

LISTADO DE OBRAS FUNDAMENTALES EN ANDALUCÍA

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha identificado una serie de infraestructuras esenciales para la sostenibilidad y el desarrollo de los distintos territorios que conforman la Comunidad Autónoma. El objetivo de este documento es contribuir a crear una Andalucía más fuerte, mejor conectada, que fomente los flujos e intercambios socio-económicos y proyecte una región de futuro. Una Andalucía que crezca y con la que crecer juntos.

Muchas de estas propuestas llevan en nuestro listado y en el de la sociedad andaluza demasiado tiempo. Hemos comprobado en los últimos años pequeños avances en algunas áreas, pero siguen existiendo deudas históricas en infraestructuras incomprensibles por las que hay que seguir reclamando y desde este colegio lo vamos a hacer.

Entendemos que compartimos un objetivo común: lograr una Andalucía en desarrollo, al servicio de los ciudadanos y de las empresas de nuestro territorio. Por ello, desde el afán de contribuir y construir, ofrecemos nuestra colaboración para dar respuesta a las necesidades reales de nuestra tierra. Este documento es el primer paso

DEPURACIÓN DE AGUA

Reconocemos cierto avance en la puesta en marcha de las obras declaradas como prioritarias en Andalucía, pero ya se suman siete años de retrasos para cumplir con la normativa europea que exigía el vertido cero a partir de 2015. Desde 2011 se ha estado cobrando el canon autonómico en la factura del agua a todos los ciudadanos sin que se haya invertido ni el 40% de lo recaudado. Ahora ya han empezado a llover las multas de Europa por incumplir sus directrices.

Última información pública de la Junta de Andalucía:

A continuación se presenta un **cuadro resumen a 31 de diciembre de 2020, con el grado de cumplimiento** del Acuerdo de Consejo de Gobierno:

Balance ingresos – gastos a 31/12/2020	Euros
Ingresos totales contabilizados del canon	1.008.557.190,76
Inversión comprometida	1.029.797.332,50
Inversión ejecutada	391.568.038,35
Inversión financiada con cargo a los ingresos del canon de mejora autonómico	259.110.916,31
Inversión financiada con cargo a fondos certificados a la UE	132.457.122,04
Inversión en ejecución financiada con cargo a los ingresos del canon de mejora autonómico	638.229.294,15

Desde la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC creemos que debe imprimirse la máxima celeridad a unas obras que no pueden excusarse de ninguna forma su retraso. No basta con licitar concursos de proyecto y obra que se dilatan en el tiempo lustros, hay que empezar las obras y sobre todo hay que empezar a depurar.

ABASTECIMIENTO

Es un tema a veces olvidado, pero hay que invertir en el mantenimiento de nuestras redes de abastecimiento al igual que hay que aumentar el número de embalses en Andalucía para poder hacer frente a nuestro crecimiento poblacional y económico de manera que se puedan ampliar las dotaciones de agua por habitante. Esto también contribuiría a dar mejor servicio a nuestra principal industria que es el turismo, así como a facilitar los regadíos de nuestra agricultura que es también uno de los pilares económicos de Andalucía.

CONSERVACIÓN

El mantenimiento y conservación general de las infraestructuras de nuestra comunidad, ha estado olvidado en los últimos diez años de crisis. El deterioro empieza a ser peligroso para los ciudadanos. Aunque hay que reconocer que **la dotación actual de infraestructuras en Andalucía es superior a la media Europea, su nivel de mantenimiento y conservación y la dotación destinada a ello está muy por debajo de nuestros países vecinos** y, en el caso andaluz, de otras regiones españolas. En la actualidad el 24,2% de las infraestructuras públicas tiene ya más de 20 años de antigüedad. Las infraestructuras hidráulicas, las portuarias y las viarias son las más envejecidas. En el caso de las viarias, ese porcentaje (27,4%) casi se ha duplicado desde 2007, cuando solo el 14% superaba las dos décadas de vida. **Andalucía es la sexta comunidad con mayor porcentaje de stock de capital en infraestructuras con más de 20 años de antigüedad.** La inversión necesaria para poner a punto estas infraestructuras se incrementa cada año de abandono.

Todos los estudios apuntan a que para el correcto mantenimiento de las infraestructuras debe invertirse un 2% de su valor patrimonial de forma anual, y que la carencia de estas inversiones multiplica de forma exponencial las necesidades futuras. Debemos incidir en que **por cada euro que no se invierte en conservación hoy, serán necesarios cinco euros a los dos años y 25 euros a los cinco años.** La factura que se están ahorrando las administraciones se ha multiplicado ya por 25 y sigue creciendo, sumándose a ello el perjuicio causado a los ciudadanos que sufren cada día el mal estado de nuestras infraestructuras.

CARRETERAS

Un total de 4.183,49 kilómetros de calzada de los 10.574 que componen la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía registra deterioros reseñables en su firme, lo que supone el 39'56% del total. El dato pertenece al **'Informe sobre el Estado Actual de las Carreteras y los Planes**

de Conservación de las mismas' elaborado por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, fechado en septiembre de 2020. El documento contabiliza como "Muy Deteriorados" 1.800 kilómetros (17% del total) de la red, donde el firme presenta "grietas de gran importancia, pérdida de material o hundimientos"; y otros 2.365 kilómetros (22% del total) como "Algo Deteriorados", al presentar "firmes con fisuras generalizadas y de mayor entidad y baches localizados". Lo dicen y se quedan tan tranquilos, nadie hace nada y aquí hablamos de la seguridad de las personas. Sería interesante que se legislara para que los culpables de esta situación no quedaran impunes. **No se ahorra dinero público a costa de la vida de las personas.**

Andalucía precisa una inversión total de 954 millones de euros, casi el 13% del total, para poner sus vías en un estado óptimo, siendo la segunda de España con el mayor déficit. Así lo refrenda la **Asociación Española de Carreteras (AEC)** en su último informe '**Necesidades de inversión en Conservación 2019-2020**'.

La **Asociación Nacional de Constructores Independientes (ANCI)** ha elaborado un catálogo con 168 iniciativas, valoradas en 17.000 millones, susceptibles de acceder a las subvenciones europeas de los fondos de recuperación. En ellas se identifican 17 para Andalucía, 15 en Carreteras y 2 en Agua, con un presupuesto necesario de 905 millones para su ejecución (885 para carreteras).

Para Andalucía, **Seopan y Tecniberia** calculan en su propuesta una inversión de 2.877 millones en el MPT8 y 493 en el MPT7. El primero tendría un calendario para su ejecución a medio plazo, en el que a finales de 2024 ya podrían tenerse muchas actuaciones operativas, alargándose a 2026 la finalización total. En concreto en las carreteras convencionales andaluzas estiman una inversión total de 145.130.880 euros, todo para la Red de Carreteras del Estado, suponiendo el 34'70% de la inversión que calculan necesita esta red en toda España (418'18 millones de euros) y el 19'88% del total de la inversión que valoran para las carreteras convencionales en nuestro país para todas las comunidades (730'01 millones).

No hemos visto nada de esto en ninguno de los programas de los partidos que concurren a las elecciones en Andalucía.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

A grandes rasgos, en esta materia es prioritaria **la conclusión de la red ferroviaria de AVE en Andalucía**, con nudos incompletos en Granada, Almería y las conexiones hacia Jaén, Huelva y Cádiz; así como del **sistema tranviario y los metros iniciados**, sin olvidar el de Sevilla, que consideramos una necesidad para la capital hispalense y una obra de justicia. No hay que olvidar la **conexión de los puertos andaluces, de los más importantes del país, a la red ferroviaria con la ejecución urgente de los tramos de los Corredores Mediterráneo, Atlántico y Central**, que permitirán el flujo de mercancías con Europa.



En las infraestructuras ferroviarias responsabilidad de la Junta de Andalucía se incluye la conclusión del **eje ferroviario transversal**, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada. En 2014 el gobierno andaluz desistió de continuar la construcción de este eje, muchos de cuyos subtramos ya tenían la explanación de la plataforma terminada, y el Ministerio planteó como alternativa el ramal entre la línea Málaga-Córdoba y la Córdoba-Sevilla en Almodóvar del Río, conocido como el Bypass de Almodóvar, obra que iba a ser rápida y que como es normal lleva el característico retraso de las obras para Andalucía. Algunos vacíos se han completado pero restan varios en esta gran unión de las capitales de Andalucía por Alta Velocidad, empezando por los extremos del mapa. Aún se nos venden a los andaluces como gran obra e innovación el cambio de comunicación telefónica entre estaciones para seguridad (S.XIX) por seguridad del S.XX como algo innovador. Así están nuestros trenes.

Hay que hacer un enorme esfuerzo en conectar de manera rápida y cómoda por ferrocarril al menos las capitales andaluzas de manera que contribuyamos a quitar vehículos de nuestras carreteras y descendan las emisiones de CO2.

Otro tema ferroviario olvidado en Andalucía son Las Cercanías, donde está casi todo por hacer.

Tenemos aún puertos andaluces sin ferrocarril y uno de los mejores puertos del mundo con un ferrocarril del S.XIX. La falta de conexión es el talón de Aquiles de **nuestros puertos**, lastrados por conexiones ferroviarias del medioevo que estrangulan su potencia y su desarrollo, en contraposición con un sistema portuario que es un "gigante" en su conjunto comparado con la media europea. **El 61% de las exportaciones y el 81% de las importaciones españolas pasan por nuestros puertos y necesitan de una red moderna y eficiente de transporte de mercancías que dé salida a ese volumen.**

POR PROVINCIAS

Según la Memoria Anual de 2021 de CEACOP (Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública) el pasado año el volumen total de adjudicaciones de obra pública en Andalucía alcanzó los 2.797 millones de euros, un 62% más que en 2020, en un año especialmente complicado por la subida de precios de los materiales y el eco de una crisis aún latente. Los ayuntamientos han vuelto a ser las administraciones más inversoras, con el 71'7% de los contratos de obras y consultoría en Andalucía (1.020 millones), como se señala en la citada memoria; seguidos de la Junta de Andalucía (988 millones) y el Gobierno central el tercero con el 19'5% pese a un ligero incremento. Sevilla (27'5%) y Málaga (22%) encabezan la inversión, seguida de Cádiz (13'3%), Almería (9'3%), Granada (7'5%) y Córdoba (7'1%). A la cola Jaén (5'2%) y Huelva (5'1%).

Almería.

Autovía del Almanzora. Supondrá la vertebración de la zona norte de Almería con la provincia de Granada, a través de un corredor que pone en auge la industria del mármol y las canteras de la zona. Parte de la infraestructura está en servicio, y sería necesario terminar 2 tramos entre Albox y la conexión con la A7, y desdoblarse el tramo Baza-Purchena. En febrero de 2022, en una visita de la consejera aseguró que la obra del tramo La Concepción-A7 de la Autovía del Almanzora se encuentra al 20 por ciento de ejecución. *“En tres años, la Junta de Andalucía ha invertido 49,65 millones de euros para la finalización del que será el corredor de comunicación principal de la denominada comarca del mármol en Almería con la Autovía del Mediterráneo (A-7)”*. Un impulso a esta infraestructura, con la ejecución y finalización del tramo El Cucador-La Concepción, que finalizó en otoño de 2021.

AVE Murcia – Almería. Último tramo pendiente de ejecución para finalización del Corredor Mediterráneo hasta Almería, que por el ritmo de las obras y el estado actual de las mismas se duda que concluyan en 2026 como estaba estipulado. Pendiente de completar doble vía Ancho Internacional (AVE) Pulpí – Almería y la nueva doble vía de Ancho Internacional Lorca – Baza – Granada.

Conexión ferroviaria Almería-Granada. Como ya indicábamos anteriormente, está planificado su inicio en 2026 para concluirlo en 2030. La cuestión es que “no está bien planteado”. Se va a realizar un parcheo de ciertas curvas y el arreglo de algún trazado, pero no es un trazado real de AVE. En esta conexión se debiera realizar un replanteo total de lo planificado.

La nueva doble vía de Ancho Internacional por la costa Almería – Málaga – Algeciras. Sin compromisos.

En nuestras propuestas a través de ASIAN en Infraestructuras ferroviarias hemos recogido también el soterramiento del tren en la capital y la conexión con el Puerto almeriense.

Cádiz.

Relación Sevilla-Cádiz. La duplicación de la vía ha llevado 14 años de obras y más de 700 millones invertidos, pero ha sido insuficiente. A Cádiz no llega la Alta Velocidad, como se prometió por primera vez a principios de la pasada década de los noventa y que ahora parece ya imposible por la incapacidad del terreno de asumir más vías entre Cádiz y San Fernando. A Cádiz llega la 'velocidad alta' que supone una velocidad máxima de unos 220 kilómetros/hora en distintos tramos de la línea entre Sevilla y Cádiz. Esta situación se debe a que no se ha instalado una vía expresamente dedicada a la Alta Velocidad. La existencia de una única doble vía supone que por la misma deben pasar todos los tráficos ferroviarios: los trenes de Cercanías, Media Distancia y los de Largo Recorrido, sin contar con los Mercancías y, a medio plazo, la utilización de estas vías por el tranvía metropolitano. La **conexión Cádiz-Huelva**, pues "son las dos únicas provincias limítrofes de España que no están conectadas entre ellas".

Córdoba.

Las necesidades de la provincia en estos momentos son muchísimas.

A nivel infraestructuras viarias, es fundamental que Córdoba cuente ya con la **A-81** que conecta con Badajoz y Granada; así como también con la **A-306** que conecta con Jaén y la Autovía del Olivar. Hemos visto como se ha quedado fuera de planificación. A-4 a su paso por Córdoba, esto quiere decir que el tráfico pesado de paso por Córdoba sigue pasando por la ronda, que ya está saturada. Asimismo, la **conexión del parque logístico con la autovía** es prioritaria. El parque logístico está huérfano sin esta conexión.

En cuanto al ferrocarril, se ha adjudicado la redacción de algunos de los proyectos de la mejora del Corredor Ferroviario a su paso por Córdoba, pero falta una buena conexión con Jaén y con Granada que, aunque está planificándose, está poco avanzada.

Hace años que no se escucha hablar del **metro ligero de Córdoba**, este debate se ha callado y se ha sustituido por el del Cercanías. Córdoba se puede quedar como la única ciudad de Andalucía sin metro ligero en su núcleo. Asimismo, es fundamental conectar los pueblos cercanos a Córdoba, como Villarubia o Alcolea, con la capital por ferrocarril.

A nivel hídrico estamos ante la situación más dramática de todas. Están en vías de aprobación los planes hidrológicos del Guadalquivir y del Guadiana, con algunas presas nuevas tanto en Jaén como la de San Calixto en Córdoba, y harán falta fondos para ejecutarlas.

Granada.

Conducciones de la Presa de Rules. Esta infraestructura supondría un importante revulsivo económico para el desarrollo de la comarca granadina con la puesta en producción de unas 5000 hectáreas. Las obras no se han realizado aún por la controversia entre si debe ser la administración o los regantes quienes deben abonar el dinero.

En cuanto al Metro de Granada, nuestro informe propugna la planificación a largo plazo de la **ampliación del metropolitano**, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. Asimismo, se promueve la construcción de aparcamientos disuasorios en los extremos de la línea y en los puntos de intercambio modal de especial relevancia.

Conclusión de **la red de AVE**. “Las más trascendentales necesidades” en infraestructuras ferroviarias están por supuesto en la terminación de la **adecuación del tramo Granada-Bobadilla a la Alta Velocidad y el ancho internacional de vía**, que acumula importantes retrasos en la travesía de Loja y en la **integración en la ciudad** de Granada y cuya terminación “es imperativa”.



De **Granada a Antequera** se están ejecutando arreglos pendientes y es un tramo muy necesario que se finalice en tiempo y forma. Ahora bien, **el tramo Antequera-Algeciras** es crucial. Hay que pensar que el Puerto de Algeciras es el mayor de Europa y el no tener conexión al Corredor Mediterráneo en la actualidad supone una pérdida de oportunidad de mercado imperdonable. Igual ocurre con las conexiones pendientes al resto de Puertos de la red, algunos incluso sin planificación de enlace actualmente como Motril o Almería.

Antequera será el nodo logístico interior de Andalucía, con la creación del denominado como **Puerto Seco**, que cuenta con una inversión total de 46,4 millones de euros fruto de la colaboración público-privada. Nodo intermodal de la red transeuropea, un enclave privilegiado para mercancías donde confluyen cuatro líneas férreas, los corredores Atlántico y Mediterráneo y dos líneas de alta velocidad (LAV Córdoba-Antequera-Málaga y la LAV Sevilla-Antequera-Granada).

Queda pendiente la conversión de la vía única **Almería – Granada** de Ancho Ibérico a vía única electrificada de Ancho Internacional, cuyas obras se supone que empezarán en 2026, pero que por el avance comprobado en el Corredor Mediterráneo parece que deberemos seguir reclamando unos años más.

Terminación del **desdoblamiento de la Nacional 432** que conecta con Córdoba.

Huelva.

Conexión por carretera de **Huelva con A-66 y Extremadura y la mejora de la conexión ferroviaria con la comunidad vecina**. Huelva es el puerto natural de Extremadura y requiere de una mejora de estas conexiones para ser competitivo. Según noticia de noviembre de 2022: *Adif completará la renovación de 98 kilómetros de la línea Zafra-Huelva. La línea permite la conexión con la costa atlántica andaluza y ofrece una salida a las mercancías de la región por el puerto onubense. Los Presupuestos del Estado contemplan una inversión de 62 millones de euros hasta 2025 en la provincia onubense.*

La **unión Huelva-Cádiz** se resucitó por parte de la Junta de Andalucía en 2019, pero no ha vuelto a saberse nada más de ella. La relación de contigüidad Huelva-Cádiz no es una relación de contigüidad convencional, porque en primer lugar el límite común es de escasa longitud y en segundo lugar el Parque Nacional de Doñana, verdadero tesoro medioambiental a nivel mundial, no permite una conexión fácil o tradicional. El encargo y redacción de los estudios consumen la actual legislatura y seguramente parte de la siguiente. Es un proyecto «a largo plazo también por el coste tan importante que tiene», pero «no podemos renunciar a él si en un momento dado dicho estudio nos indica que es compatible con la protección de Doñana y el medio ambiente».

Terminación de las **conexiones del Puerto de Huelva** con los Corredores Ferroviarios Atlántico y Mediterráneo. Se ha conseguido que Bruselas la incluya en el Corredor, ahora falta hacerlo realidad y ejecutar las obras necesarias y urgentes para potenciar este puerto.

En Huelva tenemos una **estación del AVE nueva sin AVE**. Una estación del siglo XXI a la que llega un tren del siglo XIX. La línea tiene un trazado no adecuado para desarrollar una velocidad aceptable y poder ser competitiva con el tráfico por carretera. La inversión necesaria para lograr una disminución sustancial del tiempo de viaje se lograría con la construcción de la línea de AVE, cuyo estudio informativo hizo el Ministerio de Fomento.

En el sector hídrico clama la situación de proyectos paralizados como la presa de Alcolea, o la ampliación del Túnel de San Silvestre que no termina de arrancar, ambos fundamentales para el sector hortofrutícola onubense.

Jaén.

La puesta en marcha del **Tranvía** de la que lleva años hablándose y que ya parece un chiste.

Conclusión de la **Autovía del Olivar**. La Autovía del Olivar, que nace en Estepa (Sevilla) y que termina en Úbeda, supone un eje articulación territorial para tres provincias de interior como son Jaén, Córdoba y Sevilla. La Autovía del Olivar comprende 170 kilómetros que discurren entre Jaén, Córdoba y Sevilla. Con una inversión global prevista de 964 millones de euros, su trazado total favorecerá el desarrollo socioeconómico de los más de 90 municipios situados en el ámbito de este corredor viario, ya que las estimaciones apuntan a que más de 800.000 personas podrán acceder a esta autovía en un tiempo inferior a los 25 minutos.

En Jaén urge una modernización de las líneas para dejar de sentir que hemos retrocedido en el tiempo cuando cogemos un tren en la capital en un viaje lento y tedioso plagado de paradas.

Málaga.

Tren de la Costa Málaga-Marbella. Nueva línea de FFCC en ancho internacional para conectar Málaga y Marbella en 35 minutos. La propuesta conlleva el cambio de ancho y electrificación de la línea existente Málaga-Fuengirola para favorecer la interoperabilidad con la nueva línea. En una segunda fase se debería prolongar la línea hasta Estepona e incluso hasta Algeciras.

Puesta en marcha **del Plan Guadalmedina**. Intervención de una vez sobre el cauce del Guadalmedina para mejorar su integración en la trama urbana de Málaga **en el tramo comprendido entre la presa del Limonero y su desembocadura, desde el punto de vista hidráulico, ambiental y ordenación y mejora del entorno del cauce para el uso y disfrute ciudadano**.

Mejora de la interconexión de los sistemas de abastecimiento de agua de Campo de Gibraltar, Costa del Sol Oriental y Costa del Sol Occidental. Dicha mejora supondría el aseguramiento de los recursos hídricos ante los nuevos crecimientos urbanísticos y turísticos.

Sevilla.

Desde que se celebró la Exposición Universal de 1992, acontecimiento que dio lugar a una importante modernización de la ciudad y su Área Metropolitana, Sevilla ha quedado descolgada del resto de las metrópolis españolas en cuanto a inversiones infraestructurales y ha sufrido una importante devaluación incluso respecto a otras provincias andaluzas. Los más expresivos son los relativos a su carácter metropolitano y los problemas urbanísticos y de movilidad respecto a otras provincias y respecto a su propia Área Metropolitana.

Terminación de la SE-40. El anillo de circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla permitirá tanto la descongestión de la SE-30 como reducir los tiempos de transporte entre los diversos itinerarios, bien por acortar kilómetros (como por ejemplo en el itinerario Córdoba – Cádiz), bien por eliminar el tránsito por lugares sobrecargados de tráfico (como por ejemplo el Puente del Centenario en la SE-30). Es crucial cerrar este anillo con la solución que los técnicos contratados determinen tras los estudios necesarios, bien un puente o un túnel. El cierre de la SE-40 por su arco sur, también permitirá una nueva conexión del Puerto de Sevilla a una infraestructura viaria de gran capacidad, mejorando enormemente los accesos por carretera del mismo, duplicándolos, de forma que tras la ampliación de la esclusa construida, se diversificarían los accesos al Puerto.

Red Completa de Metro. Obra prioritaria, dadas las características de Área metropolitana de la conurbación de Sevilla y su alfoz -4ª de España en población después de Madrid y Valencia- y la especial distribución de sus barriadas urbanas, desconectadas del centro de la ciudad, y lo que es muy importante, desconectadas entre sí. Un dato muy revelador, que puede resultar estratosférico, es que tan sólo la línea 3 del Metro de Sevilla reportaría más de 22.000 millones al año de beneficio, por el ahorro de costes, el ahorro de tiempo en los trayectos y el ahorro ambiental y social. El proyecto completo sumaría 83.000 millones al año de beneficios. (Datos del informe anteriormente citado de SEOPAN)

Conexión tranviaria con el Aeropuerto y las estaciones de Tren y Autobús. Intermodalidad. Ya se están realizando por parte del Ministerio y también de forma paralela por la Junta de Andalucía, sendos informes de movilidad para determinar la mejor alternativa en la unión del Santa Justa con el Aeropuerto, así como una prolongación del tranvía desde el nudo de San Bernardo -que concentra el flujo de El Prado, metro y cercanías- hasta la Estación de Santa Justa. Restaría idear el vínculo de la Estación de Autobuses de Plaza de Armas con este gran centro intermodal.

Relación Cartuja-Sevilla. La prolongación de la línea C2 de la Cartuja unos 1.500 metros, hasta la altura de Torre Triana y la Torre Pelli, podría suponer un aumento del tráfico de viajeros, por lo que sería necesario hacer un estudio viabilidad de esta inversión que, a priori, no sería de un coste elevado.

Más importante aún y más barato es que se ponga en servicio esa línea de cercanías que conecta tanto con la zona Universitaria como con el Parque Tecnológico Cartuja, cuyo servicio se suprimió por causa de la pandemia y aún no se ha restaurado.



En relación con la A-49, la continuación del tercer carril a partir de Sanlúcar la Mayor, donde finaliza ahora, mejoraría la **conexión entre Sevilla y Huelva**, así como con la frontera de Portugal, favorecería el turismo y potenciaría el Aeropuerto de San Pablo frente al de Faro, de forma que asociado ese tercer carril en la A-49 con la ejecución del arco sur de la SE-40, sería realmente competitivo en relación al de Faro. Desde 2008 es una más de las asignaturas pendientes. Se dijo que se ampliarían los carriles pero no cuándo.

Sevilla-Lisboa a través de Ruta de la Plata. Es un proyecto de futuro que debe estudiarse. Por lo pronto, sólo se ha resuelto la reparación de la carretera A-66 en el entorno del Término Municipal de Santiponce, poco más de 4 Km de mejora.

El dragado, ejecutado con las medidas medioambientales correctoras exigidas por la Unión Europea, con el mayor celo y cuidado, supondría un balón de oxígeno **para el Puerto de Sevilla**, y multiplicar por mil sus posibilidades de desarrollo. El cuello de botella en el que se ha convertido el río por la oposición al dragado tiene una consecuencia directa en la expansión portuaria. Debemos tener en cuenta que la ingeniería naval sigue su curso y cada vez estamos ante barcos de mayor envergadura y calado que ya no son una excepción sino la regla. Esta frontera natural impuesta al Puerto de Sevilla trae pérdidas económicas inestimables, no sólo por la merma en el tráfico de mercancías y pérdida de competitividad, sino en el veto a grandes cruceros que podrían desembarcar en la capital.



CAMINOS
ANDALUCÍA
CEUTA Y MELILLA