

APORTACIONES AL DOCUMENTO BASE DOT

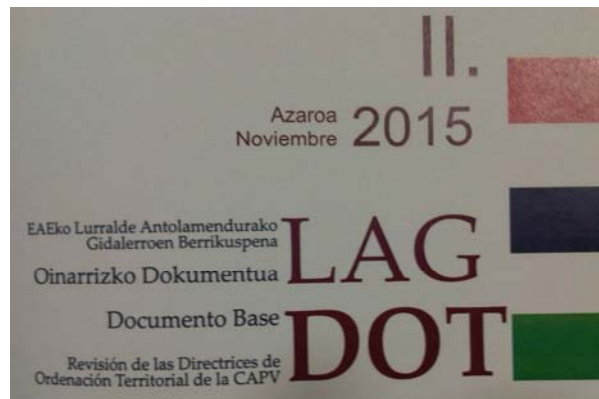
Inmaculada Ugarteche

18 de abril de 2016

Las aportaciones se centran en dos aspectos:

1.- La necesidad de considerar que el puerto de Bilbao (o cualquier otro) dispone de una superficie limitada y por tanto hay que preservar los espacios portuarios para uso portuario.

2.- Los puertos precisan de infraestructuras de conexión terrestres (carretera y ferrocarril). El tráfico de mercancías no demanda líneas de alta velocidad, demanda fiabilidad.



Pg. 163

Redacción actual

a).

- Dar continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría de Bilbao hacia el Abra Exterior.

Propuesta:

a)

- Dar continuidad a los procesos de renovación desarrollados a lo largo de la ría de Bilbao hacia el Abra Exterior, preservando el uso portuario (comercial /industrial) de las áreas portuarias colindantes con la ría como espacios de oportunidad y compatibles con la convivencia urbana.

Justificación:

En 2007, año record del tráfico portuario en el puerto de Bilbao (37,5 millones de toneladas), el área portuaria de Santurtzi (Abra Interior) recogía el 17,60% del tráfico (6.5 Mll. tm.). En el año 2015, el Abra Interior recibió 4 Millones de Tm (12.60%), mientras que el Abra Exterior ha crecido del 16.70% al 27.70%.

La expansión del puerto de Bilbao no debería recoger aquella industria que no conlleve un tráfico portuario asociado, puesto que este es el factor primordial que debe cumplir un puerto.

Al igual que sucede con los espacios urbanos antiguos, las empresas optan antes por las facilidades que ofrecen los nuevos espacios portuarios (menor coste de subida

desde el Abra hacia los muelles de la ría) que por los antiguos muelles. Sin embargo los espacios en el Abra son limitados.

Pg. 164

Redacción actual

k) Se impulsará el desarrollo del ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano, aprovechando la liberalización de líneas que supondrá la puesta en marcha de la variante sur para el transporte de mercancías. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

Propuesta:

k) Se impulsará el desarrollo de la Variante Sur Metropolitana para el Transporte de Mercancías que desvincule el tráfico de mercancías de la red de cercanías y de las líneas de Alta Velocidad, y el desarrollo ferrocarril como elemento esencial de transporte metropolitano, aprovechando la liberalización de líneas que supondrá la puesta en marcha de dicha variante. Se favorecerán la interconexión y el funcionamiento integrado entre los diversos sistemas ferroviarios (cercanías de ADIF, Euskotren, FEVE, metro y tranvías) y la máxima intermodalidad entre ellos y con los restantes modos de transporte colectivo.

Justificación:

El estudio informativo sobre la Variante Sur Ferroviaria que se presentó a información pública el pasado mes de Diciembre, incorporaba a la Variante Sur de Mercancías la línea de Alta Velocidad para pasajeros entre Bilbao y Santander. Por otro lado, en el mes de agosto de 2015, el Ministerio de Fomento publicó el estudio informativo de la entrada del tren de Alta Velocidad en Bilbao (Y Vasca), cuyo tramo final (Túnel de Cantalojas) confluye con los trenes de mercancías con origen / destino el puerto de Bilbao.

El puerto de Bilbao, como principal centro logístico de la CAPV precisa una solución de conectividad ferroviaria propia si finalmente se desarrolla el proyecto recogido en el Plan Territorial Sectorial Ferroviario que señalaba la conversión de la red convencional entre Barakaldo y Santurtzi en un tranvía ligero.

Pg. 238

Redacción actual

9.3. Movilidad ferroviaria, portuaria y aeroportuaria

Propuesta

9.3. Conectividad ferroviaria, marítima y aérea

Justificación

Frente al Término “movilidad” RAE

Móvil

1. adj. Que puede moverse o se mueve por sí mismo. U. t. c. s.

Movilidad:

1. f. Cualidad de movable.

Movible

1. adj. Que por sí puede moverse, o es capaz de recibir movimiento por ajeno impulso.

La conectividad

1. f. En diversas especialidades, capacidad de conectarse o hacer conexiones.

Cuando hablamos de modos de transporte, en ellos confluyen además de las infraestructuras, los servicios necesarios (tanto los propios aéreos, marítimos o ferroviarios como los de aproximación de mercancías/pasajeros a los puertos, aeropuertos o estaciones ferroviarias). Es entonces cuando podemos hablar de un sistema integrado.

Pg. 239

Redacción actual

II OBJETIVOS

- 1.- Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad
- 3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte de mercancías [marino](#)

Propuesta

- 1.- Potenciar la red transeuropea de transporte ferroviario de alta velocidad y la red convencional para acceso a los puertos.
- 3.- Fortalecer el sistema de puertos de la CAPV y el transporte de mercancías [marítimo](#).

Justificación:

1.- Las empresas del puerto de Bilbao movieron en 2015 algo más de 1.600.000 toneladas de mercancías en ferrocarril con origen / destino las instalaciones portuarias y con destino/origen puntos muy diversos de la península ibérica como Sevilla, Jundiz, Madrid, Valencia, Murcia, Barcelona, Castellón entre otros.

2.- Aceptación de la palabra marino

Pg. 239

Redacción actual

III ORIENTACIONES TERRITORIALES

a) Movilidad ferroviaria

Redacción propuesta

a) Conectividad ferroviaria

Pg. 240

Redacción actual

a.2 Trenes de cercanías

Redacción propuesta

a.2 Red convencional / Trenes de cercanías

Añadir:

e) Preservar el uso de la C3 y C1 para las mercancías con origen / destino el puerto de Bilbao en tanto en cuanto no esté operativa la Variante Sur Ferroviaria con capacidad equivalente o mayor que la actual para mercancías.

Pg. 241

Redacción actual

b) Movilidad portuaria

1.- Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando su conectividad a través de una nueva conexión ferroviaria en ancho internacional, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.

a) Promover el Puerto de Bilbao como gran elemento de conexión marítima de mercancías del País Vasco aprovechando las instalaciones hacia el Abra Exterior.

Propuesta

b) Conectividad portuaria

1.- Promover el Puerto de Bilbao y el Puerto de Pasaia como principales puertos comerciales fomentando **su conectividad a través de unas nuevas conexiones ferroviarias en ancho convencional y ancho internacional**, su vinculación con espacios logísticos competitivos y facilitando, **en el caso de Pasaia**, la interacción puerto ciudad bajo el criterio de compatibilización de usos mixtos en los espacios portuarios.

a) Apoyar el desarrollo del Puerto de Bilbao como gran elemento de conexión marítima internacional la C.A.P.V. aprovechando todo el potencial de sus instalaciones, promoviendo las infraestructuras modales complementarias que precisa como hub intermodal tanto para mercancías como para pasajeros y promoviendo – junto con el sector empresarial - el desarrollo de servicios imprescindibles para ello.

Justificación

Además de mercancías, el puerto de Bilbao tiene un tráfico regular de pasajeros, tanto en ferry como en cruceros.

Un factor determinante en la logística es la conectividad, entendida ésta como los servicios (marítimos, carretera, ferrocarril) a los que se suman aduaneros, logísticos, embalaje especial etc, etc imprescindibles para que una infraestructura pase de infraestructura a plataforma logística integral.