

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)

DOCUMENTO INICIAL PARA PRESENTACIÓN INSTITUCIONAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROPUESTA DE ENMIENDAS QUE PRESENTA EL GRUPO DE AGENTES ECONÓMICOS, SOCIALES E INSTITUCIONALES DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS INTEGRADO 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.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 1

Pág. II.1. Penúltimo párrafo

Redacción actual.

Así las cosas, la necesidad de una planificación estratégica en el momento actual tiene un enfoque sustancialmente diferente, en el cual las necesidades de inversión deben estar más orientadas hacia el reequilibrio del sistema, excesivamente dominado por la carretera, y hacia la optimización funcional de su conjunto.

Redacción que se propone

Así las cosas, la necesidad de una planificación estratégica en el momento actual tiene un enfoque sustancialmente diferente, en el cual las necesidades de inversión deben estar más orientadas hacia el reequilibrio del sistema, excesivamente dominado por la carretera, **hacia la eliminación de los desequilibrios territoriales** y hacia la optimización funcional de su conjunto.

Justificación de la propuesta

En consonancia con el diagnóstico de la realidad que se realiza en el párrafo anterior de esta misma página, se debería mencionar también, en este penúltimo párrafo, la eliminación de los desequilibrios territoriales como otro de los elementos fundamentales que deben formar parte de la planificación estratégica.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 2

Pág. II.3. Primer párrafo

Redacción actual

Los flujos de mayor intensidad son los flujos radiales con Madrid -con volúmenes máximos en las relaciones de Madrid con Cataluña y Levante, pero siendo significativos otros flujos, especialmente con Andalucía y las islas-, los flujos del corredor Mediterráneo -con predominio en las relaciones entre Alicante y Valencia con Barcelona (y Baleares - Barcelona)-, el eje del Ebro y el tramo más oriental de la cornisa Cantábrica (Asturias - Cantabria - País Vasco).

Redacción que se propone

Los flujos de mayor intensidad son los flujos radiales con Madrid -con volúmenes máximos en las relaciones de Madrid con Cataluña y Levante, pero siendo significativos otros flujos, **especialmente los flujos del trazado central del “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” con Andalucía y los flujos con las islas, los flujos del trazado por la costa de dicho Proyecto 3 Corredor Mediterráneo** -con predominio en las relaciones entre Alicante y Valencia con Barcelona (y Baleares - Barcelona)-, el eje del Ebro y el tramo más oriental de la cornisa Cantábrica (Asturias - Cantabria - País Vasco).

Justificación de la propuesta

“Corredor Mediterráneo” es el nombre con el que la Comisión Europea denomina el Proyecto 3, de los 10 que integran la “red básica” de la futura Red Transeuropea de Trasporte (RET-T). En su recorrido por territorio español, el Proyecto 3 presenta dos secciones, una que discurre por el centro, desde Algeciras hasta Barcelona y la frontera francesa, pasando por Bobadilla, Córdoba, Madrid, Zaragoza y Tarragona, y otra que discurre por la costa, desde Tarragona hasta Valencia y Almería, subiendo después por Granada hasta Sevilla. Utilizar la expresión “Corredor Mediterráneo” para referirse sólo al tramo costero es una imprecisión que crea gran confusión y produce una enorme inquietud entre los afectados por la otra sección de dicho Corredor Mediterráneo que discurre por el centro.

Conviene, además, precisar que cuando la Comisión Europea se refiere al Proyecto 3 como “Corredor Mediterráneo” lo hace no para referirse al tramo costero en contraposición del tramo central, de los dos tramos que tiene

este corredor a su paso por el territorio español, sino para distinguirlo del otro proyecto de la “red básica”, el “Proyecto 7. Lisboa-Estrasburgo”, también denominado “Corredor Atlántico”, que arranca desde Portugal y continúa por España y Francia, más cercano, por tanto, a la costa Atlántica, mientras que el “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”, una vez pasada la frontera francesa, continúa por Lion, Turín, Milán, Venecia, Ljubljana y Budapest, más cercano, en este caso, a la costa Mediterránea.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 3

Pág. II.3. Segundo párrafo.

Redacción actual

Destacan especialmente las relaciones de Madrid y Barcelona con su entorno y el corredor mediterráneo de Castellón hasta Murcia. En un segundo nivel figuran las conexiones internas más importantes de Andalucía, Galicia, y País Vasco, a las que hay que añadir sus conexiones con Navarra y Cantabria, la de Asturias con León y la de Zaragoza con Huesca.

Redacción que se propone

Destacan especialmente las relaciones de Madrid y Barcelona con su entorno y el corredor mediterráneo **en su tramo costero desde** Castellón hasta Murcia. En un segundo nivel figuran las conexiones internas más importantes **del tramo central del corredor mediterráneo** de Andalucía, **las de** Galicia y País Vasco, a las que hay que añadir sus conexiones con Navarra y Cantabria, la de Asturias con León y la de Zaragoza con Huesca.

Justificación de la propuesta

“Corredor Mediterráneo” es el nombre con el que la Comisión Europea denomina el Proyecto nº 3, de los 10 que integran el proyecto de “red básica” de la futura RTe-T. En su recorrido por territorio español, el “Proyecto nº 3. Corredor Mediterráneo” presenta dos secciones, una que discurre por el centro, desde Algeciras hasta Barcelona y la frontera francesa, pasando por Bobadilla, Córdoba, Madrid, Zaragoza y Tarragona, y otra que discurre por la costa, desde Tarragona hasta Valencia y Almería, subiendo después por Granada hasta Sevilla. Utilizar la expresión “Corredor Mediterráneo” para referirse sólo a la sección costera es una imprecisión que crea gran confusión y produce una enorme inquietud entre los afectados por la otra sección de dicho Corredor Mediterráneo que discurre por el centro.

Conviene, además, precisar que cuando la Comisión se refiere al Proyecto 3 como “Corredor Mediterráneo” lo hace no para referirse al tramo costero en contraposición del tramo central, de los dos tramos que integran este corredor a su paso por el territorio español, sino para distinguirlo del otro proyecto de la “red básica”, el “Proyecto 7. Lisboa-Estrasburgo”, también denominado “Corredor Atlántico”, que arranca desde Portugal y continúa

por España y Francia, más cercano, por tanto, a la costa Atlántica, mientras que el “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”, una vez pasada la frontera francesa, continúa por Lión, Turín, Milán, Venecia, Ljubljana y Budapest, más cercano, en este caso, a la costa Mediterránea.

PROUESTA DE ENMIENDA N° 4

Pág. II.22. Párrafo primero

Redacción actual

Por lo que respecta al transporte marítimo de mercancías, el tráfico portuario español representa aproximadamente un 3% del total en el mundo y más de un 10% del correspondiente a la Unión Europea.

Redacción que se propone

Revisar a la baja el porcentaje de un 3% del total en el mundo.

Justificación de la propuesta

No parece muy creíble que el volumen de tráfico portuario de los puertos españoles pueda alcanzar el 3% de todo el tráfico portuario mundial.

PROPUESTA DE ENMIENDA Nº 5

Págs. II.22 a II.26

Comentario

Aunque encontramos muy adecuado que en el estudio del transporte marítimo de mercancías se analicen de forma especial los puertos, que son los principales generadores de tráfico de mercancías, debería dedicarse también en esta parte del PITVI un apartado especial a los grandes polígonos industriales del país, que también son importantes generadores de tráfico de mercancías, tanto por carretera como por ferrocarril o por mar, y a las áreas logísticas. A este respecto podría resultar fácil a los redactores del PITVI recabar estos datos de tráfico de las Asociaciones que aglutinan a las empresas que integran los tres grandes polígonos industriales del país, como son la AEQT, del polígono químico de Tarragona; la AGI, del polígono de las grandes industrias del Campo de Gibraltar y la AEQT, del polígono de industrias químicas y básicas de Huelva. Igualmente, se podría contactar con las sociedades gestoras de las áreas logísticas.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 6

Pág. II.47. Último párrafo

Redacción actual

La actividad del sector portuario estatal aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español. Asimismo, genera un empleo directo de más de 35.000 puestos de trabajo y de unos 110.000 de forma indirecta.

Redacción que se propone

Revisar al alza el número de 35.000 puestos de trabajo directos y 110.000 indirectos.

Justificación de la propuesta

A juzgar por los estudios de impacto económico y social de algunos puertos que conocemos, el impacto total del sistema portuario español en términos de empleo directo e indirecto debería estar muy por encima de estas cifras.

PROUESTA DE ENMIENDA N° 7

Pág. II.51. Primer párrafo

Redacción actual

El transporte por ferrocarril tiene una eficiencia energética sustancialmente mayor que otros modos, siempre y cuando se consigan coeficientes de ocupación elevados. No ocurre así en todos los casos, por lo que la eficiencia energética real del transporte ferroviario dista mucho de ser la óptima, tanto en el transporte de viajeros, como en el de mercancías.

Redacción que se propone

El transporte **marítimo** tiene una eficiencia energética sustancialmente mayor que otros modos, siempre y cuando se consigan coeficientes de ocupación elevados. No ocurre así en todos los casos, por lo que la eficiencia energética real del transporte **marítimo** dista mucho de ser la óptima, tanto en el transporte de viajeros, como en el de mercancías.

Justificación de la propuesta

La eficiencia en el uso de un determinado recurso significa el mejor o peor uso del mismo. El término eficiencia aplicado al uso de un recurso tiene en sí una connotación relativa. Al hablar de eficiencia de los recursos energéticos en los distintos modos de transporte no podemos referirnos solamente al consumo total que cada uno de ellos hace de los recursos energéticos, en cuyo caso podría ser correcta la afirmación que se recoge en el párrafo citado del PITVI –algo, por lo demás, bastante obvio si tenemos en cuenta que el modo ferroviario tiene en la actualidad una participación muy baja en el transporte de mercancías en comparación con otros modos de transporte-. Lo correcto al hablar de eficiencia energética de un modo de transporte sería hablar de unidades de energía consumida por unidad de carga transportada y por distancia recorrida. En este caso, el modo de transporte más eficiente desde el punto de vista energético es, con gran diferencia, el marítimo y no el ferroviario. Baste con señalar que para transportar por tren los 18.000 TEU's (contenedores de 20 pies) que actualmente puede llegar a albergar un solo buque portacontenedores harían falta nada menos que 225 trenes; ó 9.000 camiones, si se transportasen por carretera. Cabe destacar a este respecto que el Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” de la Comisión Europea ya concebía la potenciación de los puertos y del transporte marítimo como elemento fundamental para avanzar hacia

la sostenibilidad, valorando el transporte marítimo como la alternativa más adecuada y competitiva.

La corrección al texto del PITVI que se propone no es baladí porque, de mantenerse la redacción que actualmente aparece en el texto, podría deducirse erróneamente que lo conveniente, desde el punto de vista de la sostenibilidad, sería trasvasar mercancías del mar al ferrocarril y ni es eso lo correcto ni es eso lo que propugna la Unión Europea.

La política de conectar entre sí por ferrocarril puertos vecinos de una misma fachada marítima, que se viene defendiendo últimamente en nuestro país – un ejemplo puede ser el proyecto que propugna FERRMED de unir por ferrocarril todos los puertos de la costa mediterránea- lo único que conseguiría sería que unos puertos invadiesen los hinterlands de otros, produciéndose un trasvase de mercancías del mar al ferrocarril.

Los puertos no se conectan entre sí por vía terrestre sino por vía marítima. La propia Comisión Europea, entre las recomendaciones contenidas en el documento de trabajo The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues. Brussels 19.01.2011. SEC(2011) 101 final, en el que se recogen los criterios que deberán presidir la selección de los corredores que finalmente quedarán incluidos en la “red básica” de la futura RTE-T, previene expresamente sobre ello. A este respecto habría que añadir, en referencia al ejemplo citado anteriormente, que la verdadera conexión de los puertos españoles de la fachada Mediterránea no es el ferrocarril que propugna FERRMED sino las 43 líneas marítimas regulares que actualmente conectan entre sí estos puertos.

PROUESTA DE ADICIÓN N° 8

Págs. II.59 Y 60

Redacción actual

1.5 Diagnóstico

En materia de transporte ferroviario:

- La posición efectiva del ferrocarril en el sistema de transporte de mercancías español está muy lejos de las expectativas y potenciales que corresponden a sus características. Aún así, al quedar liberadas de tráfico de viajeros algunas líneas de la red Convencional por el desarrollo de la red de Alta Velocidad, se presentan grandes oportunidades de mejora para el transporte de mercancías.
- En cuanto a viajeros, la Alta Velocidad ha supuesto un importante cambio de las pautas de movilidad en los corredores de mayor flujo, estableciendo una oferta de servicios de muy alta calidad. Sin embargo, la sostenibilidad de la extensión de este modelo a relaciones con menor potencial de demanda se ve negativamente condicionada por las circunstancias de la economía.
- Estas nuevas líneas de Alta Velocidad, aunque algunas de ellas se han diseñado para tráfico mixto, presentan dificultades técnicas de operación y mantenimiento a considerar a la hora de decidir la compatibilidad de tráficos de viajeros y mercancías.
- La infraestructura ferroviaria no es interoperable en todos sus itinerarios (diferentes anchos, electrificación, etc.). Este hecho es especialmente relevante a la hora de posibilitar la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde/hacia nuestro país. Asimismo, algunos nodos de la red y ciertos accesos a terminales de mercancías e instalaciones portuarias presentan también limitaciones específicas que requieren soluciones efectivas.
- Es necesario reducir el déficit público por subvenciones a los operadores de los servicios tanto de viajeros como de mercancías.
- El modelo de gestión ferroviario tiene pendiente de completar la reordenación y racionalización de sus agentes, así como la completa apertura al mercado y la liberalización del transporte nacional de viajeros de medio y largo recorrido.

Adición que se propone

- **En el sistema actual de transporte ferroviario se detectan importantes desequilibrios territoriales, principalmente en las conexiones ferroviarias a algunos puertos de interés general del Estado, que deberán corregirse para alcanzar un nivel de competencia igualitaria entre todos ellos.**

Justificación de la propuesta

En línea con las disfuncionalidades y carencias del sistema de transporte actual que se mencionan en otros apartados del PITVI (ver Propuesta de Enmienda nº 1) no debería dejarse de mencionar en este apartado de Diagnóstico el asunto de los desequilibrios territoriales, que es especialmente acusado en materia de conexiones ferroviarias a algunos puertos de interés general del Estado.

PROUESTA DE ENMIENDA N° 9

Pág. II.65. Párrafo segundo

Redacción actual

Las redes de infraestructuras del transporte españolas tienen importantes capacidades disponibles, no siempre utilizadas. En este sentido, todos los mecanismos que permitan la utilización efectiva de las capacidades disponibles tendrán la virtualidad de reforzar la eficiencia económica del sistema en su conjunto. Por otra parte, y en el fiscalmente restrictivo escenario actual, resulta imprescindible que el tradicional énfasis sobre la nueva inversión se desplace gradualmente hacia la optimización de la gestión.

Redacción que propone

Las redes de infraestructuras del transporte españolas tienen importantes capacidades disponibles, no siempre utilizadas. En este sentido, todos los mecanismos que permitan la utilización efectiva de las capacidades disponibles tendrán la virtualidad de reforzar la eficiencia económica del sistema en su conjunto. **Especial oportunidad ofrecen, como se ha mencionado anteriormente, aquellas líneas de la red Convencional que por el desarrollo de la red de Alta Velocidad han quedado liberadas de tráfico de viajeros y presentan grandes ventajas de mejora para el transporte de mercancías frente a otras opciones de nueva construcción.** Por otra parte, y en el fiscalmente restrictivo escenario actual, resulta imprescindible que el tradicional énfasis sobre la nueva inversión se desplace gradualmente hacia la optimización de la gestión.

Justificación de la propuesta

Aunque mencionado ya en la página II.59, resulta muy oportuno volverlo a repetir aquí, en un capítulo que trata precisamente de “Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes”

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 10

Pág. II.72. Párrafo primero.

Redacción actual

En resumen, teniendo en cuenta que se han alcanzado ya los objetivos de accesibilidad en términos de extensión de red a todo el territorio, se considera que la Alternativa Continuista tiene una valoración similar la Alternativa Nueva Planificación en relación con los criterios de cohesión territorial y accesibilidad.

Redacción que se propone

En resumen, teniendo en cuenta que **no** se han alcanzado aún los objetivos de accesibilidad en términos de extensión de red a todo el territorio **y que se detectan aún desequilibrios territoriales en materia de transporte**, se considera que la Alternativa Continuista tiene una valoración **ligeramente superior a** la Alternativa Nueva Planificación en relación con los criterios de cohesión territorial y accesibilidad.

Justificación de la propuesta

La conclusión que se propone se considera más acorde con los párrafos que anteceden en este mismo apartado y con los diagnósticos que se realizan en otros capítulos del PITVI sobre la existencia de desequilibrios territoriales en materia de infraestructuras de transporte.

Además, conviene tener en cuenta que las infraestructuras de transporte tienen, en general, una doble función: por un lado, responder a la demanda de aquellas regiones que gozan ya de un importante desarrollo económico que precisa de mejoras en las infraestructuras de transporte y, por otro, facilitar el desarrollo económico en aquellas otras regiones más deprimidas que por el hecho de estar deprimidas no demandan en la actualidad mejora de las infraestructuras de transporte pero que sin esa mejora difícilmente podrán llegar a desarrollarse. El principio de cohesión territorial consagrado en la carta magna de la Unión Europea defiende precisamente este segundo aspecto en el que, en general, no se hace mucho hincapié a lo largo del texto del PITVI, que sí tiene mucho más en cuenta los criterios economicistas.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 11

Pág. II.76. Párrafo segundo

Redacción actual

- Se desarrollan las redes de transporte españolas considerando su inclusión y funcionalidad dentro de las Redes Transeuropeas, conectando eficazmente las redes lineales con las correspondientes de los países fronterizos, y dando soporte a los flujos de larga distancia a través de las infraestructuras nodales.

Redacción que se propone

- Se desarrollan las redes de transporte españolas **en consonancia con la nueva propuesta comunitaria de la RTE-T, tanto en los proyectos que conforman la “red básica” como en aquellos que integran la “red global”**, conectando eficazmente las redes lineales con las correspondientes de los países fronterizos y dando soporte a los flujos de larga distancia a través de las infraestructuras nodales.**

Justificación de la propuesta

La redacción actual parece tener en cuenta la RTE-T sólo a efectos de la conexión de la red española con la de otros países europeos. Debería quedar recogido en el PITVI que España asume las prioridades acordadas en el seno de la UE no solo en cuanto a las conexiones transfronterizas sino también en cuanto a la ejecución dentro del territorio nacional de los proyectos definidos como prioritarios en el documento comunitario, como son el “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” y el “Proyecto 7. Lisboa-Estrasburgo”.

En general, el texto del PITVI contiene muy pocas referencias a la RTE-T.

PROPUESTA DE ADICIÓN N° 12

Págs II.79 y 80

Redacción actual

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Se promoverá una cultura de la seguridad preventiva a través de la implicación de usuarios y profesionales en todos los ámbitos de la navegación y de las operaciones en puerto, pero particularmente en el sector de los cruceros y de la náutica recreativa, dado su potencial de desarrollo en nuestro país y su carácter de soporte al turismo.
- Se adecuará el marco regulatorio-administrativo a las necesidades de competitividad del sector, con el fin de articularlo como elemento al servicio de su desarrollo. En el ámbito portuario, se continuará progresando en la división entre las funciones de desarrollo, regulación y gestión de las infraestructuras básicas (obras de abrigo, dragados e infraestructura viaria y ferroviaria), cuya responsabilidad última recae sobre las autoridades portuarias, de la prestación de servicios portuarios, a cargo de empresas privadas en régimen de competencia. (Modelo “land lord” avanzado).
- Dado el carácter internacional del transporte marítimo y que su entorno regulatorio trasciende el ámbito nacional, se promoverá la participación activa de la administración española en los órganos de decisión supranacionales de la Unión Europea y la Organización Marítima Internacional (OMI), con el fin de fortalecer y proteger los intereses españoles.
- El Sistema Portuario español se caracteriza por poseer, en general, suficiente capacidad infraestructural, más aún tomando en consideración las actuales obras en ejecución. Por ello, se racionalizará la inversión y asignación de recursos y se optimizará el uso de las infraestructuras existentes de cara a garantizar la autofinanciación y viabilidad de los puertos españoles. Concretamente, se pasará de un grado de utilización de las infraestructuras portuarias del 40% a un nivel superior al 50% en el año horizonte. Ello contemplará actuaciones de potenciación de la función intermodal y logística, así como la comercialización de terminales y una mayor participación de la iniciativa privada. En este

sentido, se pretende recuperar niveles de inversión privada desde el 40% actual a niveles superiores al 70%.

- Se promoverá la liberalización y competencia en los servicios portuarios, tanto entre autoridades portuarias como entre operadores, con el fin de disminuir los costes finales y mejorar la eficiencia y calidad de sus servicios. A tal efecto, se impulsará el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, previsto en la legislación vigente, y que permitirá, entre otras cuestiones, redactar con carácter anual una serie de informes de competitividad en los que se reflejen las mejores prácticas alcanzadas en materia de prestación de los servicios, con un especial énfasis en las tarifas, la calidad percibida por los clientes y los rendimientos y productividad de las operaciones portuarias.
- Se aplicarán criterios de sostenibilidad en la definición de las líneas de actuación del sistema portuario, contemplando las perspectivas institucional, económica, social y medioambiental.
- Se impulsará la I+D+i en materia portuaria con especial énfasis en la mejora de la eficiencia y productividad de las operaciones que se realizan en las terminales portuarias. En este marco de desarrollo tecnológico, se potenciará especialmente la automatización de las operaciones en las terminales portuarias incorporando los oportunos requisitos para ello en los pliegos concesionales.
- Se trabajará para consolidar la posición de España como plataforma logística internacional y de distribución para el Sur de Europa, aprovechando su posición central en relación con las grandes rutas marítimas mundiales Norte-Sur y Este-Oeste, así como su atractivo para el desarrollo del tráfico de cruceros en un mercado creciente como es el del Mediterráneo.
- España cuenta con un sistema de salvamento marítimo muy desarrollado y dotado con medios materiales tecnológicamente avanzados. Así, se optimizará la gestión de los Centros de Coordinación de Salvamento y los medios materiales disponibles, adaptando el ritmo de renovación de acuerdo con la vida útil de los mismos.

Adición que se propone

Se propone añadir un apartado específico de la estiba, en función del resultado que tenga el proceso abierto por la Comisión Europea en relación a la regulación española de este sector.

Justificación de la propuesta

Dada la trascendencia que este asunto pudiera tener para el transporte marítimo, el PITVI no debería obviarlo.

PROPUESTA DE ADICIÓN N° 13

Pág. II.105.

Propuesta de adición al final del punto 4.1.3.4

También se prestará especial atención a la conexión con el Magreb y con las grandes rutas marítimas transoceánicas que confluyen en el nodo logístico del Estrecho de Gibraltar, a través de la mejora y potenciación de la conexión ferroviaria del “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” de la “red básica” de la RTE-T hasta Algeciras.

Justificación de la propuesta

La Comisión Europea ya estableció en su día las directrices para la extensión de los principales ejes de la RTE-T a terceros países vecinos. El Grupo de Alto Nivel creado al efecto en el seno de la Comisión Europea, presidido por Loyola de Palacio, ya definió en su día los 5 grandes ejes transnacionales a través de los cuales se deberían llevar a cabo las conexiones con terceros países limítrofes. El 5º de esos grandes ejes preveía la conexión con Marruecos del proyecto prioritario nº 16, transformado ahora, en su tramo sur, según la propuesta de la Comisión Europea de 29-06-11, en el nuevo “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”. No hay ningún otro proyecto ferroviario que pueda conectar a corto plazo la UE con el país vecino de Marruecos y, a través de él, con el norte de África.

Por otro lado, el Estrecho de Gibraltar, la segunda ruta marítima más transitada del mundo, constituye un nodo logístico de primer orden cuya importancia estratégica se verá acrecentada con el impulso que el ensanche del Canal de Panamá dará a las rutas marítimas transoceánicas alrededor del mundo.

PROPUESTA DE ADICIÓN N° 14

Pag. II.124

Propuesta de adición

4.1.5. Transporte marítimo

...

4.1.5.7 Calidad de los servicios y derechos de los viajeros

Actualmente los derechos de los viajeros por vía marítima apenas si se encuentran regulados, lo que genera cierto grado de inseguridad y desprotección para éstos. Para salvar esta situación, se elaborará una Orden Ministerial sobre condiciones generales de contratación de los servicios de transporte de viajeros por vía marítima. Con ella se establecerá una regulación detallada de la relación contractual entre las empresas transportistas que prestan servicios de transporte de pasajeros por vía marítima y los usuarios de dichos transportes.

El contenido de la citada disposición incorporará, en todo caso, las reglamentaciones comunitarias en materia de derechos de los viajeros por vía marítima existentes y las que pudieran promulgarse en el futuro.

Justificación de la propuesta

El PITVI habla de los derechos de los viajeros por carretera, por ferrocarril y por vía aérea pero nada dice de la regulación de los viajeros por vía marítima que son, en estos momentos, los más desprotegidos.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 15

Pág. II.129. Párrafo tercero

Redacción actual

En el mismo marco, se aprobarán unas nuevas condiciones generales de contratación para transporte colectivo de viajeros por carretera y ferrocarril, que recogerán el conjunto de los derechos y obligaciones de los pasajeros en estos modos de transporte reforzando las garantías de su cumplimiento en el ámbito mercantil.

Redacción que se propone

En el mismo marco, se aprobarán unas nuevas condiciones generales de contratación para transporte colectivo de viajeros por carretera, ferrocarril y vía marítima, que recogerán el conjunto de los derechos y obligaciones de los pasajeros en estos modos de transporte reforzando las garantías de su cumplimiento en el ámbito mercantil.

Justificación de la modificación

El PITVI habla de los derechos de los viajeros por carretera, por ferrocarril y por vía aérea pero nada dice de la regulación de los viajeros por vía marítima que son, en estos momentos, los más desprotegidos.

PROPUESTA DE ADICIÓN N° 16

Págs. II.134

Propuesta de adición después del párrafo primero

Se atenderá de forma preferente el funcionamiento de los Puestos de Inspección Fronteriza (PIF) portuarios, dada la enorme importancia que su buen funcionamiento tiene en la competitividad y eficiencia de los puertos y en la agilidad del paso de las mercancías por los mismos. Para ello se pondrá en funcionamiento la antigua Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre el Funcionamiento de los Puertos (COMIMPORT), creada en 1994 con la finalidad de coordinar la actuación de las distintas dependencias ministeriales con competencias en el ámbito portuario.

La especial atención al funcionamiento de los PIF portuarios incluirá también el impulso de procesos de armonización y simplificación con los PIF de aquellos puertos extracomunitarios que mantengan una mayor relación comercial con puertos españoles, como es el caso de los puertos de Algeciras y Tánger Med, que concentran más de la mitad del comercio entre España y Marruecos.

Justificación de la propuesta.

El PIF es un elemento clave en la competitividad de un puerto y su buen funcionamiento es, en muchas ocasiones, el elemento decisivo para el encaminamiento de las mercancías a través de un determinado puerto. La diversidad de funcionarios, de hasta 6 Ministerios distintos, que intervienen en el control de las mercancías a su paso por un PIF portuario hace necesario que un organismo interministerial se ocupe de la armonización y simplificación de los procedimientos para que, sin menoscabo del rigor que exige el control del paso de las mercancías por frontera, se eviten duplicidades y pérdida innecesaria de tiempo, que perjudica enormemente a los clientes del puerto.

En cuanto al impulso de procesos de armonización y simplificación con PIF's extracomunitarios, conviene señalar que las Aduanas de España y de Marruecos y las Autoridades Portuarias de los puertos de Algeciras y Tánger Med, ya han iniciado contactos para la elaboración de un "Proyecto Piloto para la Simplificación de los Trámites Aduaneros entre los Puertos de Algeciras y Tánger Med", dentro del Acuerdo Preferente Marruecos-Unión Europea. Este proyecto, de enorme importancia para la competitividad de ambos puertos, además de ayudar a retener entre ambos puertos unos tráficos portuarios que están empezando a desviarse hacia otros puertos

europeos, podría dar origen a otras iniciativas similares en otros puertos españoles.

Como referencia en Europa de iniciativas tendentes a agilizar los trámites aduaneros, aunque con menor alcance de lo que aquí se plantea, podemos citar la Decisión del Consejo de la UE, de 25 de junio de 2009, relativa a la aplicación provisional y a la celebración del “Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías y a las medidas aduaneras de seguridad”, así como el “Tratado entre los Gobiernos del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el de la República Francesa en relación con la implementación de los controles fronterizos en los puertos marítimos de ambos países en el Canal de la Mancha y en el Mar del Norte”, de 4 de febrero de 2003. En nuestro país y, en concreto, en los puertos de Algeciras y Tánger Med, también se podría citar como referencia la reciente implantación de las oficinas del Centro de Cooperación Policial Hispano Marroquí en ambos puertos.

Dada la relevancia que podría llegar a alcanzar un Proyecto como el mencionado anteriormente y las dificultades que entraña su puesto en marcha, resultaría de gran ayuda que se incluyese en el texto del PITVI la mención al mismo que se realiza en la propuesta.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 17

Pág. II.168. Párrafo primero

Redacción actual

En última instancia, los planes de negocio de los puertos deberán asegurar su viabilidad y solvencia. Para ello, las actuaciones en materia de desarrollo de infraestructuras se moderan con el fin de no incurrir en nuevo endeudamiento y amortizar lo más aceleradamente la deuda acumulada hasta el momento. Se incentivará la enajenación de activos en aquellos puertos que así lo requieran con arreglo a su situación económico-financiera. También se controlará la evolución de los coeficientes y bonificaciones a las tasas portuarias con arreglo a criterios de rentabilidad e indicadores de solvencia

Redacción que se propone

En última instancia, los planes de negocio de los puertos deberán asegurar su viabilidad y solvencia. Para ello, las actuaciones en materia de desarrollo de infraestructuras se moderan con el fin de no incurrir en nuevo endeudamiento y amortizar, **salvo casos excepcionales debidamente justificados**, lo más aceleradamente la deuda acumulada hasta el momento. Se incentivará la enajenación de activos en aquellos puertos que así lo requieran con arreglo a su situación económico-financiera. También se controlará la evolución de los coeficientes y bonificaciones a las tasas portuarias con arreglo a criterios de rentabilidad e indicadores de solvencia

Justificación de la propuesta

Se pueden dar casos de Autoridades Portuarias con deudas provenientes de préstamos obtenidos en condiciones pasadas muy favorables y todavía no empleados por retrasos habidos en las inversiones para los que fueron solicitados que, debido a las oscilaciones de los mercados financieros, pudieran en estos momentos estar produciendo ingresos financieros positivos y que, si se les obligase a amortizar anticipadamente dichos préstamos, además de tener que hacer frente al pago de penalidades por amortización anticipada, pudiera suceder que cuando llegase el momento de tener que acometer las inversiones para las que dichos préstamos fueron solicitados se viesen necesitadas de acudir de nuevo a la financiación externa en peores condiciones de las que obtuvieron en su día.

Lo anterior cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que más adelante, en las págs. II.206 y 207, se afirma taxativamente: “En este sentido, se ha partido de la premisa básica de que en el horizonte del PITVI, salvo casos excepcionales debidamente justificados, no se admitirán nuevos endeudamientos bancarios a los ya aprobados para las Autoridades Portuarias en el Plan de Empresa 2013, y que estos Organismos deben estar en disposición de hacer frente a la devolución de los créditos que tienen contraídos.”

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 18

Pág. II.171. Párrafo cuarto

Redacción actual

La coordinación de las Autoridades Portuarias con órganos de la Administración General del Estado, además de la interna dentro del seno del Ministerio de Fomento, a los efectos del marco normativo y de planificación del sistema general de transportes, incluyen las instituciones y ministerios competentes en aspectos como la sanidad animal, vegetal, aduanas, seguridad o defensa.

Redacción que se propone

La coordinación de las Autoridades Portuarias con órganos de la Administración General del Estado, además de la interna dentro del seno del Ministerio de Fomento, a los efectos del marco normativo y de planificación del sistema general de transportes, incluyen las instituciones y ministerios competentes en aspectos como la sanidad animal, vegetal, aduanas, seguridad o defensa. **Para ello se pondrá en funcionamiento, como ya se ha comentado anteriormente en el apartado 4.2.1.1, la antigua Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre el Funcionamiento de los Puertos (COMIMPORT), creada en 1994 con la finalidad de coordinar la actuación de las distintas dependencias ministeriales con competencias en el ámbito portuario.**

Justificación de la propuesta

La coordinación entre los distintos Ministerios con competencias diversas en el interior de los recintos portuarios es un elemento clave en la competitividad de un puerto y su buen funcionamiento es, en muchas ocasiones, el elemento decisivo para el encaminamiento de las mercancías a través de un determinado puerto. La diversidad de funcionarios, de hasta 6 Ministerios distintos, que intervienen en el control de las mercancías a su paso por el puerto hace necesario que un organismo interministerial se ocupe de la armonización y simplificación de los procedimientos para que, sin menoscabo del rigor que exige el control del paso de las mercancías por frontera, se eviten duplicidades y pérdida innecesaria de tiempo, que perjudica enormemente a los clientes del puerto.

PROPUESTA DE ADICIÓN N° 19

Pág. II.171.

Propuesta de adición

4.2.5. Transporte marítimo

...

4.2.5.6 Protección de los viajeros

Desde la nueva óptica del PITVI de consolidación de la cultura de orientación y transparencia hacia el usuario, se desarrollarán estrategias de mejora continua de la calidad y garantía de servicio incluyendo la mejora de la atención a los clientes en las estaciones marítimas de los puertos y a bordo de los buques, la integración de los sistemas de información, la mejora de la atención posventa y la determinación de los derechos y garantías del cliente en relación con las compañías navieras.

Justificación de la propuesta

El PITVI habla de los derechos de los viajeros por carretera, por ferrocarril y por vía aérea pero nada dice de la regulación de los viajeros por vía marítima que son, en estos momentos, los más desprotegidos.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 20

Pág. II.175. Párrafo tercero

Redacción actual

De esta forma, las iniciativas de inversión en nuevos desarrollos y capacidades tienen por objeto, fundamentalmente, completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red, así como el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como las conexiones transfronterizas.

Redacción que se propone

De esta forma, las iniciativas de inversión en nuevos desarrollos y capacidades tienen por objeto, fundamentalmente, completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red, **con atención prioritaria a los corredores que integran la “red básica” de la futura RTE-T**, así como el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como las conexiones transfronterizas.

Justificación de la propuesta

No se puede entender que en un documento como el PITVI no se haga referencia a la RTE-T cada vez que se hable de prioridades en los programas de actuación inversora del Ministerio de Fomento.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 21

Pág. II.186. Párrafo primero

Redacción actual

El principal objetivo de este Programa es re-planificar de forma eficiente las actuaciones inversoras en infraestructuras ferroviarias. En definitiva, obtener una red eficiente y sostenible desde un punto de vista económico manteniendo al ferrocarril como un modo de transporte especialmente apto para el transporte de grandes volúmenes de viajeros y mercancías

Redacción que se propone

El principal objetivo de este Programa es re-planificar de forma eficiente las actuaciones inversoras en infraestructuras ferroviarias. En definitiva, obtener una red eficiente y sostenible desde un punto de vista económico **y equilibrada territorialmente**, manteniendo el ferrocarril como un modo de transporte especialmente apto para el transporte de grandes volúmenes de viajeros y mercancías.

Justificación de la propuesta

Además de prestar atención a los aspectos económicos de las nuevas inversiones ferroviarias el PITVI debería señalar también entre sus objetivos la solución de los grandes desequilibrios territoriales existentes todavía en materia de conexiones ferroviarias en nuestro país.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 22

Pág. II.186. Párrafo tercero

Redacción actual

Los objetivos específicos en este programa serán mejorar la red Convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de Alta Velocidad, así como completar y mejorar la red de Cercanías (que se detalla en el apartado de Ámbito Urbano)

Redacción que se propone

Los objetivos específicos en este programa serán mejorar la red Convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, **con atención prioritaria a las líneas que integran la “red básica” de la futura RTE-T**, completar y mejorar la red de Cercanías (que se detalla en el apartado de Ámbito Urbano)

Justificación de la propuesta

De nuevo insistimos en que el PITVI debe hacer referencias continuas a un proyecto tan importante como es el de la RTE-T, proyecto del que, además, se derivarán importantes ayudas financieras para nuestro país.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 23

Pág. II.189. Párrafo primero

Redacción actual

Para las actuaciones con Encomienda específica y grandes actuaciones, se incluirán las renovaciones integrales de líneas tipo A1 y A2, que, por su grado de utilización y nivel de obsolescencia se considere oportuno renovar, para asegurar unos niveles óptimos de seguridad, confort y calidad de servicio. Estas actuaciones englobarán la mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria, actuaciones en modernización de activos, y plan de renovaciones integrales.

Redacción que se propone

Para las actuaciones con Encomienda específica y grandes actuaciones, se incluirán las renovaciones integrales de líneas tipo A1 y A2 **y aquellas otras que formen parte de la “red básica” de la futura RTE-T**, que, por su grado de utilización y nivel de obsolescencia se considere oportuno renovar, para asegurar unos niveles óptimos de seguridad, confort y calidad de servicio. Estas actuaciones englobarán la mejora de la seguridad y funcionalidad de la red ferroviaria, actuaciones en modernización de activos, y plan de renovaciones integrales.

Justificación de la propuesta

Según el mapa de la pág. II.34, la línea Algeciras–Bobadilla, por ejemplo, tiene calificación de línea tipo B por lo que, de no añadirse el inciso que se propone en la enmienda, quedaría excluida de lo especificado en este párrafo, a pesar de ser una línea considerada prioritaria por la UE por formar parte del “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” de la “red básica” de la futura RTE-T.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 24

Págs. II.190. Párrafo último

Redacción actual

4.3.3.2 Potenciación del transporte ferroviario de mercancías.

Potenciar el transporte ferroviario de mercancías es una actuación de carácter prioritario del Plan y constituye uno de los principales retos de la planificación ferroviaria para los próximos años. La baja cuota de este transporte en España afecta gravemente a la competitividad de nuestro país y a la sostenibilidad del sistema de transportes. La política de actuaciones inversoras será selectiva en las propuestas a corto y medio plazo, concentrada en la inversión en los corredores con mayor potencialidad, y tendente a reducir coste unitario del transporte de mercancías y a garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.

Redacción que se propone

4.3.3.2 Potenciación del transporte ferroviario de mercancías.

Potenciar el transporte ferroviario de mercancías es una actuación de carácter prioritario del Plan y constituye uno de los principales retos de la planificación ferroviaria para los próximos años. La baja cuota de este transporte en España afecta gravemente a la competitividad de nuestro país y a la sostenibilidad del sistema de transportes. La política de actuaciones inversoras será selectiva en las propuestas a corto y medio plazo, concentrada en la inversión en los corredores con mayor potencialidad **y, en especial, en aquellos que formen parte de la “red básica” de la futura RTE-T, que, en virtud de esa condición, gozarán de la posibilidad de recepción de Fondos Europeos** y tendente a reducir coste unitario del transporte de mercancías y a garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.

Justificación de la propuesta

Se reitera la necesidad de que el PITVI se haga eco de las prioridades acordadas con La Unión Europea en el marco de la RTE-T.

El segundo inciso relativo a los Fondos Europeos se incluye aquí ya que después, en la Pág. II.193, en el punto relativo a la red de Alta Velocidad, se

menciona esta ventaja y sin embargo no se ha mencionado antes al tratar de las mercancías, a las que también es aplicable.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 25

Pág. II.193. Párrafo último

Redacción actual

Entre las actuaciones más prioritarias destacan las actuaciones en el Corredor Mediterráneo (eje indispensable para España y para Europa y prioritario en el Plan), la LAV Madrid-Galicia y el Eje Atlántico (futuro eje distribuidor del tráfico de viajeros en Galicia) y la Y vasca, así como la conexión en ancho UIC entre las estaciones de Chamartín y Atocha en Madrid, entre otras actuaciones.

Redacción que se propone

Entre las actuaciones más prioritarias destacan las actuaciones en el **“Proyecto 3. Corredor Mediterráneo” de la RTE-T** (eje indispensable para España y para Europa y prioritario en el Plan), **tanto en el tramo que discurre por la costa y que continúa en el denominado eje transversal andaluz como en el tramo central que discurre desde Algeciras a Tarragona pasando por Madrid y Zaragoza**), la LAV Madrid-Galicia y el Eje Atlántico (futuro eje distribuidor del tráfico de viajeros en Galicia) y la Y vasca, así como la conexión en ancho UIC entre las estaciones de Chamartín y Atocha en Madrid, entre otras actuaciones.

Justificación de la propuesta

La utilización imprecisa de la denominación “Corredor Mediterráneo” que hace el PITVI en otros apartados del texto sometido a consultas, dando a entender que se refiere sólo al tramo costero de dicho corredor, aconseja introducir el inciso que se propone en esta enmienda.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 26

Pág. II.205. Párrafo penúltimo

Redacción actual

La construcción de nuevos diques incluye como inversiones más relevantes la terminación de las obras de abrigo de Granadilla (Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife) y de la dársena de La Esfinge (Autoridad Portuaria de Las Palmas) así como el lanzamiento de las nuevas operaciones de 4^a fase de Isla Verde Exterior, Tarifa (Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras), dique exterior del desarrollo de Poniente (Autoridad Portuaria de Almería) y la primera fase del contradique Sur (Autoridad Portuaria de Tarragona)

Redacción que se propone

La construcción de nuevos diques incluye como inversiones más relevantes la terminación de las obras de abrigo de Granadilla (Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife) y de la dársena de La Esfinge (Autoridad Portuaria de Las Palmas) así como el lanzamiento **de la construcción de la 4^a y 5^a fases de Isla Verde Exterior** (Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras), dique exterior del desarrollo de Poniente (Autoridad Portuaria de Almería) y la primera fase del contradique Sur (Autoridad Portuaria de Tarragona).

Justificación de la propuesta

El proyecto completo de Isla Verde Exterior incluye la construcción de dos nuevas fases, las denominadas 4^a y 5^a.

La mención a la ampliación del puerto de Tarifa no debería incluirse en esta relación de inversiones más relevantes, pues este proyecto, aunque no está descartado, tiene grandes incertidumbres de viabilidad después de haber recibido una Declaración de Impacto Ambiental desfavorable.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 27

Pág. II.212. Párrafo tercero

Redacción actual

Se establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos, etc.) son obras de carácter urbanístico por lo que deberán ser asumidas directamente por la Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo.

Redacción que se propone

Se establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos, etc.) son obras de carácter urbanístico por lo que deberán ser asumidas directamente por la Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo, a excepción de aquellas derivadas de los accesos viarios y ferroviarios a los puertos de interés general del Estado, que seguirán siendo competencia del Ministerio de Fomento.

Justificación de la propuesta

Parece difícil que las Administraciones Locales y Autonómicas puedan asumir el coste de unas servidumbres derivadas de unos espacios y de unas actividades que no son de su competencia.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 28

Pág. II.233. Cuadro segundo, cuarta línea

Redacción actual

N-340 / Accesos al puerto de Algeciras

Redacción que se propone

N-340 / Accesos al puerto Bahía de Algeciras (accesos Norte y Sur, en el término municipal de Algeciras y acceso a Campamento, en el término municipal de San Roque).

Justificación de la propuesta

Por parte del Ministerio de Fomento se ha venido identificando erróneamente el acceso al puerto de Algeciras únicamente con el acceso a las instalaciones portuarias de Campamento, en el término municipal de San Roque. Para evitar esta confusión conviene, por un lado, denominar el puerto por su nombre oficial “Bahía de Algeciras” y no sólo por el nombre de “Algeciras”, pues la zona de servicio del puerto Bahía de Algeciras se extiende a cuatro términos municipales (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea) y no sólo a Algeciras. Por otro lado, y en base también a la confusión habida hasta el presente, conviene especificar cuáles son los tres accesos que aún están pendientes de ejecutar en este puerto.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 29

Pág. II.237. Primer recuadro

Redacción actual

Ancho UIC / Corredor Mediterráneo: Barcelona–Alicante–Murcia–Cartagena

Redacción que se propone

Ancho UIC / Corredor Mediterráneo: Barcelona–Alicante–Murcia–Cartagena–Almería–Granada–Sevilla.

Ancho UIC / Corredor Mediterráneo: Algeciras–Bobadilla–Córdoba–Madrid–Zaragoza–Tarragona–Barcelona–Frontera francesa.

Justificación de la propuesta

De nuevo se vuelve a identificar el Corredor Mediterráneo sólo con el tramo costero del mismo. El denominado eje transversal de Andalucía y el tramo central que desde Algeciras llega a la frontera francesa pasando por Madrid también pertenecen al Corredor Mediterráneo y precisan, igualmente, de inversiones para ancho UIC.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 30

Pág. II.237. Séptimo cuadro

Redacción actual

Accesos a puertos / Algeciras

Redacción que se propone

Accesos a puertos / Algeciras y San Roque (Campamento)

Justificación de la propuesta

Además de las inversiones necesarias para el acceso ferroviario a las instalaciones portuarias del Puerto Bahía de Algeciras en el término municipal de Algeciras (ancho UIC, posible soterramiento, etc.) está aún sin ejecutar el acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento, en el término municipal de San Roque. Este último acceso daría también servicio, además de al puerto, a la Grandes Industrias ubicadas en esa zona de la Bahía de Algeciras. El conjunto de estas industrias, con un volumen de facturación, en el ejercicio de 2011, de 11.932 millones de euros, constituye el primer polígono industrial de Andalucía y segundo de España y aún no dispone de acceso directo al ferrocarril.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 31

Pág. II.238. Línea cuarta

Redacción actual

Reposición red convencional / Almoraima-Algeciras

Redacción que se propone

Reposición red convencional / Almoraima-Algeciras

Reposición red convencional / San Pablo de Buceite-Almoraima

Reposición red convencional / Antequera-Ronda

Reposición red convencional (Electrificación) / Antequera-Algeciras

Justificación de la propuesta

Aunque en el cuadro de la página II.239 siguiente, bajo el epígrafe “B. NUEVAS INVERSIONES EN ALTA VELOCIDAD”, se recoge la actuación Antequera-Algeciras, llama la atención que en esta página II.238, bajo el epígrafe “2. NUEVAS INVERSIONES EN RED CONVENCIONAL. Resto de red convencional”, sólo se recoja el subtramo Almoraima-Algeciras, cuando tanto el subtramo San Pablo de Buceite-Almoraima como el subtramo Antequera-Ronda están aún pendientes de reposición y mejora.

Se incluye de forma expresa el tema de la electrificación por tratarse de una actuación pendiente en toda la línea Bobadilla-Algeciras y absolutamente necesaria para poder disponer de una conexión ferroviaria competitiva del puerto Bahía de Algeciras y del polígono industrial del Campo de Gibraltar con la capital de España.

POPUESTA DE ENMIENDA N° 32

Pág. II.239. Línea 15

Redacción actual

Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa) / Almería-Málaga-Algeciras por la costa

Redacción que se propone

Se propone suprimir esta línea

Justificación de la propuesta

El tramo Almería-Málaga-Algeciras no forma parte del “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”, en ninguno de los documentos que hasta el presente ha publicado la Comisión Europea, ni en el de junio de 2011 ni en el de octubre de 2011.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 33

Pág. II.248. Gráfico nº 38. Red ferroviaria Alta Velocidad. Horizonte RTE-T

RED FERROVIARIA DE VIAJEROS

Modificación que se propone

Eliminar de este gráfico el tramo Algeciras-Málaga-Almería e incluirlo en otro sin el epígrafe Horizonte RTE-T

Justificación de la propuesta

El tramo Algeciras-Málaga-Almería que aparece en el gráfico no figura en ninguno de los documentos actuales de la Comisión Europea sobre la RTE-T, ni en el de junio de 2011 ni en el de octubre de 2011. Debería, por tanto, suprimirse este tramo de un gráfico que tiene el epígrafe de "Horizonte RTE-T" e incluirlo en otro que no tuviese dicho epígrafe, ya que un ferrocarril para viajeros Algeciras-Málaga-Almería sí tiene sentido y, en concreto, el tramo Algeciras-Málaga ya estaba contemplado en acuerdos suscritos en el pasado entre el Gobierno y la Junta de Andalucía.

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 34

Pág. II.249. Gráfico nº 39. Red ferroviaria de mercancías. Horizonte RTE-T

RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS

Modificación que se propone

Eliminar de este gráfico el tramo Algeciras-Málaga-Almería

Justificación de la propuesta

El tramo Algeciras-Málaga-Almería que aparece en el gráfico no figura en ninguno de los documentos actuales de la Comisión Europea sobre la RTE-T, ni en el de junio de 2011 ni en el de octubre de 2011. Debería, por tanto suprimirse este tramo de un gráfico que tiene el epígrafe de “Horizonte RTE-T”.

Además, no tiene ningún sentido plantear este corredor ferroviario de mercancías por la costa por varias razones:

- Primero, porque como deben conectarse entre sí los puertos de Algeciras, Málaga, Motril y Almería, si es que necesitasen hacerlo, sería por vía marítima, como ya están conectados algunos de ellos, y no por vía terrestre.
- Segundo, porque la propia Comisión Europea, entre las recomendaciones contenidas en el documento de trabajo The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues. Brussels 19.01.2011. SEC(2011) 101 final, en el que se recogen los criterios que deberán presidir la selección de los corredores que finalmente quedarán incluidos en la “red básica” de la futura RTE-T, previene claramente sobre este intento de trasvasar mercancías de la vía marítima a la terrestre.
- Tercero, porque esa conexión ferroviaria entre puertos vecinos de una misma fachada marítima lo único que provocaría sería que unos puertos invadiesen los hinterlands de influencia de los otros.
- Cuarto, porque no tiene ningún sentido encaminar las mercancías con origen o destino en estos puertos a través de toda una zona turística, como es la Costa del Sol, cuando los operadores de estas mercancías lo que están reclamando con insistencia es poder encaminarlas hacia Madrid.
- Quinto, porque la conexión ferroviaria para mercancías Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza-Tarragona es la conexión más directa, más inmediata y menos costosa posible y es, además, la que demandan los

operadores del puerto Bahía de Algeciras, las Grandes Industrias del Campo de Gibraltar y, en general, los agentes económicos, sociales e institucionales de la zona. La alternativa de una conexión ferroviaria para mercancías de nueva construcción por la costa entre Algeciras y Málaga, con 94 túneles –un tercio del trazado bajo tierra– y 30 kilómetros de viaductos, como el proyecto presentado recientemente en Málaga por un determinado grupo de presión, además de no contar con ningún apoyo por parte de ningún agente económico, social o institucional de la Bahía de Algeciras y de no existir ninguna demanda de la misma por parte de ningún operador de este puerto ni de ninguna gran industria de esta comarca, sería una inversión costosísima y absolutamente inútil, que iría en contra de todos los principio de austeridad y de optimización de los escasos recursos disponibles que predica el PITVI .

– Sexto y último, porque mucho nos tememos que esta propuesta de conexión ferroviaria para mercancías por la costa, así como los reiterados y llamativos olvidos que el PITVI contiene del tramo central del “Proyecto 3 Corredor Mediterráneo”, tal y como hemos puesto de manifiesto en nuestras anteriores propuestas de enmiendas, o las escasísimas cuantías con que figuran dotadas en los Presupuestos Generales del Estado de 2012 y de 2013 las partidas correspondientes al tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla y las prácticamente nulas dotaciones que se contienen en dichos Presupuestos para el resto del trazado de esta línea férrea hasta Madrid, no sean más que claros intentos de impedir que el primer puerto del sistema portuario español y el que está experimentando en los últimos años un mayor ritmo de crecimiento, el Puerto de la Bahía de Algeciras, y el primer polígono industrial de Andalucía y segundo de España, el polígono de las Grandes Industrias del Campo de Gibraltar, no consigan tener una conexión ferroviaria para mercancías competitiva con la capital de España, como ya tienen otros puertos de la cornisa mediterránea y otros polígonos industriales de nuestro país que reciben un trato mucho más favorable en el PITVI y en los Presupuestos Generales del Estado._

PROPUESTA DE ENMIENDA N° 35

Págs. V.1 a 50

Se propone revisar las Fichas de Actuaciones Estratégicas del capítulo V, acomodándolas a las enmiendas que finalmente se acepten.