamente aconsejables de sus programas de trabajo, mediante contracciones de crédito (reajustes de anualidad).
 - Activar una licitación de choque en 2009 sobre proyectos redactados y aprobados que transmita confianza a las empresas y les permita ajustar sus estrategias de empleo y actividad.
2. Preparar sobre la base de expedientes actualmente en tramitación, el lanzamiento, para licitar a partir del 2010, de aquellas actuaciones susceptibles de recurso a la colaboración privada.

Para la consecución de estos fines puede ser necesario arbitrar complementariamente:

- Suplemento de crédito para el periodo 2009-2012 equivalente como mínimo a la reducción de fondos europeos (22.000 millones de euros).
- Establecer un Convenio entre los Ministerios y Administraciones inversoras y las entidades de crédito (banca o cajas), con el objetivo de asegurar el descuento de las certificaciones de obra emitidas por cualquier administración pública (central, autonómica o local), a fin de paliar los problemas de liquidez de las empresas.
- Recurrir al sistema de “contratos de obra bajo la modalidad de abono total del precio con posibilidad de fraccionamiento del pago” (método alemán), con algunos ajustes en su reglamentación sobrevenidas por las actuales exigencias financieras, como avalar las certificaciones intermedias de obra ejecutada (riesgo de empresa).
- Reforzar los compromisos de las AAPP en lo que se refiere al mantenimiento del equilibrio-económico financiero de los concesionarios, a la responsabilidad patrimonial de aquéllas y a la no transferencia de riesgos imprevisibles a éstos.



Una importante consideración para finalizar: afortunadamente, hoy existe la planificación necesaria y los planes sectoriales (carreteras, ferrocarriles de pasajeros, de mercancías y de cercanías, puertos y aeropuertos, hidrológicos y de calidad del agua, etc.) que habilitan abordar la estrategia inversora descrita. **NO PERDAMOS LA OPORTUNIDAD.**

2. Medidas propuestas

En línea con lo hasta ahora manifestado, proponemos desde CEOE un incremento adicional de la inversión en infraestructuras anticipando, en su caso, proyectos del PEIT. Entre ellos:

- Prolongación de las autopistas radiales de peaje actuales y ampliación de la red de autopistas allí donde las carreteras de alta capacidad puedan ser financiadas mediante peaje.
- Inversiones en el aumento de capacidad de las actuales autopistas de peaje.
- Adjudicación de los proyectos ultimados del PEIT en los ejes de penetración y circunvalación a las grandes ciudades y, adicionalmente, construcción mediante concesión de plataformas reservadas para autobuses en los accesos a las mismas.
- Impulso y complemento de financiación pública a la inversión en infraestructuras intra-portuarias.
- Impulsar y anticipar la conexión en los diferentes modos de transporte con los aeropuertos y definir donde proceda el establecimiento de la aviación ejecutiva para abordar con la antelación necesaria las infraestructuras correspondientes.
- Impulsar y anticipar la red ferroviaria de alta prestación y la de mercancías.
- Impulsar y anticipar la red ferroviaria de mercancías de las grandes ciudades.
- Anticipar la construcción de los accesos a los puertos del Estado, es decir, su interconexión con las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril (Redes TEN-



T). Este paso es básico para conseguir el objetivo de potenciar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (Autopistas del Mar), que son un instrumento clave del desarrollo sostenible en Europa.

- Impulsar la licitación de estudios y proyectos con el fin de mantener una biblioteca de los mismos que asegure un ritmo adecuado de las inversiones.
- Abordar la problemática de las bajas desmesuradas en las licitaciones, que perturban el desarrollo de los contratos, y la calidad de sus objetivos.

En la situación actual de desaceleración del sector, se agudizará aún más esta problemática. La Administración, por sí misma, o con la aportación de las asociaciones empresariales puede conocer en cada caso el umbral de oferta a partir del cual hay presunción objetiva de riesgo o temeridad. Las ofertas que le excedan deberían tener todas la misma valoración económica para que las empresas licitadoras no obtuvieran ventaja con proposiciones desproporcionadas, siendo disuadidas de hacerlas. Por otra parte, quedaría beneficiada la calidad técnica de estudios y las obras.

En definitiva, se trataría de que el valor de referencia para establecer la temeridad no sea la media de las proposiciones, sino un valor objetivo establecido en cada caso por el órgano de contratación en base a su experiencia.

- Estructuración de un mecanismo que permita la compensación interterritorial de impuestos mediante la utilización de las certificaciones de obra, emitidas por las distintas administraciones, como medio para abonar impuestos o pagar deudas a otras administraciones públicas.

Las deudas tributarias pueden extinguirse total o parcialmente por compensación con las certificaciones de obra, dado que éstas tienen el carácter de crédito reconocido por acto administrativo firme.

En la actualidad la Administración Central ya utiliza este mecanismo para la compensación de impuestos, pero debería hacerse extensible a Comunidades Autónomas y entes locales, puesto que licitan un porcentaje muy elevado de la obra.



La utilización de las certificaciones de obra emitidas por las distintas administraciones, cualquiera que sea la administración, organismo o ente del sector público emisor, como medio para abonar impuestos o pagar deudas a otras Administraciones Públicas, cualquiera que sea la administración pública acreedora, facilitaría la liquidez de las empresas.

- Actuaciones relativas al Plan de Autovías de Primera Generación.

El Plan de Autovías de Primera Generación del Ministerio de Fomento es una pieza clave de la estrategia del Gobierno para impulsar las infraestructuras públicas con financiación privada en España, y cobra especial relevancia en la situación económica actual como una eficaz medida contra cíclica para dinamizar la economía y el empleo.

En el segundo semestre de 2007, fueron adjudicados 10 tramos en régimen de concesión del Plan de mejora y acondicionamiento de las autovías de primera generación. El presupuesto de licitación de las 10 actuaciones era de 5.503,3 millones de euros, y se adjudicaron con un presupuesto de 3.241,5 millones de euros, resultando una baja media del 41%. Si a este escenario de contratación a la baja, unimos a lo anterior la muy negativa evolución que la coyuntura económica y capacidad crediticia del sistema financiero han tenido desde entonces, tenemos un escenario actual que ha estado dificultando en diversos aspectos la ejecución de este importante Plan de Inversiones.

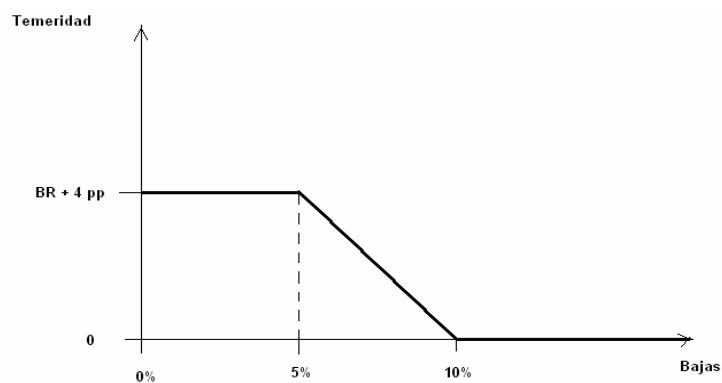
Por todo ello, es preciso diseñar adecuadamente los pliegos de contratación de las actuaciones de autovías de primera generación pendientes de licitar con el doble objetivo de:

- Evitar la formulación de bajas desmesuradas;
- Adaptar las condiciones de ejecución de los contratos a la coyuntura económica y financiera actual;

Para alcanzar los objetivos anteriores se proponen, entre otras posibles medidas, las indicadas a continuación:



- Fijar unos mecanismos de ingresos que permitan la compensación entre categorías de vehículos en las fórmulas contractuales de cómputo de los ingresos, debiendo calcularse éstos en términos de vehículos equivalentes (conversión del tráfico de vehículos pesados en ligeros con el factor de equivalencia que se obtiene de las tarifas ofertadas para ambas tipologías de tráfico, permitiendo lo anterior alcanzar el máximo umbral de tráfico ofertado por las empresas con independencia de las distintas evoluciones que el tráfico, ligero y pesado, puedan tener).
- Permitir la actualización de las tarifas una vez ejecutado el 20% de la inversión y no cuando se supere el 20% de los ingresos del contrato.
- Definir el cálculo de los ingresos de forma que no tengan una dependencia directa plena del volumen de tráfico.
- Definir unos umbrales de temeridad que no sean crecientes con la magnitud de las bajas de las ofertas. Para ello, y en lo relativo a las ofertas en presunción de temeridad, se podrían considerar temerarias aquellas que se encuentren en cualquiera de los 4 supuestos siguientes:
 - Ofertas cuya tarifa de vehículos ligeros ofertada supere la temeridad definida en el diagrama inferior. Se observa que para una baja de referencia igual o mayor del 10%, se considerarán temerarias las bajas superiores a la de referencia.





- Ofertas cuyo coste de inversión sea inferior en un 5% al promedio de las ofertas admitidas.
- Ofertas que contemplen unos gastos de explotación anual inferiores en un 5% al valor medio de las ofertas admitidas.
- Ofertas que del análisis económico-financiero de la oferta supongan una T.I.R. del proyecto inferior en 1% al valor medio de la T.I.R. de las ofertas admitidas.
- En lo relativo a la obtención de la puntuación económica (total de 100 puntos), que se obtiene como suma de la valoración del plan económico financiero (PEF) y de la valoración de la oferta económica (VOE), se propone modificar los umbrales de puntuación concediendo al plan económico financiero una valoración comprendida entre 0 y 70 puntos (en el pliego vigente la valoración es 0/30), y a la oferta económica una valoración comprendida entre 0 y 30 puntos (en el pliego vigente la valoración es 0/70).
- Respecto a las materias valorables de la oferta económica (tarifa de vehículos equivalente, límite máximo de tráfico ofertado y porcentaje de la tarifa que sirve de cálculo del canon de demanda de tráfico que exceda el límite anual máximo), se ha de modificar también el sistema de valoración actual otorgando al valor más bajo ofertado la puntuación máxima, y al resto de valores ofertados admitidos puntuaciones inversamente proporcionales.
- Abordar la morosidad de las Administraciones Públicas

Las deudas que las Administraciones Públicas tienen con las empresas es un tema recurrente que genera una enorme preocupación empresarial.

Las Administraciones públicas han incumplido sistemáticamente sus compromisos de pago y, es a partir de principios de 2008, cuando estos incumplimientos alcanzan cotas elevadas, afectando de forma muy seria la supervivencia de muchas empresas.



Un amplio sector empresarial viene padeciendo la permanente utilización por parte de la Administración de la demora en los pagos como una práctica habitual de su gestión financiera, que a su vez origina un deterioro general que afecta a todo el entorno económico relacionado con la empresa.

Las AAPP obligan a las empresas a modificar los plazos de pago pactados con objeto de aliviar sus propias dificultades financieras, derivadas, en ocasiones, de una incorrecta realización y ejecución de sus propios presupuestos. Las consecuencias son múltiples y todas ellas dificultan en grado sumo el normal cometido empresarial:

- El incremento de los gastos financieros y administrativos de las empresas reducen, en su caso, el margen de beneficios.
- La demora en los pagos impide planificar inversiones y, con ello, la creación de puestos de trabajo ante perspectivas de un futuro incierto.
- Expulsa del mercado a empresas por causas ajenas a su propia gestión, produciéndose una distorsión de la competencia.
- Crea inestabilidad laboral, ya que muchos trabajadores se ven afectados por las circunstancias de crisis de sus empresas, percibiendo con retraso sus salarios y, en otros casos, perdiendo sus puestos de trabajo.
- El incumplimiento de nuestras AAPP, afecta a la sociedad en general, alentando con sus comportamientos este tipo de prácticas, en lugar de dar ejemplo de cumplimiento, eficacia y responsabilidad.
- Finalmente, la credibilidad de nuestras AAPP queda bajo mínimos ante un Mercado Único en el que no caben este tipo de prácticas, inexistentes en la totalidad de los países de nuestro entorno.

Esta situación generalizada de descontrol en materia de pagos por parte de las AAPP, debería ser objeto de un tratamiento específico y de proyección futura que ponga fin, de una vez por todas, a este tipo de comportamientos, contra el cual deberían estar implicados todos los Agentes Sociales, Gobierno, Partidos Políticos e Instituciones.



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

A estos efectos, se propone la necesidad de que se compruebe, a 31 de Diciembre de cada año, el cumplimiento de las obligaciones de pago de todas las AAPP y en caso de incumplimiento de las mismas, se deberían detraer de las correspondientes transferencias a realizar a estas AAPP, el importe de las cantidades adeudadas.



II. Las infraestructuras de transporte

1. Introducción

El transporte es un sector económico de una importancia estratégica creciente en España, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo.

Esta relevancia aumenta si se tiene en cuenta el proceso de globalización, que exige mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales y de pasajeros a escala mundial. La mayor apertura de la economía junto con la mayor competencia internacional lleva implícito un sistema de suministro más flexible, fiable y rápido, que necesita el desarrollo de tecnología puntera para satisfacer una demanda cada día más especializada, y las infraestructuras adecuadas para su desarrollo.

La posición geográfica de España, como país periférico y puente entre Europa, América Latina y África, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte, aumentando el potencial de crecimiento de su actividad. Para dar respuesta a las necesidades que esta situación genera, los servicios de transporte requieren de una adecuada red de infraestructuras, y de las medidas tendentes a hacer efectiva la tan necesaria comodalidad.

2. Medidas propuestas

a. Medidas referidas a las infraestructuras en sentido estricto

- Desarrollo, a nivel nacional y europeo, de un proyecto de inversión en nuevas carreteras e infraestructuras, junto a la mejora urgente de las ya existentes.
- Elaboración de un Plan de establecimiento de carriles-bus en todos los ejes de penetración a las grandes ciudades españolas y principales áreas metropolitanas, plataformas reservadas, estaciones de autobuses, estaciones intermodales que



faciliten los transbordos, terminales de autobuses en las estaciones y los aeropuertos, así como áreas de aparcamiento gratuitas alrededor de las estaciones para el transporte de personas, que cuente con la debida financiación presupuestaria.

- Plan de modernización de las estaciones de autobuses con nuevos servicios de seguridad, gestión de andenes, gestión de PMR's, etc., que igualara con los aeropuertos y las estaciones de ferrocarril la calidad percibida por el cliente.
- Diseño de una red de áreas de descanso seguras, contiguas a las carreteras, con una dotación de servicios adecuados, que permitan a los transportistas de mercancías por carretera realizar sus descansos diarios y semanales sin que sean objeto de asaltos y robos. Para ello, se precisa confeccionar un mapa o relación de, al menos veinte de dichas áreas de descanso, contando con la participación del sector en la detección de las necesidades, y la adopción de las medidas necesarias para facilitar su difusión y conocimiento.
- Adecuado trazado de carreteras y armonización respecto a la señalización de las vías, en aras a una mayor seguridad vial.
- Necesidad de que las inversiones que se produzcan en infraestructuras se hagan en coordinación con las organizaciones empresariales del sector con el fin de garantizar la máxima eficiencia y competitividad logística.
- Habilitación de corredores específicos para el transporte de mercancías donde no existan restricciones horarias, dentro de la red transeuropea de carreteras.
- Avance en cuanto a la permeabilidad pirenaica se refiere, eliminando este sensible cuello de botella.
- La crisis actual a nivel europeo y la necesidad de impulsar la inversión pública podría aprovecharse para que, desde la UE, se abordase definitivamente la construcción de la red transeuropea.



- Redefinición y racionalización del espacio aéreo español, permitiendo una lógica flexibilización al facilitar el uso del mismo para utilización comercial en las áreas actualmente de influencia y uso exclusivo militar.
- Revisión y adecuación de las trayectorias y operaciones aéreas optimizando las alturas de vuelo.
- Institucionalizar las relaciones con las Compañías Aéreas y Asociaciones para analizar la conveniencia y el retorno de la inversión en las obras e inversiones en los aeropuertos.
- Desarrollar un ferrocarril eficiente en el transporte de mercancías, dotándolo de las infraestructuras necesarias, para la mejora de la competitividad de los sectores industriales, con el fin de fortalecer su actividad exportadora y reducir el riesgo de deslocalización industrial. Para ello:
 - Creación de una red ferroviaria exclusiva o prioritaria para el transporte de mercancías, en la que se eliminen los cuellos de botella y los tramos saturados, con capacidad suficiente en los corredores más importantes, y con buena accesibilidad a nodos y plataformas logísticas, y a la red europea.
 - Las terminales deben caracterizarse por su agilidad, capacidad, eficiencia, independencia y flexibilidad; estar preparadas para dar servicio a los trenes de tipo Europeo y diseñadas para reducir al mínimo imprescindible las maniobras; sin interferir con las vías de cercanías en las ciudades; aptas para transporte y estancia provisional de todo tipo de mercancías; dotadas de regulación de los tiempos de recepción y expedición de contenedores limitados y sin extralimitación de las posibilidades de almacenamiento de contenedores.
 - ADIF debe facilitar la estructura viaria mínima para que puedan circular tipos de Tren Europeo de mercancías de 750 metros y las infraestructuras necesarias para aumentar la carga por eje a 25 toneladas.
 - Esquema Red Nodal para el transporte combinado de mercancías por ferrocarril: Se propone la utilización de una Red Nodal, configurada por



Terminales Nodales entrelazadas entre sí, por vías que permitan apartar trenes de tamaño europeo.

b. Medidas referidas a la comodidad

- Coordinación de todos los sistemas de transporte, a nivel intramodal e intermodal, desarrollando políticas de diversa naturaleza (inversión, ordenación, gestión) que favorezcan el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y redes de transporte.

A este respecto, entre otras medidas, cabe señalar:

- Mejora y eliminación de las condiciones precarias que existen en la actualidad relacionadas con la intermodalidad carretera-transporte marítimo, como pueden ser los accesos viarios, el desarrollo de los servicios complementarios y de las zonas de influencia logística anexas a los puertos y a las estaciones de ferrocarril, la creación de amplios espacios logísticos para realizar la carga, descarga y manipulación de las mercancías, donde se pueda realizar el intercambio modal de las mismas, sin el colapso actualmente existente. Consecuentemente, se precisa dar la máxima prioridad, dentro de las inversiones previstas en el PEIT a las inversiones en conexiones de los puertos marítimos y las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril.
- Fomento del desarrollo de Nodos de Coordinación Intermodales.
- Incremento de las inversiones previstas en el PEIT para intensificar la intermodalidad Alta Velocidad de ferrocarril y carretera con los aeropuertos.
- Mayores inversiones, tanto a nivel autonómico, como estatal y europeo, en aras a lograr una mayor comodidad e intermodalidad, de conformidad con lo arriba señalado.



c. La apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías en España

En la actualidad, en España, el ferrocarril no constituye ni una alternativa real ni un medio competitivo para el transporte de mercancías (nacional e internacional), ni cumple las condiciones necesarias para configurarse como un modo complementario a otros modos de transporte.

La liberalización del ferrocarril iniciada con la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, sigue siendo una asignatura pendiente. Así, a día de hoy, en España tan solo hay diez empresas ferroviarias autorizadas, en tanto que en Alemania (en el año 2007), existían más de 350 empresas con licencia. De ellas, operan regularmente cuatro, y la cuota que los operadores ferroviarios privados han conseguido en España, tras cuatro años de liberalización del transporte por ferrocarril es del 1,5 por mil.

Para dinamizar el transporte de mercancías por ferrocarril resulta necesaria una acción decidida del Gobierno orientada a la verdadera liberalización del ferrocarril, que permita crear un auténtico mercado en situación de competencia y que, consiguientemente, permita ofrecer servicios en igualdad de condiciones a todas las empresas ferroviarias dando entrada al sector privado no sólo formalmente, sino en condiciones de poder realmente competir con el actual operador público. En esta misma línea, se deben eliminar las barreras prácticas con las que se encuentran las empresas privadas para desarrollar sus ofertas de servicios. Para ello, se requiere acometer la reforma del sector tanto desde el ámbito de las infraestructuras, como desde el mercado.

d. Otras medidas

- Necesidad de que las medidas adoptadas en apoyo de un modo de transporte, no perjudique a los restantes modos.
- Apuesta por la racionalización en la Gestión de la Oferta de transporte: Se debe evitar el crecimiento del sistema de transporte basado en la acumulación de redes y servicios superpuestos entre sí, tal como ha pasado hasta ahora en muchos casos. En el nuevo enfoque de la movilidad sostenible, debería apostarse por soluciones



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

estructurantes de movilidad particularizadas para cada corredor, en las cuales, cada modo de transporte, juegue un papel diferente en función de la realidad económica, social y ambiental de cada caso.

- Mejora de la red de itinerarios para mercancías peligrosas (RIMP).
- El uso de la tecnología y más concretamente la transmisión de la información, el control informático de las mercancías, su trazabilidad en todas las fases de la cadena se convierten en una herramienta imprescindible en un sistema moderno de transporte y logística. La innovación exige incrementar las dotaciones presupuestarias y alinear su contenido con las líneas básicas de actuación del plan en su conjunto.



III. Las infraestructuras de telecomunicaciones: las infoestructuras

1. Introducción

Las infraestructuras de telecomunicaciones son vitales para el desarrollo de una economía moderna, por ser las redes sobre las que se desarrolla la Sociedad de la Información. Más aún en una coyuntura como la actual, en la búsqueda de sectores que sirvan de motor de crecimiento para activar un nuevo modelo de crecimiento más basado en el conocimiento y la innovación. Son palabras textuales del Presidente del Gobierno en su discurso del reciente Debate sobre el Estado de la Nación: *“Aspiramos a renovar un modelo económico que ha de ser sostenible.../...Sostenible económicamente a medio y largo plazo. Que esté basado en la economía del conocimiento y la innovación. Que contribuya a hacer más competitiva nuestra economía. Que nos permita enfrentarnos con éxito al fenómeno de la globalización.”*

Para que el referido discurso se convierta en realidad, es ineludible facilitar que los operadores de redes de telecomunicaciones continúen invirtiendo en lo que es el sistema nervioso de la Economía de la Información y el Conocimiento.

Hay que tener en cuenta que las inversiones en redes de telecomunicaciones son inversiones privadas, no suponen cargas para los PGE; pero, en cambio, sí se ven mermadas por ciertas actuaciones públicas que son necesarias corregir para potenciar toda la fuerza de la inversión de los operadores de telecomunicaciones.

2. Medidas propuestas

Entre las actuaciones públicas sobre las que es necesario actuar destacan las siguientes.

a. Congelación de la presión fiscal específica del sector.

El sector de los operadores de telecomunicaciones ya soporta en exclusiva impuestos específicos que suman casi 600 millones de euros al año. Esta carga fiscal se ha



incrementado significativamente en los últimos 7 años y es sensiblemente superior a la de otros sectores económicos estratégicos (energía, financiero).

Además, las operadoras de telecomunicaciones titulares de redes soportan el coste de asumir las obligaciones de servicio público, como es el servicio universal de telecomunicaciones -cuya cuantía ha oscilado entre los 70 y los 120 MM€ anuales en los últimos años- y otras obligaciones requeridas por terceros -conservación de datos, servicios de emergencia, etc.-.

A todo ello hay que sumar otras cargas adicionales:

- La amenaza de que los Municipios apliquen una tasa sobre el 1,5% de los ingresos sobre la telefonía móvil (aproximadamente, unos 250 millones de euros adicionales) en concepto de ocupación del dominio público local.
- Que los operadores tengan que soportar una nueva tasa -del 0,9% de los ingresos (equivalente a unos 400 millones de euros adicionales) para financiar la televisión pública estatal.

No hay sector que pueda resistir, simultáneamente, una presión fiscal creciente y voraz, una coyuntura económica desfavorable y un ritmo inversor adecuado para construir las redes de banda ancha de nueva generación.

A este respecto, se requieren las siguientes actuaciones:

- a) Reformar la Ley de Financiación de Haciendas Locales, aclarando la no tributación de la telefonía móvil por ocupación del dominio público local.
- b) Eliminar la tasa sobre operadores de telecomunicaciones del Proyecto de Financiación de la Televisión Pública Estatal.

b. Eliminación de barreras administrativas a los proyectos de inversión.

Las redes de telecomunicaciones son, por su propia naturaleza, capilares. Esto significa que deben observar el cumplimiento de normativa estatal, de CCAA y municipal. Sólo la



carga de los costes de búsqueda de información para conocer la normativa que afecta a estos proyectos de inversión (más de 8.000 municipios con normativa urbanística propia), el cumplimiento de trámites y requerimientos de información heterogéneos en contenido y plazos, etc. supone una rémora a los proyectos de inversión en telecomunicaciones fácilmente evitable mediante la coordinación, el intercambio de información y la simplificación administrativa.

A este respecto, se requieren las siguientes actuaciones favorecedoras de los despliegues en los ámbitos de CCAA y EELL:

- **Medidas normativas:** Es necesario que la normativa y los instrumentos jurídicos que afecta a los despliegues, a todos los niveles de las AAPP (CCAA y EELL), prevean adecuadamente los derechos de ocupación de dominio público y privado de las redes de telecomunicaciones, tal y como se reconocen en la normativa estatal (Ley General de Telecomunicaciones), y permitan un desarrollo adecuado de los mismos. Para ello, es necesario que las redes de telecomunicaciones tengan la consideración de equipamiento básico en la normativa relativa a la ordenación del territorio y el suelo, y que los instrumentos de ordenación del territorio, planificación urbanística y proyectos de obras públicas prevean siempre las necesidades de despliegue de redes.
- **Reducción de los costes de búsqueda de información:** La existencia de 17 CCAA y más de 8.000 Municipios dan como resultado una casuística ingente de normativas y procedimientos administrativos aplicables. Bastaría con que el Ministerio de Industria crease una recopilación de la normativa e instrumentos de planificación urbanística accesible electrónicamente por los interesados, que centralizase el punto de obtención de la información para reducir de forma sustancial los costes de búsqueda de información.
- **Reducción de costes de tramitación administrativa:** estandarización de procedimientos administrativos. El Estado, en colaboración con las CCAA y la FEMP, debería promover la estandarización de procedimientos administrativos (modelo de expediente estándar de evaluación ambiental y modelo de expediente estándar de tramitación de licencias municipales), así como la tramitación electrónica de los mismos, de manera que se redujese el coste burocrático de la tramitación.



- Apoyo y asesoramiento a entidades locales: A menudo, las Entidades Locales, por falta de recursos humanos y técnicos, necesitarán apoyo externo para la modificación de la normativa o de los procedimientos administrativos en las líneas sugeridas. El Estado, en colaboración con la FEMP, debería crear órganos de asesoramiento técnico disponibles para prestar asistencia a los Municipios a la hora de diseñar instrumentos normativos o de planificación urbanística que faciliten los despliegues.
- Corresponsabilidad fiscal en el reparto de fondos a las Entidades Locales: El actual sistema de financiación local no incentiva a los municipios a facilitar los despliegues de redes de telecomunicaciones. Sería necesario que los ingresos fiscales procedentes del sector de las telecomunicaciones se repartiesen entre los municipios, de acuerdo a criterios de “corresponsabilidad fiscal”, en el que se premie a las Entidades Locales más activas en la facilitación del despliegue de redes de telecomunicaciones.

A todo esto hay que recordar y añadir que, tanto la existencia de excesivas barreras administrativas como la excesiva presión fiscal a la que se somete al sector de telecomunicaciones en España vienen siendo señaladas de forma reiterada por la Comisión Europea como uno de los problemas del mercado de las telecomunicaciones en España (Informe de implementación del Mercado único de comunicaciones electrónicas).

c. Medida específica para las infraestructuras de la telefonía móvil.

Existe un caso especial, relativo a la telefonía móvil y la falta de respuesta institucionalizada a las dudas de la población sobre la inocuidad de las emisiones radioeléctricas sobre la salud humana. En este caso, la solución pasa por la creación de una Agencia sanitaria radioeléctrica (compromiso público del Ministro de Industria ante el Parlamento), cuya tarea principal sería comunicar y divulgar la información constatada por el consenso científico internacional que sirviese para resolver las dudas de la población y respaldar la acción de las AAPP, sobre todo, las municipales, que se encuentran huérfanas de dicho respaldo y, a menudo, ante la falta de información institucional, reaccionan impidiendo los despliegues de redes móviles.

A este respecto, se requiere la creación de la Agencia Sanitaria de Seguridad Radioeléctrica.



d. Impedir la competencia desleal de las AAPP, sobre todo de las CCAA y los Municipios, en el mercado de telecomunicaciones.

Las AAPP pueden convertirse en operadores de telecomunicaciones siempre y cuando jueguen con las mismas reglas que el resto de los agentes del mercado (a tal efecto, la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones ha definido precisamente las condiciones que garantizan la libre competencia). Sin embargo, están surgiendo iniciativas que, además de suponer un despilfarro de recursos públicos en una coyuntura de necesidades de financiación, suponen un daño irreparable a la libre competencia en el sector y, lo más grave aún, utilizando en algún caso fondos estatales, como el Fondo Extraordinario Local. El principal papel de las AAPP en las telecomunicaciones no es suplantar al sector privado construyendo redes propias o lanzando ofertas de Internet a precios por debajo de coste. Al contrario, las AAPP tienen un papel insustituible en acciones de fomento de la Sociedad de la Información, en las que tienen un amplio campo por explorar:

- Agilizar la tramitación de licencias autonómicas y municipales de los proyectos privados de inversión en redes.
- No creación de nuevas cargas fiscales.
- Iniciativas públicas para el fomento de la demanda, por ejemplo:
 - subvenciones a la conectividad (adquisición de equipos de conexión);
 - creación de oferta de servicios de e-Administración atractivos;
 - alfabetización digital, etc.
- Iniciativas públicas de fomento del despliegue de redes mediante la colaboración público-privada, siguiendo el ejemplo del Plan de Extensión de la Banda Ancha (PEBA) puesto en marcha por el Ministerio de Industria en ejercicios anteriores.

A este respecto, se requiere una vigilancia estricta de las actuaciones de inversión pública en redes de telecomunicaciones sin entrar en competencia desleal con el sector privado.



Finalmente, a modo de conclusión, además de las acciones concretar expuestas, en los aspectos relacionados con las capacidades de las eTIC para salir de la crisis se considera imprescindible:

- Considerar las Infoestructuras como parte del conjunto de Infraestructuras de España y, por tanto, definiendo un Plan Estratégico con el objetivo de:
 - Gestionar el espectro radioeléctrico primando la inversión y el despliegue de infraestructuras frente a fines recaudatorios.
 - Eliminar las barreras al despliegue de infraestructuras, tanto en el ámbito privado como en el público.
 - Incentivar la modernización de los inmuebles para que puedan adoptar todas las ventajas que ofrecen las modernas redes de telecomunicaciones, sin ninguna discriminación en razón de antigüedad, localización o tipología.



IV. Las infraestructuras en el ámbito territorial

Con carácter informativo, las organizaciones territoriales de CEOE consideran necesario la planificación y desarrollo de las infraestructuras que a continuación se relacionan:

1. Comunidad Autónoma de Andalucía

Infraestructuras viarias

- CN-IV Madrid – Sevilla – Cádiz: Tramos desde Despeñaperros a Cádiz. Desdoblamiento y mejoras del trazado.
- Circunvalación de la SE-40 a Sevilla.
- Desdoblamiento CN-340 en las provincias de Cádiz y Málaga, y tramo Nerja-Adra.
- Finalizar las autovías Córdoba-Antequera Málaga y Granada – Motril.
- Autovía ESTEPA-JAEN-UBEDA/LINARES-ALBACETE.
- Autovía Córdoba-Badajoz-Lisboa.
- Autovía Sevilla-Rosal de la Frontera – Lisboa.
- Autopista A-49 Sevilla-Huelva. Actuación para mejorar la capacidad vial (tercer carril en toda su longitud) y mejora en todos los enlaces adecuándolos a la Normativa vigente (por motivos de seguridad).
- Finalización de la A-7 en Almería y Granada.
- Conexión entre A-92 y A-44; Iznalloz-Guadix.
- Finalizar la Autovía Jerez – Antequera.
- Obras de conservación de toda la red Viaria de la Comunidad (Autonómica y Estatal).
- A-92: Mejorar el trazado, en planta y en alzado, adecuar enlaces a Normativa, mejora de capacidad.
- Autovía Salinas-Las Pedrizas. Mejorar la capacidad (tercer carril).

Infraestructuras ferroviarias

- Sevilla-Jerez-Cádiz: Velocidad Alta.



- Algeciras-Antequera-Córdoba-Norte ESPAÑA-MERCANCIAS y Salida Puerto de Algeciras.
- Finalizar obras AVE, interconexión de todas las capitales de provincia, y Linares – Córdoba.
- Completar con una adecuada red de Cercanías en todas las zonas y Áreas metropolitanas como SEVILLA-MALAGA, BAHÍA DE CÁDIZ, BAHÍA DE ALGECIRAS, GRANADA.
- SEVILLA-HUELVA, Velocidad Alta.
- Corredor del Mediterráneo (sistema tranviario).
- Intercomunicación en la zona del Aljarafe mediante tranvía o trenes de cercanías (tren ligero).
- Conexión Almería-Murcia-Zona Levante o Granada-Murcia.
- Conexión Jaén-Ciudad Real-Madrid.
- Conexión Estación Santa Justa-Aeropuerto.

Infraestructuras aeroportuarias

- Con relación a Málaga:
 - Mejora de accesos al Aeropuerto; aparcamiento.
 - Interconexión ferroviaria con la ciudad y el Corredor de la Costa del Sol (ferroviario).
- Con relación a Sevilla:
 - Mejorar completamente su funcionalidad, tanto de servicios Aeroportuarios como servicios de aparcamientos, zona terminal ampliable, etc.
 - Ampliación y mejoras en los Aeropuertos de Almería, Granada y Jerez.

Otras Infraestructuras

- Edificaciones de carácter no residencial:
 - Edificios administrativos – D G. Patrimonio, mínimo uno en cada capital de provincia.
 - Ciudades de la justicia. Consejería de Justicia, mínimo uno en cada capital de provincia.



- Centros hospitalarios. SAS. Consejería de Salud, mínimo uno en capital de provincia, además de núcleos urbanos importantes.
- Centros Penitenciarios (varios).
- Obras Hidráulicas:
 - Mejoras en los Regadíos de toda la Comunidad Autónoma.
 - Obras de Regulación en todos los Cauces y Ríos en evitación de inundaciones cuando existan crecidas en los ríos.
 - Obras de Saneamiento Integral en todas las zonas rurales de la Comunidad. (En las ocho provincias).
 - Analizar y estudiar la solución más conveniente para que el Sector Turístico (Campos de Golf) dispongan del agua necesaria, sin que se perjudique a otros sectores primarios (abastecimiento, regadío, industrial, etc.). Puede ser reutilizando las aguas residuales depuradas, con tratamientos adecuados (filtros de carbono) en evitación de olores. Son obras importantes en toda la zona Mediterránea, y zona costera Atlántica.
 - Mejorar en los servicios de Abastecimiento de las Grandes ciudades. Mejorar en la red (disminuir pérdidas). Obras de mejorar para asegurar la garantía de la Demanda, en prevención de sequías.

2. Comunidad Autónoma de Aragón

Infraestructuras de la máxima prioridad

- Realizar la A-68 (en fase de estudio, desdoblamiento N-232) Tudela-Zaragoza-Alcañiz-Mediterráneo.
- Ejecución de las obras del Pacto del Agua.
- Conexión de España y Francia por el Pirineo Central: Travesía central del Pirineo (TCP) y reapertura de la conexión por Canfranc.
- Ejecución del Eje 16, conexión ferroviaria con Europa por el centro de los Pirineos, infraestructura declarada prioritaria por la Unión Europea.



Infraestructuras viarias

- Infraestructuras viarias de interés nacional:
 - Finalizar la Autovía A-23 (Somport-Sagunto) hasta la frontera francesa (en fase de obras).
 - Finalizar la conexión Pamplona – Huesca – Lérida (A-21 y A-22), en obras.
 - Iniciar la Autovía Cuenca – Teruel – Alcañiz – Mediterráneo.
 - Desdoblamiento de la N-2 (A-2) en el único tramo pendiente Zaragoza-Fraga y reforma del tramo Madrid-Zaragoza.
- Infraestructuras viarias de interés regional:
 - Desdoblamiento de la Z40 y creación de la Z50.
 - Autovía Cariñena – La Muela – Gallur.
 - Cinco Villas: Huesca – Tudela por Ejea y conexión desde Gallur con la Huesca-Pamplona.
 - Eje subpirenaico, como principal vía de acceso a los valles pirenaicos.
 - Desdoblamiento de la N232 entre Figueruelas y Tudela para convertir toda la ruta en Autovía.
 - Bajo Cinca y Monegros. Mejora de las comunicaciones con las comarcas del Bajo Cinca y de los Monegros, tanto desde la capital como desde sus comarcas colindantes.
 - Barbastro-Benabarre, para dar una nueva salida hacia Francia por el oriente.

Infraestructuras ferroviarias

- Segunda estación AVE en Zaragoza.
- Integración de Teruel en la Alta Velocidad:
 - La prolongación del eje Zaragoza – Teruel hasta Sagunto.
 - La conexión Madrid – Teruel.



3. Comunidad Autónoma de Asturias

Infraestructuras viarias

- Infraestructuras de ámbito suprarregional:
 - Con el fin de facilitar la vertebración del suroccidente asturiano y dinamizar el tránsito de personas y mercancías en el ámbito del noroeste ibérico, resulta precisa la inmediata ejecución de la Autovía que el Presidente del Gobierno prometió para conectar La Espina con Ponferrada (la conexión efectiva sería en Toreno, dado que la autovía entre Toreno y Ponferrada ya existe). A partir de Ponferrada, sería necesario construir una autovía hasta Puebla de Sanabria, si bien sería razonable renunciar a ésta si se ejecuta la conexión que se expone en el punto siguiente.
 - Es fundamental la conexión entre León y Bragança, aprovechando la autopista de peaje León-Astorga, construyendo el tramo entre Astorga y Puebla de Sanabria, y su continuación hasta la frontera Portuguesa para enlazar con la IP-4.
 - También resulta urgente la ejecución de la Autovía “Dos Mares” que mejorará la salida hacia el eje del mediterráneo de las comunidades del Noroeste peninsular.
- Infraestructuras de ámbito asturiano:
 - Autovía conexión autovías A-8/A-63 (La Espina-Canero).
 - Ronda Norte de Oviedo.
 - Autovía Lieres-Arriondas (desdoblamiento de la nacional N-634). Esta infraestructura se completaría con la conexión por autovía desde Arriondas con la costa, obra responsabilidad del Gobierno Regional (Autovia del Suevo, con el túnel del Fito).
 - Tercer carril “Y” (A-66) Oviedo, Gijón, Avilés.

Infraestructuras ferroviarias

- Mejora del FEVE del cantábrico mediante la ejecución de una doble vía, de trazado parcialmente nuevo, con supresión de pasos a nivel y la remodelación de las estaciones, sus aparcamientos y sus accesos. Debería permitir alcanzar una



velocidad media de 120 km/hora, incluyendo las paradas en núcleos de población de más de 2000 habitantes.

- Aceleración en la construcción del tramo de AVE Pola de Lena-Gijón, con fijación de un calendario de ejecución. Inexcusable un trazado nuevo específico para viajeros y en ancho internacional, independiente de tráfico de cercanías y de mercancías.

4. Comunidad Autónoma de Baleares

Infraestructuras viarias

- Ejecución de las mejoras de acceso por carretera a las grandes ciudades, que permitan agilizar las comunicaciones con el resto de la isla.

Infraestructuras ferroviarias

- Ampliación y mejora de la red de metro y tren urbano.

Infraestructuras portuarias

- Remodelación de los puertos marítimos de Mallorca (Palma y Alcudia), Menorca, Ibiza y Formentera.

Otras Infraestructuras

- Remodelación de la Playa de Palma.



5. Comunidad Autónoma de Canarias

Infraestructuras viarias

- Preocupa de modo especial el futuro desarrollo de importantes proyectos de infraestructuras viarias que contemplaba el Plan Insular de ordenación de Gran Canaria, en especial:
 - Continuidad del corredor Norte (GC-2). Actualmente está en marcha el tramo Pagador-Guía, pero no está clara la continuidad desde la zona de Pagador a Bañaderos y Arucas.
 - La IV fase de la Circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, ya adjudicada pero no iniciada.
 - Carretera Puerto Rico – Mogán, que está adjudicada pero aún no se ha iniciado.
 - Carretera Agaete-La Aldea, pendiente de adjudicar.
- Por otro lado, también se considera fundamental que se proyecte, presupueste y licite la 2ª y 3ª fase de la carretera que conecta el término municipal de Teror y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Mejorar esta conexión resulta vital para el desarrollo de la industria localizada en el municipio de Teror cuya producción se distribuye a todo el Archipiélago.

Infraestructuras aeroportuarias

- Ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria y creación del parque Aeroportuario de Actividades Económicas.

Otras Infraestructuras

- Actuaciones de mejora y remodelación de zonas turísticas en declive como San Agustín y Playa del Inglés, en la isla de Gran Canaria.
- Impulsar la instalación de Plantas Regasificadoras.
- Inversiones de mejora para el suministro eléctrico. Todas las administraciones coinciden en señalar la fragilidad del sistema eléctrico insular, dada la debilidad manifiesta de sus procesos de generación y transporte. Por ello, consideramos que



todas las obras relacionadas con la calidad y continuidad del suministro eléctrico deben tener el carácter de prioritarios.

6. Comunidad Autónoma de Cantabria

Infraestructuras viarias

- Culminación de la autovía del Cantábrico en el tramo correspondiente a Unquera-Llanes, cuya ejecución se ha retardado presupuestariamente.
- Aceleración de los tramos pendientes de ejecución de la autovía de Cantabria con la Meseta en la zona de Castilla y León (Burgos, Aguilar de Campoo, etc.).

Infraestructuras ferroviarias

- AVE. Concreción de los proyectos y plazos de ejecución de los AVES que unen Santander con Madrid y Bilbao. Cantabria es a fecha de hoy la única Comunidad Autónoma que tiene indefinida su conexión con AVE.

Infraestructuras ferroviarias y portuarias

- Desbloqueo definitivo de dos negociaciones en las que tienen que participar la Administración Estatal, Regional y Autonómica: Por una parte, la reunificación de las estaciones ferroviarias de Santander y, en consecuencia, la devolución a la ciudad de los espacios ocupados por infraestructuras ferroviarias. Por otra parte, la devolución a la ciudad de espacios portuarios actualmente fuera de uso.

Otras Infraestructuras

- Desbloqueo y ejecución inmediata de la línea de tensión Soto-Penagos, línea que lleva bloqueada por problemas jurídicos desde hace años y que condiciona totalmente al desarrollo de Cantabria, y que, si no se acelera su ejecución, esta región no tiene posibilidad de crecimiento empresarial.



7. Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha:

Infraestructuras viarias

- Autopista Toledo-Ciudad Real.
- Autopista Ciudad Real-Córdoba.
- Acelerar autovía Extremadura-Valencia.
- Autovía de conexión Nacional 1 a Nacional 2.
- Tercer carril de la Nacional 2, desde Guadalajara a Alcalá de Henares.
- Desvío de la Nacional 2 a su paso por Guadalajara.
- Convertir en autovía la Nacional 211 de Alcolea del Pinar a Molina de Aragón.
- Agilización autovía Castilla La Mancha.
- Autovía Alcarria, Tarancón-Guadalajara.
- Autovía Cuenca-Teruel.
- Agilización autovía Maqueda-Toledo-Tarancón-Cuenca.

Infraestructuras ferroviarias

- Acelerar ferrocarril Alcázar-Jaén.

8. Comunidad Autónoma de Castilla León

Infraestructuras viarias

- Se aprecia un bajo grado de comunicación del este de la comunidad con el resto de Castilla y León y por consiguiente, de Castilla y León con el Este de España.
- El corredor Ávila-Segovia-Soria constituye un importante eje cohesionador del sureste de la Comunidad y puede convertirse además en una variante de Madrid, por carretera, lo que sin duda generaría ventajas competitivas dentro y fuera de Castilla y León, por lo que se propone la conexión por vía rápida de alta capacidad, siendo la solución más idónea la construcción de una autovía que uniera Segovia y Soria, enlazando con Villascastín.



- Respecto al Plan Regional Sectorial de Carreteras, se recomienda que se trate con agilidad las siguientes actuaciones:
 - Segovia-20: Cierre y desdoblamiento de la variante de Segovia, así como, la eliminación de puntos negros.
 - CL-601: Desdoblamiento del tramo Segovia – San Ildefonso de la CL – 601, previniendo futuros viales paralelos.
 - CL-605: Autovía entre Segovia y Santa María la Real de Nieva, con variante de San Rafael.
- Se deben desarrollar los corredores Segovia – San Esteban de Gormaz, Valladolid – Soria y Burgos – Soria, por carretera, con actuaciones que permitan atender adecuadamente los incrementos de la demanda que se vayan produciendo.
- Es necesaria la puesta en marcha de actuaciones de acondicionamiento de la N-110 entre la N-I y San Esteban de Gormaz, eliminando los tramos de travesía y de trazados difíciles.
- El denominado eje subcantábrico constituye un importante eje vertebrador del norte de la Comunidad y es soporte de su actividad económica. Por ello, la competitividad de todo el área entre Toreno y Aguilar de Campoo pasa por el desarrollo de ese importante corredor, aún dentro de las lógicas limitaciones que imponen la difícil orografía y la riqueza ambiental de sus parajes.
- Asimismo, se considera urgente la puesta en marcha de actuaciones de acondicionamiento de la N-234 para dotar de las adecuadas condiciones a la vía, haciendo efectivo el desdoblamiento de la N-234 Sagunto-Burgos, así como la conexión actual León-Burgos-Palencia, como la N-627, entre Aguilar de Campoo y Burgos.
- El tramo entre Tordesillas y Valladolid de la A-62 tiene una gran intensidad media diaria, por lo que se hace necesario la ejecución de un tercer carril en ambos sentidos desde Tordesillas a Palencia.
- La incorporación de Soria a la red de autovías resulta de suma importancia, abordando la definitiva construcción de la totalidad de la autovía del Duero, desde Soria a Portugal.

Infraestructuras ferroviarias

El hecho más destacable en materia ferroviaria en Castilla y León en 2007, es sin duda, la llegada a Valladolid en el mes de diciembre del Tren de Alta Velocidad.



El mapa previsto por el PEITT para la red de ferrocarriles en el horizonte 2020 no contempla la conexión de Soria con el resto de la Comunidad Autónoma a través de la red de altas prestaciones en tráfico de carácter mixto (viajeros y mercancías), pero tampoco se da continuidad al ramal Soria – Calatayud con la red nacional de carácter mixto, lo que sin duda redundará en unas menores cotas de competitividad y menor vinculación de la provincia con el resto de la Comunidad Autónoma.

Es fundamental el inicio de los estudios para definir la integración de manera efectiva de Soria en la red ferroviaria de altas prestaciones, tanto hacia el noroeste de España, como hacia el este.

Recientemente se ha podido observar como algunas provincias de la región sufrieron las consecuencias del cierre de la línea Palazuelo-Astorga. La multinacional francesa Renault ha solicitado la reapertura de este servicio de mercancías que le permitía conectar sus fábricas en el continente europeo con la factoría que proyecta instalar en el norte de África.

En el transporte de mercancías por ferrocarril, se aprecia una disminución en cuanto a su utilización en la Comunidad: las empresas de la Comunidad requieren la apertura de vías para el transporte de mercancías, en contra de los beneficios de costes, energéticos y medioambientales que significarían para las empresas de la región.

Una vez que el AVE ha sido puesto en marcha en las ciudades de Segovia y Valladolid, se hace preciso instar a las Administraciones competentes para que agilicen las obras previstas, con el objeto de extender la red de alta velocidad a todas las capitales de provincia de la Comunidad, así como el soterramiento de las vías en los supuestos en los que esté previsto.

Esta apuesta en la Comunidad por las vías de alta velocidad no tiene que estar reñida con una mejora constante de los servicios que presta la red convencional de viajeros de la región, y que permite unir las distintas provincias de la Comunidad. Además, se deberá tratar con especial atención la conveniencia de que se establezca un sistema de bonos para usuarios habituales de los trenes de alta velocidad.



Se apuesta por la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-León-Asturias y, a su paso por Palencia, el soterramiento del pasillo ferroviario, solapándolo con la construcción de la nueva estación de viajeros correspondiente.

Se demanda la puesta en marcha de lanzaderas entre Valladolid, Segovia y Madrid, que permitan su utilización en un horario compatible con el de la actividad laboral, a precios asequibles para el empresario.

Infraestructuras aeroportuarias

Destacan los proyectos de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) para la ampliación de pista en León y el nuevo campo de vuelos en Burgos.

Cada vez es más importante dar servicios rápidos de logística a las empresas, y éstas cada vez lo demandan más (el 40% del valor -no del peso- que representa el comercio mundial, hoy en día es transportado por aire). A esto hay que sumarle la implantación del Modelo CYLOG, lo que va a suponer un incremento importante del tráfico de mercancías en Castilla y León, así como de un incremento de los intercambios comerciales que se van a desarrollar en la región. En este sentido, es necesario que se tenga en cuenta la mejora de los métodos de transporte como es el avión, proponiendo la instalación de agentes integradores de carga y de operadores comerciales en los aeropuertos cercanos a los enclaves logísticos de la red CYLOG, principalmente en el de Valladolid, que es el aeropuerto más cercano al Enclave Logístico Regional (455 ha).

Infraestructuras portuarias

En el ámbito de la Comunidad se encuentra el Puerto fluvial de Vega de Terrón. En la actualidad es un puerto básicamente deportivo, pero con la implantación del CYTLOG se prevé una utilidad más mercantil, sirviendo como infraestructura de transporte de mercancías (y turística de viajeros), entre Portugal y España.

Este proyecto de convertir parte del puerto en mercantil no debería ir en decremento de la actividad turística que allí se realiza.



Otras Infraestructuras

- Infraestructuras de Telecomunicaciones:
 - Para fomentar que todos los ciudadanos castellanos y leoneses disfruten de acceso a Internet de calidad en cualquier emplazamiento de la Comunidad, se han emprendido diversas actuaciones enmarcadas en la Estrategia Regional para la Sociedad Digital del Conocimiento de Castilla y León para el período 2007-2013. Los programas de la Estrategia se dirigen a todos los ciudadanos (especialmente a los de mayor riesgo de exclusión digital), empresas (especialmente PYMES y micropymes) y Administraciones, así como al medio rural y a las ciudades.
 - Respecto a las infraestructuras en TICs en Castilla y León: la difusión de las Nuevas Tecnologías y el mayor uso de Internet a escala mundial, significa nuevas oportunidades para el comercio, haciendo más fácil el proceso de obtención de información y de búsqueda de productos y servicios. En Castilla y León hay que realizar un mayor esfuerzo para impulsar el comercio electrónico, por medio de actuaciones que den máxima seguridad a las transacciones en este medio para que dé pie a un mayor uso por parte de la sociedad y de las empresas. Para ello, además de hacer llegar la red de banda ancha a los ciudadanos (un 91,9% de la población tiene acceso a banda ancha en abril de 2007), ésta debe tener una calidad y unos precios mucho más competitivos y acordes a los que hay en otras regiones de Europa.
- Parques empresariales y polígonos industriales:
 - GESTUCAL ha firmado un acuerdo de fusión por absorción con la sociedad Parques Tecnológicos de Castilla y León. En virtud de este proceso, la entidad pública de desarrollo de suelo industrial de la comunidad se convierte en la gestora exclusiva de los recintos tecnológicos de Burgos, León y Valladolid (Boecillo).
 - Las firmas interesadas en instalarse en estos terrenos deben destinar el 5% de las ventas brutas anuales a I+D e incorporar personal técnico cualificado en sus plantillas, así como no desarrollar actividades contaminantes. Para conseguir sus propósitos, cuentan con el apoyo



financiero de la Agencia de Inversiones y Servicios de Castilla y León (ADE).

- Existen provincias en la región que cuentan con menor disponibilidad de suelo industrial como Ávila, Zamora, Salamanca y Palencia. Para estas provincias, se solicita la reducción de los plazos de puesta en marcha del suelo industrial en polígonos industriales proyectados.
- Infraestructuras energéticas:
 - Falta de infraestructura eléctrica en la mayoría de los territorios castellano y leoneses. En todo caso, dicha infraestructura carga sobre las espaldas del promotor del proyecto.
 - Por tanto, se deberá fomentar, por parte de las Administraciones Públicas competentes, el aumento de infraestructuras eléctricas en Castilla y León en aras a permitir disponer de suficiente capacidad de conexión en la redes de distribución, no sólo para las instalaciones de energía solar fotovoltaica y eólica sino también, para el resto de instalaciones de energías renovables y cogeneraciones que se pretendan promover.
 - Esta situación ya se ha expuesto por parte de la Asociación de Promotores de Energía Eólica de Castilla y León (APECYL) la cual demanda a Red Eléctrica de España (REE) la urgente y necesaria ampliación de las infraestructuras eléctricas ante la preocupación por el retraso que está sufriendo el sector eólico si no se acelera la conexión y evacuación eléctrica de los parques eólicos que se encuentran en construcción y con autorización administrativa.

9. Comunidad Autónoma de Cataluña

Infraestructuras viarias

- Autovía orbital B-40: entre Abrera y Granollers.
- Desdoblamiento del Eje Transversal (C-25).
- Realización de nuevos carriles Bus-VAO (vehículos de alta ocupación), empezando por las siguientes vías: B-23, C-58, C-31 (norte y sur).
- Autovía del Mediterráneo (desdoblamiento A-7).



- Eje Cantábrico-Mediterráneo (Tarragona-Montblanc-Lleida-Desdoblamiento de la N-240).
- Eje del Ebro o Eje Occidental (Amposta-Lleida-Francia).
- Eje del Llobregat (conexión con el Puerto y Aeropuerto, tramo Abrera-Manresa) y desdoblamiento hasta Bagá.
- Eje Diagonal (Vilanova i la Geltrú-Manresa).
- Desdoblamiento de la A-II (antigua N-II) en Girona.
- Mejora de la N-II al Maresme.
- Eje Pirenaico, incorporando el túnel de Tosas (N-152).
- Autovía Lleida-Huesca (A-22).
- Ampliación de los carriles de la C-58.
- Desdoblamiento del eje viario entre Castellbell y Manresa, C-55.
- Mejora de la red secundaria, con especial énfasis en su mantenimiento.
- Realización de los Túneles de Horta y de la Conreria.

Infraestructuras ferroviarias

- Línea orbital ferroviaria (Vilanova-Vilafranca-Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Mataró).
- Finalización del AVE Madrid-Barcelona-Frontera francesa.
- Conexión AVE Francia-Barcelona-Valencia.
- Ampliación y mejora de la conexión ferroviaria Barcelona-Manresa-Lleida.
- Construcción de una nueva línea entre Cornellá y Castelldefels.
- Mejorar el acceso viario y ferroviario al Aeropuerto de Barcelona.
- Desdoblamiento de la línea Barcelona-Vic-Puigcerdá (hasta Ripoll, como mínimo).
- Mejora del servicio de regionales y cercanías:
 - Ampliación de las vías de cercanías. Cuadruplicación de vías a la banda Sur y Norte: Castelldefels-la Torrassa y Granollers-Sagrera.
 - Cuarto túnel ferroviario para cercanías en Barcelona y nuevo túnel de acceso al Vallés por Montcada i Reixac.
- Implantación de trenes-tranvías y metros regionales.
- Ampliación de la capacidad de la línea del Maresme y su prolongación hasta Lloret de Mar.
- Planificar una vía específica de mercaderías.



- Cuadruplicación de vías de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) de Sant Vicenç dels Horts a Sant Boi de Llobregat.
- Ampliación de las líneas de tranvía en el área metropolitana de Barcelona: TramBaix y TramBesós.
- Mejorar la conexión del Corredor Mediterráneo-Puerto de Tarragona-Puerto de Barcelona-frontera francesa para el transporte de mercaderías: Vía dedicada, ancho europeo, terminales intermodales en el Puerto de Barcelona, en el Puerto de Tarragona y a las Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) del Prat y el Far de l'Èmpordá.
- Conexión con ancho UIC en el Mediterráneo con Francia.
- Líneas 2 y 9 del Metro de Barcelona.
- Línea 9 del Metro de Barcelona hasta el Puerto del Prat.
- Ramal en ancho UIC en la comarca del Vallés.
- Desarrollo de un importante plan de intercambiadores de modo ferroviario-ferroviario:
 - Entre RENFE y FGC a Vullpalleres, l'Hospital General y Bellvitge-Gornal.
 - Entre RENFE y Metro a Plaça Catalunya, Baricentro y la Torrassa.
 - Entre RENFE, Metro y Tram a Arc de Triornf y Estació de França.

Infraestructuras aeroportuarias

- Desarrollo de la nueva Terminal 1 y satélites del Aeropuerto de Barcelona-el Prat de Llobregat.
- Cuarta pista en el aeropuerto de Barcelona.
- Ampliación de las infraestructuras de los aeropuertos de Reus y Girona.
- Desarrollo de los planes de los aeropuertos de Reus, Girona y Sabadell.
- Impulso del aeropuerto Lleida-Alguaire.
- Impulso de un aeropuerto para vuelos privados con accesos rápidos a Barcelona (aeropuerto corporativo).
- Implantar la gestión individualizada del Aeropuerto de Barcelona.
- Construcción de la ciudad aeroportuaria de Barcelona, que incorpore hangares de gran volumen para ofrecer servicios técnicos a aviones de gran envergadura y que sea el germen de un clúster de la industria aeronáutica.



Infraestructuras Portuarias

- Ampliación del Puerto de Barcelona.
- Nuevos accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona.
- Nuevos accesos viarios al Puerto de Barcelona.
- Implantación de gestión individualizada del Puerto de Barcelona.

10. Comunidad Autónoma de Extremadura

Infraestructuras viarias

- Autovía A-58, tramo de Trujillo a Plasenzuela (12 km).
- Autovía A-58, tramo de Plasenzuela a Santa Marta (14 km).
- Autovía A-58, Santa Marta de Magasca-Cáceres (12 km).
- N-521 Cáceres-Frontera portuguesa.
- Autovía A-43, tramo Mérida-Ciudad Real.
- Conexión autovía Puerto de Huelva-Ruta de la Plata (Huelva-Zafra).
- Autovía de la carretera Badajoz-Granada (N-432).
- Autovía Cáceres-Badajoz.
- Autovía Zafra-Jerez de los Caballeros.
- Desdoblamiento de la EX-370 en Plasencia.
- Desdoblamiento de la EX-351 en Villanueva de la Serena.
- Desdoblamiento de la carretera Badajoz-Olivenza.
- Desdoblamiento carretera Montijo con la A-5.
- Tres variantes: Villar del rey, Monterrubio de la Serena y Segura de León.
- Acondicionamiento de la carretera nacional 502, Talavera de la Reina-Herrera del Duque.
- Nacional 110, Puerto de Tornavacas-Navaconcejo, 10,6 km.
- N-521, variante de Malpartida de Cáceres.
- Barrado-Valle del Jerte.
- Valle del Jerte-La Vera.
- Calera de León-Monesterio.
- Ex-111, desde 211-Zalamea de la Serena.



- Don Benito-Quintana de la Serena.
- Arroyo de la Luz-N-521.
- EX-307-Río Guadiana-Guareña.
- Torremayor-Mérida.
- Cierre circunvalación de Zafra y rotonda en Zafra.
- Acondicionamiento de la carretera Ex-320 de Zafra a Barcarrota, tramo: La Lapa-Salvatierra de los Barros.
- Eliminación del cruce de la EX-214 en Alburquerque.
- Refuerzo Garbayuela a Tamurejo.
- Refuerzo Santa Marta de los Barros a Solana de los Barros.
- Ensanche y refuerzo pk 6.9 a 16.4; Helechosa de los Montes a N-502.
- Refuerzo tramo Aceuchal N-630; Aceuchal a Villafranca de los Barros.
- Refuerzo Alicén a N-630.
- Ensanche y refuerzo tramo Arroyo-Almendralejo; Almendralejo a N-V por Arroyo de San Serván.
- Refuerzo tramo Almendralejo-Arroyo; Almendralejo a N-V por Arroyo de San Serván.
- Ensanche y refuerzo Ramales de sus aldeas; Corte de Peleas a Solana de los Barros.
- Refuerzo Olivenza a San Jorge de Olivenza.
- Refuerzo La Parra a Nogales.
- Ensanche y refuerzo Retamal de Llerena a EX-103.
- Ensanche y refuerzo tramo V. Torres-Llera; Santos de Maimona (N-630) a Valencia.
- Refuerzo Valverde de Leganés a Táliga (BA-139).
- Refuerzo tramo Zalamea a Peraleda; Zalamea de la Serena a Granja de Torrehermosa.
- Nuevo vial en la zona del Ejido; Villafranca de los Barros.
- Ronda Sur de Badajoz.
- Ronda Sur de Cáceres.
- Ronda Norte de Plasencia.
- Nuevo puente sobre el río Guadiana en Mérida.
- Quinto puente de Badajoz capital.
- Nuevo puente sobre el río Jerte en Plasencia.



- Acceso a Badajoz por la N-432: Prolongar el desdoblamiento de la vía, reordenar los accesos mediante la construcción de glorietas y vías de servicio.
- Acerado NV: a ambos márgenes en la travesía de la N-V, entre su intersección con la N-432 hasta el IES Reino Aftasí.
- Seguridad vial Badajoz-Talavera: Construcción de 8 rotondas a lo largo de la convencional N-V.
- Creación de entrada y salida dirección Mérida en el acceso Sur de la autovía A-66 a Almendralejo.
- Acceso desde autovía A-66 por Camino molino a la ciudad de Almendralejo (Iluminación y asfaltado hasta estatua del Vendimiador).
- Construcción de la autovía autonómica de Navalmoral-Plasencia-Frontera portuguesa, abriendo un nuevo corredor entre Madrid y Lisboa, alternativo a la A-5.
- Un nuevo puente en la frontera de Monfortinho para la autovía anterior.

Infraestructuras ferroviarias

- Mejora de la vías de ferrocarril a su paso por la región.
- Eliminación de pasos a nivel.
- Restitución de la aduana y plataforma de carga de contenedores en Badajoz.
- Desvío de la línea férrea a la altura de la autovía a su paso por Almendralejo y construcción de una nueva estación de trenes y autobuses en una misma ubicación.
- AVE:
 - Agilizar el proyecto del Tren de Alta Velocidad, AVE, corredor Lisboa-Madrid, en esta Comunidad.
 - Mejora de los trazados de vías para el transporte de mercancías.
 - Acelerar tramos Navalmoral de la Mata-Cáceres, y Cáceres-Mérida-Badajoz.
- Ruta Vía de la Plata:
 - Medidas necesarias para que Extremadura forme parte de un corredor de mercancías aprovechando el trazado de la Ruta de la Plata y se aproveche este transporte por ferrocarril también para viajeros.



Infraestructuras aeroportuarias

- Ampliación del aeropuerto de Badajoz y plataforma de carga.
- Inversiones en el área terminal, pavimentación de pista de vuelo y calles de rodaje, desarrollo y mejora del sistema de navegación aérea.
- Desdoblamiento de acceso y conexión directa con la A-5.

Otras Infraestructuras

- Infraestructuras hidráulicas:
 - Limpieza de ríos y sus márgenes a su paso por las distintas localidades.
 - Completar las obras de encauzamiento de los ríos Rivilla y Calamón. Acondicionamiento de sus márgenes.
 - Restauración hidrológica que incluye la recuperación de los márgenes del Guadiana a su paso por la ciudad.
 - Presa de Monteagudo.
 - Ampliación del embalse de Rosarito.
 - Embalse de Alange.
 - Construcción del embalse de Las Gargantas.
 - Inversión en la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Badajoz. Ampliar la depuradora de Badajoz, acondicionamiento de los grandes colectores de saneamiento y depuración de las pedanías.
 - Depuradora de Almendralejo.
 - Mejora del abastecimiento a Badajoz y pueblos de su entorno. Nuevas conexiones al anillo exterior: mejora del suministro a Alvarado, Alcazaba, Gévora y Sagrajas y el desdoblamiento de la impulsión de agua tratada desde la ETAP de Santa Engracia hasta los depósitos de La Luneta, así como la inserción de un sistema de ozonización en el tratamiento de la ETAP.
 - Mejora del abastecimiento a la ciudad de Cáceres y su entorno.
 - Mejora del abastecimiento a la Mancomunidad de Vegas Altas.
 - Abastecimiento de agua a campo Arañuelo, Garrovillas, Torrejón el Rubio y Hervás.
 - Abastecimiento: Fregenal de la Sierra e Higuera la Real.
EDAR (en poblaciones de más de 2.000 habitantes):



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

- Obras: La Codosera, Guijo de Galisteo, Ceclavín, Rosalejo, Sierra de Fuentes, Fuentes de León, Navas del Madroño, Villar del Rey, Salvaleón y Valencia del Ventoso.
- Proyectos: Moraleja, Malpartida de Plasencia, Santa Marta de los Barros, Berlanga, Logrosán, Madrigalejo, Pelosche, Segura de León, Fuenlabrada de los Montes, Almoharín, Puebla de Obando y Riobos.
- Traspase del Tiétar a la presa de Navalcán.
- Infraestructuras eléctricas:
 - Mejora de las infraestructuras eléctricas municipales.
 - Calidad del suministro eléctrico de la región.
 - Solventar las deficiencias de electrificación en polígonos industriales.
 - Nueva línea eléctrica al Polígono Industrial de Naval Moral de la Mata.
 - Nueva línea de 400 KV Almaráz-San Serván-Brovaes-Guillena, para el funcionamiento de la ampliación de Siderúrgica Balboa, para la evacuación del ciclo combinado de las proximidades de Mérida-Alange y para el desarrollo de los proyectos termosolares previstos en los próximos años, así como para el AVE.
 - Nueva subestación 400/220 KV en San Serván.
 - Nueva línea de 220 KV San Serván-Mérida.
 - Nuevas líneas de 220 KV Mérida-Vaguadas y Alvarado-Vaguadas y nueva subestación 220/66 K en Vaguadas para el desarrollo del PGM de Badajoz.
 - Nueva línea de 220 KV Vaguadas-Campomayor y nueva subestación 220/66 KV Campomayor para el desarrollo del PGM de Badajoz y de la Plataforma Logística de Badajoz.
 - Nueva línea de 400 KV San Serván-Sagrajas y nueva subestación 400/220 KV Sagradas para el desarrollo del AVE.
 - Nueva línea de 220 KV Sagrajas-Campomayor para el desarrollo del AVE y la Plataforma Logística de Badajoz.
 - Nueva subestación Maimona 220/66 KV para la Refinería de Los Santos de Maimona y para la evacuación de varios parques eólicos en la zona sur de Badajoz.
 - Nueva línea de 220 KV Campomayor-Alburquerque nueva subestación Alburquerque.



- Ampliación de la subestación Balboa con un segundo transformador 400/220 KV.
- Nuevas subestaciones 400 KV en Cañaveral y Alcuéscar para el AVE.
- Nueva alimentación en 220 KV a Cáceres y Trujillo.
- Nueva subestación en 400 KV en Pinofranqueado para la evacuación de varios parques eólicos.
- Nueva subestación de 400 KV en Higuera de la Serena para la evacuación de varios parques eólicos.

En la siguiente tabla se especifican las infraestructuras eléctricas incluidas en la “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016”, aprobada por el Consejo de Ministros en mayo de 2008, de las que se insta su inmediata ejecución, por ser prioritarias para el desarrollo económico de Extremadura.

Líneas de 400 kV y 220 kV programadas en el horizonte 2016

CCAA ORIGEN	CCAA FINAL	SUBEST. ORIGEN	SUBEST. FINAL	Kv	ACTUACIÓN	Km
Extremadura	Andalucía	Brovales	Guillena	400	Nueva Línea	81
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	San Serván	400	Nueva Línea	120
Extremadura	Extremadura	Brovales	San Serván	400	Nueva Línea	75
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Alange	400	Alta E/S Línea	123
Extremadura	Extremadura	Alange	Bienvenida	400	Alta E/S Línea	62
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Bienvenida	400	Baja E/S Línea	181
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	Pinofranqueado	400	Alta E/S Línea	102
Castilla y León	Extremadura	Aldeavila	Pinofranqueado	400	Alta E/S Línea	119
Castilla y León	Extremadura	Aldeavila	Arañuelo	400	Baja E/S Línea	204
Extremadura	Madrid	Almaraz C.N.	Villaviciosa de Odón	400	Repotenciación Línea	40
Extremadura	Madrid	Almaraz C.N.	Villaviciosa de Odón	400	Repotenciación Línea	40
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Alcuéscar	400	Alta E/S Línea	55
Extremadura	Extremadura	San Serván	Alcuéscar	400	Alta E/S Línea	65
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	San Serván	400	Baja E/S Línea	120
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	Cañaveral	400	Alta E/S Línea	78
Extremadura	Extremadura	José María de Oriol	Cañaveral	400	Alta E/S Línea	43
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	José María de Oriol	400	Baja E/S Línea	121
Extremadura	Extremadura	San Serván	Mérida	220	Nueva Línea	10
Extremadura	Extremadura	San Serván	Mérida	220	Nueva Línea	10
Extremadura	Extremadura	Cáceres	Los Arenales	220	Nuevo cable	5
Extremadura	Extremadura	Mérida	Maimona	220	Alta E/S Línea	46
Andalucía	Extremadura	Guillena	Maimona	220	Alta E/S Línea	108



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

CCAA ORIGEN	CCAA FINAL	SUBEST. ORIGEN	SUBEST. FINAL	Kv	ACTUACIÓN	Km
Andalucía	Extremadura	Guillena	Maimona	220	Baja E/S Línea	108
Extremadura	Extremadura	José María de Oriol	Los Arenales	220	Nueva Línea	55
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Almaraz E.T.	220	Nueva Línea	4
Extremadura	Extremadura	Balboa	Brovaes	400	Alta E/S Línea	1
Extremadura	Extremadura	Bienvenida	Brovaes	400	Alta E/S Línea	45
Extremadura	Extremadura	Balboa	Bienvenida	400	Baja E/S Línea	46
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	José María de Oriol	400	Repotenciación Línea	118
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Almaraz C.N.	220	Repotenciación Línea	4
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	José María de Oriol	400	Repotenciación Línea	121
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Bienvenida	400	Repotenciación Línea	181
Castilla y León	Extremadura	Aldeavila	Arañuelo	400	Repotenciación Línea	106
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	Valdecaballeros	400	Repotenciación Línea	102
Extremadura	Extremadura	Arañuelo	Valdecaballeros	400	Repotenciación Línea	102
Extremadura	Extremadura	Plasencia	T. Guijo	220	Alta E/S Línea	32
Extremadura	Extremadura	Almaraz E.T.	Plasencia	220	Alta E/S Línea	50
Extremadura	Extremadura	Almaraz E.T.	T. Guijo	220	Baja E/S Línea	58
Extremadura	Extremadura	Alvarado	La Vaguada	220	Alta cambio de tensión línea	21
Extremadura	Extremadura	Mérida	Alvarado	220	Alta cambio de tensión línea	65
Extremadura	Extremadura	Trujillo	Mérida	220	Alta E/S Línea	66
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Trujillo	220	Alta E/S Línea	52
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Mérida	220	Baja E/S Línea	117
Castilla y León	Extremadura	Hinojosa	Almaraz C.N.	400	Repotenciación Línea	107
Extremadura	Extremadura	Almaraz E.T.	Plasencia	220	Alta cambio de tensión línea	43
Extremadura	Extremadura	Cáceres	José María de Oriol	220	Repotenciación Línea	68
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	San Serván	400	Nueva Línea	120
Extremadura	Extremadura	Brovaes	San Serván	400	Nueva Línea	75
Extremadura	Andalucía	Brovaes	Guillena	400	Nueva Línea	81
Extremadura	Extremadura	Almaraz C.N.	Almaraz E.T.	220	Nueva Línea	4
Extremadura	Extremadura	Los Arenales	Trujillo	220	Alta cambio de tensión línea	47
Extremadura	Extremadura	Campomayor	La Vaguada	220	Nueva Línea	20
Extremadura	Extremadura	Campomayor	La Vaguada	220	Nueva Línea	20
Extremadura	Extremadura	Albuquerque	José María de Oriol	220	Alta E/S Línea	55
Extremadura	Extremadura	Albuquerque	Los Arenales	220	Alta E/S Línea	60
Extremadura	Extremadura	José María de Oriol	Los Arenales	220	Baja E/S Línea	55



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

CCAA ORIGEN	CCAA FINAL	SUBEST. ORIGEN	SUBEST. FINAL	Kv	ACTUACIÓN	Km
Extremadura	Madrid	Almaraz C.N.	Colmenar de Oreja	400	Repotenciación Línea	50
Extremadura	Madrid	Almaraz C.N.	Colmenar de Oreja	400	Repotenciación Línea	50
Extremadura	Extremadura	Campomayor	Alburquerque	220	Nueva Línea	26
Extremadura	Extremadura	Campomayor	Alburquerque	220	Nueva Línea	26
Extremadura	Extremadura	Montijo	La Vaguada	220	Alta E/S Línea	45
Extremadura	Extremadura	Mérida	Montijo	220	Alta E/S Línea	31
Extremadura	Extremadura	Mérida	La Vaguada	220	Baja E/S Línea	65

Fuente: Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

Subestaciones de 400kV y 220 kV programadas en el horizonte 2016 para Extremadura

CCAA	SUBESTACIÓN	ACTUACIÓN	TENSIÓN (kV)	Fecha Alta/Baja
Extremadura	Cáceres	Ampliación subestación	220	2007
Extremadura	Plasencia	Nueva subestación	220	2009
Extremadura	Vaguadas	Nueva subestación	220	2009
Extremadura	Alvarado	Ampliación subestación	220	2009
Extremadura	Trujillo	Nueva subestación	220	2010
Extremadura	Cáceres	Ampliación subestación	220	2010
Extremadura	Los Arenales	Nueva subestación	220	2011
Extremadura	Maimona	Nueva subestación	220	2011
Extremadura	San Serván	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Castejada	Ampliación subestación	400	2011
Extremadura	Mérida	Ampliación subestación	400	2011
Extremadura	Alange	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Pinofranqueado	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Alcuescar	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Cañaveral	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Arañuelo	Ampliación subestación	400	2011
Extremadura	Higuera de la Serena	Nueva subestación	400	2011
Extremadura	Campomayor	Nueva subestación	220	2012
Extremadura	Trujillo	Ampliación subestación	220	2012
Extremadura	Casatejada	Ampliación subestación	220	2012
Extremadura	Alburquerque	Nueva subestación	220	2013
Extremadura	Sagrajas	Nueva subestación	220	2014
Extremadura	Sagrajas	Nueva subestación	400	2014
Extremadura	Valdecaballeros	Ampliación subestación	400	2014
Extremadura	Montijo	Nueva subestación	220	2015
Extremadura	Vaguadas	Ampliación subestación	220	2015

Fuente: Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio



- Infraestructuras de telecomunicaciones:
 - Infraestructura para la cobertura total de la Televisión Digital Terrestre (TDT) en todo el territorio extremeño.
 - Mejora y refuerzo de la distribución mediante fibra óptica para la interconexión y acceso a las nuevas tecnologías en todo el territorio regional.
- Infraestructuras de equipamiento y obra civil:
 - Gestión de residuos:
 - Adecuación de vertederos inertes.
 - Creación de vertederos de residuos de la construcción.
 - Construcción de plantas de reciclaje.
 - Infraestructura gasista:
 - Creación de nuevas redes secundarias de gas.
 - Creación de nuevas redes de gas en el Norte de Extremadura (hacia Navalmoral de la Mata y Coria/Moraleja).
 - Polígonos industriales:
 - Agilizar proyectos de polígonos industriales de Navalmoral y Mérida.
 - Nuevos polígonos industriales: Monterrubio, Villafranca III, Trujillo II.
 - Finalización de los polígonos industriales de: Valverde de Leganés, Malpartida de Plasencia.
 - Parque empresariales: Olivenza II, Valdelacalzada II, Frenegal II, Navalmoral de la Mata y Plasencia Sur.
 - Acelerar la construcción de edificación civil para las dotaciones demandadas por la sociedad: nuevos centros de Educación Infantil (guarderías), nuevos comedores escolares, colegios, infraestructuras deportivas, hospitales, centros de salud, bibliotecas, edificios administrativos, juzgados, etc.
 - En sanidad: nuevas unidades del dolor, de hospitalización breve infanto-juvenil, nuevos equipos de salud mental.
 - Centros de Salud en Fuentes del Maestre, Coria, Gévora, Calamonte, Cerro Gordo (Badajoz), Suerte de Saavedra (Badajoz), Talavera, Mérida Norte, Plasencia IV, Logrosán, Montehermoso, Torre de Don Miguel, Olivenza, Aldeanuela del



- Camino, Bancarrota, Oliva, Santa Amalia, Zarza de Alange, Guareña, Monasterio, Plaza del Ángel, Villanueva de la Serena, Los Santos de Maimona y Don Benito.
- Inversiones en atención especializada en Cáceres, Badajoz, Plasencia, nuevo Hospital Don Benito-Villanueva, Mérida, Coria, Llerena y Navalmoral.
 - Comunidad Terapéutica de La Garrovilla.
- Culminación de los centros tecnológicos que ya se encuentran en ejecución:
 - Plasencia: Agricultura Ecológica.
 - Zafra: Cerdo Ibérico.
 - Almendralejo: CENATIC (Nuevas Tecnologías).
 - Trujillo: CETA-CIEMAT.
 - Aperturas de las ITVs de Almendralejo, Olivenza e inicio de la de Herrera del Duque.
 - Construcción de “La ciudad de la Justicia de Badajoz”.
 - Nuevo edificio de Justicia de Almendralejo.
 - Nuevo Edificio de Justicia de Mérida.
 - Instituto de Medicina Legal de Badajoz.
 - Mejora en las instalaciones de la Policía Nacional y la Guardia Civil de Badajoz.
 - Nueva Inspección Central de la Policía Local en Badajoz.
 - Realización del proyecto del Centro Multisedes del Observatorio del Cambio Global de Badajoz.
 - Creación de un Parque Científico-Tecnológico como polo de desarrollo en el campus universitario de Badajoz.
 - Creación de un Edificio Múltiple en Almendralejo destinado a Centro de Negocio Internacional, Ventanilla de la Administración, etc.
 - Creación de un Palacio de Ferias y Congresos en la ciudad de Almendralejo
 - Construcción de un Edificio de Usos Múltiples en Montijo.
 - Palacio de Congresos de Plasencia, Palacio de Congresos de Vegas Altas y finalización del Palacio de Congresos de Cáceres.
 - Plataforma Logística del Suroeste Ibérico.



- Agilización del proyecto de la Plataforma Logística como centro de distribución de mercancías entre España y Portugal.
- Creación e instalación en la Plataforma Logística de un Centro Transfronterizo de Energías Renovables, que aborde las líneas de investigación en esas materias y la optimización de los recursos energéticos.
- Lanzamiento de proyectos globales integrados de turismo deportivo, acuático y naturaleza en la ribera española de Alqueva, con planteamientos de creación de zonas residenciales.
- Ampliación de la Red de Espacios Protegidos de carácter transfronterizo para la protección y preservación de la riqueza natural y la biodiversidad.
- Consecución del Proyecto Tajo Internacional.
- Desarrollo y mejora de las infraestructuras culturales, artísticas y de ocio, y el patrimonio histórico:
 - Rehabilitación de la Catedral de Badajoz.
 - Concatedral de Mérida.
 - Restauración de la Catedral de Plasencia.
 - Actuaciones del Plan de Castillos.
 - Nueva sede de la Biblioteca del Estado de Badajoz.
 - Museo Nacional de Arte Romano de Mérida.
 - Nueva sede del Museo Visigodo en Mérida.
 - Museo de Cáceres.
 - Rehabilitación del Puente de Ajuda de Olivenza.
 - Conversión en centro sociocultural la Iglesia de los Jesuitas de Freneal de la Sierra.
 - Rehabilitación del Palacio Arzobispal de Llerena.
 - Recuperación de la Alcazaba de Badajoz.
 - Recuperación del Edificio Metálico.
 - Declaración de Patrimonio de la Humanidad del conjunto Plasencia-Trujillo-Monfragüe-Dehesa.
 - Nuevo Parador de Turismo de Badajoz.
 - Construcción de la Ciudad del Fútbol en Badajoz.
 - Construcción del Centro Deportivo Náutico en Badajoz.



- Rehabilitación del Conventual Santiaguista y su entorno como Centro de Interpretación de Carlos V, en Calera de León.
- Rehabilitación del edificio de la Antigua Cámara Agraria en los Santos de Maimona, que albergará la Biblioteca Municipal.
- Recuperación del antiguo edificio del Molino de Aceite en la Fábrica de Harina en Castuera.
- Rehabilitación de un edificio para el centro de interpretación de la ruta del emperador Carlos V en Jarandilla de la Vera.
- Construcción del Museo de los Pueblos de Colonización en Valdelacalzada.
- Reforma de la Escuela Hogar de Nuestra Señora del Salobral en Jaraíz de la Vera.
- Puesta en valor de la calzada romana a su paso por las localidades de Baños de Montemayor y Aldeanueva del Camino.
- Rehabilitación de un edificio para albergar el Museo del Jamón en Jerez de los Caballeros.

11. Comunidad Autónoma de Galicia

Infraestructuras viarias

- La Autovía A8 va a un ritmo de ejecución demasiado lento.
- Autovía Verín – Frontera portuguesa (en obras y gran lentitud).
- Autovía Ponferrada –Ourense (en estudio).
- Autovía Santiago- Lugo (parcialmente adjudicados tramos).
- Autovía Lugo –Ourense (en proyecto).
- Tercera ronda de La Coruña.

Infraestructuras ferroviarias

- Línea de Alta Velocidad Olmedo-Santiago Tramos sin contratar, ni licitar entre Zamora y Ourense.
- Eje Atlántico de Velocidad Alta para tráfico mixto. Muy atrasado entre Santiago y Vigo, sin proyecto entre Vigo y frontera portuguesa.



- Línea directa de AV entre Ourense y Vigo (Irixo-Portas) sin proyecto.
- Posible conexión del AVE con los aeropuertos gallegos.
- Estudio básico de infraestructuras de tráfico de mercancías por ferrocarril al entrar en servicio el de Alta Velocidad para pasajeros.

Infraestructuras aeroportuarias

- Ampliación prevista del Aeropuerto de Alvedro.

Infraestructuras portuarias

- Puerto exterior de Coruña y Ferrol y accesos (Ffcc. y carretera).

12. Comunidad Autónoma de La Rioja

Infraestructuras viarias

- Iniciar el desdoblamiento de la N-232, desde Haro hasta Alfaro, y mientras se realiza la obra, que se libere la AP-68 para provocar la menor distorsión posible. También está la posibilidad de liberar de manera permanente la AP-68, realizando los enlaces que corresponda a lo largo de todo su trayecto.
- Continuar con el desdoblamiento de la N-111, tramo Logroño-Burgos, así como iniciar el procedimiento de desdoblamiento en el tramo burgalés, ya que ahora mismo únicamente se está acometiendo en La Rioja, con la consiguiente reducción de efectividad de esta importante inversión.
- Conexión con Logroño de la Autovía del camino, es decir, concreción en suelo riojano de la carretera Pamplona-Logroño, y que en el tramo navarro ya se encuentra desdoblada. En este caso el problema es mayor si cabe, porque en la actualidad el tráfico se está desviando a través de un polígono industrial –el de Cantabria–, que ya de por sí tiene mucho tráfico. Con esta obra además se conecta el valle del Ebro con la frontera con Francia, a través de Pamplona.
- En el caso de Logroño se debería contemplar tanto la inversión en circunvalación sur como norte de la ciudad.



Infraestructuras ferroviarias

- Dotar a La Rioja de una línea de alta velocidad, tanto en dirección hacia el mediterráneo como hacia el cantábrico, proyecto del que a fecha de hoy no sabemos. Esta línea debería contar con servicios tanto para pasajeros como para mercancías.

Infraestructuras aeroportuarias

- Si bien contamos con un aeropuerto nuevo, el de Logroño-Agoncillo, la oferta de vuelos es mínima, únicamente a Madrid y a Barcelona, y con poca frecuencia. En este sentido sería deseable un impulso, tanto desde Aena como desde las administraciones públicas, con el fin de dinamizarlo.
- Además habría que estudiar la posibilidad de que este aeropuerto, cercano a las áreas industriales destacadas, se destine también al tráfico de mercancías, y consecuentemente, realizar las inversiones que correspondan.

Otras Infraestructuras

- Sería deseable que, desde el Sepes, se realizase una política de promoción de suelo para uso empresarial en las diferentes comarcas riojanas, más si tenemos en cuenta el efecto frontera que sufrimos debido a las posibilidades fiscales y tributarias tanto de Navarra como de País vasco.

13. Comunidad Autónoma de Madrid

Infraestructuras viarias

- Cierre norte de la M-50.
- Desarrollo de la red transversal del SO, conectando los municipios de Fuenlabrada, Parla, Pinto, Valdemoro, Torrejón de la Calzada y Griñón.
- Nuevas carreteras M-61, M-65 y R-1.



Infraestructuras de metro, tranvía, metrobús y suburbano

- Respecto al Metro:
 - Prolongación Línea 2 de Las Rozas-La Elipa.
 - Prolongación Línea 3 a Casar.
 - Prolongación Línea 9 a Mirasierra.
 - Prolongación Línea 11 a la Fortuna.
 - Prolongación Majadahonda-Moncloa.
 - Prolongación Torrejón-Chamartín.
- Respecto al Tranvía:
 - Líneas de metro ligero/tranvía.
 - ML1- Sanchinarro.
 - ML2- Pozuelo de Alarcón.
 - ML3- Boadilla del Monte.
 - Línea Majadahonda – Las Rozas.
 - Línea de Valdemoro.
- Respecto al Metrobús:
 - Líneas en las vías: A-1 a A-6, en la A-42 y en la M-607.
 - Línea San Sebastián de los Reyes – Algete.
 - Línea Torrejón – Aeropuerto de Barajas.
 - Línea de Alcorcón – Villaviciosa de Odón.
 - Línea Arroyomolinos – Xanadú.
- Respecto al Suburbano:
 - Extensiones de líneas:
 - C1: El Molar – San Sebastián de los Reyes.
 - C4: Hospital de Parla – Torrejón de la Calzada.
 - C5: Navacarnero – Móstoles.
 - C7: Soto de Real – Colmenar.
 - C8: Los Negrales.
 - Línea circular Villaverde – Coslada.



Infraestructuras aeroportuarias

- Sustitución del aeropuerto de Cuatro-Vientos por otro localizado en el SO (Navalcarnero-El Álamo) para aviación deportiva, escuela de pilotos y vuelos ejecutivos.
- Desarrollo en Campo Real de un aeropuerto especializado en transporte de mercancías y aviación comercial low-cost.

Otras Infraestructuras

- Intercambiadores: Nuevos intercambiadores de Chamartín y Conde Casal.

14. Comunidad Autónoma de Murcia

Infraestructuras ferroviarias

- Respecto al transporte de viajeros:
 - El trazado para alcanzar la Estación de Alicante obliga a pasar por el Túnel de Elche, sin que se prevea el desdoblamiento (se mantendrá la vía única, como en la actualidad), con el evidente riesgo que conlleva para el transporte tanto de viajeros como de mercancías. El túnel generará inevitablemente un cuello de botella en la explotación del servicio en la línea Alicante-Murcia ya que el desdoblamiento sí se producirá en el resto de la línea. Error del que se debe alertar por las posibles consecuencias que provocaría.
La reivindicación mínima, obligada y exigible es la de proyectar y ejecutar el desdoblamiento del túnel de Elche.
Han de valorarse también las características del proyecto a su paso por Callosa, Orihuela y Beniel, municipios que ya han expresado su preocupación por los problemas que origina.
 - Hay que acelerar los trámites para la ejecución del tramo para la Alta Velocidad Castellón-Tarragona, de manera que se segreguen los tráficos de pasajeros y mercancías. Sólo así se conseguirá dar continuidad al Corredor Mediterráneo, puesto que el tramo Alicante-Valencia avanza a



un ritmo adecuado tanto en lo que se refiere a pasajeros como a mercancías.

- Desde Murcia hacia Cartagena y Lorca, resta por concretar la ejecución de los siguientes tramos:
 - A Cartagena: el trayecto Murcia-Cartagena debe garantizar la conexión de alta velocidad con el Aeropuerto Internacional en construcción (corredor centro) para fomentar la intermodalidad.
 - A Lorca: aunque cuenta con mayor nivel de definición, debe procederse a la revisión de temas tales como: 1) acuerdo, al igual que los registrados en Cartagena y Murcia, para tratamiento de la Estación de Lorca con soterramiento en los 4,7 kms. que atraviesan la ciudad; 2) resolver la situación de estancamiento de la “duplicación Alhama-Totana”; 3) los proyectos de Lorca-Pulpí; 4) cambio de ancho de vía, etc.
- Línea convencional: Chinchilla-Murcia y Murcia-Alicante: Urgen de replanteamiento y concreción para adelantar la redacción de proyectos y consiguiente ejecución de obras.
- Transporte de Mercancías:
 - Adicionar a la plataforma que se va a ejecutar de alta velocidad, un tercer carril de ancho ibérico exclusivo para mercancías. Caso de demostrarse su imposibilidad en el tramo Elche-Murcia, ejecutar en ese trayecto una nueva vía de ancho ibérico, exclusiva para mercancías paralela a la Autovía Alicante-Murcia.
 - Carril ferroviario mercancías Elche-Novelda: una vez garantizada la conexión de Alicante y Elche con Murcia por Torrellano, ejecutar en este tramo un tercer carril adicional para mercancías anexo al trazado de la plataforma de alta velocidad.
 - Ejecutar plataformas logísticas en Villena, Alicante, San Isidro, Murcia, Cartagena y Lorca.

Otras Infraestructuras: paralización de la eliminación del Tránsito Tajo-Segura

- En caso de prosperar la eliminación del Tránsito del Tajo, se obstaculizaría de forma irreversible el desarrollo socioeconómico de la Región de Murcia,



cercenando de manera plena las potencialidades que le son propias, lo que supondría la pérdida de gran parte de la riqueza generada, el empobrecimiento de un elevado número de familias, la destrucción de empleo, etc.

- Se solicita al Gobierno de la Nación que propicie un Pacto de Estado que aporte el equilibrio preciso a la distribución de caudales mediante la interconexión de Cuencas. Pacto que habrían de suscribir el Estado y las CCAA, con participación de todos los Grupos Políticos, así como de los Agentes Sociales y Económicos. Cualquier otra iniciativa supondría mantener inseguridad e incertidumbre en cuanto a la disponibilidad de los recursos híbridos por parte de las zonas deficitarias, condicionando el atractivo de las inversiones e incluso de la actividad económica.
- El Gobierno debe elaborar un mapa homogéneo del regadío en España. El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino deberá recabar la suficiente información como para poder responder a las siguientes preguntas:
 - Cuánta superficie se riega en España, distribuída por Comunidades Autónomas y cuencas hidrográficas.
 - Qué productos y con qué métodos se riega en esa superficie.
 - Cuánta agua se utiliza en cada una de esas zonas y cultivos.
 - Cantidad física y valor de la producción obtenida, de forma que con los datos de bienes intermedios utilizados (semillas, abonos, plaguicidas, etc.) se pueda calcular un rendimiento bruto por Ha.
 - Empleo generado por Ha en cada tipo de cultivo.

Con toda esta información es fácil calcular la productividad aparente del agua en cada zona o cultivo (rendimiento bruto por m³ utilizado). De esta forma se verá que el uso alternativo que se le quiere dar al agua del Trasvase Tajo Segura, no está en condiciones de pagar un precio de menos de la mitad de lo que pagan los regantes actuales del Trasvase.

- Los criterios actuales de reparto de dinero recaudado por el TTS son bastantes discutibles. Los regantes pagan por tiempo indefinido conceptos como coste de las obras o lucro cesante de las centrales eléctricas río abajo. Esa tarifa se puede modificar en profundidad y, sin modificar en exceso la cuantía total, derivar 6 ó 7 céntimos por m³ a la cuenca alta del Tajo, en concepto de mantenimiento de la masa forestal de la parte de la cuenca que hace posible el Trasvase. Esta medida actuaría como mecanismo redistributivo desde una zona de alto crecimiento hasta



otra altamente despoblada y que además se ve amenazada por los recortes de ayudas europeas.

- La cesión de agua entre cuencas es posible en España en el marco de medidas excepcionales contra la sequía, pero debería plantearse ya como algo permanente. Es un paso previo e imprescindible para la creación de bancos de agua, que son un elemento crucial del programa AGUA.
- La extensión y permanencia de este tipo de cesiones contribuirá a reducir las tensiones que genera el planteamiento de nuevas obras hidráulicas. Hay que consolidar las cesiones antes de crear un sistema de trasvases que dé pié a los bancos de agua, y no al revés.
- Se solicita al Gobierno de España que rechace o suspenda cualquier pretensión procedente de las Autonomías que conlleve, cuando menos, derogación o limitación de competencias sobre el agua, y específicamente transferencias de recursos hídricos vigentes, como los derivados de la regulación del TTS, hasta que no se defina con claridad una estrategia previa para la justa y solidaria distribución de los mismos a nivel nacional, evitando así perjuicios irreparables para algunas de ellas, especialmente para la Cuenca del Segura.
- Aplicación, con carácter de urgencia, de la Directiva Marco del Agua: el control de regadíos ilegales debe conducir a un mapa en el que se clarifique quién tiene derecho a regar, con cuánta agua, y cuánto y a quién paga por ello. La incorporación de unos precios mínimos y la extensión de los mecanismos de cesión de derechos garantizan, no sólo el cumplimiento de la Directiva, sino un modelo más eficiente y más respetuoso con el medio ambiente.

15. Comunidad Autónoma de Navarra

Además de los contenidos en el Plan de Infraestructuras 2008-2012 acordado entre el Gobierno de Navarra y el partido Socialista de Navarra hace algunos meses, se considera del más alto interés estratégico:

Infraestructuras viarias

- Enlace entre la Autovía del Camino (tramo navarro) y la AP-68 y la N-232.



- Finalización de la Autovía del Pirineo en su tramo navarro y enlace y continuidad con los tramos de la A-21 Jaca-Huesca-Lérida.
- Autovía Medinaceli-Tudela, tramo Ministerio de Fomento.

Infraestructuras ferroviarias

- Tren de Alta Velocidad.

16. Comunidad Autónoma de Valencia

A. Inversiones a corto plazo:

Infraestructuras viarias

- Nuevos accesos a Valencia desde la A-3.
- Nuevo By-pass a Valencia.

Infraestructuras ferroviarias

- Línea de Ferrocarril Sagunto-Zaragoza.
- Línea de Ferrocarril Gandía-Denia.
- Línea AVE Alicante y Castellón.
- Penetración del AVE en Valencia para conexión con Castellón y Barcelona.
- Ferrocarril Alcoy-Valencia: debe impulsarse de manera urgente, llegando a un acuerdo las dos administraciones implicadas.
- Los accesos de Ferrocarril por el SUR al puerto de Castellón.

Infraestructuras aeroportuarias

- Aeropuerto de Valencia: terminal de carga e instalaciones a ampliar para pasajeros, dado el importante incremento de viajeros registrado.



Infraestructuras portuarias

- Ampliación del Puerto de Sagunto.

B. Inversiones a medio plazo:

Infraestructuras viarias

- Conexión Alcoy-Benidorm por medio de una vía rápida.

Infraestructuras ferroviarias

- Línea de Ferrocarril de mercancías eje Ferrmed.
- Ferrocarril de unión entre Alcoy y San Vicente del Raspeig, (cabe que se una con la red viaria en Villena, lo cual sería una alternativa para un mayor territorio del norte de la provincia de Alicante).

17. Ceuta

Infraestructuras viarias

- Proyecto de reforma y reordenación de la sección de CN-352 entre los PP.KK 1,900 y la frontera del Tarajal: inicialmente redactado por la Ciudad Autónoma de Ceuta, posteriormente cedido a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y modificado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. En este momento, se encuentra en la fase de supervisión en la Dirección General de Carreteras.
- El proyecto de nuevo vial entre el Puerto de Ceuta y la Frontera del Tarajal.

Infraestructuras portuarias

- Acelerar la ejecución de la ampliación del Puerto de Ceuta en sus distintas fases.



Otras Infraestructuras

- Remodelación de la frontera de Ceuta con Marruecos.

18. Melilla

Infraestructuras viarias

- Mejora y ampliación de la red de carreteras tanto de responsabilidad estatal como municipal.

Infraestructuras portuarias

- Ampliación del Puerto en 50 hectáreas. Con ello se pretende establecer una terminal de contenedores y la reubicación de determinadas actividades, que por sus características no pueden desarrollarse en el núcleo urbano.

Otras Infraestructuras

- Nueva línea de servicios telemáticos entre Melilla y la península: El incidente ocurrido como consecuencia de la ruptura de la única línea de unión, puso de relieve la necesidad de acometer otra línea que solucionaría eventuales problemas.
- Construcción de viviendas sociales: Existe la necesidad de atender la demanda de este tipo de viviendas, ya que existe un conjunto de ciudadanos que no pueden acceder a las del mercado libre.
- Aceleración de las obras que la Confederación Hidrográfica está desarrollando en Melilla, para la canalización de la red de pluviales: Las últimas inundaciones y riadas han puesto sobre la mesa la necesidad urgente de finalizar las obras que se están desarrollando.
- Nuevo hospital de Melilla: Es importante que la ejecución de este proyecto se realice con la máxima celeridad en atención a la limitada capacidad de la dotación actual.



CONFEDERACION ESPAÑOLA
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

Completar las dotaciones e infraestructuras educativas: En atención a la juventud de la población melillense, es necesario la construcción de centros educativos, que por diversas causas, aunque están proyectados, se están retrasando.