

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Francisco Javier Cano Leal, Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre las obras en la línea férrea Algeciras-Madrid en el tramo Algeciras-Bobadilla.

Congreso de los Diputados, 30 de agosto de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Puerto de Algeciras UE está consiguiendo ser en los últimos años el de mayor volumen de tráfico en España, el mayor en el Mediterráneo y el quinto en Europa, siendo en este mismo Continente el de mayor crecimiento en los últimos cinco años y el tercero en contenedores más productivo. En el año 2014, la comparativa de tráfico total portuario en los puertos principales de España en relación con el uso de transporte por ferrocarril es revelado del escaso uso del puerto de Algeciras con respecto de los puertos de Barcelona y Valencia. Así, en el puerto de Algeciras el tráfico fue de 95 millones de toneladas, mientras que en Barcelona UE de 46,4 millones de toneladas y Valencia de 67 millones. Sin embargo, el tráfico ferroviario de estos tres puertos es de 0,3 millones de toneladas, en Barcelona de 2,5 y en Valencia es de 2,2.

El desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, incluye el tramo de línea férrea Algeciras-Bobadilla desde abril de 2004. La línea ferroviaria, por otra parte, es la salida natural del Puerto de Algeciras hacia Europa, integrada en dos de los nueve corredores ferroviarios. El consenso en la importancia que se le da desde todos los ámbitos a la mejora de esta conexión tuvo su mejor reflejo cuando numerosas administraciones y entidades públicas y privadas suscribieron en 2013 el llamado 'Acuerdo de Antequera', dirigido a presionar para la optimista "terminación urgente" del eje ferroviario.

El desarrollo de la cadena logística en todo el eje por el que pasa el corredor supondría aprovechar el valor añadido de la mercancía que circula por el territorio y significaría, asimismo, unas condiciones ventajosas y atractivas para que se instale una red auxiliar de empresas que manufacturen esa mercancía, aparte del alto nivel de desempleo en la zona. El problema, entre otros, es que el corredor atraviesa dos parques naturales y la orografía es difícil, con lo que las obras son complejas y, por tanto, más costosas a la hora de ejecutar los proyectos constructivos.

Sin embargo, la línea férrea que une Algeciras con Madrid, en el tramo comprendido entre Algeciras y Bobadilla es de una sola vía, con ancho ibérico, tráfico mixto y lo que es peor, sin electrificar.

Consta de una pendiente máxima del 24% y sistemas de control mecánico. A pesar de estar señalada desde 2004 como una infraestructura ferroviaria prioritaria para la Red Transeuropea, la vía férrea actual es única, está sin electrificar y no tiene apartaderos con la longitud suficiente, con pendientes y radios de curva que impiden un tráfico competitivo de mercancías. A ello hay que añadir que la capacidad del ancho de vía no permite transportes de más de 250 metros cuando los trenes de mercancías actuales son de 750 metros.

Desde hace años se viene trabajando en los corredores del Mediterráneo y Atlántico, pero sin embargo, el trayecto de la vía férrea entre Algeciras y Bobadilla mantiene a día de hoy las pésimas condiciones descritas anteriormente debido a la lentitud en su ejecución. Así, en el período de 1.996 a 2.003, la obra ejecutada ascendió a 0 euros. En el período de 2.004 a 2.011 fue de 114,8 millones de euros. Todavía queda por acometer la renovación del tramo Bobadilla-Ronda, que es de los más complejos, más otros subtramos en los trayectos Ronda-San Pablo y San Pablo-Algeciras. El hecho de que la línea no se ejecute impide, entre otras cuestiones, el desarrollo del tráfico de importación y exportación en el estratégico Puerto de Algeciras, líder del sistema portuario nacional y del mar Mediterráneo

La Unión Europea, al revisar el desarrollo de la Red Transeuropea, dio en 2013 a España un ultimátum en forma de fecha límite: 2020 en su REGLAMENTO (UE) Número 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n o 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n o 680/2007 y (CE) n o 67/2010, publicado el 20.12.2013 en el Diario Oficial de la Unión Europea

Según los datos del Ministerio de Fomento a primeros del año pasado, las actuaciones pendientes de iniciar su ejecución en la línea Algeciras-Bobadilla alcanzan un importe de 1.258,98 millones de euros.

Por todos estos motivos, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿En qué fase de ejecución se encuentra a día de hoy el proyecto de inversión en la línea férrea Algeciras-Madrid, en el tramo entre Algeciras y Bobadilla?
2. ¿Cuál es la cantidad prevista de ejecución prevista en el presente año?
3. ¿De las actuaciones pendientes de ejecutar que tenía programado el Ministerio de Fomento a principios del año 2.015, por importe de 1.258,98 millones de euros, cuanto se lleva ejecutado a día de hoy?



Francisco Javier Cano Leal
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos