

Manifiesto en Defensa de la mejora de las conexiones ferroviarias de la Bahía de Algeciras

En enero de 2011 un grupo de agentes económicos, sociales e institucionales de la Bahía de Algeciras (integrados por la Federación de Empresarios del Campo de Gibraltar, la Asociación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar, la Asociación "Comunidad Portuaria de la Bahía de Algeciras", los sindicatos Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores y Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, la Universidad de Cádiz, la Fundación "Campus Tecnológico de Algeciras", la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar) decidieron unir sus esfuerzos y mostrar públicamente su total apoyo a la mejora urgente del tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, incluido en el entonces denominado Proyecto Prioritario nº 16 de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), tradicionalmente conocido como "Corredor Central". Dicha unión vino motivada por el hecho de que la catalogación como proyecto prioritario del citado eje estaba en peligro ante la intención hecha pública por la Comisión Europea de revisar la TEN-T y reducir el número de proyectos prioritarios que la constituirían.

Meses después, el objetivo por el que los agentes económicos, sociales e institucionales de la Bahía de Algeciras se habían movilizado se alcanzó: el Gobierno de España y la Unión Europea atendieron sus demandas. En sendos documentos de la Comisión Europea, de junio y de octubre de 2011, se mantuvo la prioridad del tramo ferroviario Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona – frontera francesa, coincidiendo íntegramente con el que desde el principio se había venido defendiendo desde la Bahía de Algeciras como la mejor y más inmediata solución para el transporte de mercancías con origen y/o destino en el primer puerto del país y en el primer polo industrial de Andalucía y segundo de España, quedando integrado dicho trazado en el denominado "Proyecto 3. Corredor Mediterráneo", uno de los diez grandes ejes que conformarán la "red básica" de la nueva TEN-T. Fue un logro histórico para el conjunto de los intereses de Andalucía y de España.

Sin embargo, el pasado mes de abril, han vuelto de nuevo los temores sobre el futuro de las conexiones ferroviarias de esta zona al constatar que, a pesar de la prioridad que dichas conexiones han merecido para la Comisión Europea, el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2012 sólo recoge para el primer subtramo de la línea Algeciras-Bobadilla -el que discurre entre Algeciras y La Almoraima- 200.000 euros, incrementados hasta 800.000 tras una enmienda del PP, más otros 10 millones para el total de los 3 ejercicios siguientes, muy lejos de los 55 '7 millones de euros en que está presupuestado sólo este primer subtramo, que es el

menor de los que integran esta línea, y más lejos aún de los alrededor de 1.300 millones de euros que se estima que faltan por invertir en esta línea hasta su completa mejora y electrificación. Otro motivo de alarma ha sido la desaparición del ramal ferroviario a las Grandes Industrias de los PGE, proyecto que estuvo a punto de licitarse al final de la anterior legislatura.

Son muchos los argumentos en los que se fundamenta la imperiosa y urgente necesidad de mejora que tienen las conexiones ferroviarias de la Bahía de Algeciras. Se relacionan a continuación algunos de ellos.

- La Comunidad Autónoma de Andalucía alberga el primer puerto de España en tráfico de mercancías (83 millones de toneladas en 2011; seguido de Valencia con 66 millones y Barcelona con 44), y el primero peninsular en tráfico de pasajeros (4,4 millones de pasajeros, seguido de Barcelona con 3,8 y Málaga con 0,9). El puerto de Algeciras supera, pues, con creces las cotas establecidas por la Comisión Europea, tanto en volumen de mercancías como en número de pasajeros, para ser considerado un "nodo primario" de la nueva TEN-T.
- Son más de 150 puertos de todo el mundo los que se encuentran en la actualidad conectados con el puerto de Algeciras. En este puerto se ubica, además, la primera terminal de contenedores de una naviera asiática en España. En apenas año y medio de funcionamiento, esta nueva terminal ha atraído ya a este puerto líneas regulares de compañías navieras de Corea, Japón, China, Taiwán y Singapur, entre otras, que confían en esa prometida mejora de las conexiones ferroviarias para poder penetrar con sus mercancías hasta Madrid y hasta la frontera francesa. Futuras ampliaciones de esta nueva terminal pueden peligrar si no se acomete pronto dicha mejora.
- El Estrecho de Gibraltar es la segunda ruta marítima más transitada del mundo y su importancia estratégica global en relación con los mercados emergentes de Asia, África y América se verá incrementada en un futuro inmediato con el ensanche del Canal de Panamá. El puerto de Algeciras, por su ubicación privilegiada, y el "Proyecto 3. Corredor Mediterráneo" de la TEN-T, como eje vertebrador, están llamados a jugar un papel esencial en el acercamiento de Europa a esta nueva realidad económica mundial.
- Por el puerto de Algeciras se canaliza, así mismo, más de la mitad del comercio entre España y Marruecos, según datos del anuario estadístico de Puertos del Estado. Son las conexiones transfronterizas, que tanto propugna la Unión Europea, y las numerosas líneas de actuación conjunta que vienen desarrollando Andalucía y Marruecos las que están en juego en este caso.

- En esta zona se ubica, además, el primer polígono industrial de Andalucía, y segundo de España, con una facturación, en el año 2010, de 9.389 millones de euros. El 46 % de la producción de estas industrias se destina al mercado nacional y el 39 % a la exportación. La conexión ferroviaria con Madrid y con el resto de Europa, es, pues, vital para asegurar la competitividad de estas industrias.
- El “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” discurre por zonas en las que tanto la iniciativa privada como la pública están llevando a cabo cuantiosas inversiones en plataformas logísticas que carecerían de todo sentido sin una adecuada conexión ferroviaria: ZALes y Puertos Secos de Bahía de Algeciras, Antequera, Linares, Aranjuez, Madrid, Zaragoza, etc.

Somos plenamente conscientes de que en los momentos actuales de dificultades presupuestarias es imprescindible optimizar al máximo las inversiones públicas, especialmente las de infraestructuras. También somos conscientes de que, una vez establecido el límite de dichas inversiones, cualquier aumento en la asignación de un determinado proyecto implica necesariamente la disminución de otros, en idéntica cuantía. Por eso, entre los fundamentos en los que apoyamos las demandas que formulamos en este Manifiesto debemos incluir también el argumento de las ventajas frente a otras opciones o del agravio comparativo con otras regiones. La lista de argumentos puede ser muy larga; resumimos a continuación los principales.

- El “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” ofrece la gran ventaja, frente a otras opciones, de que, a excepción de los 176 kilómetros que separan Algeciras de Bobadilla, en el resto del recorrido hasta prácticamente la frontera francesa las nuevas líneas AVE han liberado ya las antiguas vías convencionales, por lo que con una inversión mínima, si se compara con la que requerirían otras alternativas de nueva construcción, se podría disponer de un corredor exclusivo para mercancías que conectase el sur de la península ibérica con el resto de Europa, como propugna el proyecto de la nueva TEN-T.
- No es justo ni equitativo pretender que aquellas regiones que ya tienen resuelta su conexión con Madrid y ahora optan a una segunda conexión por la costa tengan prioridad sobre otras regiones que, como la nuestra, solamente disponen de una única conexión ferroviaria, de más de un siglo de antigüedad, de una sola vía, sin electrificar, con pendientes máximas de 24 milésimas y con una de las menores prestaciones de todo el territorio nacional.
- Pretender trasvasar mercancías del barco al ferrocarril conectando entre sí por tren los puertos de una misma fachada marítima es un error sobre el que la propia Comisión Europea ha prevenido. Ya existen actualmente hasta 43 líneas

marítimas regulares que conectan entre sí la mayoría de los puertos españoles de la cornisa mediterránea.

A pesar de todo lo anteriormente expuesto, de los 1.342 millones de euros que destinan los PGE en 2012 al denominado "Proyecto 3. Corredor Mediterráneo", solo se asignan 720.000 euros a la línea Algeciras-Bobadilla, mientras a este mismo corredor a su paso por la costa catalana se le asignan 360 millones de euros y 627 millones, a su paso por la zona de levante.

Por todo lo anterior, los agentes económicos, sociales e institucionales de la Bahía de Algeciras relacionados al principio y las instituciones, organizaciones y colectivos que suscriben este Manifiesto solicitan al Gobierno de España y al Parlamento:

- I. Que se licite de inmediato el subtramo Algeciras-Almoraima de la línea férrea Algeciras-Bobadilla.**
- II. Que se impulse con urgencia la mejora del resto de los subtramos de esa línea, hasta la total electrificación de la misma.**
- III. Que se licite de inmediato el ramal ferroviario a las Grandes Industrias.**
- IV. Que se introduzcan en los Presupuesto Generales del Estado, actualmente en su tramitación parlamentaria, cuantas enmiendas sean necesarias para poder dar cumplimiento a lo anterior.**