



# ESTUDIO VERTEBRACIÓN FERROVIARIA PROVINCIA DE LA ALICANTE

Resumen ejecutivo

El estudio nace para dar respuesta a los problemas de movilidad que existen en la provincia. El objetivo es diseñar una red ferroviaria que favorezca la movilidad sostenible tanto en las relaciones metropolitanas como intraprovinciales, nacionales e internacionales.

Este trabajo ha sido elaborado por el Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante (INECA) bajo la financiación de esta misma entidad, la Cámara de Comercio de Alicante, la Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana (CEV) y la Asociación Empresarial Hotelera y Turística de la Comunidad Valenciana (HOSBEC).

Tras el análisis de los diferentes estudios informativos presentados por el Ministerio de Transportes, se proponen tres actuaciones clave.

### **Duplicación del túnel de Elche hasta la Ronda Este (EL-20)**

Duplicación del túnel de Elche hasta la Ronda Este (EL-20) en la línea de Cercanías Alicante-Murcia, acompañado por la conexión del Aeropuerto y la ejecución de la variante de Torrellano liberando de tráfico ferroviario el frente del litoral de Alicante, además de una nueva estación en Elche Parque empresarial y la conversión de la actual estación de Torrellano en Torrellano-Fira Alacant. Esta duplicación es indispensable para dotar servicios con frecuencias de 10' en el Área Funcional de Alicante-Elche y de 20' en el conjunto de esta línea de cercanías.

Con ello, se pasaría, de algo más de 2 M de viajeros previos a la pandemia, a superar los 11 M de viajeros en 2033, fecha de puesta en servicio, lo que redundaría en un ahorro de unos 20 M€ anuales ligados a reducciones de gases contaminantes, congestión, accidentalidad, etc. gracias a la transferencia de viajeros desde la carretera al ferrocarril, y de unos 1.500 € de ahorro directo anual en combustible y tiempo para un viajero pendular en la trayecto Alicante-Elche, es decir, 23 M€ al año para el conjunto de viajeros que llevarían a cabo esos desplazamientos.

Asimismo, el aumento de las frecuencias supondrá una mejora sustancial en la movilidad de la Vega Baja y brindará la posibilidad de conectar la estación de Orihuela-Miguel Hernández con una nueva línea tranviaria que discurra paralela al también nuevo eje viario de la CV-95 para mejorar la conexión con Torrevieja y, hacia el sur con Orihuela Costa y Pilar de la Horadada, y hacia el norte con Guardamar y Santa Pola, pudiendo prolongarse hasta el Aeropuerto y Alicante. Precisamente, esta conexión Orihuela-litoral de la Vega Baja y su extensión a lo largo del corredor litoral permitiría cerrar el triángulo Alicante-Elche-Orihuela-Costa de la Vega Baja.

### Ramal de tráfico mixto

Ramal de tráfico mixto que permita el tráfico directo mediante una nueva línea de Cercanías C-4 entre el eje del Alto y Medio Vinalopó, y el Bajo Vinalopó y la Vega Baja, incluyendo el Aeropuerto y las Universidades de Alicante y Miguel Hernández.

En este caso, se propone que la nueva línea de Cercanías tenga una frecuencia de 1 hora, lo que le permitiría alcanzar los 1,3 M de viajeros en 2033, fecha estimada de inauguración del servicio.

### Conversión de la parada de la Universidad de Alicante en la Estación de Alicante Norte

Conversión de la parada de la Universidad de Alicante en la Estación de Alicante Norte y ejecución de un ramal de un kilómetro que enlazaría la línea de alta velocidad procedente de Madrid con el Tren de la Costa.

Con ello, todos los trenes destino Benidorm tendrían parada en "Alicante Norte", con lo que sumarían una demanda adicional correspondiente al Área Metropolitana de Alicante, en lugar de separarla, aumentando significativamente la eficiencia del sistema.

En base a los flujos origen/destino Benidorm-Las Marinas, se propone la siguiente oferta ferroviaria diaria y por sentido de larga distancia:

Oferta ferroviaria con Benidorm	AV Low-Cost	AVE	Servicios totales diarios y por sentido
Madrid	6	4	10
Barcelona	4	2	6
Sevilla	3	1	4

Tabla 1. Oferta ferroviaria de larga distancia con Benidorm. Elaboración propia.

\*Itinerario Sevilla-Benidorm: Sevilla, Córdoba, Granada, Almería, Murcia, Alicante y Benidorm.

Estas líneas de larga distancia permitirían ofrecer las siguientes conexiones:

Relaciones con Benidorm	AV Low-Cost desde (€):	AVE desde (€):	Tiempo recorrido
Madrid	17	37	2h 50'
Valencia	8	16,5	1h 15'
Barcelona	19	40	3h 30'
Albacete	6	12	1h 15'
Sevilla	25	52	4h 45'
Granada	16	35	2h 30'
Valladolid	24	50	4h 15'

Relaciones con Benidorm	AV Low-Cost desde (€):	AVE desde (€):	Tiempo recorrido
Bilbao	34	73	5h 45'
Santander	33	70	6h 10'
A Coruña	37	79	7h

Tabla 2. Tarifas más competitivas (AV low-cost y AVE) y tiempos de recorrido en determinadas relaciones ferroviarias con Benidorm. Elaboración propia.

Se propone que la estación término de Benidorm se ubique junto a la estación de autobuses en la Avda. de la Comunidad Europea, donde también se localiza una estación del TRAM en aras a favorecer la intermodalidad.

Así mismo, para salvar el pernicioso efecto barrera tanto del TRAM como del Tren de la Costa y que la ciudad pueda desarrollarse urbanísticamente, se propone un trazado en que ambas infraestructuras discurran paralelas aprovechando para soterrarlas en forma de falso túnel permitiendo la integración ferroviaria del Tren de la Costa.

Ante estos parámetros de oferta de servicios, trazado y localización de estaciones, la estimación de la demanda de viajeros en la futura estación de Benidorm ascendería a unos 4 M de usuarios anuales en 2033 como primer año de servicio del tren de la costa, lo que posicionaría a Benidorm entre las 10 primeras estaciones con más viajeros de largo recorrido de España.

Con todo ello, se ha justificado la rentabilidad social del Tren de la Costa Alicante-Benidorm (rentabilidad del servicio teniendo presente sus beneficios sociales, económicos y ambientales) con un Valor Actual Neto (VAN) de 435 M€ y de una rentabilidad social (TIR social) de un 7,2 %.

Además, la nueva demanda de viajeros por ferrocarril generada a partir de la construcción del ramal Alicante-Benidorm no solamente afecta a este tramo, sino que ayudará a rentabilizar el conjunto de la red nacional de Alta Velocidad ya que, muy mayoritariamente, se trata de viajeros de larga distancia nacional e incluso internacional, lo que generará cuantiosos ingresos marginales para el conjunto de la red.

### **PLAZO Y PRESUPUESTO**

Como se ha avanzado, la fecha de puesta en servicio de estas actuaciones sería 2033.

La tabla 3 recoge su presupuesto:

<b>ACTUACIONES DE VERTEBRACIÓN FERROVIARIA</b>	
<b>DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES</b>	<b>PRESUPUESTO ESTIMADO (M€)</b>
<b>1. Duplicación túnel de Elche y ampliación túnel hasta Ronda Este (EL-20)</b>	250
<b>2. Estación Elche Parque Empresarial</b>	1,5
<b>3. Estación Torrellano – Fira Alacant</b>	0,5
<b>4. Nuevo servicio cercanías C-4 (Villena – Murcia)</b>	0
<b>5. Ramal conexión AVE Alicante-Madrid/Tren de la Costa</b>	25
<b>6. Estación Alicante Norte</b>	20
<b>7. Tren de la Costa Alicante - Benidorm</b>	788
<b>8. Soterramiento Acceso Estación Término Benidorm</b>	39
<b>9. Estación Término Benidorm</b>	27
<b>TOTAL COSTES</b>	<b>1.151</b>

Tabla 3. Estimación presupuestaria de las actuaciones de vertebración ferroviaria en la provincia de Alicante. Elaboración propia.

En cuanto al tramo del Tren de la Costa, Benidorm-Denia-Gandía, su ejecución se plantea en una segunda fase por su elevado coste asociado a su complicada orografía, lo que en el corto y medio plazo supondrá un cuantioso ahorro económico para el Ministerio de Transportes estimado en unos 1.000 M€. Así, la prioridad se sitúa en las actuales mejoras tranviarias que está desarrollando la Generalitat Valenciana en el tramo Benidorm-Denia y en la nueva línea también tranviaria que diseña en el tramo Denia-Gandía.

En definitiva, sobre inversiones netamente superiores de 2.000 M€ a ejecutar por el Ministerio de Transportes, se proponen actuaciones del orden de la mitad en aras a la eficiencia de la red y rentabilidad social.

Para acometer estas inversiones, además de acudir a la financiación vía Presupuestos Generales del Estado, se podría recurrir a fondos europeos como el Mecanismo CEF -o "Conectar Europa"-, o el "Plan de Recuperación para Europa: NextGenerationEU".

Concretamente, en el caso del túnel de Elche, unos 250 M€, el pasado diciembre la Comisión Europea aprobó la inclusión del tramo Alicante-Elche como parte de la Red Transeuropea de Transporte (RTE), es decir, el Corredor Mediterráneo, lo que, sin duda,

facilitará la dotación de esos fondos para su ejecución, al igual que la propia variante de Torrellano, estación en el Aeropuerto, etc.

De igual modo, el tramo Alicante-Benidorm correspondiente al Tren de la Costa, cerca de 800 M€, podría incluirse en el futuro esta Red, lo que también permitiría acceder a financiación de la Unión Europea. En cualquier caso, al tratarse de un tramo de nueva ejecución, podrían emplearse sistemas concesionales ya operativos en otras líneas ferroviarias en España que permitan que el sector privado sufrague los costes de ejecución y explotación a cambio del pago de un canon por parte del Estado a la concesionaria durante el periodo concesional, normalmente, unos 30 años, es decir, el Estado diferiría el coste de la inversión en 30 años, lo que, indudablemente, favorecería su ejecución inmediata.