

CESpH

LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE HUELVA PRESENTE Y FUTURO



H DIPUTACIÓN
DE HUELVA

Las infraestructuras en la provincia de Huelva Presente y futuro

Aprobado por el Pleno del Consejo Económico y Social
de la Provincia de Huelva en sesión celebrada el 11 de julio de 2014



Colección Dictámenes

Nº 2/2014

Está permitida la reproducción parcial o total de los contenidos de esta publicación con la mención de la procedencia.

El documento íntegro se puede consultar en:
http://www.diphuelva.es/contenidos/4076_informes-dictamenes-y-publicaciones

Edita y distribuye: Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva
Cardenal Cisneros, 8-2ª pl.
21003 Huelva
Tel. 959 494600 (Ext. 10385)
cesprovinciadehuelva@diphuelva.org

Maquetación e impresión: Técnicas de Fotocomposición, S.L.

Depósito Legal: H 160-2014

Impreso en España / *Printed in Spain*

Comisión de Trabajo de Infraestructuras, Movilidad y Vivienda

Presidente CESpH	Juan José García del Hoyo
Secretaria General	Esperanza Martínez Franco
Presidente de la Comisión	Pedro Escalante Gilete - Grupo I
Ponente de la Comisión	Rafael Morales Noguera - Grupo II
Consejero Grupo I	Francisco Espinosa Cumbre
Consejero Grupo II	Pedro Roldán Cabrera
Consejeros Grupo III	Gumersindo Nieto Jiménez
	Pedro García Navarro
Expertos/as	Montserrat Sauci Ortiz
	José Lagares Rosado
	Jenaro Fernández Fonseca

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	5
2. HISTÓRICO EN LA EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS	7
2.1. Comparación de las inversiones medias <i>per cápita</i> en España y en Huelva en infraestructuras públicas	8
2.2. Evolución de la Licitación Pública	13
3. ANÁLISIS DE LOS PLANES DE FUTURO APROBADOS POR LAS ADMINISTRACIONES	19
4. NECESIDADES Y PRIORIDADES PARA LA PROVINCIA DE HUELVA	47
4.1. Hidráulicas	47
4.2. Carreteras	48
4.3. Ferroviarias	50
4.4. Portuarias	50
4.5. Costas	51
4.6. Aeroportuarias	51
4.7. Telecomunicaciones	51
4.8. Energéticas	52
5. CONCLUSIONES	53
6. BIBLIOGRAFÍA	63
7. ANEXOS	65

De conformidad a las competencias atribuidas al Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva en su Reglamento de Constitución, previo análisis y tramitación por la Comisión de Trabajo de Infraestructuras, Movilidad y Vivienda, y de acuerdo con el procedimiento previsto en su Reglamento de Organización y Funcionamiento, el Pleno del Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva aprueba en Sesión celebrada el día 11 de julio de 2014 el siguiente dictamen:

ANTECEDENTES

Con fecha 25 de octubre de 2013, el Pleno del CESpH acuerda por unanimidad efectuar un informe relativo a las infraestructuras en la provincia de Huelva, que encargó a la Comisión de Trabajo de Infraestructuras, Movilidad y Vivienda.

La Comisión se constituyó con fecha 22 de noviembre de 2013, en sesión en cuyo punto 3º se dio cuenta del encargo del dictamen.

La Comisión ha celebrado sesiones el 21 de marzo, 19 de junio y 1 de julio de 2014 para elaborar, debatir e incorporar las modificaciones propuestas por sus diferentes integrantes al dictamen que se reproduce seguidamente.

El documento aborda el pasado y presente de la evolución de las inversiones realizadas para poder compararlo con las medias andaluzas o españolas, poniendo de manifiesto sus desviaciones.

Partiendo de esta base, se detectan las necesidades futuras para nuestra provincia para poder establecer comparaciones con las previsiones incluidas en los distintos planes de las administraciones.

Finalmente, y con todo ello hemos abordado un apartado de conclusiones para fijar las necesidades no incluidas y cuantas cuestiones sean relevantes poner de manifiesto.

La Comisión de Trabajo de Infraestructuras, Movilidad y Vivienda, reunida el 1 de julio de 2014, elaboró la propuesta de Dictamen, que fue sometida a Pleno el día 11 de julio de 2014, aprobándose por 26 votos a favor y el voto en contra del Consejero del Grupo III de Ecologistas en Acción -en representación del movimiento ecologista-, quien anuncia un voto particular.

El Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva agradece la colaboración prestada al Área de Infraestructuras de la Diputación Provincial de Huelva y sus Servicios de Carreteras, Arquitectura y Caminos Rurales, así como a la Agencia Provincial de la Energía.

2

HISTÓRICO EN LA EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA

El crecimiento económico y social, equilibrado y articulado, pasa por la ampliación y mejora de las redes de infraestructuras de apoyo a la producción. Las infraestructuras permiten vertebrar el territorio, potenciando el grado de integración del tejido productivo, a la vez que favorece la relación con los principales mercados de consumo.

Asimismo, una adecuada dotación de infraestructuras a través de una reducción de costes, estimula la inversión privada y mejora la competitividad, haciendo una región más atractiva para la inversión.

Huelva, debido a su situación periférica, tanto a nivel nacional como regional, ha sufrido a lo largo de su historia una alarmante carencia de infraestructuras de todo tipo y, aún hoy en día, tenemos una dotación general del sistema de transportes y comunicaciones por debajo de la media comunitaria y nacional, provocando desequilibrios y limitaciones en la población de nuestra provincia, que afectan a la igualdad de oportunidades de sus ciudadanos y su calidad de vida respecto a otras regiones.

En estos momentos, la economía onubense posee principalmente dos sectores en clara expansión: la agricultura y el turismo. Éstos se encuentran en el mejor momento de su historia reciente, nunca se habían transformado tantas hectáreas en regadío o teníamos tantos proyectos de hoteles y nuevas urbanizaciones turísticas. Si no se realizan las infraestructuras necesarias, se podría ver constreñido su desarrollo a medio plazo.

Huelva es una provincia rica en recursos hídricos ya que, además de acuíferos, la zona norte de la provincia -donde nacen nuestros ríos- es zona de alta pluviometría; sin embargo, la gran mayoría de las aguas que recogen se desaprovechan, siendo vertidas al mar por la falta de obras hidráulicas de regulación.

Disponer del agua necesaria para el abastecimiento agrícola, turístico, industrial y urbano es un elemento esencial para asegurar un desarrollo sostenible, máxime en una provincia donde su situación geográfica y climatológica ha puesto de manifiesto su alto potencial turístico y agrícola.

Los nuevos proyectos convertirían a nuestra provincia en excedentaria de recursos hídricos y en una de las mejores zonas agrícolas de España, pues tenemos excelentes tierras y climatología para cultivos de alto valor añadido, pudiéndose llegar en un futuro a 80.000 hectáreas en regadío.

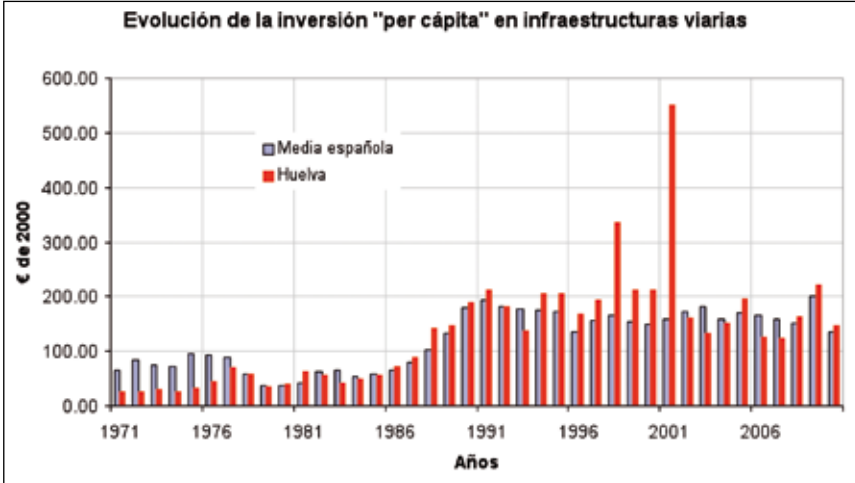
Debemos pedir a las administraciones la máxima celeridad en la construcción de estas infraestructuras tan importantes para nuestra provincia, cuya carencia está frenando en buena medida a nuestra agricultura y el posible desarrollo de zonas deprimidas, como El Andévalo y la Cuenca Minera, donde la agricultura intensiva podría ser un complemento del sector minero, así como el posible envío de caudales excedentarios a los acuíferos de la zona de Doñana.

Finalmente, la dotación de carreteras en la provincia de Huelva, es ligeramente inferior a la media nacional y está muy por debajo de la media comunitaria. No es necesario resaltar la importancia de una buena red de carreteras para el desarrollo socioeconómico de una región.

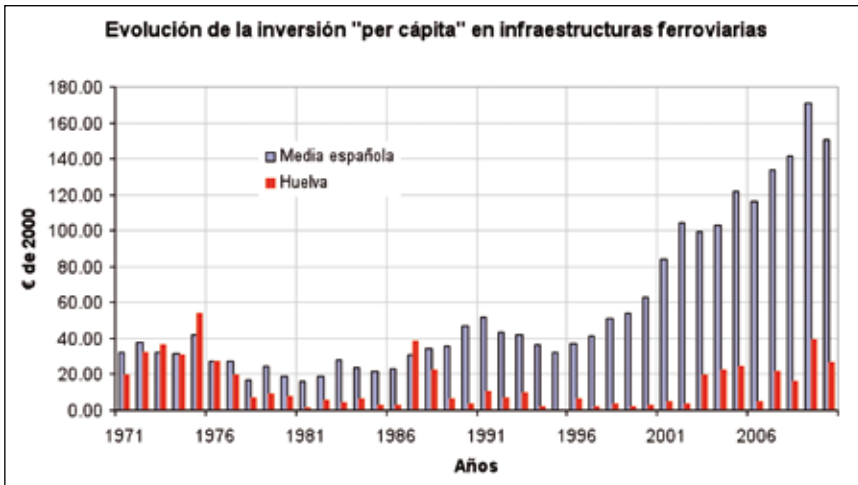
2.1. COMPARACIÓN DE LAS INVERSIONES MEDIAS PER CÁPITA EN ESPAÑA Y EN HUELVA EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS

Además de la importancia en sí de las inversiones como generadoras de valor añadido, es importante tener en cuenta la valoración de en qué proporción son necesarias para que aporten ese crecimiento, ya que con una relación de inversiones *per cápita* por debajo de la media, más que garantizar un crecimiento adecuado y acorde con el que se produce en otras regiones, nos

llevaría a una continua pérdida de competitividad que provocaría resultados tremendamente negativos en la sociedad provincial, la economía y el empleo.

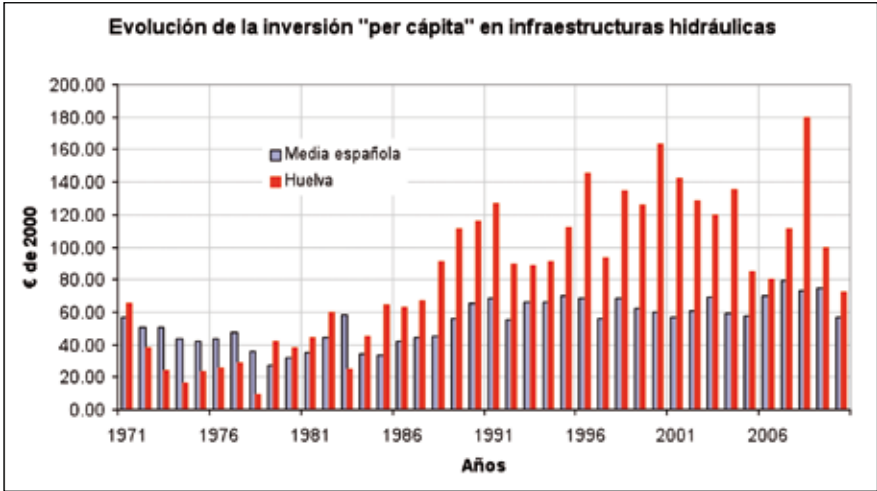


La inversión en infraestructuras viarias ha estado en la media de España situándose en los últimos tiempos en una cantidad media de 200 euros por habitante y año.

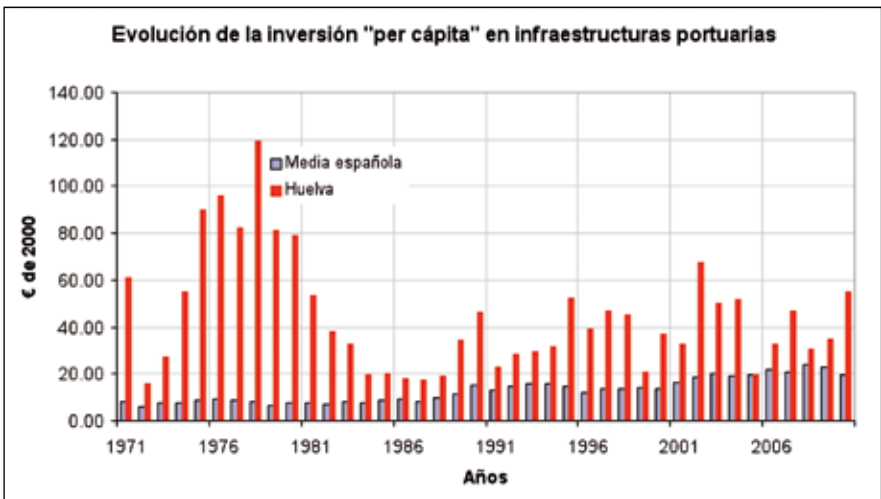


En inversiones ferroviarias, estamos muy por debajo de la media nacional, demostrándose que somos la gran olvidada en esta materia. Las dos vías que mantenemos con Sevilla y Zafra, están obsoletas y faltas de inversión,

por cuanto la primera se está dejando morir poco a poco y la segunda no se actualiza para la llegada del AVE.



En infraestructuras hidráulicas, la construcción de la Presa del Andévalo nos sitúa por encima de la media nacional, pero hay que tener en cuenta que ésta adolece de determinadas inversiones de canalización necesarias para su puesta en marcha, por lo que denunciamos que esta inversión no está aportando valor añadido a nuestra provincia, al mismo tiempo que distorsiona la estadística.

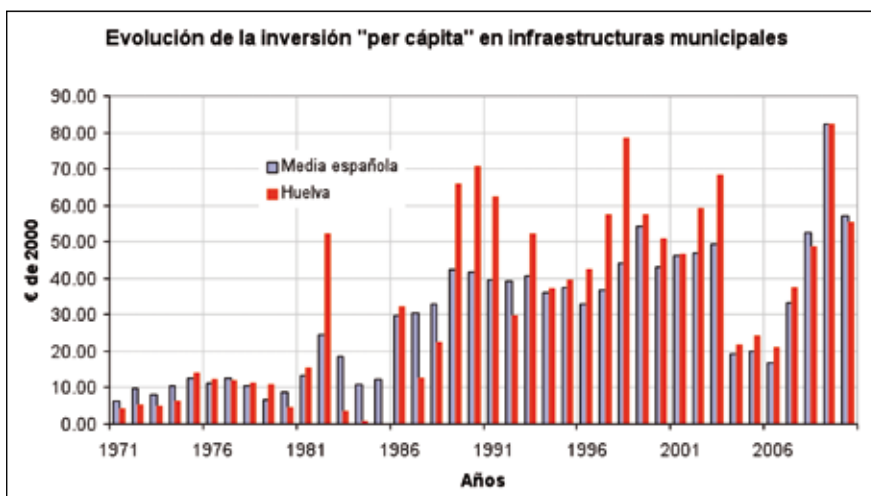


El Puerto de Huelva es un complejo industrial moderno y competitivo. Su gran extensión, 1.700 hectáreas, constituye un importante activo para acometer proyectos generadores de riqueza y empleo en la provincia de Huelva.

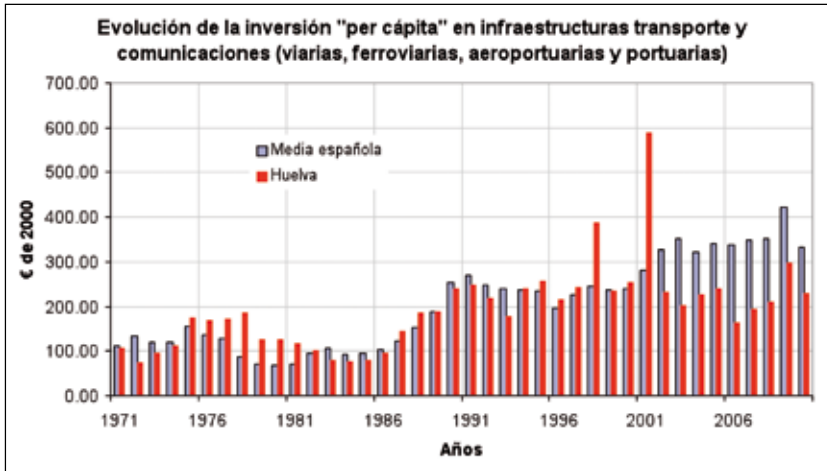
A este factor se suma la ventaja de su ubicación, muy cerca del estrecho de Gibraltar, en la línea *around the world* del tráfico mundial de mercancías, a la vez del eje norte-sur (Europa-África y Europa-América).

En la actualidad el Puerto de Huelva se sitúa como uno de los puertos españoles de mayor actividad, competitividad y crecimiento, sobre todo por su situación estratégica para el comercio con África; concretamente es el sexto a nivel nacional y el segundo de Andalucía, con un tráfico cercano a los 26 millones de Tm y una facturación de 53 millones de euros en 2013. Además, se ha iniciado un proceso de diversificación hacia otros tráficos diferentes de los graneles, como contenedores y pasajeros. La inversión prevista en 2014 es de 38 millones de euros, destacando la finalización del Paseo Marítimo, la nueva lonja pesquera, la ampliación del Muelle Juan Gonzalo orientada a la minería y la entrada en el mercado del bunkering de gas.

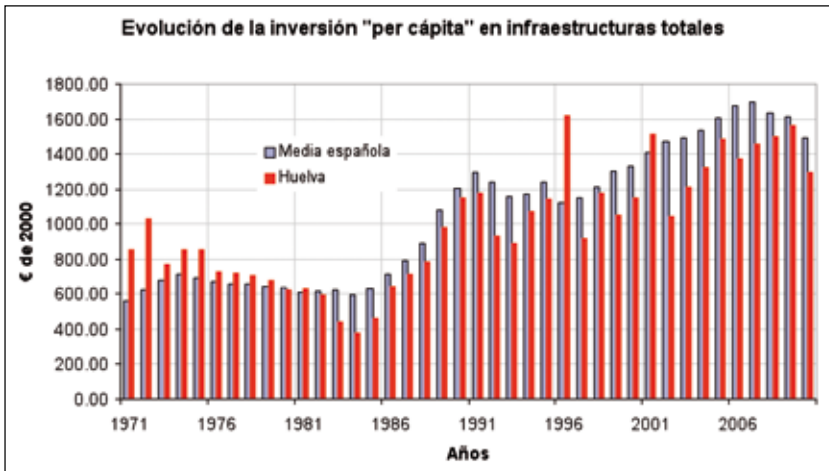
Todo ello, produce una retroalimentación propia con sus beneficios los cuales invierte para ubicarse por encima de la media en el gasto en infraestructuras.



Las municipales se encuentran muy parejas al resto de España.



A partir del año 2000 se produce una pérdida de inversión y competitividad en infraestructuras de transporte y comunicaciones (viarias, ferroviarias, aeroportuarias y portuarias), así como en el computo global de todas ellas.



Se comprueba que la inversión media anual por habitante en el período 2001-2010 está 186 euros por debajo de la media nacional. Dicha inversión media anual está expresada en términos reales de la unidad monetaria del año 2000.

Esto supone haber dejado de recibir más de 90.000.000 de euros anuales y más de 900.000.000 de euros en el período 2001-2010 en unidades reales (euros de 2000).

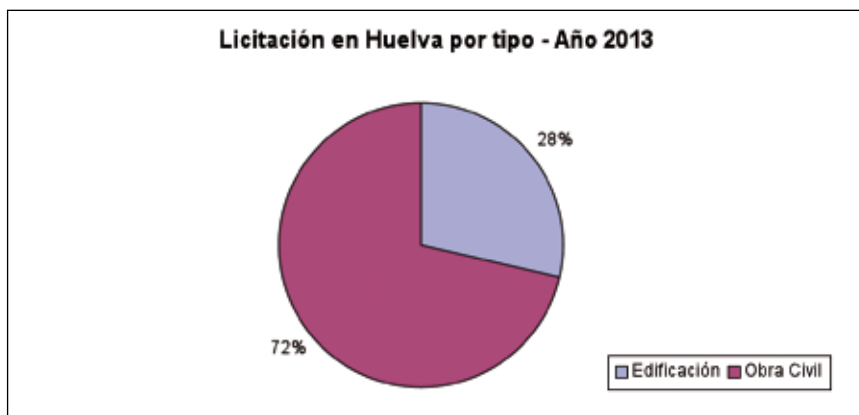
	Inversión Media Anual (€ de 2000)			
	Por habitante		Por Km²	
	1991-2000	2001-2010	1991-2000	2001-2010
España				
2. Otras construcciones	1221	1565	95086	134926
2.1. Infraestructuras viarias	166	166	12922	14295
2.2. Infraestructuras hidráulicas públicas	64	66	4995	5704
2.3. Infraestructuras ferroviarias	45	124	3528	10659
2.4. Infraestructuras aeroportuarias	12	33	900	2852
2.5. Infraestructuras portuarias	14	20	1104	1755
2.6. Infraestructuras urbanas de Corporaciones Locales	40	43	3152	3683
2.7. Otras construcciones n. c. o. p.	879	1113	68486	95977
Huelva				
2. Otras construcciones	1112	1379	49459	66172
2.1. Infraestructuras viarias	207	195	9203	9377
2.2. Infraestructuras hidráulicas públicas	117	115	5217	5523
2.3. Infraestructuras ferroviarias	5	19	206	895
2.4. Infraestructuras aeroportuarias	0	0	0	0
2.5. Infraestructuras portuarias	35	42	1576	2017
2.6. Infraestructuras urbanas de Corporaciones Locales	51	47	2258	2238
2.7. Otras construcciones n. c. o. p.	697	961	30999	46122

¡En la última década se han dejado de presupuestar en la Provincia de Huelva 900.000.000 euros reales de 2000!

2.2. EVOLUCIÓN DE LA LICITACIÓN PÚBLICA

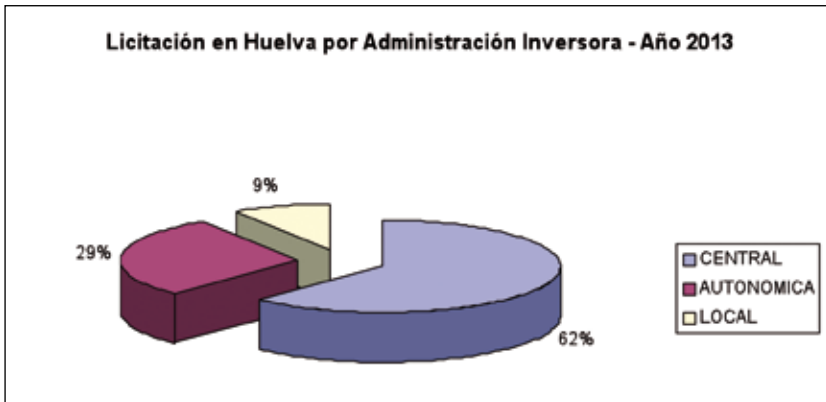
La licitación, también denominada concurso público o contrato del Sector Público y Privado es el procedimiento administrativo para la adquisición de suministros, realización de servicios o ejecución de obras que celebren los entes, organismos y entidades que forman parte del Sector Público.

Esta cuestión es bastante importante analizarla, ya que la consignación presupuestaria de una Administración puede ser tremendamente elevada; sin embargo, el gasto real marcado por este indicador puede ser muy inferior a lo previsto, es decir, mide el grado real de ejecución de las inversiones previstas.

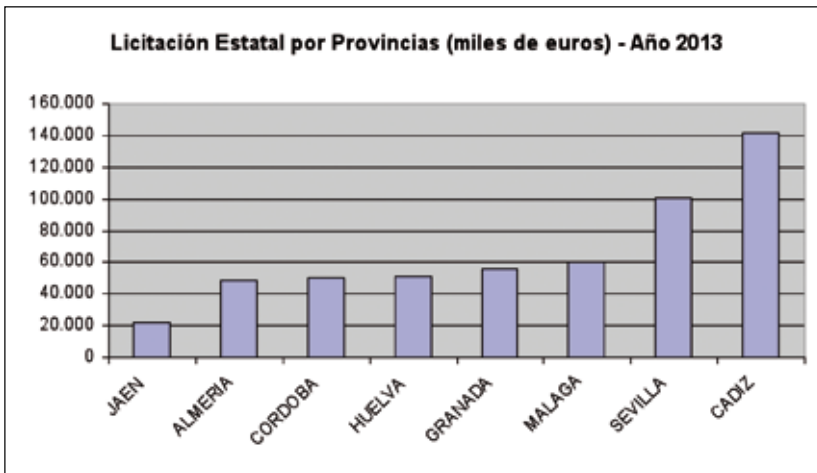


LICITACIÓN PÚBLICA POR FECHA DE ANUNCIO EN BOLETINES - AÑO 2013 (EN MILES DE EUROS)					
PROVINCIA	ADMINISTR. / TIPO OBRA	TOTAL	% ADMIN/TIPO	% ANDALUCIA	% ESPAÑA
ALMERIA	CENTRAL	48.615	37,24%	8,86%	1,21%
	AUTONÓMICA	48.768	37,35%	13,80%	1,97%
	LOCAL	33.188	25,42%	9,91%	1,23%
	Edificación	36.844	28,22%	8,03%	1,70%
	Obra Civil	93.719	71,78%	12,84%	1,38%
Total ALMERIA		138.563	100,00%	19,59%	1,42%
CADIZ	CENTRAL	141.469	64,30%	25,78%	3,53%
	AUTONÓMICA	57.294	26,84%	16,21%	2,32%
	LOCAL	21.265	9,66%	6,35%	0,79%
	Edificación	57.366	26,87%	12,51%	2,64%
	Obra Civil	162.661	73,93%	20,98%	2,32%
Total CADIZ		228.029	100,00%	17,79%	2,48%
CORDOBA	CENTRAL	58.593	43,36%	9,22%	1,26%
	AUTONÓMICA	25.359	21,74%	7,18%	1,03%
	LOCAL	48.723	34,90%	12,15%	1,51%
	Edificación	58.495	43,30%	11,81%	2,32%
	Obra Civil	66.188	56,72%	8,50%	0,95%
Total CORDOBA		116.675	100,00%	9,43%	1,27%
GRANADA	CENTRAL	56.118	35,87%	10,23%	1,40%
	AUTONÓMICA	59.329	37,93%	16,79%	2,40%
	LOCAL	48.987	26,20%	12,23%	1,52%
	Edificación	78.671	45,17%	15,41%	3,25%
	Obra Civil	85.773	54,83%	11,02%	1,23%
Total GRANADA		156.444	100,00%	12,65%	1,71%
HUELVA	CENTRAL	58.775	67,19%	8,25%	1,27%
	AUTONÓMICA	23.516	26,80%	4,65%	0,99%
	LOCAL	7.356	9,81%	2,08%	0,27%
	Edificación	23.256	28,48%	5,87%	1,07%
	Obra Civil	58.391	71,52%	7,20%	0,83%
Total HUELVA		81.848	100,00%	6,60%	0,89%
JAEN	CENTRAL	22.863	24,86%	4,82%	0,55%
	AUTONÓMICA	19.512	21,98%	5,52%	0,79%
	LOCAL	47.188	53,16%	14,08%	1,75%
	Edificación	26.814	30,21%	5,85%	1,23%
	Obra Civil	61.949	69,79%	7,26%	0,89%
Total JAEN		88.763	100,00%	7,17%	0,97%
MALAGA	CENTRAL	68.616	32,29%	11,05%	1,51%
	AUTONÓMICA	58.587	31,16%	16,56%	2,37%
	LOCAL	68.628	36,55%	20,68%	2,55%
	Edificación	98.506	48,21%	19,73%	4,16%
	Obra Civil	97.237	51,79%	12,89%	1,39%
Total MALAGA		187.743	100,00%	15,18%	2,05%
SEVILLA	CENTRAL	100.631	42,39%	18,34%	2,51%
	AUTONÓMICA	61.873	25,22%	17,28%	2,47%
	LOCAL	75.713	31,89%	22,68%	2,81%
	Edificación	182.794	43,30%	22,41%	4,73%
	Obra Civil	134.623	56,70%	17,30%	1,92%
Total SEVILLA		237.817	100,00%	19,19%	2,58%
NO REGIONALIZABLE	CENTRAL	17.841	100,00%	3,25%	0,45%
	AUTONÓMICA	0	0,00%	0,00%	0,00%
	LOCAL	0	0,00%	0,00%	0,00%
	Edificación	0	0,00%	0,00%	0,00%
	Obra Civil	17.841	100,00%	2,29%	0,25%
Total NO REGIONALIZABLE		17.841	100,00%	1,44%	0,19%
ANDALUCIA	CENTRAL	548.722	44,35%	100,00%	13,78%
	AUTONÓMICA	253.368	28,56%	100,00%	14,30%
	LOCAL	325.839	27,88%	100,00%	12,43%
	Edificación	458.747	37,88%	100,00%	21,11%
	Obra Civil	778.374	62,92%	100,00%	11,12%
TOTAL		1.217.123	100,00%	100,00%	13,49%
ESPAÑA	CENTRAL	4.006.534	43,68%		100,00%
	AUTONÓMICA	2.470.413	26,93%		100,00%
	LOCAL	2.696.157	29,39%		100,00%
	Edificación	2.173.563	23,69%		100,00%
	Obra Civil	6.999.542	76,31%		100,00%
TOTAL		9.173.105	100,00%		100,00%

Fuente: SEOPAN

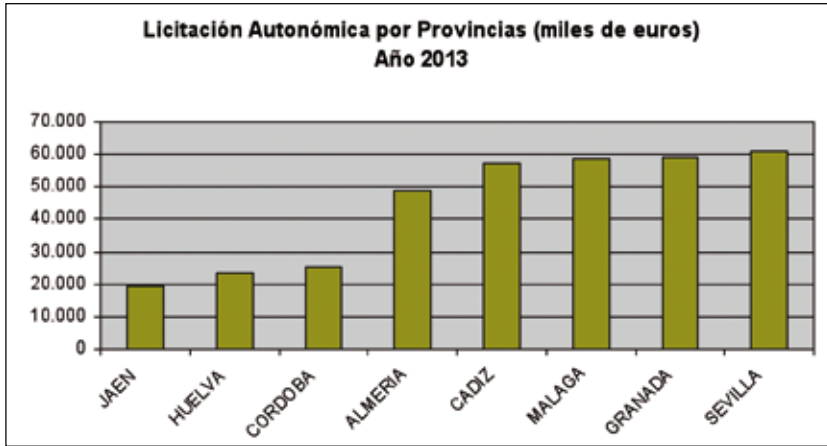


La licitación estatal en la Provincia supone el 1,21% del total licitado por el Gobierno Central, por encima del 1,11% que supone nuestra población con respecto al total nacional y por debajo del 2,00% que suponemos en superficie de km cuadrados.



Se licitan 50.593.000 euros, por detrás de Cádiz, Sevilla, Málaga y Granada.

Por su parte, la Administración Autonómica ha licitado en Huelva 23.516.000 euros, el 6,65% del total, también por encima de nuestro peso poblacional situado en el 6,18% y por debajo del 11,56% que tenemos de superficie.



Huelva está a la cola en licitaciones, sólo por encima de Jaén que es la que menos recibe durante el ejercicio cerrado de 2013.

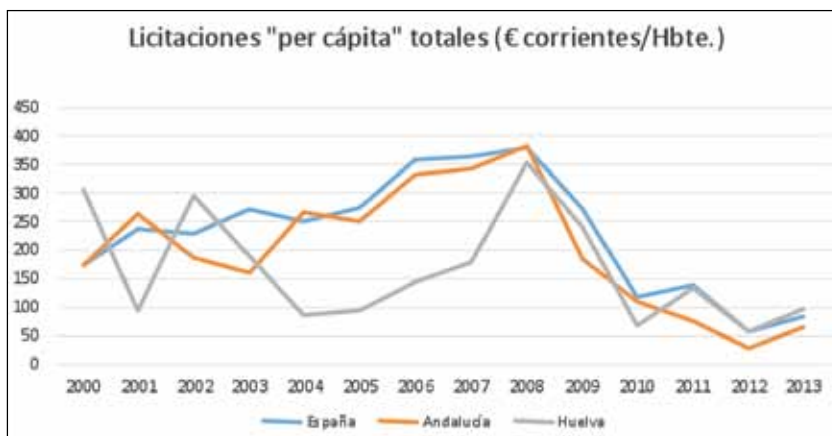
Para el período 2000 – 2013 la situación queda de la siguiente manera:

LICITACIÓN PÚBLICA A TRAVÉS DE LOS BOLETINES

Provincia de Huelva (Miles € corrientes)

Año	Admón. Central	Admón. Autonómica	Admón. Local	Edificación	Obra Civil	TOTAL
2000	138766	37058	76696	97370	155149	252519
2001	43378	43950	34071	29343	92056	121399
2002	136272	83505	49287	129463	139601	269065
2003	89332	78697	46666	61420	153275	214695
2004	40415	89761	67229	51655	145751	197406
2005	45368	107835	224504	74632	303075	377707
2006	71405	99899	100992	76393	195903	272296
2007	88768	198165	36788	146523	177198	323721
2008	177758	128611	62617	73959	295027	368986
2009	123455	147862	141288	94703	317902	412605
2010	34419	78191	81351	68564	125398	193962
2011	69769	84612	23364	54703	123042	177745
2012	30171	7783	18126	18976	37104	56080
2013	50775	23516	7356	23256	58391	81648

LICITACIÓN PER CAPITA TOTAL (€ corrientes)			
Año	España	Andalucía	Huelva
2000	426	314	553
2001	567	427	264
2002	639	381	580
2003	641	434	458
2004	743	526	417
2005	907	668	787
2006	1061	832	557
2007	901	810	654
2008	872	857	731
2009	857	724	809
2010	564	390	377
2011	293	218	343
2012	159	107	108
2013	195	147	157



Con todo ello, podemos deducir que se produce un déficit inversor en la provincia de Huelva por un valor total de 1.056 millones de euros corrientes, distribuidos de la siguiente manera:

Déficit inversor acumulado 2000-2013 (Miles de euros corrientes)	
Por la Admón del Estado	451.673
Por la CC. AA.	134.734
Por la Admón. Local	470.338
TOTAL	1.056.744

3

ANÁLISIS DE LOS PLANES DE FUTURO APROBADOS POR LAS ADMINISTRACIONES

La planificación estratégica de las inversiones supone el análisis de un conjunto de factores e indicadores que nos permitan averiguar qué es lo que necesitamos en el futuro para potenciar al máximo éstos y conseguir los mayores objetivos de eficiencia, teniendo en cuenta que los recursos son limitados y este tipo de inversiones son duraderas a muy largo plazo, por lo que es importante para cometer el menor número de errores.

Tanto la Diputación Provincial de Huelva como los ayuntamientos, carecen de documento estratégico que marque el futuro de lo que deberían ser las inversiones en su ámbito de actuación. Así mismo, la planificación realizada por la Junta de Andalucía esta vencida, por lo que debería ser actualizada.

POR LA ADMINISTRACIÓN ESTATAL

PLAN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE 2012-2024 (PITVI)

La provincia de Huelva cuenta con 453 km de carretera de competencia estatal, 60,8 km de línea férrea electrificada simple (tramo Escacena – Huelva) y 102,8 km de línea férrea no electrificada (tramo Huelva – Cumbres Mayores).

El PITVI tiene previsto una inversión de 136.627 millones de euros para el período 2012-2024, aunque no especifica el coste unitario de cada proyecto ni tampoco provincializa los fondos.

Las inversiones previstas para la provincia de Huelva en este documento son las que a continuación se relacionan en cada uno de los apartados que recoge el Plan:

6.1.1 TRANSPORTE POR CARRETERA.

1. Nuevas Infraestructuras. Autovías interurbanas	
Carretera	Actuaciones
A-83	Conexión Autovía Ruta de la Plata (A-66). Tramo Zafra – Huelva
2. Mejora de la Red de gran capacidad	
Carretera	Actuaciones
A-49	Ampliaciones de capacidad entre Huelva y Sevilla y mejora de la conectividad
3. Acondicionamiento (Red Convencional)	
Carretera	Actuaciones
N-433	Acondicionamiento entre la Venta del Alto (Sevilla)-Frontera Portuguesa (Rosal de la Frontera)
4. Variantes de población y supresión de travesías	
Carretera	Actuaciones
N-435	Variante de Beas y Trigueros
7. Acceso a Puertos	
Carretera	Actuaciones
N-442	Acceso al Puerto Exterior de Huelva

6.1.2. TRANSPORTE FERROVIARIO.

3. Nuevas Inversiones en Alta Velocidad	
Corredor	Actuaciones
L.A.V. Sevilla – Huelva – Frontera Portuguesa	

PLANIFICACIÓN ELÉCTRICA 2014-2020

La Planificación que aprueba el Gobierno central y que recoge una relación de instalaciones de transporte eléctrico (tensión mayor o igual a 220 kilovoltios -kV-) a desarrollar en un horizonte temporal determinado, con el objetivo de garantizar un suministro adecuado y de calidad en el territorio español en dicho período. Para ello se planifican las infraestructuras de transporte, por ser éstas las que definen la estructura básica de la red.

Se inicia mediante Orden Ministerial, que abre el período para la presentación -en 3 meses- de propuestas de infraestructuras que compondrán finalmente el documento de la Planificación. Estas propuestas son realizadas por:

- Las Comunidades Autónomas.
- El gestor de la red de transporte (REE).
- Los distribuidores de electricidad (ENDESA y otros).
- Otros agentes del Sistema Eléctrico (principalmente generadores).

En el siguiente cuadro se desglosan por provincias las actuaciones sobre SUBESTACIONES:

SUBESTACIONES	
Almería	9
Cádiz	17
Córdoba	7
Granada	10
Huelva	10
Jaén	5
Málaga	8
Sevilla	32
Total	98

En el siguiente cuadro se desglosan por provincias las actuaciones sobre LÍNEAS (detallando separadamente el caso de la construcción o repotenciación de una línea cuyo trazado discorra por dos provincias).

LÍNEAS	
Almería	5
Cádiz	12
Cádiz-Málaga	1
Córdoba	9
Granada	7
Granada-Almería	2
Granada-Jaén	1
Granada-Málaga	3
Huelva	11
Huelva-Sevilla	3
Jaén	5
Málaga	16
Sevilla	23
Total	98

La actuación mas relevante para la provincia de Huelva es el refuerzo de los suministros de la costa occidental, con la construcción de la Subestación "CostaLuz" en 220 kV, que permitirá reforzar los suministros a la costa occidental (Lepe, Isla Cristina, Ayamonte).

Por la información recibida de la Agencia Provincial de la Energía se señala lo siguiente:

- Nuestra red de transporte y distribución se encuentra desarrollada en la zona del Condado y Costa (vinculada a las grandes instalaciones de generación existente en la provincia), siendo muy deficiente en la zona del Andévalo y sobre todo en la Sierra. Ello imposibilita el desarrollo empresarial en estas zonas.
- Las redes de distribución a nivel municipal son muy deficientes, produciéndose en la zona de la Sierra, sobre todo, numerosos micro cortes y caídas de tensión, ello unido a la imposibilidad de los municipios de abordar inversiones hace necesario desde las Administraciones Supramunicipales (provinciales, regionales y nacionales) la potenciación de planes de inversión a nivel municipal en infraestructuras eléctricas de media y baja tensión.

Las deficiencias en estas instalaciones impiden actualmente minimizar el gasto energético de los municipios, ya que muchos suministros para

optimizarlos tendrían que abordar altas inversiones porque esta nueva contratación les obligaría a adaptar sus instalaciones al REBT actual (implicaría elaboración de proyectos técnicos, sustitución de cableados...). Por lo que los ayuntamientos siguen asumiendo penalizaciones en su facturación.

- Es un hecho, que en los últimos años Huelva ha ido evolucionando en la generación de energía a partir de fuentes de energías renovables, siendo referente en la producción energética a partir de biomasa y teniendo el mayor parque eólico europeo en el Andévalo con más de 300 MW. Pero también es un hecho que la provincia de Huelva genera casi el doble de energía (fuentes convencionales + renovables) que la necesaria para abastecer su consumo, es una provincia que abastece a Sevilla. Sin embargo, esta producción se concentra en grandes instalaciones y en determinadas zonas de la provincia, por lo que es necesario fomentar la generación distribuida a partir de fuentes de energías renovables, sobre todo en las zonas del Andévalo y Sierra, siendo además zonas vinculadas al medio ambiente por la proximidad de los Parques Naturales. Esta posibilidad está limitada actualmente por la legislación nacional, por lo que se hace fundamental el trabajar para el desbloqueo existente actual por el Gobierno Central y, en paralelo, trabajar para el fomento de la producción de energía a pequeña escala a nivel doméstico y de pymes, fomentando el papel de las Administraciones como papel ejemplarizante.
- Respecto a la red de gas, tan sólo 9 municipios tienen acceso a la red de gas natural, por lo que se ha promover el crecimiento de la red de transporte de gas natural para que llegue a otros municipios de la provincia, dinamizando también el sector de los servicios.
- Para finalizar, respecto a los índices de consumo energético de la provincia de Huelva, poseemos uno de los más altos. Por ello, desde la Administración se ha de incidir en el fomento de la eficiencia energética: En la administración, apoyando a los municipios para abordar medidas de eficiencia energética y buscando nuevas fórmulas de financiación. En sectores productivos, tan relevantes en nuestra provincia como el turístico, potenciando la realización de estudios energéticos, optimización del gasto, asistencia en la toma de decisiones para abordar remodelaciones de sus instalaciones, visualización de buenas prácticas de empresas del sector de la eficiencia energética y las energías renovables onubenses. Otro sector relevante en la provincia y con alto potencial de actuación en estos campos es de las cooperativas agrarias, así como bodegas y mataderos.

POR LA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA (PISTA) 2007-2013

El PISTA hace una reflexión de cuál debería de ser el futuro de las infraestructuras para Andalucía partiendo del aislamiento del pasado al compromiso por la sostenibilidad y contra el cambio climático.

Para ello, aborda esta situación de partida en el diagnóstico, aporta datos generales sobre el transporte, analiza la actividad económica vinculada a éste y la movilidad de las personas.

Este documento entra a valorar y planificar infraestructuras que no son de competencia autonómica, por lo que entendemos que estando fuera de su alcance, centraremos nuestro interés en aquellas que sí estén en su mano la ejecución.

A partir de ahí, las propuestas del Plan se estructuran marcando unos objetivos y definiendo las medidas a poner en marcha para cumplirlos:

1. Transporte de Mercancías.
 - Desarrollo de la red de Áreas Logísticas de Andalucía
2. Articulación exterior de Andalucía (no aparecen inversiones en infraestructuras de competencia autonómica)
3. Interconexión de los centros regionales (no aparecen inversiones en infraestructuras de competencia autonómica)
4. Accesibilidad del Territorio.
 - Extensión de la gestión de los Consorcios de Transporte al conjunto de las provincias
 - Plan para la Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad y la Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (PLAN MAS CERCA)

En el ámbito de sus competencias, la Junta de Andalucía ha puesto en marcha el denominado Plan MAS CERCA (Mejora Accesibilidad, Seguridad y Conservación En la Red de Carreteras de Andalucía) con un horizonte temporal desde el 2004 hasta el 2010 y con una inversión global para Andalucía de 2.600 millones de

euros que permitirá la intervención sobre 2.000 km para el tratamiento de las deficiencias detectadas en aquellas carreteras consideradas de especial interés para la Comunidad Autónoma.

Objeto del Plan:

Mejorar la accesibilidad y conectividad en el interior de la región

Mejorar la seguridad vial y el confort de las carreteras

Mejorar la accesibilidad a la Red de Gran Capacidad

Mejorar la organización y capacidad de la Red de Gran Capacidad en las Áreas Metropolitanas

Eliminar la conflictividad de tráfico en el medio urbano mediante la ejecución de variantes de población y acondicionamiento de travesías

Mejora de la accesibilidad a las zonas litorales.

Situación de partida en Huelva:

La red de partida analizada por el Plan, es la Red de titularidad autonómica recogida en el catálogo de Carreteras de Andalucía, y presenta el siguiente desglose en Kilómetros:

MAS CERCA	Red Básica	Red Intercomarcal	Red Complementaria	Total
Huelva	197,14	438,20	100,60	735,94
Andalucía	2.034,54	4.637,39	3.583,40	10.255,33

Desde el punto de vista del análisis sobre la situación de dicha red se concluye que el 7% de la misma tiene curvas con un radio inferior a 150 metros, el 22% de las pendientes es superior al 4%, el 26% tiene una calzada inferior a 5,5 metros y una plataforma inferior a 6 metros. Finalmente el 51% y 52% de la red, tienen respectivamente un arcén izquierdo y derecho menor de 0,5 metros. Las actuaciones previstas para Huelva en el Plan eran las siguientes:

Denominación	Longitud (Km)	Tipo Actuación	Presupuesto (mill. Euros)	¿Ejecutada?
De Campofrío-int N-435 en Zalamea	3,94	Seguridad vial	5,39	SI
Variante Oeste de La Palma	5,00	Variante	9,00	NO

Denominación	Longitud (Km)	Tipo Actuación	Presupuesto (mill. Euros)	¿Ejecutada?
Variante de Calañas	4,90	Variante	5,18	NO
Variante Sur de Valverde	2,30	Variante	2,80	NO
PK 46,5-49,5 (Sotiel- Calañas)	3,00	Seguridad vial	1,80	SI
PK 108-109	1,00	Construcción	0,90	SI
LP Sevilla-Minas de Riotinto	10,80	Seguridad vial	1,08	SI
Variante Sur de Zalamea	1,00	Variante	1,20	NO
Int A-493 – Int A-495 en Tharsis	23,00	Construcción	12,00	SI
Mej. Conex. Aracena	1,50	Nuevo trazado	1,80	SI
Variante Este de Chucena	1,50	Variante	2,00	NO
Almonte-El Rocío	10,50	Gran Capacidad	26,25	NO
Variante El Rocío	4,00	Variante	4,80	NO
El Rocío-Matalascañas	12,00	Seguridad vial	6,00	NO
Variante Lucena del Puerto	3,20	Variante	3,35	NO
Variante de Moguer	6,00	Variante	7,20	NO
Gibraleón-San Bartolomé	12,00	Seguridad vial	6,00	NO
PK 7,5 Gibraleón-San Bartolomé	1,00	Seguridad vial	0,30	SI
Variante San Bartolomé	8,40	Variante	7,20	SI
San Bartolomé-Alosno	9,00	Construcción	8,10	NO
Nueva Conex. A-497 con A-492	1,40	Construcción	1,68	NO
Enlace Las Vegas	1,00	Seguridad vial	1,21	NO
Enlace de Corrales a Enlace Las Vegas	2,00	Seguridad vial	4,00	NO
Villanueva-Puebla de Guzmán	14,60	Construcción	5,35	SI
San Silvestre-Villanueva	14,00	Construcción	7,35	SI
Variante de Puebla de Guzmán	4,50	Variante	5,00	NO
Variante de Villablanca	3,00	Variante	3,60	NO
Variante Villanueva Castillejos	3,00	Variante	3,60	NO
Variante San Silvestre	2,00	Variante	2,40	NO
Encinasola-LP Badajoz	7,33	Construcción	1,82	
Variante de Pozo del Camino y Entrada a Isla Cristina	5,50	Variante	7,60	NO
Variante de Cañaverale de León	2,00	Variante	2,20	NO
PK 0,0-34 Hinojales-Arroyomolinos de León	32,00	Construcción	23,00	SI

Denominación	Longitud (Km)	Tipo Actuación	Presupuesto (mill. Euros)	¿Ejecutada?
Variante Este de Cartaya	1,00	Variante	1,20	NO
Variante Este de Ayamonte y Accesos a Isla Canela	2,50	Variante	5,00	NO
Nuevo acceso a La Antilla e Islantilla	9,30	Nuevo trazado	7,50	NO
Enlace a Malpicas	11,00	Seguridad vial	5,50	SI
Totales HUELVA	240,17		200,36	

5. Áreas metropolitanas y litorales.
 - Creación del Área Metropolitana de Huelva
 - Desarrollo de vías multimodales metropolitanas: nueva conexión Huelva-Punta Umbría

6. Transporte sostenible, ordenación territorial y urbanística.
 - Favorecer el modelo de ciudad compacta y que genere proximidad
 - Potenciar el transporte público
 - Uso más eficaz del coche
 - Uso de combustibles procedentes de fuentes renovables

ESTRATEGIA DE INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES DE ANDALUCÍA 2020

Se considera imprescindible la puesta en marcha de una Estrategia de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Andalucía que, de manera alineada con las estrategias europeas y nacionales en materia de banda ancha y como pilar fundamental de la EDA, fomente la disponibilidad de redes y servicios de telecomunicaciones de última generación en nuestra Comunidad en los próximos años, bajo los siguientes principios: impulsar y garantizar una cobertura universal de la banda ancha en Andalucía con velocidades crecientes como elemento fundamental del principio de inclusión social; fomentar el despliegue ordenado, coordinado y eficiente de redes de nueva generación que hagan posible la disponibilidad de conexiones rápidas y ultrarrápidas de acceso a Internet con el fin de potenciar la competitividad de Andalucía; e involucrar a los operadores de telecomunicaciones y al resto de agentes del sector en

el despliegue y compartición de infraestructuras de telecomunicaciones como base para las estrategias de uso de las TIC y como principal fuerza impulsora del cambio estructural en la economía andaluza.

La Estrategia de Infraestructuras de Telecomunicaciones de Andalucía 2020 tiene como propósito situar a Andalucía en posición de alcanzar los objetivos de la Agenda Digital para Europa en materia de acceso a Internet mediante banda ancha:

- Disponer en Andalucía del 100% de cobertura poblacional de banda ancha básica, fijada en España a 1Mbps, en 2013.
- Disponer en Andalucía del 100% de cobertura poblacional de banda ancha rápida de 30 Mbps o superior en 2020.
- Conseguir que el 50% o más de los hogares andaluces estén abonados a servicios de acceso a Internet de banda ancha ultrarrápida por encima de los 100 Mbps en 2020.

Para alcanzar estos objetivos la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo de la Junta de Andalucía ha definido una serie de actuaciones de diversos ámbitos, alcances y tipologías con el fin de garantizar la cobertura universal de la banda ancha con velocidades crecientes y fomentar el despliegue de redes de acceso de nueva generación.

Durante la elaboración de la Estrategia se ha contado con la opinión y aportaciones de los principales agentes públicos y privados, fundamentalmente operadores de telecomunicaciones. Sin embargo, este esfuerzo podría no ser suficiente, ya que si se desean alcanzar los objetivos marcados será necesaria la colaboración y el compromiso firme no solo de estos actores sino de toda la sociedad en su conjunto. La capacidad de adaptación, de cooperación, de mediación y, en definitiva, la voluntad de impulsar la Estrategia por parte de las empresas, las organizaciones sociales, la ciudadanía y las distintas administraciones públicas involucradas será un factor determinante.

CONSIDERACIONES DEMOGRÁFICAS

Realizando un desglose provincializado se constata que en torno al 57% de la población andaluza se concentra en las provincias de Sevilla (con casi la cuarta parte del total de Andalucía, 22,9%), Málaga (con un 19,4%) y Cádiz

(con 14,7%), superando todas ellas el millón de habitantes aún no siendo ninguna de las tres la que está compuesta por mayor número de municipios o núcleos (Granada, 168 municipios y 456 núcleos). En el otro extremo a efectos poblacionales se encuentra la provincia de Huelva, que representa únicamente el 6,2% de la población total andaluza.

OPERADORES EN ANDALUCÍA

Provincia	Población	Superficie (km ²)	Densidad (hab./km ²)	Nº de municipios	Nº de núcleos
Almería	704.219	8.775	80,25	102	562
Cádiz	1.245.164	7.436	167,45	44	204
Córdoba	804.498	13.771	58,42	75	281
Granada	922.928	12.647	72,98	168	456
Huelva	522.862	10.128	51,63	79	205
Jaén	670.242	13.496	49,66	97	291
Málaga	1.641.098	7.308	224,56	101	363
Sevilla	1.938.974	14.036	138,14	105	347
Andalucía	8.449.985	87.597	96,46	771	2.709

Caracterización sociodemográfica de Andalucía 2012. Fuente: INE

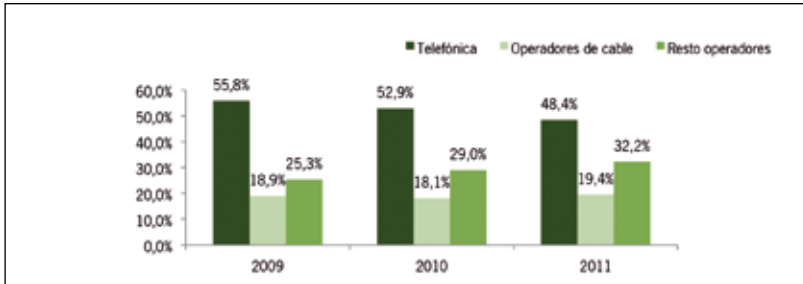
En Andalucía prestan servicios a la ciudadanía aquellos operadores de telecomunicaciones considerados como de ámbito nacional; estos ofertan servicios de telefonía fija, comunicaciones móviles (2G, 3G, diversas evoluciones de HSPA, LTE) y acceso a Internet de banda ancha (xDSL, cable -HFC, comunicaciones fijas inalámbricas y fibra hasta el hogar -FTTH).

En la Comunidad también existen tanto operadores regionales que prestan servicios mayoristas y principalmente minoristas fijos como de carácter local, que se centran principalmente en servicios de televisión y acceso a Internet por cable. En este último ámbito es destacable la presencia de la Asociación de Operadores de Telecomunicaciones Locales de Andalucía, ACUTEL.

En servicios prestados sobre redes fijas, los operadores con mayor presencia en el mercado en Andalucía son Telefónica y ONO. Telefónica es el operador con mayor cuota en Andalucía para los accesos a Internet de banda ancha fija (48,4% en 2011), seguido de los operadores de cable con un 19,4% en el mismo año. El conjunto que forman otros operadores que ofertan servicios fijos de banda ancha se reparten el 32,2 % de mercado restante.

Operador	Número de líneas
Telefónica	827.106
Operadores de cable	331.526
Resto operadores	550.265

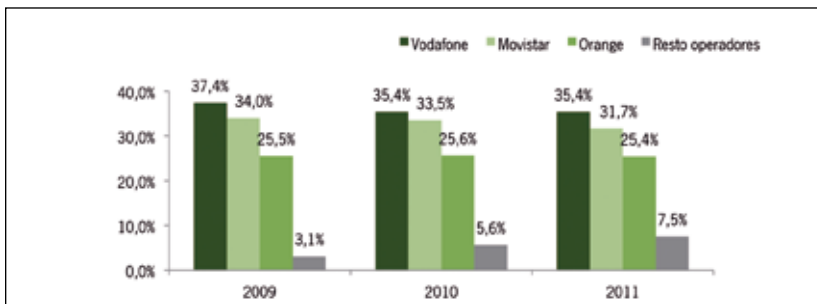
Líneas de banda ancha fija por operador en Andalucía 2011. Fuente: CMT



Evolución de cuota de mercado de banda ancha fija en Andalucía 2009-2011. Fuente: CMT

Operador	Número de líneas	% de líneas
Vodafone	1.873.020	35,4
Movistar	1.677.253	31,7
Orange	1.343.919	25,4
Resto operadores	396.826	7,5

Datos de líneas telefonía móvil en Andalucía 2011. Fuente: CMT



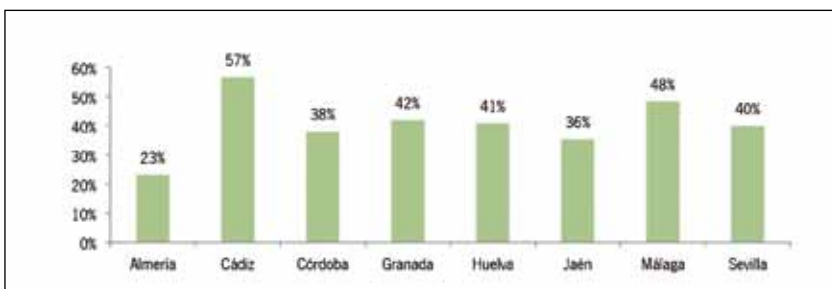
Evolución cuota de mercado de Telefonía Móvil en Andalucía 2009-2011. Fuente: CMT

ANÁLISIS DE COBERTURA

En Andalucía las tecnologías de acceso de banda ancha con mayor cobertura son el acceso móvil 3G y el acceso mediante ADSL 1Mbps a través de red de cobre, con coberturas respectivamente del 97% y 95% de los hogares. Le siguen otros accesos mediante cobre (ADSL 6Mbps y ADSL 10Mbps) con porcentajes de cobertura del 91,12% y 73,11 % respectivamente. El resto de coberturas de tecnologías de acceso presentan valores por debajo del 60%.

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
Cobre 1M	91%	96%	96%	95%	94%	96%	94%	96%
Cobre 6M	89%	91%	88%	85%	89%	92%	92%	96%
Cobre 10M	71%	70%	76%	69%	80%	83%	65%	78%
Cobre 30M	30%	26%	35%	31%	35%	34%	25%	28%
Cable	23%	61%	35%	28%	31%	26%	26%	44%
Fibra	0,07%	0,05%	0,07%	0,25%	0,03%	0,25%	1,22%	0,75%
3G	95%	97%	96%	96%	98%	98%	97%	99%
LTE	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
WIMAX/LMDS	61%	80%	40%	56%	59%	45%	40%	41%

Cobertura de tecnologías de acceso en % de hogares andaluces por provincias 2013. Fuente: CEICE



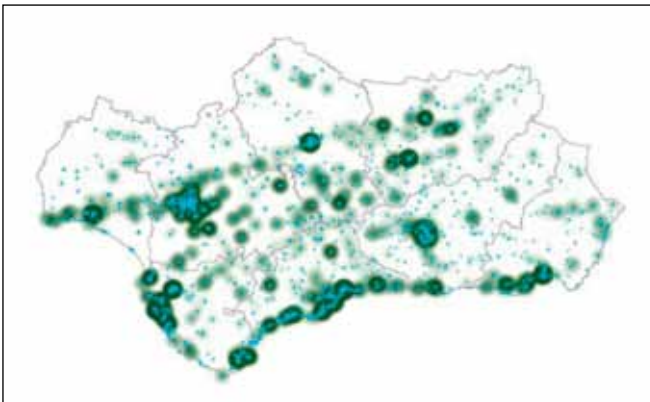
Porcentaje de núcleos conectados por fibra óptica a la troncal por provincia 2013. Fuente: CEICE

En cifras absolutas Granada sería la provincia con más núcleos de población con conexión a la troncal mediante fibra con un total de 191, y Huelva la que menos con 84 núcleos.

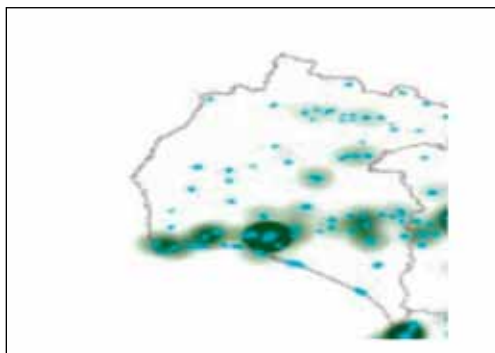


Mapa de los núcleos andaluces conectados por fibra 2013. Fuente: CEICE

La concentración de núcleos con puntos de fibra óptica es más elevada en aquellas zonas donde la densidad de población es mayor. En la siguiente gráfica, la densidad poblacional viene representada por la intensidad de los tonos verdes y como se puede constatar las mayores concentraciones tanto de población como de núcleos con algún punto de fibra se producen principalmente en capitales de provincia y zonas costeras.

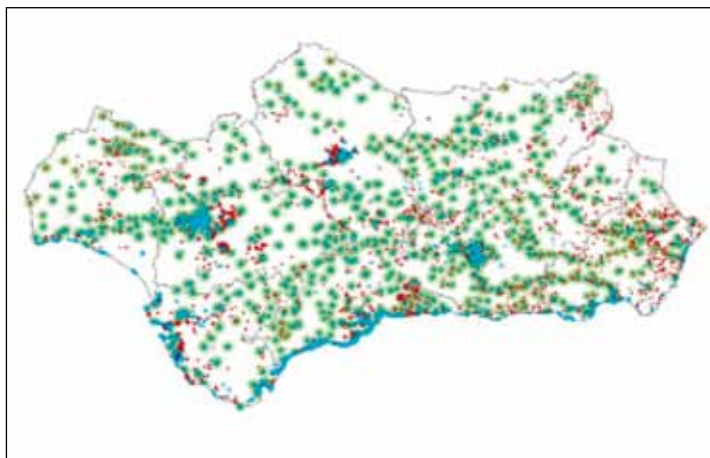


Mapa de los núcleos andaluces conectados por fibra frente a densidad poblacional 2013. Fuente: CEICE



Detalle del cuadro anterior de la provincia de Huelva

La disponibilidad de fibra óptica también puede relacionarse con la distancia al núcleo principal del municipio correspondiente, considerando como núcleo principal (NP) de un municipio aquel en el que está localizado el Ayuntamiento. En la siguiente ilustración se representan los núcleos con fibra (azul), los núcleos sin fibra (rojo), y alrededor de los mismos, los tonos verdes más intensos representan menores distancias al núcleo principal del municipio en cuestión. Cuanto menor es la distancia al NP, existe más probabilidad de que el núcleo en cuestión disponga de conexión de fibra óptica con las infraestructuras troncales.



Mapa de los municipios andaluces conectados por fibra / densidad población 2013

A fecha de marzo de 2013, una gran parte de los hogares andaluces (98,95%) disponen de cobertura de banda ancha básica de 1Mbps. A medida que se

consideran capacidades de servicio crecientes el porcentaje de hogares cubiertos disminuye, llegando a situarse en torno al 56% para el acceso de banda ancha rápida (30Mbps). La cobertura para servicios de banda ancha ultrarrápida (100Mbps) es únicamente del 36,54%.

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
BA básica 1M	97,8%	99,4%	98,5%	98,5%	99,1%	99,0%	98,5%	99,8%
BA 6M	93,3%	97,5%	93,7%	94,0%	96,0%	97,0%	95,0%	98,6%
BA 10M	75,1%	84,7%	82,8%	74,9%	85,6%	87,5%	70,0%	88,8%
BA rápida 30M	46,9%	70,3%	61,2%	50,2%	56,0%	54,4%	44,6%	60,6%
BA ultrarrápida 100M	23,3%	60,5%	35,1%	28,2%	30,8%	26,1%	25,9%	44,6%

Cobertura de servicios de banda ancha en % de hogares en Andalucía por provincias 2013. Fuente: CEICE

Por contra, la distribución por provincias de los habitantes sin cobertura sería:

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
BA básica 1M	15 422	6 922	12 263	13 978	4 759	7 032	23 571	3 689
BA rápida 30M	369 353	366 835	312 737	457 051	227 829	305 986	891 696	755 544
BA ultrarrápida 100M	533 347	488 168	522 287	658 728	358 375	495 558	1 193 023	1 062 814

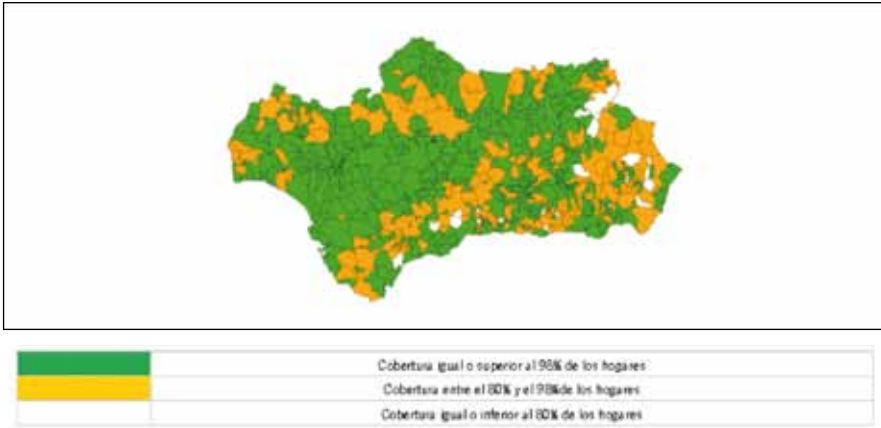
Número de habitantes sin cobertura de servicios de banda ancha por provincia 2013. Fuente: CEICE

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
BA básica 1M	97,8%	99,4%	98,5%	98,5%	99,1%	99,0%	98,5%	99,8%
BA 6M	94,6%	97,9%	96,2%	96,5%	97,6%	97,7%	97,2%	99,4%
BA 10M	86,1%	93,0%	92,1%	91,2%	94,5%	94,2%	93,4%	97,7%
BA rápida 30M	82,3%	91,6%	90,8%	90,6%	93,0%	93,6%	91,8%	97,2%
BA ultrarrápida 100M	23,3%	60,5%	35,1%	28,2%	30,8%	26,1%	25,9%	44,6%

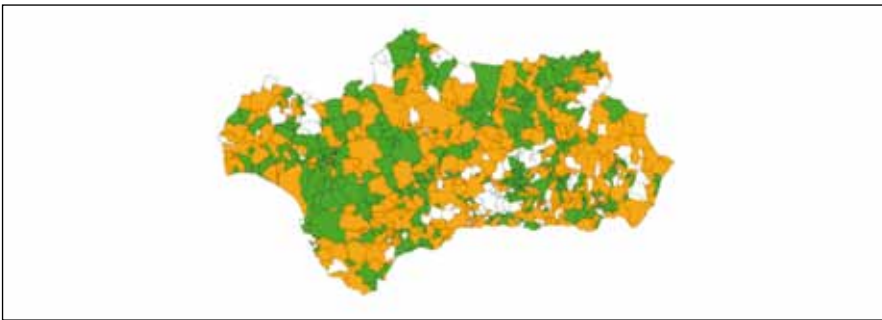
Cobertura potencial de servicios de banda ancha en % de hogares en Andalucía por provincia. Fuente: CEICE

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
BA 10M potencial	86,1%	93,0%	92,1%	91,2%	94,5%	94,2%	93,4%	97,7%
Incremento respecto 2013	11	8,3	9,3	16,3	8,9	6,7	23,4	8,9
BA rápida 30M potencial	82,3%	91,6%	90,8%	90,6%	93,0%	93,6%	91,8%	97,2%
Incremento respecto 2013	35,4	21,3	29,6	40,4	37	39,2	47,2	36,6

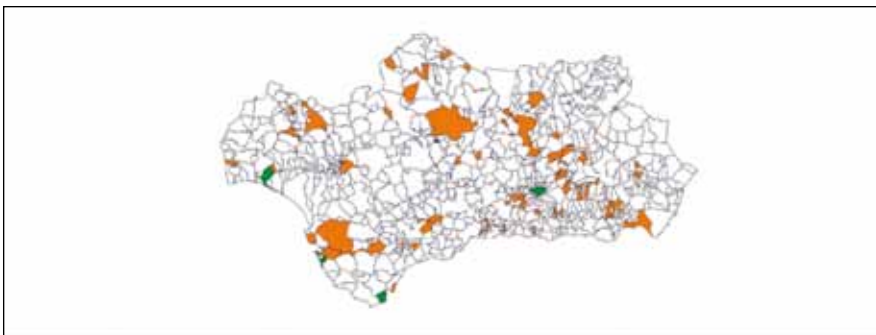
Coberturas potenciales 10/30M e incremento 2013 en % de hogares en Andalucía por provincia. Fuente: CEICE



Mapa de cobertura 2013 de servicios de banda ancha básica 1Mbps en Andalucía. Fuente: CEICE



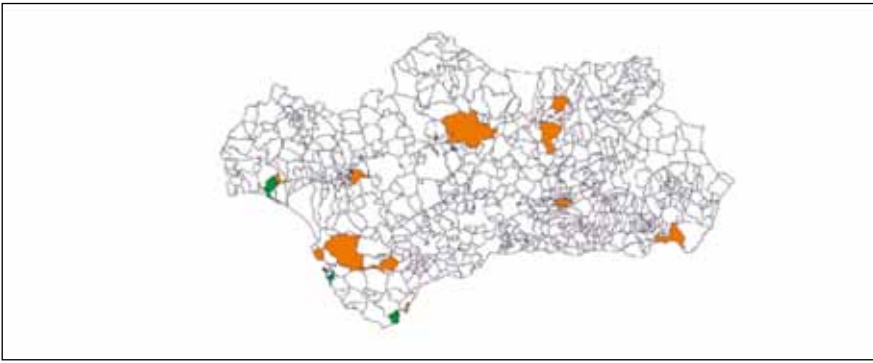
Mapa de cobertura 2013 de servicios de banda ancha 6Mbps en Andalucía. Fuente: CEICE



Mapa de cobertura 2013 de servicios de banda ancha rápida 30Mbps en Andalucía. Fuente: CEICE

Si se analizan las potencialidades de las infraestructuras actuales, se aprecia una posible evolución favorable del estado de la banda ancha rápida de 30Mbps.

Aun así, en las provincias de Almería y Granada pueden identificarse zonas donde la cobertura potencial de este servicio seguiría estando por debajo del 80%. Huelva, Jaén y Sevilla son las provincias mejor situadas en cuando a la potencialidad de su infraestructura de cara a la banda ancha rápida.



Mapa de cobertura 2013 de servicios de banda ancha ultrarrápida 100Mbps en Andalucía. Fuente: CEICE

Provincia	Fibra óptica	HFC	Par de cobre	Otros
Almería	5%	25%	68%	2%
Cádiz	3%	49%	47%	1%
Córdoba	1%	40%	58%	1%
Granada	3%	26%	70%	1%
Huelva	2%	35%	62%	1%
Jaén	2%	30%	67%	1%
Málaga	6%	29%	64%	1%
Sevilla	3%	36%	60%	1%
Andalucía	3%	35%	61%	1%
España	8%	34%	57%	1%

Porcentajes de líneas contratadas por acceso y provincia en Andalucía 2011. Fuente: CMT

LA RED EUROVELO

La red europea de ciclo rutas, es un proyecto de la Federación Europea de Ciclistas (ECF) que tiene como objetivo el desarrollo de una red de rutas de larga distancia para cicloturistas que permita atravesar Europa.

En su conformación actual, se divide en 14 rutas con un total de 70.000 km, pensadas para que puedan ser recorridas por etapas, en condiciones seguras y cómodas. Se pretende que la red completa esté en servicio en el 2020. Las rutas se ponen en funcionamiento a partir de rutas ya existentes o bien mediante nuevos trazados, pero favoreciendo siempre que sea posible la interconexión de las diferentes rutas.

Son objetivos de las iniciativas de EUROVELO los siguientes:

- Promover viajes que sean económica, ambiental y socialmente sostenibles
- Mejorar la calidad de las rutas ciclistas incluidas en EuroVelo en todos los países europeos participantes.
- Promover una cierta homogeneidad en los parámetros de las rutas de EuroVelo.
- Proporcionar información de toda la red EuroVelo
- Apoyar el desarrollo de centros de coordinación nacionales para el desarrollo de las rutas.
- Fomentar el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los Estados europeos y regiones, estimulando la creación de infraestructuras ciclistas de alta calidad y su difusión y fomento.

Las rutas actuales que conforman EUROVELO son:

Rutas Norte-Sur:

EV 1 - Ruta Costa Atlántica: Cabo Norte - Sagres 8.186 km.

EV 3 - Ruta de los Peregrinos: Trondheim - Santi ago de Compostela 5.122 km.

EV 5 - Ruta Romea Francigena: Londres - Roma y Brindisi 3.900 km.

EV 7 - Ruta Centroeuropea: Cabo Norte - Malta 6.000 km.

EV 9 - Ruta Báltico-Adriático (Ruta del ámbar): Gdansk - Pula 1.930 km.

EV 11 - Ruta de Europa del Este: Cabo Norte - Atenas 5.964 km.

EV 15 - Ruta del Rin: Andermatt - Róterdam 1.320 km.

Rutas Oeste-Este:

EV 2 - Ruta de las capitales: Galway - Moscú 5.500 km.

EV 4 - Roscoff - Kiev 4.000 km.

EV 6 - Ruta del Atlántico-Mar Negro (Ruta de los ríos): Nantes - Constanza 3.653 km.

EV 8 - Ruta Mediterránea: Cádiz - Athens 5.388 km.

Rutas Circulares:

10 – Ruta del Mar Báltico (Hansa circuit): 7.980 km.

12 – Ruta del Mar del Norte: 5.932 km.



Dos rutas están presentes en Andalucía, la Ruta de la Costa Atlántica, y la Ruta Mediterránea.

Número de ruta	Nombre de la ruta	Ciudades/puntos por los que pasa y conexiones	países que cruza	Longitud (km)
EV1	Ruta de la Costa Atlántica	Cabo Norte (EV7, EV11) - Costa Noruega - Trondheim (EV3) - Bergen (EV12) - Aberdeen (EV12) - Inverness (EV12) - Glasgow - Stranraer - Belfast - Galway (EV2) - Cork - Rosslare - Fishguard - Bristol (EV2) - Plymouth - Roscoff (EV4) - Nantes (EV6) - La Rochelle - Burgos (EV3) - Salamanca - Sagres	Noruega, Reino Unido, Irlanda, Francia, España, Portugal	8.186
EV8	Ruta Mediterránea	Cádiz - Málaga - Almería - Valencia - Barcelona - Mónaco - Piacenza (EV5) - Mantua (EV7) - Ferrara - Venecia - Trieste (EV9) - Rijeka - Split - Dubrovnik - Tirana - Patras - Atenas (EV11)	España, Francia, Mónaco, Italia, Eslovenia, Croacia, Montenegro, Albania, Grecia	5.388

La **ruta de la Costa Atlántica** entra en Andalucía desde Extremadura siguiendo aproximadamente la Ruta de la Plata, baja hasta la costa oeste de Huelva penetrando en el Algarve portugués para terminar en Sagres.

La **ruta Mediterránea** viene desde Atenas bordeando toda la costa norte del Mediterráneo (sin adentrarse en Italia) y entra en Andalucía por la costa Almeriense. El esquema dibujado parece evitar la accidentada costa Granadina adentrándose al interior. Recorre toda la costa gaditana hasta terminar en Cádiz.



En el documento de EUROVELO Development Strategy 2012-2020 se indica que uno de los criterios en el desarrollo de las rutas es su coincidencia con rutas planificadas a nivel regional o nacional.

En Andalucía el Plan Andaluz de la Bicicleta se encuentra en la última fase de su proceso de aprobación, tras haber concluido el periodo de Información Pública en el pasado mes de septiembre. Este Plan tiene por objeto que la bicicleta se use en las ciudades y áreas metropolitanas como un modo de transporte más, fundamentalmente para ir al trabajo, a los centros de estudios, visitas, etc.

Pero al mismo tiempo, dada la extensión, complejidad y oportunidades de un territorio como Andalucía, el plan contiene objetivos e inversiones destinados al fomento de la práctica del deporte, el ocio y el turismo asociados a la bicicleta.

Se considera que el cicloturismo es una práctica cada vez con mayor número de usuarios que puede generar oportunidades de desarrollo para importantes zonas de Andalucía, contribuyendo además a evitar la excesiva estacionalidad de la actividad turística, que tiene un gran peso en la economía andaluza. De hecho, se ha iniciado también la redacción de un programa específico de fomento del cicloturismo en la región.

La Red Autónoma de Vías Ciclistas propuesta en el Plan se articula mediante un total de 8 ejes, que incluyen recorridos continuos de Oeste a Este (cinco de ellos), y en sentido transversal Norte-Sur (tres ejes). Este mallado de red debe propiciar su implantación eficaz facilitando conectividad entre las grandes zonas del territorio andaluz y en especial dando cobertura a las grandes áreas urbanas y ciudades medias andaluzas, así como a los espacios naturales de mayor relevancia de la región.

La red definida por estos 8 ejes articulan la totalidad del territorio de Andalucía y su disposición permite abordar en la práctica una serie de rutas circulares, posibilitando el diseño de ofertas cicloturísticas coherentes que permitan visitar varios puntos de interés.

A escala comarcal o local, pueden generarse también otras rutas de recorrido y extensión diversas mediante el uso de tramos de estos ejes e incorporación, en su caso, de otros adicionales.

Por tanto, estos ejes no deben ser entendidos de manera independiente, sino como una forma de exponer y organizar el desarrollo de una red futura que ha de ser coherente en sí misma.

Ejes autonómicos		
Ejes	Denominación	Longitud. km.
1	Sierra Morena	506
2	Guadalquivir	414
3	Campaña-Subbética	321
4	Sur	562
5	Litoral	567
6	Sierra de Huelva-Campo de Gibraltar	291
7.	Genil- Costa del Sol	306
8	Cazorla-Carboneras	254
Total	8 Ejes	3.221
Total	Red sin solapes	3.080



Las dos rutas de EuroVelo presentes en Andalucía coinciden sensiblemente con ejes autonómicos, y ello es así porque se han considerado estas rutas europeas en la definición de la propuesta del Plan Andaluz de la Bicicleta.

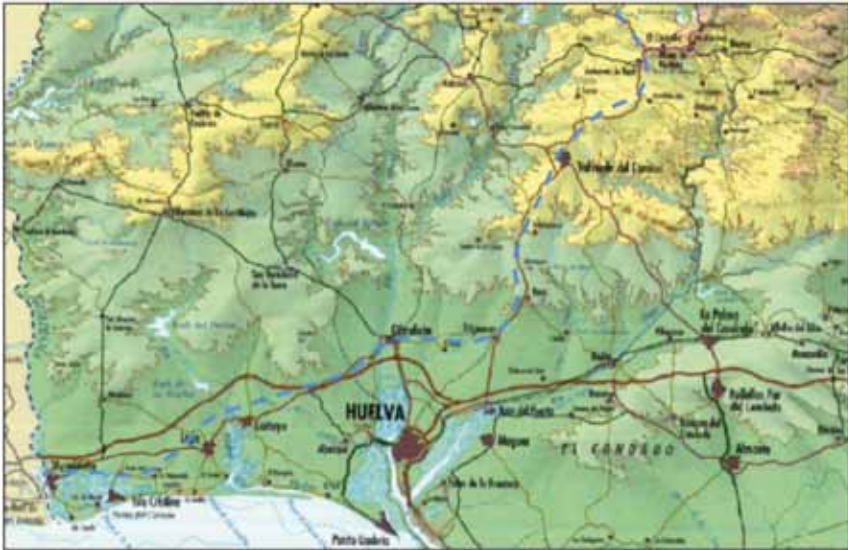
La **ruta de la Costa Atlántica** coincide con el tramo más occidental del eje Sierra Morena, que desde Huelva tendrá además continuidad hacia el Algarve portugués por rutas de carácter metropolitano, también planificadas en el PAB. El itinerario de esta Ruta seguiría por tanto el de la N-435 desde Cumbres de Enmedio en dirección Norte Sur, pasando por La Nava y Jabugo, hasta llegar a Santa Ana la Real, atravesando el parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, Reserva de la Biosfera. Este primer tramo corresponde en el plano del PAB a la conexión con Extremadura.

Desde Santa Ana la Real, siguiendo también la N-435, el trazado coincide con el Eje 1 (Sierra Morena) hasta el núcleo urbano de Trigueros. Dado el tráfico de esta carretera, la ruta transita en paralelo, por carreteras locales, y en los tramos donde no es posible, será necesario segregar una plataforma ciclista de la carretera nacional.

Desde Trigueros hasta Gibraleón se traza por una carretera local, al norte de Huelva, tomando desde Gibraleón hasta Ayamonte (límitrofe con Portugal) el trazado de la Vía Verde del Litoral, antigua vía férrea desmantelada y acondicionada como vía ciclopeatonal, que actualmente solo necesita algunas mejoras.

Los mapas siguientes muestran en azul punteado las rutas propuestas como EUROVELO.





Las dos rutas EUROVELO tienen trazados que coinciden sensiblemente con infraestructuras existentes e incorporadas como ejes regionales en el plan Andaluz de la Bicicleta, por lo que se considera que son perfectamente viables y no se plantea modificación alguna.

El Plan Andaluz de la Bicicleta prevé la construcción de infraestructuras y su correspondiente inversión en tres escalas, urbana, metropolitana y autonómica. A escala Autonómica, la inversión es de 70 millones de euros, hasta el año 2020, con actuaciones, según tramos, de señalización, acondicionamiento y obra nueva. Buena parte de la red prevista (3.221 km) necesita solo señalización, o señalización y pequeñas obras de acondicionamiento.

Dentro de la programación de inversiones del plan, se dará prioridad a las actuaciones que permitan poner en servicio las dos rutas de EUROVELO en Andalucía.

POR LA ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL

Por su parte la DIPUTACIÓN DE HUELVA tiene previsto en el presupuesto del ejercicio 2014 unas inversiones desde el Área de Infraestructuras consistentes en:

Carreteras

La Diputación Provincial de Huelva gestiona un total de 113 carreteras y 858,97 km de su competencia.

En actuaciones de mejoras, la cantidad de 1.094.700,99 euros, que unido a la solicitud de subvención pendiente de respuesta para reparaciones y mejoras en la HU-6104, HU-5103, HU-9102 la inversión total ascendería a 2.103.532,68 euros.

En materia de conservación hay una inversión presupuestada de 600.000,00 euros.

Para el plan provincial de obras y servicios 2014 la Diputación invertirá un total de 1.203.600,00 euros.

Caminos Rurales

En materia de caminos rurales, el plan previsto contempla nueve actuaciones por un valor total de 417.972,86 euros, más 191.582,76 euros para el camino rural de El Almendro a Alosno.

Varios

La Diputación aportará a los Planes de La Confederación Hidrográfica del Guadiana la cantidad de 828.388,21 euros correspondiente a la aportación del 15% del presupuesto.

Finalmente, desarrollará unas actuaciones en La Rábida de 3.779.095,26 euros y destinará 200.000,00 euros para actuaciones de emergencia, fundamentalmente para la reparación de daños ocasionados por inundaciones.

Actuaciones en Carreteras Provinciales 2014

ACTUACIÓN	DENOMINACIÓN DE LA OBRA		IMPORTE
	MATRÍCULA	CARRERA	
Refuerzo de firme	HU-9130	N-433 a Puerto Moral	165.000,00 €
Mejora de pavimento	HU-4401	San Silvestre de Guzmán a Sanlúcar de Guadiana	175.000,00 €
Mejora de pavimento	HU-8105	Aracena a Cortegana (Santa Ana la Real a Aracena)	165.000,00 €
OO.CC. a las de acondicionamiento	HU-8111	N-435 a Los Romeros	68.863,69 €
Refuerzo de Firme	HU-3101	Huelva a la N-431 (de la Ribera)	407.773,12 €
Refuerzo de firme (Tramo N-433 a Cortecóncepción y acceso sur)	HU-8128	N-433 a Cañaverale de León	180.000,00 €
Refuerzo de firme	HU-7106	Campofrío a Ventas de Arriba	220.000,00 €
Refuerzo de firme	HU-9108	Cañaverale de León a Fuentes de León	120.000,00 €
Refuerzo de firme	HU-7102	Acceso a Calabazares	120.000,00 €
Refuerzo de firme	HU-8112	Jabugo al Puerto de la Cruz	130.000,00 €
Redacción de Proyectos	HU-9103	N-435 a Encinasola	140.000,00 €
	HU-3402	A-49 a Cartaya	
	HU-6106 HU-8114	Nerva a la Ribera del Jarama Fuenteheidos	
Refuerzo de firme	HU-8105	Cortegana a Aracena (Travesía de Aracena)	240.000,00 €
Refuerzo de Firme	HU-8105	Cortegana a Aracena (Travesía de Almonaster la Real)	60.000,00 €
			2.191.636,81 €

4

NECESIDADES Y PRIORIDADES PARA LA PROVINCIA DE HUELVA

4.1. HIDRÁULICAS

- Puesta en marcha de la presa del Embalse del Andévalo con la aprobación definitiva del Plan de Transformación de la Zona Regable del Andévalo Fronterizo y construcción de las conducciones y balsas de regulación necesarias para poder distribuir el agua desde la Presa hasta los usuarios finales. Si es necesario, habría que estudiar el recrecimiento del aliviadero para conseguir embalsar los 1.000 hm³ previstos en el diseño, atendiendo a criterios de sostenibilidad.
- Inicio de las obras de construcción de la Presa de Alcolea, así como los canales y redes de transporte desde ésta a los puntos de consumo; Canal de Trigueros.
- Desdoblamiento del Túnel de San Silvestre: El sistema de la Presa del Andévalo y Chanza ha aumentado su capacidad con el recrecimiento de los canales del Piedra y del Granado, siendo el túnel de San Silvestre un auténtico cuello de botella para la ampliación del sistema de explotación.
- Duplicación del bombeo de Bocachanza y readaptación de los bombeos del propio embalse del Chanza que permitan la aspiración completa de su volumen útil. Esta obra se encuentra en fase de proyecto, debiendo ser tratada como obra de emergencia dado que en caso de sequía, se trata de una obra de rápida ejecución, que nos permitiría la captación del Guadiana de 150 Hm³.

- Los embalses y presas de regulación de Alcalabozza, Sanlúcar, Pedro Arco, Corumjoso, Blanco, Tinto y Coronada, así como el Azud del Guadiana, de acuerdo con el Plan Hidrológico de cuenca.
- Construcción y puesta en marcha de las EDAR y ETAPS necesarias para el cumplimiento de la Directiva Comunitaria sobre Calidad de Aguas de la Unión Europea. En la actualidad cuentan con estaciones depuradoras 61 de los 79 municipios de la provincia, siendo la cobertura del 100% en las áreas litorales pero tan sólo del 70% en el interior, lo que redundará en la calidad del medio ambiente.
- Mejora del abastecimiento de la Sierra de Huelva. Siendo esta comarca la que mayor pluviometría tiene en el año, en las épocas estivales padecen sequías por falta de conexión a los puntos de regulación.

4.2. CARRETERAS

- Terminación de la conexión Huelva-Cádiz, a través de la terminación de la A-484, siendo del todo imprescindible la finalización del tramo Villamanrique – Hinojos – Lebrija, incluido el puente sobre el Río Guadalquivir, oponiéndonos a la posible alternativa de la SE-40.
- Vías de conexión de la Autovía Huelva-Ayamonte, con los núcleos turísticos costeros, siendo fundamental para el desarrollo turístico de los municipios del litoral occidental. Terminación de la variante de Ayamonte para conexión con Isla Canela, variante del Pozo del Camino-Isla Cristina (A-5150), terminación de la nueva vía rápida de conexión con La Antilla.
- Desdoblamiento de la carretera A-483 con el núcleo costero de Matalascañas.
- En cuanto a la conexión de la Autovía A-49 con Huelva capital por la A-497, consideramos necesario el desdoble de la A-492 por el Parque Científico y Tecnológico de Aljaraque y la conexión desde La Ribera por el Cementerio HU-3101.
- Desdoblamiento de la N-442 entre Huelva y el núcleo turístico de Mazagón, siempre y cuando el impacto ambiental sea mínimo.
- Realizar una vía de conexión transversal de los núcleos turísticos de la Costa Occidental que eviten las actuales travesías de El

Portil, El Rompido, Islantilla, etc, con la ejecución de un puente en el río Piedras.

- Agilizar las actuaciones previstas en el Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (PLAN MAS CERCA), para poder reducir más rápido las diferencias en infraestructuras con el resto de provincias.
Si no se realizan estas actuaciones a corto plazo, supondría un freno para el desarrollo de los proyectos turísticos actuales y futuros, dado el estado de saturación de estas vías en los meses de máxima afluencia, con las interminables retenciones y accidentes que se producen en ellas.
- Terminación de los ejes longitudinales de la A-499 y A-495 como eje longitudinal de unión con Portugal.
- Convertir en vía de gran capacidad la N-435, vía de unión de Huelva con Badajoz y arteria principal de comunicación con Extremadura, y de la Sierra de Aracena con el Sur de la Provincia. Esta vía se está convirtiendo en la zona de penetración del turismo de Salamanca, Cáceres y Badajoz al litoral onubense, y ayudaría a fomentar el turismo rural en la Sierra de Aracena así como favorecería el intercambio socioeconómico con Extremadura.
- Conexión Sanlúcar del Guadiana – Alcoutim en Portugal, siendo esta actuación muy necesaria como desarrollo de una de las zonas rurales más desfavorecidas de nuestra provincia.
- Conexión de la N-435 con la Ruta de la Plata A-66 mediante una red de gran capacidad, siempre y cuando la demanda lo justifique y el impacto ambiental sea mínimo.
- Construcción de la SE-40, solución al problema de embotellamientos que se están produciendo en la entrada a Sevilla por la A-49, que además dificulta el acceso a la estación del AVE y al Aeropuerto.
- Construcción de las variantes necesarias en la N-433 a su paso por las distintas localidades.
- Construcción de la Conexión Sur Metropolitana de Huelva, como solución al acceso a las playas de Punta Umbría y descongestión de la conexión Aljaraque-Corrales con la ciudad de Huelva.
- Una vez descartada la conexión Sevilla – Lisboa a través de Rosal de la Frontera, es necesario la construcción de una vía que conecte la Cuenca Minera con el Andévalo desde Minas de Riotinto hasta Rosal de la Frontera, que fuese por debajo de los límites del Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche.

4.3. FERROVIARIAS

- Mejora de la infraestructura de la vía Huelva-Sevilla, con la renovación de cambios de vía para velocidad alta (200 km/h).
Renovación de infraestructura de vía, mejorando los trazados con supresión de curvas de radio corto.
Eliminación de pasos a nivel.
Variante desde Carrión de los Céspedes a Sevilla que evite el paso actual por el Aljarafe, recortando el tiempo de llegada a Sevilla.
Incremento de las conexiones con Sevilla mediante lanzaderas de conexión con los Ave Sevilla- Madrid-Barcelona y viceversa, con una sola parada intermedia en La Palma del Condado.
- Conexión Alta Velocidad Huelva-Faro.
- En la línea Huelva-Zafra, debe modernizarse toda la línea, así como nuevos itinerarios en algunos tramos, ya que esta línea es fundamental para el desarrollo socioeconómico de la provincia, pues nos une ferroviariamente con Extremadura, redundando en la mejora del comercio entre ambas regiones, sin olvidar la unión del tráfico comercial y del viajero del norte de nuestra provincia con Huelva capital, así como la contribución a la ampliación de la zona de influencia del Puerto de Huelva. Sólo está prevista en esta red actuaciones de mantenimiento.
- Construcción de la Nueva Estación para Huelva con las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha del AVE.
- Puesta en servicio, en su totalidad, de la Terminal de Mercancías de RENFE en las condiciones de funcionamiento que hasta 2007 venía desarrollando sus actividades (transporte de contenedores).
- Incluir a Huelva en el Plan Global de Cercanía.
- Aún estando aprobado la inclusión del Puerto de Huelva en la Red Básica Trans Europea de transporte RTE-T a través del Corredor Mediterráneo, no se contempla ninguna obra de infraestructura que conecte a éste con la Red global.

4.4. PORTUARIAS

- Acometer políticas para el mantenimiento del calado de todos los puertos onubenses, pesqueros y deportivos, los cuales tienen

problemas de aterramientos en sus salidas, impidiendo el paso de buques de medio calado.

- Construcción de una terminal de pasajeros en el Puerto de Huelva y acometer políticas para la atracción de cruceros.
- Implantación del Área Logística de Huelva como parte de la Red Logística de Andalucía
- Aumentar la capacidad de los puertos deportivos existentes.

4.5. COSTAS

- Plan continuado de mantenimiento y regeneración de playas en todo el litoral.

4.6. AEROPORTUARIAS

- En el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, se considera para la provincia de Huelva la utilización de los Aeropuertos de Sevilla y Faro, no contemplando la posible creación de un aeropuerto en Huelva, objetivo éste que viene siendo propuesto por responsables del sector turístico, tanto empresariales como de las administraciones.

Ha sido encargado un estudio de la viabilidad de dicho aeropuerto, esperemos que los resultados apoyen la realización del mismo por la iniciativa privada, no sólo basándose en su rentabilidad económica directa sino en los beneficios directos e indirectos que podrían traer para los sectores turísticos y agrarios de nuestra provincia.

4.7. TELECOMUNICACIONES

- Nuestra provincia tiene grandes carencias para el acceso a la cobertura en telefonía fija, móvil e Internet en los entornos rurales, evidenciándose mayormente en la zona del Andévalo y la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, por lo que solicitamos mejoras de las telecomunicaciones y redes de banda ancha por toda la provincia.

4.8. ENERGÉTICAS

- Huelva tiene una carencia importante de redes eléctricas para poder completar el mallado provincial, estando necesitada de puntos de conexión para el desarrollo de proyectos industriales, así como de evacuación por generación de energías verdes.
- Como ejemplo (similares a lo que ocurre en Aljaraque y otros pueblos) en Aracena tras llegar este municipio a una situación de negación por parte de Endesa a suministrar electricidad a las nuevas promociones.
- San Bartolomé, Alosno y Castillejos, sufren continuados problemas de microcortes de electricidad que conllevan numerosos problemas a los empresarios.

5

CONCLUSIONES

Queda demostrado que la Provincia de Huelva es altamente deficitaria en infraestructuras de todo tipo y que con el ritmo de inversión que están acometiendo las distintas administraciones debido a nuestro déficit histórico – cercano a 1.000 millones de euros en la última década - resultaría casi imposible converger en igualdad de oportunidades con respecto al resto de provincias andaluzas y españolas.

Así mismo, es de destacar que todos los datos aportados están basados en los presupuestos aprobados por las distintas administraciones, los cuales no llegan a invertirse en su totalidad, ya que como hemos reflejado la mayoría de las grandes infraestructuras proyectadas y presupuestadas para nuestra provincia, como la Presa de Alcolea, variante de Beas y Trigueros, la estación del AVE y la línea de alta velocidad, la Autovía de la Cuenca Minera, Conexión Sur Metropolitana de Huelva y la Carretera San Bartolomé–Alosno, entre otras, se han incluido las partidas reiteradamente en los presupuestos con cantidades importantes sin que después se hayan llegado a acometer.

Esta falta de infraestructuras está provocando un despoblamiento del interior a favor de las zonas costeras por la falta de oportunidades y las dificultades para la implantación empresarial en estas zonas, a pesar de los diversos programas de desarrollo rural puestos en marcha.

Se recomienda, para una mejor planificación y consecución de los objetivos, que tanto la Diputación como las Entidades Municipales, confeccionen planes de

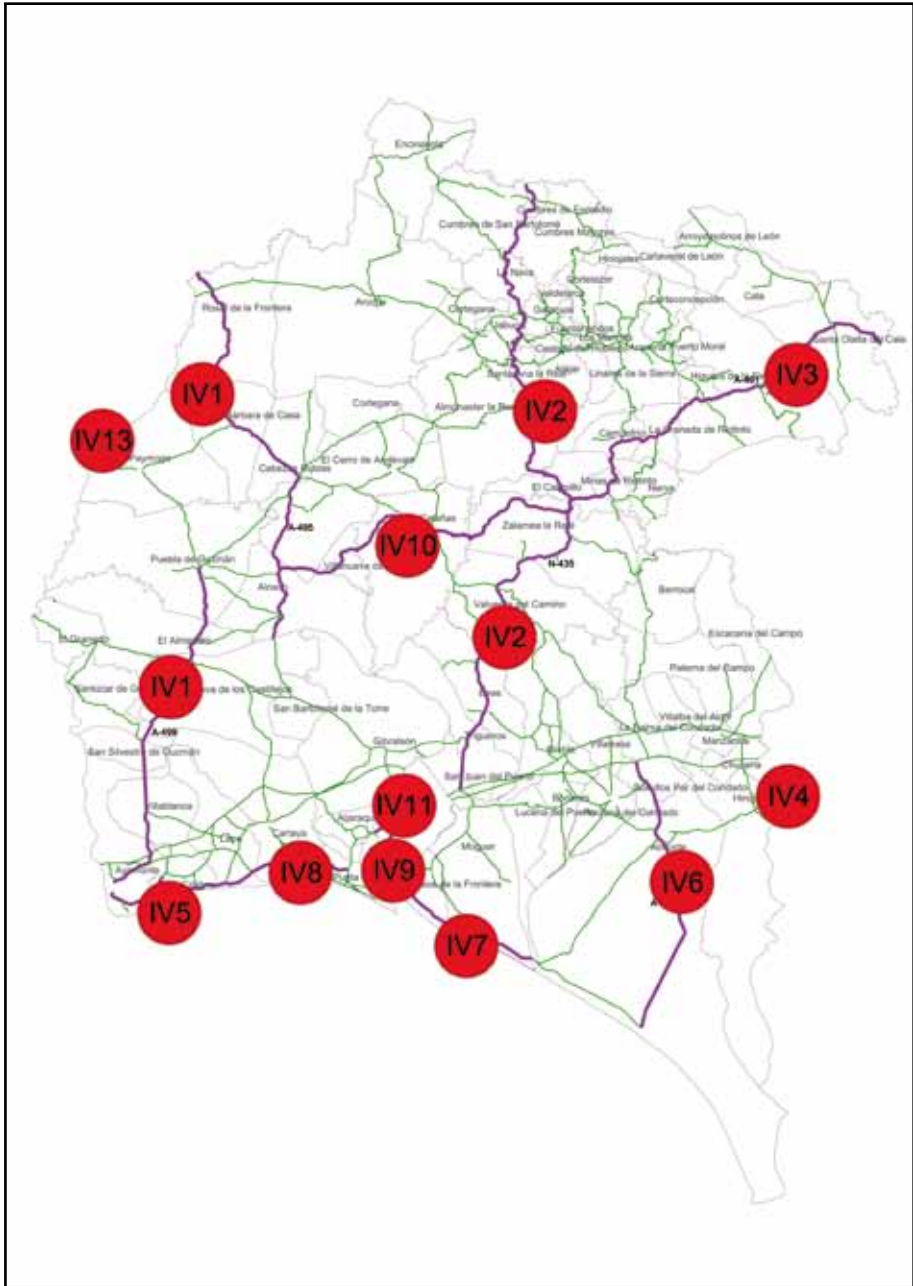
inversiones plurianuales que vengan a proyectar el futuro de las infraestructuras en nuestra provincia.

Las actuaciones del Plan Más Cerca, cuyo plazo finalizó en 2013, no ha conseguido sus objetivos, dejando muchas obras por ejecutar por falta de inversiones.

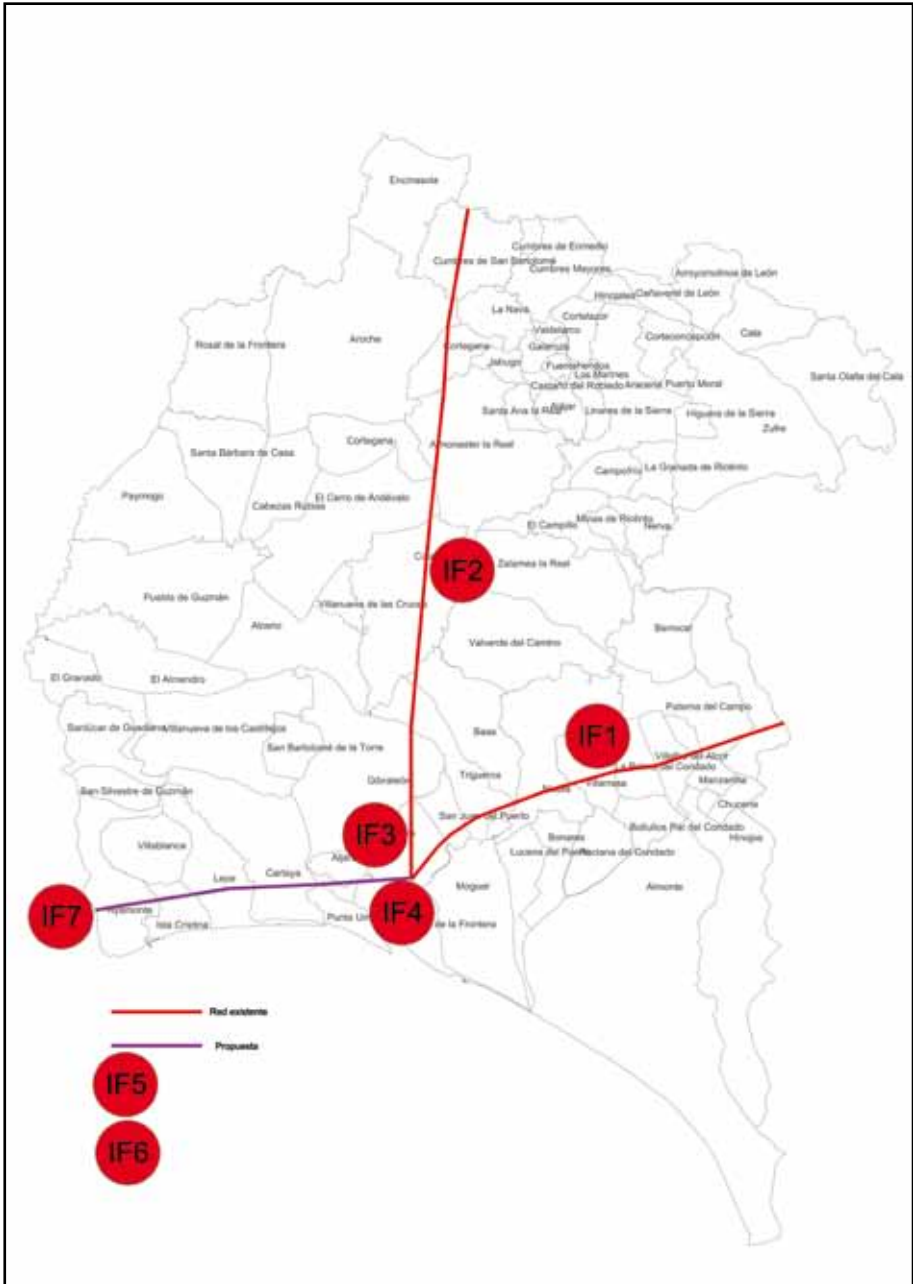
Esta Comisión entiende por todos estos motivos que la provincia está retrasada en materia de infraestructuras y desfasada con el resto del País, a lo que uniendo la ubicación geográfica apartada de los centros de decisión y distribución, entendemos que son imprescindibles la ejecución de las siguientes obras:

TIPO	CLAVE	DESCRIPCIÓN	PRIORIDAD
INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS	IH1	Puesta en marcha de la presa del Embalse de Andévalo con la aprobación definitiva del Plan de Transformación de la Zona Regable del Andévalo Fronterizo y construcción de las conducciones y balsas de regulación necesarias para poder distribuir el agua desde la Presa del Andévalo hasta los usuarios finales. También, debe estudiarse y analizarse, si la demanda lo justifica, el recrecimiento del aliviadero para conseguir embalsar los 1.000 hm ³ previstos en el diseño.	I
	IH2	Inicio de las obras de construcción de la Presa de Alcolea, así como los canales y redes de transporte desde ésta a los puntos de consumo; Canal de Trigueros.	I
	IH3	Desdoblamiento del Túnel de San Silvestre: El sistema de la Presa del Andévalo y Chanza ha aumentado su capacidad con el recrecimiento de los canales del Piedra y del Granado, siendo el túnel de San Silvestre un auténtico cuello de botella para la ampliación del sistema de explotación.	I
	IH4	Duplicación del bombeo de Bocachanza y readaptación de los bombeos del propio embalse del Chanza que permitan la aspiración completa de su volumen útil. Esta obra se encuentra en fase de proyecto, debiendo ser tratada como obra de emergencia dado que en caso de sequía, se trata de una obra de rápida ejecución, que nos permitiría la captación del Guadiana de 150 HM.	II
	IH5	Mejora del abastecimiento de la Sierra de Huelva. Siendo esta comarca la que mayor pluviometría tiene en el año, en las épocas estivales padecen sequías por falta de conexión a los puntos de regulación.	II
	IH6	Los embalses y presas de regulación de Alcalaboba, Sanlúcar, Pedro Arco, Corumjoso, Blanco, Tinto y Coronada, así como el Azud del Guadiana, de acuerdo con el Plan Hidrológico de Cuenca.	III
	IH7	Construcción y puesta en marcha de las EDAR y ETAPS necesarias para el cumplimiento de la Directiva Comunitaria sobre Calidad de Aguas de la Unión Europea.	III

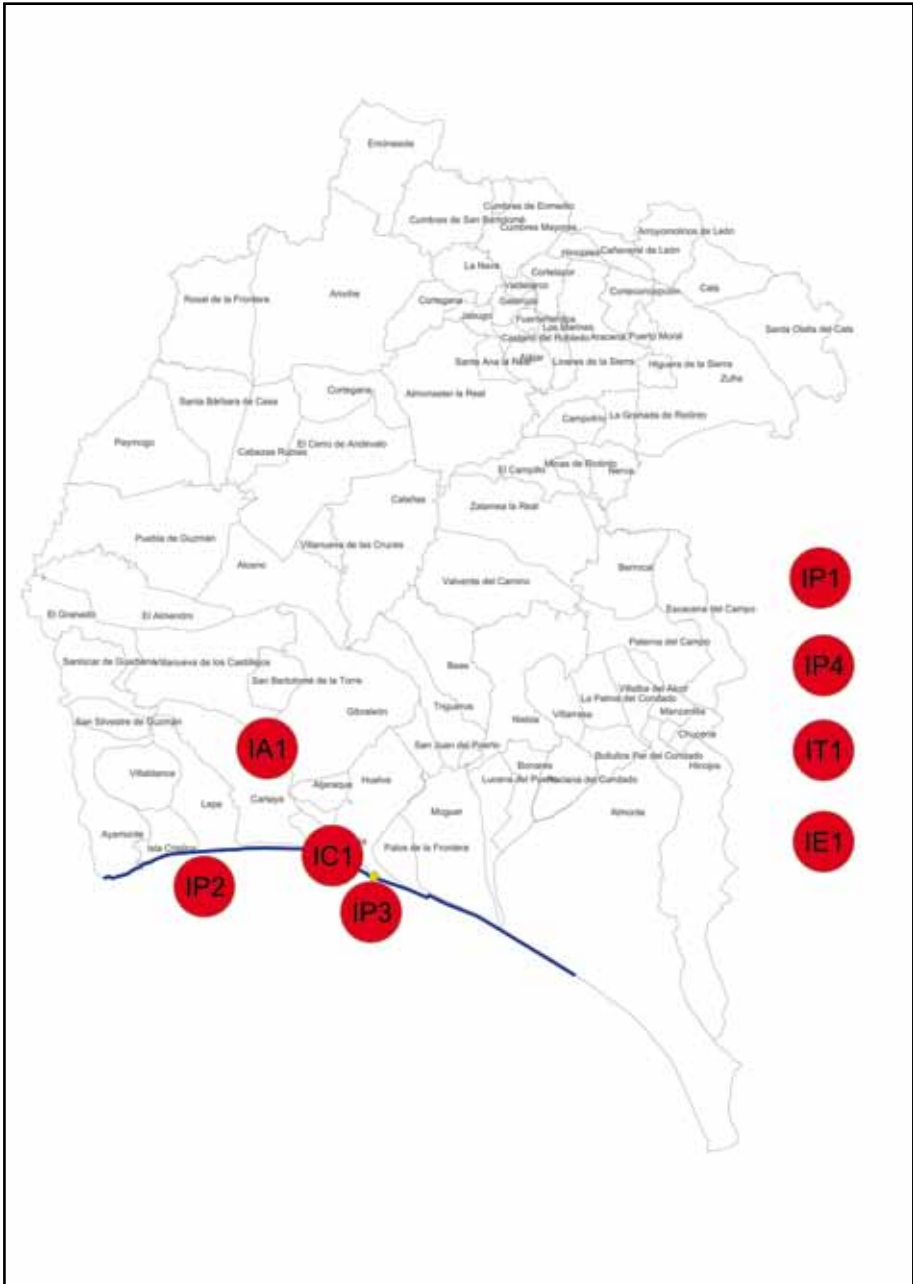
TIPO	CLAVE	DESCRIPCIÓN	PRIORIDAD
INFRAESTRUCTURAS VARIAS	IV1	Terminación de los ejes longitudinales de la A-489 y A-495 como eje longitudinal como unión con Portugal.	I
	IV2	Conversion en vía de gran capacidad la Nacional 435, vía de unión de Huelva con Badajoz y arteria principal de comunicación con Extremadura, y de la Sierra de Aracena con el Sur de la Provincia. Esta vía se está convirtiendo en la zona de penetración del turismo de Salamanca, Cáceres y Badajoz al litoral onubense, y ayudaría a fomentar el turismo rural en la Sierra de Aracena así como favorecería el intercambio socioeconómico con Extremadura.	I
	IV3	Conexión de la N435 con la Ruta de la Plata A66 mediante una red de gran capacidad (Zalamea - Santa Olalla).	I
	IV4	Terminación de la conexión Huelva - Cádiz, a través de la terminación de la A-484, siendo del todo imprescindible la finalización del tramo Villamanrique - Hinojosa - Lebrija, incluido el puente sobre el Río Guadalquivir, oponiéndonos a la posible alternativa de la SE-40	II
	IV5	Vías de conexión de la Autovía Huelva-Ayamonte, con los núcleos turísticos costeros, siendo fundamental para el desarrollo turístico de los municipios del litoral occidental. Terminación de la variante de Ayamonte para conexión con Isla Canela, variante del Bozo del Camino a Isla Cristina (A-5150). Terminación de la nueva vía rodada de conexión con La Antilla.	II
	IV6	Desdoblamiento de la carretera A-483 con el núcleo costero de Matalascañas.	II
	IV7	Desdoblamiento de la N-442 entre Huelva y el núcleo turístico de Mazagón, siempre y cuando su impacto sea mínimo sobre las áreas protegidas existentes.	II
	IV8	Realizar una vía de conexión transversal de los núcleos turísticos de la Costa Occidental que eviten las actuales travesías de El Porti I, El Rompido, Islantilla, etc, con la ejecución de un puente en río Piedras.	II
	IV9	Construcción de la Conexión Sur Metropolitana de Huelva, como solución al acceso a las playas de Punta Umbría y descongestión de la conexión Aljaraque-Corrales con la ciudad de Huelva.	II
	IV10	Construcción de una vía que conecte la Cuenca Minera con el Andévalo desde Minas de Riotinto hasta Rosal de la Frontera, que fuese por debajo de los límites del Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche.	II
	IV11	Conexión de la Autovía A-49 con Huelva capital por la A-497, a través del desdoble de la A-492 por el Parque Científico Tecnológico de Aljaraque y la conexión desde La Ribera por el Cementerio HU-3101.	III
	IV12	Agilizar las actuaciones previstas en el Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía (PLAN MAS CERCA), para poder reducir mas rápido las diferencias en infraestructuras con el resto de provincias.	III
	IV13	Conexión Sanlúcar del Guadiana - Alcoutim (en Portugal), siendo esta actuación muy necesaria como desarrollo de una de las zonas rurales mas desfavorecidas de nuestra provincia.	III
	IV14	Construcción de las variantes necesarias en la N-493 a su paso por las distintas localidades.	III



TIPO	CLAVE	DESCRIPCIÓN	PRIORIDAD
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	IF1	En la línea Huelva-Sevilla, acelerar los plazos para la llegada de la Línea de Alta Velocidad a Huelva.	I
	IF2	En la línea Huelva-Zafra, debe modernizarse toda la línea, así como nuevos itinerarios en algunos tramos, ya que esta línea es fundamental para el desarrollo socioeconómico de la provincia, ya que nos une ferrocarrilamente con Extremadura, reduciendo en la mejora del comercio entre ambas regiones, sin olvidar la unión del tráfico comercial y del viajero del norte.	I
	IF3	Construcción de la Nueva Estación para Huelva con las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha del AVE, facilitando accesos para autobuses que permitan la comunicación intermodal de los pasajeros a sus destinos locales.	I
	IF4	Apertura de la Terminal de Mercancías de RENFE en las condiciones de funcionamiento que hasta 2007 venía desarrollando sus actividades.	I
	IF5	Incluir a Huelva en el Plan Global de Cercanía.	I
	IF6	Aún estando aprobado la inclusión del Puerto de Huelva en la Red Básica Trans Europea de transporte RTE-T a través del Corredor Mediterráneo, no se contempla ninguna obra de infraestructura que conecte a éste con la Red Global.	I
	IF7	Conexión Alta Velocidad Huelva-Faro.	III



TIPO	CLAVE	DESCRIPCIÓN	PRIORIDAD
INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	IP1	Implantación del Área Logística de Huelva como parte de la Red Logística de Andalucía	I
	IP2	Acometer políticas para el mantenimiento del calado de todos los puertos onubenses, pesqueros y deportivos, los cuales tienen problemas de aterramientos en sus salidas, impidiendo el paso de buques de mediano calado.	II
	IP3	Construcción de una terminal de pasajeros en el Puerto de Huelva y acometer políticas para la atracción de cruceros.	II
	IP4	Aumentar la capacidad de los puertos deportivos existentes.	III
I. DE COSTAS	IC1	Plan continuado de mantenimiento y regeneración de playas en todo el litoral.	I
INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS	IA1	En el Plan Director de Infraestructura de Andalucía, se considera para la provincia de Huelva la utilización de los Aeropuertos de Sevilla y Faro, no contemplando la posible creación de un aeropuerto en Huelva, objeto de estudio que viene siendo propuesto por responsables del sector turístico, tanto empresariales como de las administraciones. Ha sido encargado un estudio de la viabilidad de dicho aeropuerto, esperemos que los resultados apoyen la realización del mismo por la iniciativa privada, no sólo basándose en su rentabilidad económica directa sino en los beneficios directos e indirectos que podrían traer para los sectores turístico y agrario de nuestra provincia.	I
TELECOMUNICACIONES	IT1	Mejoras de las telecomunicaciones y redes de banda ancha por toda la provincia.	I
ELECTRICAS	IE1	Mejora de la red eléctrica de la provincia de Huelva hasta completar el mallado provincial, que, en la actualidad, limita la instalación de empresas en zonas concretas y dificulta la actividad de muchas pequeñas y medianas empresas en La Sierra y el Andévalo.	I



6

BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA ANDALUZA DE LA ENERGÍA (2014). Informe de infraestructuras energéticas: provincia de Huelva. Disponible en:
http://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/sites/default/files/informe_prov_hu_miea_20140331.pdf

ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPLEO (2014). Estrategia de infraestructuras de telecomunicaciones en Andalucía 2020. Disponible en:
http://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/ESITA_2020.pdf

ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPLEO (2014). Informe de infraestructuras energéticas: Provincia de Huelva. Disponible en:
http://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/sites/default/files/informe_prov_hu_miea_20140331.pdf

ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS. Actualización de la red de carreteras de Andalucía (2013). Disponible en:
http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/carreteras/documentos/memoria_listado.pdf

ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (2014). Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía (2014-2020). Disponible en:
http://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/drpisto2014-2020_0.pdf

- ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2006). Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013). Disponible en:
http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/transportes_infraestructuras/documentos/pista.pdf
- ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA (2013). La red Eurovelo en Andalucía: trazado y viabilidad. Disponible en:
<http://www.ecf.com/wp-content/uploads/LA-RED-EUROVELO-EN-ANDALUCIA.pdf>
- ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO (2012). Plan de infraestructuras, transporte y vivienda: PITVI (2012-2024). Disponible en:
http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/122797/PITVI_Documento_propuesta_nov13.pdf
- ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO (2013) . Estudio de actuación del tramo de costa comprendido entre la desembocadura de los ríos Guadiana y Guadalquivir. Disponible en:
http://www.magrama.gob.es/eu/costas/temas/el-litoral-zonas-costeras/Estra-sosten-Guadiana-Guadalquivir_FINAL_vprensa_tcm9-318041.pdf



ANEXOS

ANEXO I

DATOS DE PIB, SUPERFICIE Y POBLACIÓN PARA LA COMPARATIVA

PIB

España	Andalucía	% España	Huelva	% España	% Andalucía
1.048.011.574	142.521.770	13,60%	8.764.735	0,84%	6,15%

Cantidades en miles de euros

Año 2010

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

SUPERFICIE (KM²)

España	Andalucía	% España	Huelva	% España	% Andalucía
505.990	87.599	17,31%	10.128	2,00%	11,56%

Fuente: Dirección General del Instituto Geográfico Nacional

POBLACIÓN

España	Andalucía	% España	Huelva	% España	% Andalucía
46.725.164	8.392.635	17,96%	518.687	1,11%	6,18%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

"Estadística del Padrón Continuo a 1 de enero de 2014. Datos a nivel nacional, comunidad autónoma y provincia". Datos provisionales publicados el 22 de abril de 2014

ANEXO II

LICITACIÓN PÚBLICA A TRAVÉS DE LOS BOLETINES PERÍODO 2000 - 2013

	Total Comunidad Autónoma de Andalucía (Miles €)						Total España (Miles €)					
	Admón. Central	Admón. Autonómica	Admón. Local	Edificación	Obra Civil	TOTAL	Admón. Central	Admón. Autonómica	Admón. Local	Edificación	Obra Civil	TOTAL
2000	1265239	529847	480463	595085	1680464	2275549	7006652	4953620	5081586	5480717	11561141	17041857
2001	1917916	634103	566104	680848	2437275	3118123	9662382	6411408	6873042	7235042	15711790	22946833
2002	1378017	670283	767031	807561	2007770	2815331	9460535	7255765	9519859	7708394	18527764	26236158
2003	1202390	1033315	1015025	1068598	2182133	3250731	11345495	6494163	8967785	8859233	17948209	26807443
2004	2011015	1033734	950597	1263039	2732307	3995346	10599636	10383441	10636949	9164959	22455067	31620026
2005	1928426	1423480	1813620	1569694	3595832	5165526	11788627	12226758	15240522	12561764	26694143	39255907
2006	2607541	2084960	1852571	1850564	4694508	6545072	15767619	16049736	14883964	14681826	32019493	46701319
2007	2726279	2477641	1264501	2018297	4450124	6468421	16282784	13128457	10943509	12537272	27817478	40354750
2008	3105156	3017518	831889	1724681	5229882	6954563	17302096	13033211	9476656	11705351	28106612	39811963
2009	1524983	2329608	2093567	1974255	3973903	5948158	12444742	12217252	14981403	13964714	25678683	39643397
2010	912824	868892	1444910	1349315	1877311	3226627	5481965	9229091	11498140	10914789	15294407	26209196
2011	641486	537619	633471	738708	1073867	1812575	6479434	3564153	3615601	4258288	9400901	13659189
2012	244681	236968	416642	350307	547984	898291	2717741	2198412	2526264	2195046	5247370	7442417
2013	548722	353360	335039	458747	778374	1237121	4006534	2470413	2696157	2173563	6999542	9173105

	LICITACIÓN <i>per cápita</i> (€) A. Central			LICITACIÓN <i>per cápita</i> (€) Auton.			LICITACIÓN <i>per cápita</i> (€) Local		
	España	Andalucía	Huelva	A. Central	Andalucía	Huelva	España	Andalucía	Huelva
2000	175	175	304	123,7	73,2	81,2	126,9	66,3	168,0
2001	239	263	94	158,4	86,8	95,6	169,8	77,5	74,1
2002	231	186	294	176,8	90,7	180,0	232,0	103,8	106,3
2003	271	161	191	155,3	137,9	167,9	214,4	135,5	99,6
2004	249	265	85	244,0	136,1	189,6	250,0	125,1	142,0
2005	272	249	95	282,4	184,1	224,7	352,0	234,6	467,8
2006	358	332	146	364,7	265,1	204,5	338,2	235,5	206,7
2007	364	341	179	293,1	310,2	400,2	244,4	158,3	74,3
2008	379	382	352	285,4	371,7	254,7	207,5	102,5	124,0
2009	269	186	242	264,2	283,6	289,8	324,0	254,9	276,9
2010	118	110	67	198,5	105,0	151,9	247,3	174,6	158,1
2011	139	77	135	76,4	64,5	163,4	77,5	76,0	45,1
2012	58	29	58	47,0	28,3	15,0	54,0	49,7	34,9
2013	85	65	98	52,4	41,9	45,2	57,2	39,7	14,1

ANEXO III

ANUNCIOS EN PRENSA DE LA ÉPOCA (1922 y 1929)

SERVICIO DE TRENES

**Horas de Salida y Llegada
de los Trenes de Viajeros
Línea de Sevilla**

SALIDAS
 Correo, a las 7 de la mañana.
 Expreso, a las 4 de la tarde.
 Mixto, a las 6 y 35 de la tarde.

LLEGADAS
 Mixto, a las 10 y 35 de la mañana.
 Expreso, a las 1 y 5 de la tarde.
 Correo, a las 3 y 30 de la noche.

Con la línea de Sevilla entra el servicio de la de Badajoz, con transbordo en San Juan del Puerto, y con la de Rio-Tinto, los esos corren en Niebla (Empalmes).

Línea de Zaira-Huelva

SALIDAS
 Mixto-Correo, a las 8 y 30 de la mañana
 Mercancías con viajeros (hasta Valdelmusa) a las 5 de la tarde.

LLEGADAS
 Mixto-Correo, a las 9 y 30 de la noche
 Mercancías con viajeros desde Valdelmusa a las 9 y 50 de la mañana.

Línea de Rio-Tinto

SALIDA
 Correo, a las 12 y 45.

LLEGADA
 Correo, a las 8 y 20 de la tarde.

Los correos de esta línea entran en Niebla (Empalmes) con los trenes de la línea de Sevilla.

Línea de Tharais

SALIDA del Puntal de la Cruz.
 Tren de viajeros a las 3 y 31 de la tarde

LLEGADA al Puntal de la Cruz.
 Tren viajeros, a las 10 y 20 de la mañana.

La Provincia (02/01/1929)



Líneas de Vapores

SERVICIO DIRECTO
DE AMBERES, HAMBURGO Y BREMEN
 para HUELVA y vice versa

Además con transbordo para los puertos siguientes:

Londres	Varberg
Danzig	Gothenburg
Königsberg	Esbjerg
Biga	Aarhus
Stockholm	Heisingorg
Amsterdam	Stettin
Rotterdam	Lübeck
Malmö	Lisboa
Landskrona	Oporto

Para informes sírvase dirigirse a la casa
 consignataria de

L. CLAUSS

CARRETERA ODIEL 68 Y 67 HUELVA

La Cinta: Revista ilustrada (Año I. n.º 1. Julio, 1922)

ANEXO IV

LONGITUD DE LAS CARRETERAS (KM) SEGÚN TITULARIDAD PERÍODO 1970-2012

	Longitud de las carreteras (km) según titularidad							
	Huelva				Andalucía			
	Estado	CCAA	Diputación	Total	Estado	CCAA	Diputación	Total
1970	1041	0	829	1870	12078	0	9718	21796
1975	1017	0	890	1907	12005	0	10332	22337
1980	1071	0	890	1961	12140	0	10471	22611
1985	391	720	904	2015	2756	9687	10959	23402
1990	391	720	924	2035	2743	9871	10949	23563
1995	399	751	945	2095	3055	10572	10967	24594
2000	402	761	950	2113	3229	10799	10534	24562
2005	455	778	950	2183	3359	10617	10624	24600
2010	456	768	858	2082	3312	10617	10624	24553
2012	453	771	858	2082	3377	10416	9799	23592

Fuente: Anuarios Estadísticos de Andalucía (IECA)

Estadísticas Históricas sobre el Comercio, Interior y Exterior, los Transportes y las Comunicaciones en Andalucía (Siglo XX), 2008, IEA

ANEXO V

RED FERROVIARIA (KM) - PERÍODO 1995-2012

	Red Ferroviaria (Km)													
	Huelva				Andalucía				España					
	Electrificada		Sin Electrificar	Total	Electrificada		Sin Electrificar	Total	Electrificada		Sin Electrificar	Total	% de Huelva s/	
	Doble	Sencilla			Doble	Sencilla			Doble	Sencilla			Andalucía	España
1995		60	123	183	255	802	1106	2163	3498	4093	6717	14308	8.5%	1.3%
1996		60	123	183	255	802	1106	2163	3545	4019	6717	14281	8.5%	1.3%
1997		60	123	183	297	802	1106	2205	3622	4032	6654	14308	8.3%	1.3%
1998		60	119	179	317	834	994	2145	3630	4084	6575	14289	8.3%	1.3%
1999		60	119	179	317	834	994	2145	3680	4110	6571	14361	8.3%	1.2%
2000		60	119	179	317	834	994	2145	3632	4156	6559	14347	8.3%	1.2%
2001		60	119	179	317	834	994	2145	3632	4156	6559	14347	8.3%	1.2%
2002		60	119	179	320	830	861	2011	3796	4131	6499	14426	8.9%	1.2%
2003		60	119	179	320	830	861	2011	4213	4264	6432	14909	8.9%	1.2%
2004		60	119	179	320	830	861	2011	4215	4123	6447	14785	8.9%	1.2%
2005		60	119	179	320	830	861	2011	4262	4216	6537	15015	8.9%	1.2%
2006		60	119	179	320	830	861	2011	4454	4272	6486	15212	8.9%	1.2%
2007		60	119	179	411	830	861	2102	4868	4231	6455	15554	8.5%	1.2%
2008		60	119	179	411	830	861	2102	4918	4198	6434	15550	8.5%	1.2%
2009		61	103	164	502	816	985	2303	4847	4089	6394	15330	7.1%	1.1%
2010		61	103	164	502	816	985	2303	5357	4082	6398	15837	7.1%	1.0%
2011		61	103	164	502	816	985	2303	5531	4084	6317	15932	7.1%	1.0%
2012		61	103	164	502	816	985	2303	5602	4052	6268	15922	7.1%	1.0%

Fuente: IAE, Anuarios Estadísticos de Andalucía, Varios Años

ANEXO VI**RED FERROVIARIA (KM) - PERÍODO 1980-2012**

	Red Ferroviaria (km)				
	Huelva	Andalucía	España	% S/And.	%S/Esp.
1980	240	2793	15724	8.6%	1.5%
1985	240	2434	14804	9.9%	1.6%
1990	190	2384	14572	8.0%	1.3%
1995	183	2163	14308	8.5%	1.3%
2000	179	2145	14347	8.3%	1.2%
2005	179	2011	15015	8.9%	1.2%
2010	164	2303	15837	7.1%	1.0%
2012	164	2303	15922	7.1%	1.0%

Fuente: IAEC, Anuarios Estadísticos de Andalucía, Varios Años

Huelva, a 11 de julio de 2014

EL PRESIDENTE DEL CESpH
Juan José García del Hoyo

LA SECRETARIA GENERAL
Esperanza Martínez Franco

VOTO PARTICULAR QUE FORMULA EL CONSEJERO DEL GRUPO III
DEL CESP D. GUMERSINDO NIETO JIMÉNEZ
(ECOLOGISTAS EN ACCIÓN -EN REPRESENTACIÓN DEL MOVIMIENTO
ECOLOGISTA DE HUELVA-)

De conformidad con el artículo 31.3 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva, el Consejero del grupo tercero, D. Gumersindo Nieto Jiménez, formula voto particular al dictamen de este Consejo sobre la situación de las infraestructuras en la provincia de Huelva, aprobado en la sesión ordinaria del Pleno celebrada el día 11 de julio de 2014, al discrepar con el contenido del dictamen y en el propósito de que quede constancia de su posición.

Y ello en base a las siguientes consideraciones:

El Dictamen se fundamenta en la idea de un desarrollo ilimitado como modelo para la salida de la crisis económica y social. Un modelo, por otra parte fracasado, ya que la vía del crecimiento no solucionará los problemas actuales del cambio climático, de la menor disponibilidad de recursos energéticos, ni de la lucha por su control.

Igualmente se basa en un histórico déficit de inversiones en la provincia de Huelva y, más allá de lo cierto, o no, de este déficit lo que entendemos que debe tenerse en cuenta son las necesidades reales en estos momentos.

El documento recoge un elenco de actuaciones o proyectos a los que Ecologistas en Acción se ha opuesto a través de los cauces de participación en sus correspondientes trámites administrativos y sigue oponiéndose (aeropuerto, presa de Alcolea, conexión metropolitana sur, autopista en la N 435 –sobre todo por la Sierra de Huelva-, desdoble de la carretera Huelva-Matalascañas...).

COLECCIÓN DICTÁMENES | NÚMERO 2/2014

CESpH

