

Reunión técnica

Transportes

PACT-A3
PLAN DE ACCIÓN DE COOPERACIÓN TRANSFRONTERIZA
ALENTEJO, ALGARVE, ANDALUCÍA





Transportes

MONOGRAFÍAS

1 Caracterización general

La diferencia en los sistemas de organización político-administrativa de España y Portugal tiene evidentes repercusiones en el marco competencial y en el modo en que se organiza la materia de transportes y su planificación.

En España, la Constitución establece un sistema de distribución competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas en la que le corresponde a la Administración General del Estado competencias en sectores de gran repercusión física, como los puertos y aeropuertos de interés general; los ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; el régimen general de comunicaciones, tráfico y circulación de vehículos a motor; y las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Por su parte, a las Comunidades Autónomas les corresponden:

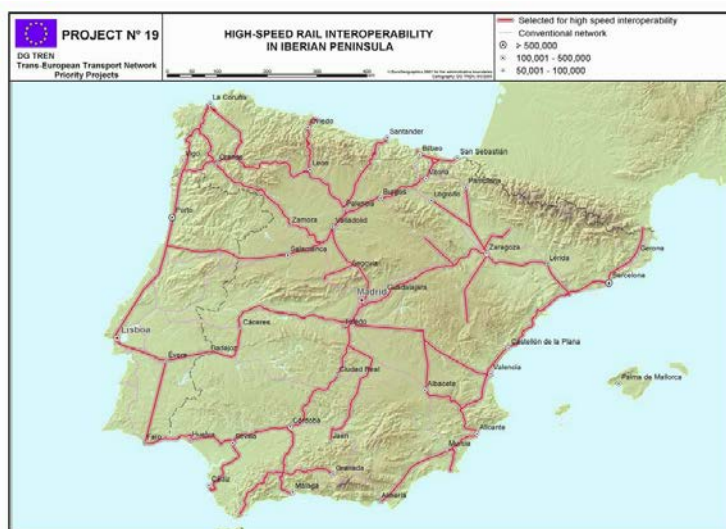
- Las obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma en su propio territorio.
- Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.
- Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

En el caso del Portugal continental, las competencias en materia de transportes (carreteras, ferrocarriles, puertos, navegación se encuentran residenciadas en la Administración Central y organismos dependientes.

En ambos países, la política sectorial de transportes cuenta con instrumentos de planificación que determinan a medio y largo plazo las estrategias para su desarrollo por lo que el marco estratégico para la cooperación transfronteriza se encuentra bien definido en los respectivos instrumentos de planificación.

En Portugal, el *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território* (PNPOT), que establece como objetivo esencial en materia de transportes reforzar la competitividad territorial de Portugal y su integración en los espacios ibérico, europeo, atlántico y global, define como medidas prioritarias de alcance transfronterizo las siguientes:

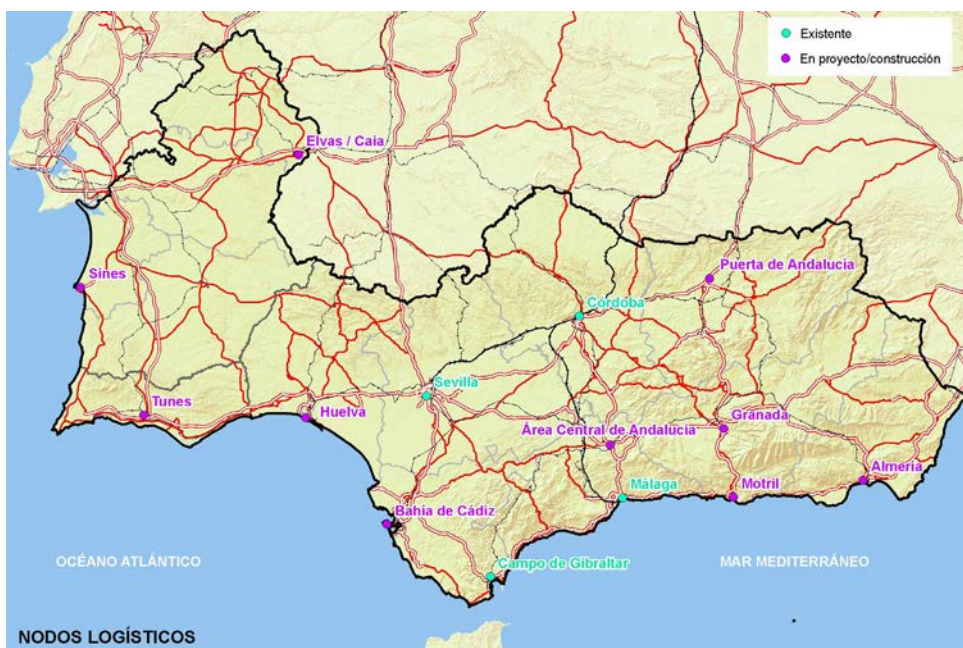
- La integración de los principales puertos, especialmente Sines, Setúbal y Lisboa en los corredores viarios y ferroviarios de acceso a España y al interior del continente.
- La integración de la red ferroviaria en las redes ibérica y europea de pasajeros y mercancías, garantizando la transferencia modal carreteras-ferrocarril.
- La ejecución de los viarios que aseguren las relaciones entre Portugal y España, priorizando la conclusión de la Red viaria transeuropea (corredor del Sudoeste Ibérico Lisboa, Setúbal, Sines, Faro, Vila Real de Santo António, Huelva, Sevilla)



Por otra parte, la *Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável 2015* (ENDS), y su respectivo *Plano de Implementação* (PIENDS), ambos aprobados en 2007, establece como aspectos esenciales de la estrategia en materia de transportes el reforzamiento de la capacidad de las terminales especializadas del puerto de Sines, la creación de una zona de actividades logísticas, la mejora de las relaciones terrestres con España y el desarrollo del corredor multimodal para mercancías.

Finalmente, el *Plano Estratégico de Transportes 2008-2020* (PET), instrumento que proporciona una perspectiva global del sector, recoge e integra las orientaciones estratégicas para cada uno de los distintos modos de transporte y concreta las grandes opciones del modelo territorial establecidos en el PNPOT y en la ENDS.





Asimismo, establece entre otras propuesta de interés transfronterizo:

- La finalización de la red transeuropea de transporte con vías de alta capacidad a partir de las principales fronteras, entre ellas Vila Real de Santo Antonio
- La articulación entre sí, por estos viarios de alta capacidad, de los principales puertos y aeropuertos, plataformas logísticas, capitales de distrito y los principales pasos fronterizos.
- El estudio de viabilidad de la alta velocidad de la relación ferroviaria Évora - Faro – Huelva y la mejora de la red convencional Lisboa-Faro.
- La mejora de la articulación del aeropuerto de Faro mediante transporte público y nueva conexión viaria y la conversión del aeropuerto militar de Beja en aeropuerto comercial.
- La creación de nuevas plataformas logísticas que funcionen como polos de atracción de actividades industriales y mejoren la articulación con España (Plataformas del puerto de Sines, en el Alentejo, y de Tunes, en el Algarve)
- En los transportes interurbanos, la mejora del sistema de movilidad del Algarve.

Adicionalmente, los *planes regionales de ordenación del territorio del Algarve y el Alentejo* (PROT), aprobados respectivamente en los años 2007 y 2010 recogen las

previsiones de los planes anteriores e incorporan propuestas de índole más regional con incidencia transfronteriza como las siguientes:

- La mejora del itinerario Beja-Alcoutim y nuevo puente entre Alcoutim y Sanlúcar del Guadiana (en la actualidad está prevista, hasta tanto no se ejecute el proyecto, la entrada en servicio de un trasbordador)
- Nuevo enlace en la autovía del Infante Sagres entre Castro Marim y Tavira.
- Mejora de la articulación de horarios de los servicios regulares ferroviarios en la relación Faro-Vila Real de Santo António.
- Mejora de la capacidad del aeropuerto de Faro adaptándolo a las necesidades de la demanda y prever la posible adecuación del aeródromo entre Vila Real de Santo António y Castro Marim asociado al desarrollo turístico de ambas márgenes del Guadiana y al Área de Negocios del Sotavento Algarvio.
- Incremento de la longitud de muelle de Portimão para cubrir el incremento de la demanda para atraque de cruceros.
- Mejorar las infraestructuras del puerto de Vila Real de Santo António vinculadas a la mejora de la navegabilidad del Guadiana.
- Mejora de la accesibilidad de los itinerarios de conexión con España (Alportel-Barranco, Sines-Vila Verde de Ficalho y Beja-Alcoutim)

En España el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020* (PEIT), establece la política a medio y largo de esta materia para España. Entre sus prioridades se encuentra la coordinación entre modos de transporte y la definición de los grandes ejes de transporte intermodal. El Plan determina las prioridades de actuación que deben ser desarrolladas por los respectivos planes sectoriales, estableciendo una imagen final a horizonte del 2020.

El PEIT hace hincapié en el desarrollo de las relaciones transfronterizas planteando las infraestructuras y servicios adecuados para la articulación entre ambos países. Pone especial atención en: el desarrollo de la red básica de carreteras de altas prestaciones; las conexiones ferroviarias internacionales y su interoperabilidad; la mejora de la capacidad intermodal de los puertos y sus accesos ferroviarios; la consolidación de plataformas logísticas y centros de mercancías; y la ordenación del sistema aeroportuario y su mejora en la inserción en el sistema intermodal de transportes.

Por otra parte, *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía* (POTA), aprobado en 2006, es el marco estratégico para la ordenación territorial de Andalucía. En materia de cooperación transfronteriza marca las cuestiones básicas en las que se debe

desenvolver la cooperación con Portugal. La propuesta del POTA establece las bases para el reforzamiento de las redes territoriales transfronterizas.

Específicamente el POTA define en materia de transportes la continuidad de las redes entre Andalucía y Portugal: red viaria, red ferroviaria, sistema portuario y sistema aeroportuario y el modelo de articulación de los sistemas de transportes entre ambos territorios promoviendo su inclusión en la red transeuropea de transporte, y considera que la cooperación debe abordar las necesidades de articulación entre Andalucía y Lisboa, así como la articulación entre Andalucía y las regiones de Algarve y Alentejo.

Finalmente el *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, 2007-2013* (PISTA), aprobado por el Gobierno andaluz en 2008, de acuerdo con el POTA y el PEIT, define los objetivos y propuestas para los distintos modos de transporte en la Comunidad Autónoma. El PISTA establece:

- El sistema logístico y su conexión con el exterior, explicitando la necesidad de modernización y mejora estructural de los ejes ferroviarios y redes viarias que conectan con Portugal y con las áreas logísticas, así como el desarrollo de la intermodalidad.
- Plantea la mejora de la conexiones de Huelva con Sevilla mediante la ampliación de la capacidad de la autovía A-49.
- Propone la conexión con Portugal mediante la realización del eje Huelva-Ayamonte y a partir de Huelva, garantizar el eje ferroviario transversal de Andalucía.
- La mejora de la intermodalidad de los aeropuertos con lo restantes modos de transporte y extender la cobertura del sistema incorporando el aeropuerto de Faro, así como impulsar el transporte de tercer nivel para comunicar directamente los aeropuertos andaluces con los situados en su entorno (Portugal).
- Desarrollara la complementariedad y la cooperación para lograr el funcionamiento en red del conjunto del sistema portuario y, en el ámbito marítimo-fluvial de Ayamonte, el estudio de viabilidad y en su caso, el proyecto para la configuración de una nueva dársena
- La modernización del transporte público de viajeros por carretera, la ampliación de la red de servicios de autobús y su calidad y frecuencia, y mejorar, y en su caso, implantar servicios públicos con aeropuertos y terminales de alta velocidad ferroviaria, así como asegurar la prestación del transporte público en los ámbitos rurales de débil tráfico.

2 Relaciones transfronterizas

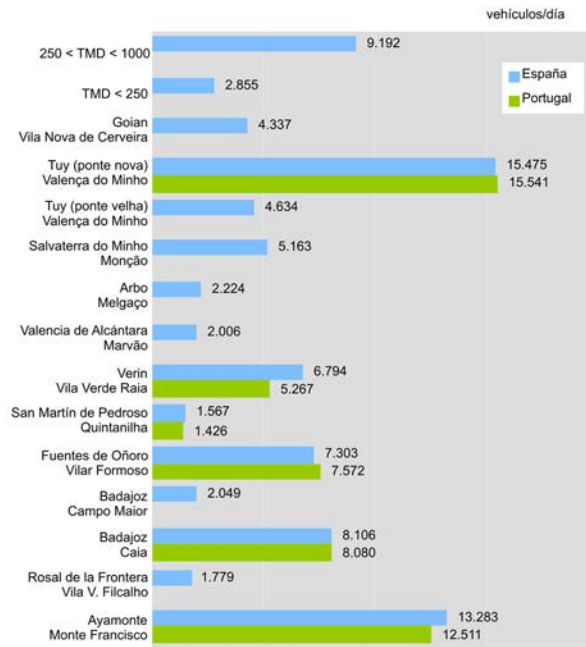
Las relaciones transfronterizas, medidas en términos de la evolución del tráfico de vehículos por carretera, ha tenido una evolución positiva en los últimos años en los pasos transfronterizos de la Eurorregión que cuentan con registros de medición. El paso de Ayamonte -Vila Real de Santo António es de los que ha experimentado un crecimiento más acusado en el conjunto del tráfico total de vehículo por carretera.

En lo que se refiere a los aeropuertos, en el año 2006, la conexiones entre los aeropuertos andaluces y Faro representaban el 28,5 del total de tráfico de pasajeros entre aeropuertos andaluces y el conjunto de aeropuertos de Portugal.

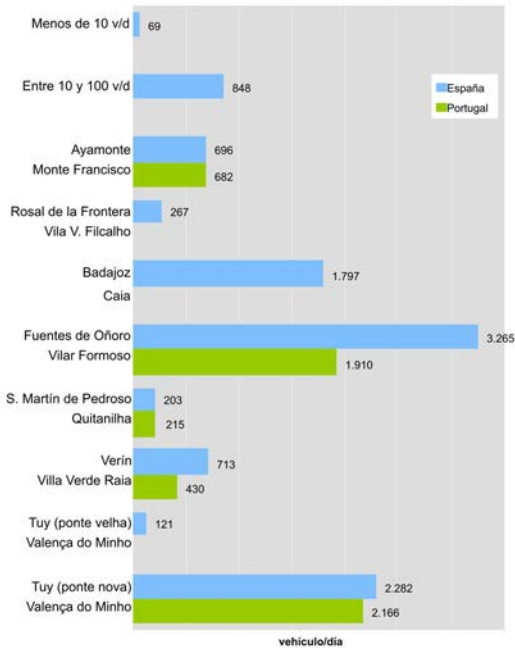
Evolución IMD de vehículos ligeros y pesados 2006-2008				
Paso transfronterizo	Vehículos Ligeros		Vehículos Pesados de mercancías	
	2006	2008	2006	2008
Rosal de la Frontera	1780	1779	228	267
Vila Verde de Filcalho	-	-	-	-
Ayamonte	12.241	13.283	613	696
Vila Real de Santo António	11.642	12.511	666	682

Tráfico de pasajeros entre aeropuertos andaluces y portugueses, 2006 (ambos sentidos)						
Aeropuerto español	Total de pasajeros	Aeropuerto portugués				
		Lisboa	Oporto	Faro	Madeira	Otros
Sevilla	14.752	13.098	279	1.318	4	53
Málaga	13.785	11.297	61	2.335	2	90
Jerez de la Frontera	7.546	239	47	6.061	0	1.199
Almería	801	0	0	789	0	12
Total	36.884	24.634	387	10.503	6	1.354

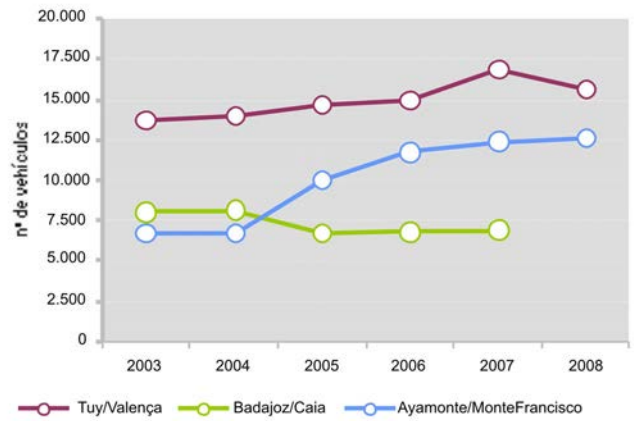
Tráfico medio diario de vehículos ligeros de pasajeros, 2008



Tráfico medio diario de vehículos pesados de mercancías, 2008



Tráfico medio diario de vehículos ligeros y pesados



3 Antecedentes de la cooperación

La cooperación transfronteriza en la Eurorregión materia de Transportes ha sido la siguiente:

- **INTERREG I (1990-1993):**

- Puente Ayamonte-Vila Real de Santo António.
- Acondicionamiento de carreteras: Alentejo (EENN 258 y 385), Algarve (IP 1), Andalucía (carretera N-433 en el tramo Cortegana/Frontera y carretera C-433 en el tramo Santa Bárbara/Rosal de la Frontera).
- Actuaciones en la red de carreteras provinciales, creando nuevos trazados o remodelando y mejorando los existentes: Aroche-Encinasola (nuevo trazado) y Paymogo-Puebla de Guzmán (Ensanche y mejora del trazado).

- **INTERREG II (1994-1999):**

- Obras de ampliación puerto deportivo Sanlúcar del Guadiana.
- Proyecto dársena deportiva en Ayamonte.
- Obras primera fase dársena deportiva Ayamonte.
- Anteproyecto nuevo paso sobre el Guadiana.
- Estudio conexiones nuevo acceso red principal.
- A-493 Rosal de la Frontera a Palma del Condado.
- H-133 conexión N-431 acceso a puente internacional del Guadiana.
- Mejoras en la carreteras provincial de Huelva (Aroche-Encinasola: pavimentación asfáltica; Lepe-Villablanca: refuerzo de firme; Sanlúcar de Guadiana-El Granado: ensanche y mejora, 1ª fase; Sanlúcar de Guadiana - El Granado: 2ª fase; Villanueva de los Castillejos a El Granado: Puente de la Golondrina).
- Estudio viabilidad de una conexión ferroviaria Sevilla-Faro.

- Mejora y acceso de la navegabilidad del río Guadiana.

- **INTERREG III (2000-2006):**

- Mejoras de las interconexiones viarias entre Huelva, Bajo Alentejo y Algarve (HUBAAL): Puentes sobre el Guadiana - El Granado-Pomarão y Paymogo-San Marcos (Serpa) - y actuaciones de mejora en diversas carreteras secundarias de ambos países.
- Acondicionamiento del eje Andévalo-Bajo Alentejo; carretera A-499 y pasos transversales.
- Proyecto de accesibilidad marítima y de atraque, rehabilitación de las márgenes del río Guadiana.
- Mejora tramo carretera A-499 entre Villablanca y Puebla de Guzmán.

- **PROGRAMA OPERATIVO, 2007-2013 (POCTEP)**

- Territorio y navegabilidad en el Bajo Guadiana (mejora de navegabilidad y accesibilidad al río).

4 Orientaciones estratégicas

Las orientaciones estratégicas que se proponen para el Plan de Acción de la Cooperación Transfronteriza Alentejo–Algarve–Andalucía en materia de Transportes son las siguientes:

- **Fortalecimiento de la articulación territorial de la Euroregión y mejora de la accesibilidad.** La estrategia del Plan se dirige a conseguir la plena articulación de las infraestructuras del transporte por carretera, ferroviario y aeroportuario, culminando la red transeuropea de transporte, así como mejorar la permeabilidad de la frontera y la conectividad transfronteriza mediante redes viarias de similares características técnicas, y establecer la dotación de servicios de transportes interregionales en adecuadas condiciones de frecuencia y horario.
- **Consolidación de un sistema intermodal de transportes de mercancías integrado.** El Plan ha de procurar el fortalecimiento del transporte de mercancías y de los sistemas logísticos asociados, promoviendo el desarrollo de las plataformas logísticas bien ubicadas en los grandes ejes de flujos de mercancías, propiciando la interoperatividad entre modos y su articulación por carretera y ferroviaria para potenciar el papel de la Euroregión en el sistema de transporte de mercancías europeo y mundial. En este ámbito es fundamental potenciar el sistema portuario atlántico promoviendo la cooperación entre el conjunto de los puertos comerciales de la Euroregión, especialmente entre Sines y Algeciras para identificar oportunidades conjuntas, mejorar su competitividad y ampliar sus hinterlands.
- **Valorización y promoción del eje del río Guadiana.** El Plan ha de continuar promoviendo el desarrollo socioeconómico en torno al río, mejorando las infraestructuras portuarias y las actuaciones que permitan la navegabilidad del río (dragado y balizamiento) para su uso turístico y recreativo.

5 Líneas de actuación

- **Red ferroviaria de altas prestaciones.** Ejecución de la red ferroviaria de altas prestaciones prevista en las planificaciones estatales y regionales de la Eurorregión. Su articulación exterior y, muy especialmente, la articulación interior de su sistema de ciudades demandan la implantación de una red de líneas ferroviarias de altas prestaciones, que complemente a las líneas ya en servicio, y potencie las relaciones y los intercambios entre sus principales centros urbanos.

Un aspecto fundamental de esta línea de actuación es la reactivación del proyecto de conectar mediante alta velocidad las ciudades de Huelva y Faro, lo que permitirá unir las redes ferroviarias de la parte portuguesa y andaluza del ámbito y reforzar el conjunto de la red.

- **Potenciación de los aeropuertos.** Los aeropuertos del ámbito han de ser potenciados como infraestructuras básicas para soportar sus conexiones exteriores y, de manera especial, como activos para el desarrollo turístico del conjunto de la Eurorregión. De ello se derivan, a su vez, varias líneas a seguir:
 - La ampliación de la cobertura del territorio por las infraestructuras aeroportuarias mediante la mejora de las conexiones de los aeropuertos en servicio con las redes viarias y ferroviarias de gran capacidad.
 - La implantación de posibles nuevas instalaciones aeroportuarias o la potenciación de los aeródromos existentes como recursos para incrementar el atractivo turístico de algunas áreas del ámbito.
 - La potenciación de las comunicaciones de tercer nivel entre los aeropuertos andaluces y portugueses como alternativa eficiente a las conexiones en el interior de la Eurorregión.
- **Mejora y acondicionamiento de la red de carreteras.** La red de carreteras es uno de los principales referentes de la articulación exterior e interior de las regiones incluidas dentro del Plan, lo que se concreta en:

- La culminación definitiva de la red de gran capacidad con la puesta en servicio de los tramos aún pendientes de ejecución.
- La mejora de la accesibilidad en los territorios con mayores carencia, en especial en lo que se refiere a las relaciones transfronterizas, mediante actuaciones de permeabilización, mejora, modernización y acondicionamiento de las redes de carreteras de las regiones cubiertas por el Plan, lo que debe permitir alcanzar uno niveles de calidad óptimos y equivalentes en el conjunto de la Euroregión.
- **Fachada portuaria de la Euroregión.** El objeto de esta línea de actuación es impulsar políticas de coordinación, cooperación y complementariedad entre sus puertos comerciales tomando iniciativas activas a favor de mejorar la conexión de estas infraestructuras con las redes viarias y ferroviarias de gran capacidad. En este sentido, es prioritaria la ejecución del denominado eje ferroviario central-atlántico previsto en los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte (línea férrea Sines/Algeciras-Madrid-Paris). Se trata de una infraestructura de vital importancia tanto para fortalecer las funciones logísticas de estos puertos, como para ampliar sus áreas de influencia hacia el interior de la península ibérica y el resto de la Unión Europea.
- **Potenciación de las plataformas logísticas.** El objeto es potenciar las plataformas existentes y desarrollo de las previstas en las respectivas planificaciones regionales, en especial las vinculadas al frente portuario atlántico (Sines y Elvas en el Alentejo, Tunes en el Algarve y Huelva, Sevilla, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras, Área Central, Córdoba y Jaén en Andalucía). Como en el caso de los puertos comerciales es fundamental garantizar la plena intermodalidad de estas áreas dotándolas de conexiones eficientes y competitivas con los principales puertos comerciales y con las redes viarias y ferroviarias de gran capacidad.
- **Oferta náutico-recreativa de la Euroregión.** El objeto de esta línea de actuación es potenciar la oferta ampliando la disponibilidad de atraques, preferentemente en el interior de las instalaciones portuarias existentes. Dentro de esta línea serán prioritarias las actuaciones que se desarrollen en el entorno del Guadiana. Entre ellas son fundamentales las destinadas a mejorar –minimizando los posibles impactos ambientales- la navegabilidad del río mediante su balizamiento y la realización de los dragados necesarios; así como aquellas otras que tengan como finalidad mejorar, incrementar y modernizar la oferta de las instalaciones portuarias de este ámbito concreto de la Euroregión.
- **Transporte público interregional.** El objeto de esta línea de actuación es la mejora de los servicios de transporte público interregionales, ya sea en dotaciones para la recepción de los usuarios como en la frecuencia de los servicios y en la adecuación de los horarios para posibilitar el incremento de la demanda del transporte público.

Unión Temporal de Empresas



ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L.

C.I.F. B41287103
Telfs: 954 296 784
Fax: 954 23 64 97
e-mail: info@arenalgc.es



CLAVE Asistencias Técnicas Clave S.L.
C.I.F. B41696204
Telf: 954 236 508 Fax: 954 236 827
Email: info@atclave.es