

**AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER**  
**Muelle de Maliaño, s/n**  
**39009 Santander**

D..... con DNI....., y con domicilio a efectos de notificaciones en Apartado de Correos nº2, 39080 Santander, en calidad de Coordinador de la organización ECOLOGISTAS EN ACCIÓN CANTABRIA y en representación de la misma, presenta las siguientes **ALEGACIONES** al

“INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE SANTANDER Y A SU VERSIÓN PRELIMINAR” , dentro del trámite de consultas al expediente de evaluación ambiental del Plan director de Infraestructuras del Puerto de Santander

Las alegaciones aquí formuladas, dentro del plazo de trámite de consultas, se basan fundamentalmente en el hecho de que la realización de la alternativa elegida y presentada en este documento, que supone el relleno de 75 hectáreas de zona intermareal y submareal somera de la bahía de Santander, resulta totalmente incompatible con una protección ambiental adecuada del entorno.

Si bien en la página 5 del capítulo 4 del ISA se dice: “*Uno de los ejes estratégicos del Puerto de Santander es el compromiso con el medioambiente y la sostenibilidad*”, lo cierto es que el proyecto de ampliación planteado no cumple el más mínimo criterio de sostenibilidad y supone una severa alteración del medio, tal y como se reconoce en el mismo ISA.

Además, en el Plan Director del Puerto de Santander no se han establecido alternativas menos perjudiciales al relleno de las 75 hectáreas. El objetivo que se debería buscar es el de aumentar la eficiencia de las instalaciones existentes antes de construir una nuevas. Este objetivo quedó plasmado en las Normas Urbanísticas Regionales, aprobadas por Decreto 57/2006 de 25 de mayo, que en su artículo 8 establece que “*se potenciará la eficacia y eficiencia de las instalaciones e infraestructuras actualmente existentes frente a la construcción e implantación de otras nuevas*”

**PRIMERA: Modificación de la dinámica sedimentaria de la bahía.**

La Bahía de Santander ya ha sufrido una importante reducción del prisma de marea como consecuencia de los rellenos artificiales de aproximadamente 78 Mm<sup>3</sup>. El relleno propuesto en el proyecto producirá la disminución del 3.8% del prisma de marea, una pérdida aproximada de 2.82 Mm<sup>3</sup> en el volumen de la Bahía, lo que producirá una modificación en la dinámica sedimentaria de la bahía a largo plazo, imposible de corregir, y cuyos negativos impactos serán muy significativos.

Los rellenos previos en la bahía de Santander han ido alterando su dinámica sedimentaria y acelerando su proceso de colmatación. Una nueva reducción del prisma de marea acentuaría aún más la tendencia de la bahía a colmatarse, extremo reconocido en el ISA que se presenta. Ya en 1977 en el artículo “*Caracterización cuantitativa del desarrollo histórico del relleno de la bahía de Santander: un proceso natural activado por el hombre*” publicado en la Revista Obras Públicas por A. Cendrero y J. R. Díaz de Terán, se señalan las nefastas consecuencias que ha tenido el relleno del 48% del volumen intermareal y se

advierte que los rellenos aceleran en decenas de veces el proceso natural de la bahía a colmatarse. Teniendo en cuenta que casi la mitad del volumen de la bahía ya ha sido rellenado, un nuevo relleno de las características presentadas en este proyecto podría llegar a reducir la bahía al puerto y a la canal de navegación.

También en el ISA se recoge que: *“uno de los efectos más notables a largo plazo de las obras previstas es la variación del área de la bocana, que pasará de los 8600 m<sup>2</sup> que presenta actualmente a 8275 m<sup>2</sup>, lo que supone una reducción del 3,8% (325 m). Así, la anchura de la desembocadura (es decir la bocana) disminuirá del orden de 30 metros. Este cierre de la bocana se efectuará por el Este, alargándose el Puntal hacia el Oeste 30 m. Esto implica que para conservar el estado actual del canal de navegación será necesario incrementar los dragados en el Puntal que efectúa actualmente la Autoridad Portuaria, tanto en las cantidades dragadas como en la frecuencia de dragado, dado que el sistema responderá más rápidamente cerrando la desembocadura”*

Estos importantes cambios en la dinámica sedimentaria de erosión y depósito, producirán una variación en la morfología de los arenales de las Dunas del Puntal y del Estuario del Miera, espacios protegidos por la Directiva Europea y que han sido catalogados como LIC (Lugar de Importancia Comunitaria)

## **SEGUNDA. Reducción de la productividad biológica de la bahía.**

Las marismas son áreas de gran diversidad y productividad biológica, muy importante para el sector pesquero tanto directa como indirectamente, por ser una zona de reproducción y/o alimentación de numerosas especies, de ahí la importancia de su conservación.

En la actualidad la bahía ya ha perdido, debido a rellenos, un 60% de su superficie intermareal. Estas zonas son las de mayor productividad biológica por lo que su desaparición es la que tiene consecuencias ecológicas más importantes y representaría una pérdida de recursos económicos y sociales.

Teniendo en cuenta esta enorme pérdida de superficie intermareal en el artículo de A. Cendrero señalado anteriormente se indica que “la desaparición de la bahía desde el punto de vista biológico y geológico, es decir, el momento en el que dejara de cumplir su función ecológica de estuario se alcanzaría antes de llegar al 100% de relleno de la zona intermareal.... Una detención del proceso (de relleno) debido a la promulgación de alguna norma legal haría que las tendencias actuales no se mantuvieran y que se pudiera asegurar la pervivencia de la bahía”

Debido tanto a la reducción del volumen de agua como al relleno de 75 ha de hábitats intermareales y submareales someros, se destruiría de forma total e irreversible el ecosistema que allí se alberga, formado en la actualidad por comunidades faunísticas bien estructuradas y por praderas de *Zostera marina* y *Zostera noltii* bien conservadas.

Como consecuencia de todo ello, al desaparecer este territorio también se vería afectada de manera importante, dada la magnitud del relleno, la ictiofauna que utiliza este área como zona de refugio, desove o alimentación. También supondría una alteración importante para la avifauna ya que el territorio que se pretende eliminar constituye una de las áreas más importantes para la avifauna que frecuenta la bahía.

**TERCERA. La actuación prevista incumple varias Directivas comunitarias en materia de medio ambiente** ya que se verían alterados y/o totalmente destruidos diferentes especies y hábitats protegidos:

1. El proyecto afecta a la morfología del LIC “*Dunas del Puntal y Estuario del Miera*”. Las variaciones de la dinámica sedimentaria asociadas a la actuación portuaria planteada afectarían tanto al LIC (lugar de interés comunitario) existente “Dunas del Puntal y Estuario del Miera” como al resto del estuario: “1110 *Bancos de arena cubiertos permanentemente de agua marina poco profunda*” y el “1140 *Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua en marea baja*”

2. El proyecto plantea la desaparición de 75 hectáreas de zonas intermareales y submareales someras, lo que implica la eliminación de hábitats que se encuentran protegidos en el Anejo I de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

3. El desarrollo de la actuación prevista implica la desaparición de la única zona de cría del Charrán común en todo el Cantábrico, afectando además a varias especies de aves incluidas, por su necesidad de protección o de sus hábitats, en normativas europeas y nacionales (Directiva 79/409 y Real Decreto 439/90).

Dentro de las especies que se verían afectadas por el proyecto, las que están incluidas en la Directiva 79/409, relativa a la conservación de las aves silvestres y consideradas como “especies que deben de ser objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat” son: la garceta común (*Egretta garzetta*), la avoceta común (*Recurvirostra avosetta*), el chorlito dorado *Pluvialis apricaria*, el charrán común (*Sterna hirundo*), el charrán patinegro (*Sterna sandvicensis*), y el martín pescador (*Alcedo atthis*).

Así mismo según el Real Decreto 439/1990 que regula el Catálogo General de Especies Amenazadas gran parte de las especies observadas en la dársena de Raos están consideradas de “interés especial” y las siguientes seis están clasificadas como “raras” en las categorías establecidas dentro del Libro Rojo de los Vertebrados: el zampullín cuellinegro (*Podiceps nigricollis*), el ostrero (*Haematopus ostralegus*), la avoceta común, el zarapito real (*Numenius arquata*) y el charrán patinegro.

4. El desarrollo del proyecto propuesto afectaría además a varias especies que, según la Directiva 79/409, presentan un estado de conservación desfavorable por lo que se recomienda la protección de las zonas costeras que utilizan durante la migración e invernada la aguja colinegra (*Limosa limosa*), el archibebe común (*Tringa totanus*), el charrán patinegro, el correlimos gordo (*Calidris canutus*), el correlimos común (*Calidris alpina*), la aguja colipinta (*Limosa lapponica*), el zarapito real y el martín pescador. La actuación prevista no cumpliría para nada con esta recomendación.

5. El proyecto produciría la desaparición de superficies actualmente habitadas por la hierba salada (*Salicornia europea*), un hábitat natural de interés comunitario (hábitat 1310: “*vegetación anual pionera con Salicornia y otras especies de zonas fangosas y arenosas*”) de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres

**CUARTA. La realización de este proyecto producirá una pérdida de la calidad del agua de la bahía debido a que se movilizarán sedimentos contaminados.**

Estudios previos, publicados en revistas científicas de prestigio internacional, demuestran que los sedimentos de la bahía de Santander (sobre todo los situados en la margen correspondiente al puerto de Santander y su arco industrial<sup>1</sup>) contienen cantidades significativas de metales pesados (Cromo, Cobre, Níquel, Plomo y Zinc) y de al menos 19 contaminantes orgánicos, principalmente hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs), Dado que este tipo de sustancias no es biodegradable y que los vertidos han continuado cabe esperar que los niveles de éstos y otros contaminantes en los sedimentos de la bahía hayan aumentado desde la realización de citado estudio<sup>1</sup>.

Esta contaminación está asociada tanto a los procesos industriales como a los lixiviados procedentes del tráfico, por lo que el aumento del tráfico como consecuencia de la ampliación del puerto podría agravar aún más esta situación.

Además, en el ISA se reconoce que como consecuencia de las actividades a desarrollar en este proyecto: *“la movilización de los sedimentos podría producir la resuspensión de los contaminantes retenidos en los fondos ( metales pesados), aspecto que determina la necesidad de efectuar una caracterización más detallada de todos los estratos de sedimentos que se vayan a dragar...”*

Así mismo, la disminución del prisma de marea de la bahía de Santander en un 3.8% asociada al proyecto planteado, va a suponer un aumento en la frecuencia de las actividades de dragado. Dicho aumento va a ocasionar un aumento de la presencia de materiales contaminantes en suspensión dentro de la columna de agua, lo que finalmente ocasionará una pérdida importante en la calidad del agua que repercutirá negativamente sobre la productividad biológica. Decir que no solamente la productividad biológica se verá afectada por la presencia de contaminantes sino que también lo estará por el aumento de otros materiales en suspensión asociados a las actividades de dragado que impedirán una adecuada penetración de la luz.

Una de las cuestiones a destacar es que, aunque las medidas correctoras propuestas se llevasen a cabo cumpliendo la legislación vigente en esta materia, es un hecho indiscutible que la calidad del agua se verá reducida.

Otra de las consecuencias asociadas al proyecto de ampliación del puerto es que la reducción del volumen de agua de la bahía disminuirá su capacidad de dilución y por lo tanto de depuración, de los diferentes vertidos que lleguen a la bahía.

---

<sup>1</sup> (2002). *Chemosphere* “Environmental assessment of polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs) in surface sediments of the Santander Bay, Northern Spain” (J. Viguri, J. Verde, A. Irabien)

Departamento de Ingeniería Química y Química Inorgánica, Universidad de Cantabria, Avda de los Castros s/n, 39005 Santander, Spain

(2006). *Fresenius Environ. Bull.:* “PAHs compositions and sources in surface-core sediments from the Santander Bay (northern Spain)” (González-Piñuela, C., Coz, A., Andrés, A., Irabien, M.J., Yusta, I., Viguri, J.)

(2007). *Environ. Int.:* “Physico-chemical and toxicological characterisation of the historic estuarine sediments: a multidisciplinary approach” (Viguri, J., Irabien, M.J., Yusta, I., Soto, J., Gómez, J., Rodríguez, P., Martínez, M., Irabien, J.A., Coz, A.)

(2007). *Environmental Research:* “Toxicity bioassays in core sediments from the Bay of Santander, northern Spain” (A. Coza, O. Rodríguez-Obeso, R. Alonso-Santurde, M. Álvarez-Guerra, A. Andresa, J.R. Viguria, D. Mantzavinos, N. Kalogerakis)

Department of Chemical Engineering and Inorganic Chemistry, University of Cantabria, ETSII y T. Avda Los Castros s/n, 39005 Santander, Spain

Department of Environmental Engineering, Technical University of Crete, Polytechnioupolis, Chania, Crete, Greece

**QUINTA La eliminación de las 40 hectáreas de hábitats de especies de interés marisquero planteadas en el proyecto va a afectar a la producción global de moluscos de la bahía de Santander.** Desde un punto de vista biológico las diferentes zonas de la bahía de Santander no pueden considerarse como sistemas aislados unos de otros. Todo efecto negativo producido en una de sus áreas va a afectar al funcionamiento de todo el sistema. La zona en la que se propone el relleno, a pesar de no estar catalogada como zona de producción de moluscos, es un área de enorme riqueza que actúa como semillero de las demás existentes en nuestra bahía. La actuación planteada va a producir una disminución en la producción de moluscos (fundamentalmente muergos) y por tanto afectará a una de las actividades pesqueras más tradicionales que se vienen desarrollando en la bahía de Santander desde tiempos históricos.

**SEXTA El relleno de la dársena de Raos supuesto supone la eliminación de una de las zonas de pradera de *Zostera marina* existentes en la bahía de Santander. Esta especie junto con *Zostera noltii* está catalogada en el RD130/2011 del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino como especies vulnerables.** Mientras que *Zostera noltii* se encuentra en prácticamente los 84 estuarios del cantábrico, *Zostera marina* únicamente se encuentra en 7 de los mismos. La presencia de esta última en la bahía de Santander hace que además de ser el segundo estuario biológicamente más rico de nuestra región sea uno de los más ricos de toda el área cantábrica. El proyecto plantea la eliminación de las praderas de *Zostera marina* existentes en la dársena de Raos. Es sabido que estas praderas, además de ser el hábitat natural para los caballitos de mar, tienen una serie de funciones fundamentales dentro de las áreas costeras como son: el reciclaje de los nutrientes del medio acuático y de los sedimentos de superficie, el mantenimiento de la estabilidad de la línea de costa, ser fuente de alimento para diversas especies de aves y actuar como zonas de reclutamiento de alevines y juveniles de numerosas especies de peces, moluscos y crustáceos de importante valor económico. Por ello, si la actuación planteada se llevase a cabo tendría graves consecuencias como un menor reciclaje de nutrientes con un consiguiente deterioro de la calidad de agua de la bahía, un aumento de la inestabilidad de los fondos y una disminución de las poblaciones de peces, moluscos y crustáceos de interés comercial como besugo (*Pagellus bogavareo*), jargo (*Diplodus sargus*), salmonete (*Mullus barbatus*), cabritas (*Serranus cabrilla*), cachón (*Sepia officinalis*), chicharro (*Trachurus picturatus*), muergo (*Solen marginatus*), almeja fina (*Tapes decussatus*), etc. Este último efecto no sólo se produciría a nivel de la bahía sino que tendría efectos fuera de ella.

**SÉPTIMA. No debe considerarse como justificación de este proyecto la recuperación la marisma de la ría de Cubas.**

En primer lugar, las marismas son ecosistemas de gran valor ambiental por lo que no debe vincularse la recuperación de esta marisma a la realización de la ampliación propuesta del Puerto sino que debería acometerse, sin ningún tipo de condicionamiento, por las ventajas ambientales derivadas de su recuperación.

Además, teniendo en cuenta la complejidad de la hidrodinámica marina y de la evolución de los ecosistemas, en el capítulo 9, página 19 del ISA se reconoce que no existen totales garantías de que esta medida podría compensar la pérdida del 3.8% del prisma de marea, debido al relleno del puerto, ni de que no afectaría de alguna manera al LIC “*Dunas del Puntal y Estuario del Miera*” ya que se desconocen los efectos de la misma tanto sobre la morfología de la bahía como de la alteración sobre el ecosistema:

“..es importante destacar que... **para poder establecer de forma fiable los efectos de cada una de estas medidas compensatorias, sería necesario realizar un estudio de detalle**

*donde se considere la configuración batimétrica y topográfica actuales, la calidad del agua y de los sedimentos, así como información de los niveles y caudales dentro y fuera de la zona de estudio. Asimismo, el estudio de detalle también debería centrarse en determinar con precisión el efecto morfológico de dicha recuperación en la ría de Cubas, en particular en el efecto sobre la configuración de los bajos y canales de desagüe en las inmediaciones del puente de Somo, así como en las praderas de Zostera existentes.”*

Es decir, en el mismo documento se reconoce que, con los datos actuales y dada la complejidad del sistema de marisma, no es posible llegar a saber con precisión los efectos derivados de la recuperación de la ría de Cubas en el conjunto de la bahía. Por ello, no tiene ninguna validez como medida compensatoria puesto que se desconoce si efectivamente esta actuación va a suponer la recuperación de los niveles de productividad biológica existentes antes de la realización del relleno planteado con la ampliación del puerto. Además esta actuación nunca puede garantizar que el LIC de la Dunas del Puntal no se vaya a ver afectado.

Por otra parte, los plazos del proyecto que se han planteado son los siguientes: de 2012 a 2015 la construcción del muelle mediante el relleno de 700 has de bahía y de 2015 a 2019 la realización de las medidas de compensación. Desde este planteamiento hasta al menos 6 años después del inicio del relleno en el puerto, no se comenzarán a realizar las tareas de recuperación de un ecosistema de marisma de características supuestamente similares al que se ha destruido. Además, las incertidumbres apuntadas con anterioridad impiden conocer con certeza cuanto tiempo será necesario para que los niveles de productividad biológica alcancen los actuales, si es que llegan a hacerlo en algún momento. Por lo tanto, se está proponiendo una medida compensatoria sin tener la más mínima garantía de que se pueda llevar a cabo en la realidad.

### **OCTAVA. Impacto socioeconómico**

El Informe de Sostenibilidad ambiental (ISA) del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santander (PDIPS) recoge con profusión la necesidad de establecer conexiones viarias y ferroviarias que permitan lograr una capacidad y nivel de servicio que logren absorber los incrementos de tráfico previsible con la ampliación de nuevas instalaciones, como cuando con toda razón admite que: *“es imprescindible una terminal ferroviaria y la duplicación de vía del ferrocarril en el tramo Santander-Palencia para poder extender el radio de acción a toda la Península Ibérica. Este tráfico es sin duda la gran apuesta de futuro del Puerto de Santander y, al mismo tiempo, su asignatura pendiente hasta el momento”*

Sin embargo, tras esta proclamación, en el ISA solo se desarrollan con detalle las conexiones viarias, dejando de lado las ferroviarias, lo que a nuestro juicio define un modelo de movilidad de mercancías que entendemos como claramente insostenible. Este innegable sesgo del ISA sobre las conexiones del Puerto guarda relación con la práctica ausencia de referencias a la Red Transeuropea de Infraestructuras de Transporte (TEN-t), al Libro Blanco de la Comisión Europea (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible), a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, a las Directivas Europeas de Transporte (Euroviñeta) y al Plan Estratégico de Transportes de Cantabria, donde encontramos abundantes argumentos en pro del desarrollo de la anquilosada y olvidada red ferroviaria.

Asimismo, en la descripción del *hinterland* del Puerto, se pone de manifiesto que gracias a la mejora de las conexiones con la meseta, mediante una autovía libre de peaje, áreas más alejadas como Madrid o el Valle del Ebro están encontrando soluciones competitivas

en el Puerto de Santander; esta afirmación pone de manifiesto una situación que se está produciendo ahora pero que dudamos mucho se vaya a seguir produciendo en un futuro inmediato, dada la irreversibilidad de la aplicación de la Directiva de la UE sobre tarificación del transporte por carretera (Euroviñeta) que acabará implantándose en todos los Estados de la UE-27. Situar el transporte por carretera tal y como sigue produciéndose hasta hoy es más bien una ensoñación que escamotea la internalización de los costes ambientales del transporte por carretera.

Estamos de acuerdo con que debería aumentarse el horario de actividad del Puerto a 24 h/día, de lunes a domingo, para ser competitivos y evitar, entre otras cuestiones desaconsejables, el fondeo innecesario de buques frente a la bahía en fines de semana por la falta de actividad de los servicios de estiba y desestiba, lo que permitiría aumentar la rotación de mercancías depositadas en muelles y estaciones intermodales.

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto dotada con más de 1,2 Mm<sup>2</sup> debería acoger la actividad de la empresa Fleischmann Ibérica, una vez finalizada la concesión existente para su actividad o estableciendo un acuerdo de reubicación de actividad en el Puerto, dado que ocupa terrenos de dominio marítimo en el fondo de la bahía, en la costa de Elechas, municipio de Marina de Cudeyo. Esta es una medida que desarrollamos con más detalle en el capítulo de medidas compensatorias a implementar.

El posible traslado del área deportiva de Marina de Santander a otra zona de la bahía debería acometerse con ocasión de este PDIPS y no esperar a que se llegue a la caducidad de la concesión; el coste de oportunidad que se presenta ahora con la figura de planeamiento sometida a información pública así lo aconseja

Cuando se menciona que habría que favorecer la integración puerto-ciudad, no aparece mención alguna al aparcamiento disuasorio de La Marga (CAMPSA), contemplado en el Plan de Movilidad Sostenible (PMS) — capítulo 4.1 correspondiente al Plan de Fomento del Transporte Colectivo— del que no se ha vuelto a tener noticia; ahora se presenta una excelente oportunidad de integrarlo en el PDIPS al liberarse suelos del área del Puerto que bien pudieran tener un destino relacionado con un modelo de movilidad más sostenible que el existente. El aparcamiento podría quedar situado en un espacio situado a la entrada por la Avenida de Parayas en el acceso a la ciudad que absorbe un mayor número de vehículos, que el PMS consideraba prioritario ejecutarlo entre la zona de Nueva Montaña y el enlace de La Marga. El PMS señalaba que en el *“análisis realizado de la zona era el único espacio que reúne las condiciones necesarias para la implantación de esta infraestructura (conexión a la red actual, nº suficiente de m<sup>2</sup> de superficie .....)* como son los antiguos terrenos de CAMPSA, dentro del Puerto de Santander. Por tanto, se considera necesario el establecimiento de las conversaciones oportunas con el Puerto de Santander cara a conseguir compartir la utilización de estos espacios”.



## **NOVENA. Infraestructuras viarias**

Existe un consenso generalizado en que las infraestructuras de transporte generan riqueza, puestos de trabajo y grandes beneficios a la sociedad. Según este acuerdo político y social imperante, mejores y más rápidos medios de transporte implican mejor acceso a los mercados y, por lo tanto, más oportunidades de negocio. El tiempo ahorrado en los desplazamientos se traduce en dinero ahorrado para actividades económicas, mejores condiciones para las empresas y más empleo. La construcción de infraestructuras se presenta, indefectiblemente como el motor de la economía que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el proceso de modernización y desarrollo económico. Esta asociación es tan incuestionable que los estudios informativos de las distintas infraestructuras a menudo ni se molestan en justificar su necesidad, o lo hacen sin el más mínimo rigor, ni tampoco en estudiar las posibles alternativas a la ampliación o construcción de nuevas infraestructuras.

La demagogia política, la rentabilidad que obtienen nuestros políticos (en forma de votos) y los grupos económicos más fuertes (en forma de suculentos contratos) con la construcción de infraestructuras, junto con la interiorización social de sus supuestas ventajas, ha llevado a que la construcción o ampliación irracional de puertos, la construcción de nuevas vías de alta capacidad, las líneas de alta velocidad ferroviaria o los aeropuertos se consideren como un derecho irrenunciable de cualquier ciudad o territorio que se precie para no desaparecer hundida en el ostracismo y el subdesarrollo.

Sin embargo, la profunda crisis económica con una situación clara de recesión está poniendo de manifiesto que, ante la tozudez de tanta inversión insensata y a poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de la existencia de un vínculo automático entre el crecimiento de las grandes infraestructuras de transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Por el contrario, existe un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a estas conclusiones.

Uno de ellos, muy citado, ha sido el Informe Transport 2000, promovido por la Comisión Europea en 1990, donde se afirmaba que *“Desde hace algunos años, Europa parece haber sobrepasado el punto más allá del que cualquier incremento del tráfico es contraproducente. La suma de efectos negativos cancela los incrementos de riqueza, eficiencia, confort y facilidad que deberían resultar del crecimiento del volumen de tráfico”*. Es decir, se insiste en la idea de que una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transporte –que en España hemos superado de largo hace tiempo– su incremento no siempre genera riqueza, sino que con frecuencia aumenta mucho las externalidades originadas al transporte. Muchos otros trabajos e investigaciones han llegado a conclusiones similares. Pero quizá uno de los más relevantes sea el último informe de SACTRA, un prestigioso panel de expertos creado para asesorar al gobierno británico en su plan de carreteras, el cual ha proporcionado uno de los estudios más completos sobre las relaciones entre transporte y economía realizados hasta la fecha. Los expertos de SACTRA, tras analizar la evolución del transporte y la economía en países de Europa Occidental, EE UU, Japón y Australia, concluyeron que, en contra de la creencia general, los beneficios de las infraestructuras viarias pueden ser limitados, favorecer sólo a los más desarrollados, o no provocar ningún tipo de beneficio.



Entre sus conclusiones, destacan :

- No hay beneficio automático en la economía o en el empleo por las nuevas infraestructuras de transporte, y algunos proyectos resultan económicamente perjudiciales.
- Incluso cuando se producen beneficios económicos o creación neta de empleo, el extremo más deprimido de los unidos por la infraestructura puede registrar pérdidas netas.
- Es imprescindible romper el vínculo entre crecimiento del transporte y crecimiento económico, y algunos de los instrumentos para conseguirlo, como la internalización de los costes externos para corregir las distorsiones del mercado, pueden tener un efecto positivo en la economía.
- Los análisis de coste-beneficio no están teniendo en cuenta los verdaderos impactos económicos de las infraestructuras. Un enfoque económico que incluya en su análisis una evaluación mejorada de los costes-beneficios es un requisito previo para desestimar aquellos proyectos que no generen beneficios netos a la sociedad.

Todas las políticas innovadoras en Europa van en sentido contrario a la que se promueve con la apuesta por el transporte de mercancías por carretera. Todos los países desarrollados de nuestro entorno están abandonando las insostenibles políticas de seguir construyendo más y más autovías. Un buen ejemplo de ello son los recientes compromisos del presidente francés, Nicolás Sarkozy, plasmados en el pacto ambiental, los acuerdos de Le Grenelle. En este nuevo programa de movilidad, que se ha presentado en el país vecino para los próximos cinco años, se pretende bajar un 20% las emisiones del transporte en 12 años. Para ello, se apuntan diferentes medidas que contrastan con lo que aquí se preconiza, como son la moratoria en la construcción de autovías (excepto casos muy concretos y debidamente justificados), la moratoria en la ampliación de puertos y aeropuertos y la limitación de velocidades en el viario general. Se trata, en buena medida, de poner el acento en la gestión de las infraestructuras existentes en lugar de dotarse de más infraestructuras. Y esto en un país, como Francia, que tiene dotaciones de vías de alta capacidad (autopistas y autovías) inferiores a las de España.

Por lo general, los Administradores ni siquiera consideran las posibles alternativas a la inversión en infraestructuras de transporte. Además, estas obras apenas se confrontan con las consecuencias negativas de su construcción. Entre los defectos más frecuentes en la evaluación de los efectos de las infraestructuras está la subestimación de los costes, la sobreestimación de los beneficios y la exclusión de los costes ambientales. Lejos de los tópicos que sustentan la gran aceptación que tienen las infraestructuras de transporte, un análisis de los problemas que ocasionan, además de sus fuertes costes externos, permite relativizar muchas de sus supuestas ventajas.

El ISA hace una estimación de la Intensidad Media Diaria (IMD) de 7000 vehículos pesados, si bien no hace una estimación temporal de la prognosis de las IMD en distintos horizontes temporales basada en datos recogidos en un diagnóstico previo y se limita a dar por buena esta estimación de difícil justificación, señalando los impactos ocasionados por el aumento del uso de las infraestructuras viarias (la única opción en definitiva que maneja el ISA, olvidando las ferroviarias). Cuando se afirma que *“la mayor parte del tráfico de vehículos de gran tonelaje que accederá al Puerto lo hará desde la A-67, recogiendo también en el enlace de Cacicedo el tráfico de pesados procedente de la S-10 (Bilbao-Santander)”* lo que está obviando es que, con el diseño que tiene ese enlace, se va a trasladar la congestión habitual que existe en el acceso de la S-10 a la A-67 en las

inmediaciones de RAOS, a unos kms. hacia el interior persistiendo los mismos problemas al trasladarse el cuello de botella actual hacia el interior.

La IMD que se maneja se nos antoja excesiva para los pesados, toda vez que pudiera incluir los tráficos de pesados y ligeros de los propios trabajadores del Puerto; en este sentido el ISA tampoco hace referencia alguna a la necesidad de utilizar transporte colectivo para acceder los trabajadores al Puerto, tanto municipal como a partir de posibles rutas de empresa que eviten el aumento de emisiones y la congestión.

Si apostar por la solución de crear nuevas infraestructuras viarias para acceder al Puerto que con tanto lujo de detalles nos ofrece el ISA, la Alternativa 3 nos parece la mejor opción y si fuera en vía única (no desdoblada) aún tendría una cierta lógica. Es clamoroso que el ISA no recoja propuestas de mejoras ferroviarias con el mismo tenor que lo hace con las viarias, ¿de verdad se apuesta por las soluciones ferroviarias con el despliegue tan sesgado de propuestas exhibido?

**DÉCIMA. Libro Blanco 2011 de la Comisión Europea** (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible)

El Libro Blanco señala que *“A veces el ferrocarril es considerado un modo poco atractivo, en especial para el transporte de mercancías. Pero hay ejemplos en algunos Estados miembros que demuestran que puede ofrecer un servicio de calidad. La cuestión es garantizar un cambio estructural que permita al ferrocarril competir eficazmente y absorber una proporción significativamente mayor de carga de media y larga. Será necesaria una inversión considerable para ampliar o mejorar la capacidad de la red ferroviaria”*. (P 26)

También señala la necesidad de la intermodalidad marítimo-terrestre cuando dice: *“En las costas, son necesarios más puntos (y más eficientes) de entrada en los mercados europeos, que eviten el tráfico que atraviesa Europa sin necesidad. Los puertos de mar desempeñan una función esencial como centros logísticos y precisan de conexiones eficientes con el interior del país. Su desarrollo es vital para gestionar mayores volúmenes de carga, tanto mediante el transporte marítimo de corta distancia dentro de la UE como con el resto del mundo”*. (P 27)

Para fomentar un comportamiento más sostenible del transporte, apuesta por la creación de corredores multimodales de mercancías para una red de transporte sostenibles, en el contexto de una «red básica» de estructuras de corredores multimodales de mercancías para sincronizar las inversiones y las obras de infraestructura y dar apoyo a servicios de transporte eficientes, innovadores y multimodales, incluidos los servicios ferroviarios de media y larga distancia. También apuesta por el apoyo al transporte multimodal y el negocio de la expedición de mercancías por vagón completo, impulsando la integración de las vías interiores de navegación en el sistema de transporte y por la promoción de la innovación ecológica en el transporte de mercancías y el apoyo a la introducción de nuevos vehículos y buques y la readaptación de los existentes.

Señala asimismo que: “El coste de las externalidades locales, como el ruido, la contaminación del aire y la congestión podría ser internalizado mediante el cobro por el uso de la infraestructura. La reciente propuesta de la Comisión para modificar la llamada «Directiva Euroviñeta» representa un primer paso hacia un mayor grado de internalización de costes generados por vehículos pesados de transporte de mercancías, pero seguirá habiendo disparidades en las políticas nacionales de tarificación de las carreteras. En el marco de otras iniciativas, deberá estudiarse la introducción gradual de un sistema de internalización armonizado y obligatorio para los vehículos comerciales en toda la red de

carreteras interurbanas, que ponga fin a la situación actual en la que los transportistas internacionales necesitan la euroviñeta, cinco viñetas nacionales y ocho dispositivos y contratos de peaje para atravesar sin obstáculos las autopistas de peaje de Europa. En el capítulo de una nueva visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible se definen Diez Objetivos para conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible con la obtención de valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI, optimizando el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, e incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético. (P 61)

Así encontramos que en el Objetivo 3º se recoge *“Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada”* y en el Objetivo 6 se establece que: *“De aquí a 2050 garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías”*.

Más adelante define la Red Básica de Transporte de la UE y establece que “ debe garantizar conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la UE y otras ciudades importantes, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave, así como con otros centros económicos importantes. Deberá centrarse en completar los enlaces que faltan (fundamentalmente tramos transfronterizos y cuellos de botella/itinerarios alternativos), en la mejora de la infraestructura existente y en el desarrollo de terminales multimodales en puertos marítimos y fluviales y en centros logísticos urbanos de consolidación. Las autopistas del mar será la dimensión marítima de la red básica.” (P 53)

En la lista de iniciativas (Anexo I) aparece la creación de un «cinturón azul» marítimo y el acceso del mercado a los puertos. Las opciones preferidas para la separación deben garantizar el desarrollo de la competencia, una inversión continua y eficiencia en los costes de la prestación de servicios. El espacio europeo de transporte marítimo sin barreras debe desarrollarse para convertirse en un «cinturón azul» de libre circulación marítima en Europa (nº 4)

Pero es quizás en el apartado de iniciativas relacionadas con la tarificación y fiscalidad inteligentes donde el Libro Blanco se muestra más explícito en relación a los costes ambientales de los distintos modos de transporte. Así por ejemplo señala que en una primera fase (hasta 2016) sería necesario reestructurar las tasas e impuestos aplicados a los transportes a fin de que respalden el papel que éstos desempeñan en el fomento de la competitividad y de los objetivos de cohesión europeos, mientras que la carga global para el sector debería reflejar los costes totales del transporte, incluidos los costes de infraestructura y costes externos:

- Revisar la fiscalidad de los combustibles para motores determinando claramente el componente energético y el componente CO2.
- Aplicar progresivamente un gravamen a los vehículos pesados por el uso de la infraestructura, sustituyendo las tasas de uso actuales por una estructura tarifaria común con componentes como la compensación por los costes del desgaste, el ruido y la contaminación local.
- Evaluar los sistemas vigentes de tarificación vial y su compatibilidad con los Tratados de la UE.

- Elaborar directrices para la aplicación de las tasas de internalización a los vehículos de carretera de forma que cubran el coste de la congestión, del CO2 – si no está incluido en el impuesto sobre el combustible- la contaminación local, el ruido y los accidentes.
- Proporcionar incentivos a los Estados miembros que inicien proyectos piloto para la implantación de sistemas conformes a esas directrices.
- Proseguir la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte aplicando principios comunes, pero teniendo en cuenta las especificidades de cada modo.

Para a continuación proseguir con una segunda fase (de 2016 a 2020) en la que se insiste en la internalización de los costes ambientales del transporte:

- Dando continuidad a la Fase I, avanzar en el sentido de la internalización obligatoria y completa de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario, añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión. Internalizar los costes de la contaminación local y del ruido en los puertos, así como los de la contaminación atmosférica en el mar.
- Desarrollar medidas de mercado que permitan reducir más las emisiones de gases de efecto invernadero.

### **UNDÉCIMA. Redes TransEuropeas de Transporte**

En octubre de 2011, la Comisión Europea avaló la propuesta del Ministerio de Fomento de incluir en las Redes Transeuropeas de Transportes un mapa mallado que contemplaba cinco grandes corredores: Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo, y Atlántico-Mediterráneo.

Desde 1996, año en que se establecen las primeras directrices de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), la UE ha sometido en dos ocasiones a esta Red a un proceso de revisión: la primera data de 2003 y la actual que se inició en 2009. La Comisión Europea y los Estados miembros han establecido un modelo formado por una **Red Básica** y otra **Red Global**. Para la constitución de la Red Básica, la Comisión identificó unos nodos primarios sobre la base de unos criterios objetivos, como que fueran áreas urbanas de más de un millón de habitantes o que se tratara de puertos con un tráfico anual superior al 1% del total del tráfico de la UE. El modelo europeo prevé además los mecanismos para garantizar que las infraestructuras de la Red Básica deberán estar concluidas antes del fin de 2030 y las de la Red Global en 2050 y el Gobierno español ha remitido un cuadro detallado con todas las actuaciones que deberán realizarse para cumplir con las previsiones de la Red Básica. Estas actuaciones supondrán una inversión de más de 49.800 millones de euros, en el periodo 2014-2020.

La decisión adoptada por la Comisión Europea garantiza, en el ámbito del transporte ferroviario, que España supere el viejo problema que arrastra en cuanto al ancho de vía - que ha supuesto una gran barrera comercial- ya que los corredores ferroviarios deberán ser interoperables, debiendo contar con ancho internacional, sistema ERTMS y deberán estar electrificados. Además, se tratará de eliminar los cuellos de botella y favorecer la sostenibilidad al potenciar el modo de transporte ferroviario, el más respetuoso con el medio ambiente.

La decisión de la Comisión consiste en una red de transportes mallada que recoge diez corredores que recorren Europa en distintas conexiones, de los cuales dos ejes afectan a España:

- Un Corredor del Mediterráneo, que engloba también al Corredor Central, que entrando en España por Figueras discurre hasta Algeciras y Sevilla bifurcado en dos secciones.
- Un eje Lisboa-Estrasburgo, que en España comprende el denominado Corredor Atlántico y que vertebra todo el oeste español, desde la frontera portuguesa hasta Irún.

Además la Comisión recoge específicamente lo que denomina “otras secciones” de estos corredores de la Red Básica, en las que se encontrarían las conexiones a Galicia y a Asturias (pero no a Cantabria), así como el tramo Valencia-Bilbao, el denominado Corredor Cantábrico Mediterráneo, y el tramo Madrid-Valencia, denominado como Atlántico- Mediterráneo. En resumen, la Red Básica es un mapa mallado con 5 grandes corredores multimodales conectados entre sí y que, en algunos casos, comparten algunos tramos. Se trata de corredores, con una red de alta velocidad para viajeros y una red para mercancías interoperables, junto con la conclusión de una red viaria de altas prestaciones, que conectan los principales nodos existentes en cada corredor, ya sean ciudades, puertos, aeropuertos, grandes centros de producción y las terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos.

### **Corredor Atlántico**

El Corredor Atlántico se constituye en un corredor multimodal que, desde la frontera francesa, conectará con los principales nodos del arco atlántico y con Portugal. Este corredor es un eje estratégico de conexión del suroeste europeo con el resto del continente. El corredor recoge en la Red Básica la conexión de la frontera francesa en Irún con la frontera portuguesa en Fuentes de Oñoro (Salamanca) para terminar en los puertos de Oporto y Aveiro, así como la conexión con todo el noroeste de España. Así, el corredor conecta las ciudades de Irún, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid y Salamanca, e incluye conexiones con:

- Con Bilbao, a través de la alta velocidad vasca en Red Básica, y con **Santander en Red Global** compartiendo trazado con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo.
- Con **Santander, en Red Global desde Palencia**

La Red contempla asimismo terminales intermodales, coincidentes con las previstas en el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, aprobado por el Mº de Fomento en 2010: Lezo, Júndiz, Valladolid, Salamanca, Madrid, León, Monforte de Lemos, Vigo y A Coruña (no hay ninguna referencia a terminales en Cantabria). La Comisión Europea establece que las infraestructuras que se incluyen en la red básica deberán estar finalizadas en 2030 con un presupuesto que asciende a 11.700 M €. Las principales inversiones previstas hasta 2020 no contemplan ningún tramo en Cantabria, figurando solo una partida para accesos ferroviario a puertos de carácter general de 1450 M €

### **Corredor Cantábrico-Mediterráneo**

El Corredor Cantábrico-Mediterráneo constituye un corredor multimodal, que conecta el Mediterráneo desde Valencia y Sagunto con el Cantábrico en Bilbao y San Sebastián. Este corredor permite además la unión intermodal entre varios corredores, estableciendo las conexiones entre los corredores Mediterráneo, Atlántico y Central. El corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo conecta en la Red Básica para mercancías las ciudades de Bilbao, San Sebastián, Pamplona, Zaragoza, Teruel y Valencia (no aparece Santander en esta red). Asimismo, en la Red Global ferroviaria se contempla el trazado de conexión de Zaragoza y las ciudades de Santander, Bilbao y San Sebastián a través de Vitoria. Además tendrán acceso al corredor los puertos de Valencia, Sagunto, Bilbao,

Santander, San Sebastián y Pasaia. La intermodalidad del corredor queda asegurada mediante la conexión de los puertos y los grandes centros de producción, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las siguientes: Valencia Fuente de San Luis, Sagunto, Zaragoza Plaza, Tudela, Noáin, Lezo y Júndiz (de nuevo ninguna de Cantabria). El presupuesto de las actuaciones previstas en el Corredor Cantábrico- Mediterráneo hasta 2020 asciende a 13.168 M €.

Entre las principales inversiones figura una partida de accesos ferroviario a puertos de carácter general y otra de interoperabilidad (instalación del tercer carril) que tendría operabilidad para los tramos ferroviarios Palencia-Santander y Bilbao-Santander.

### **DUODÉCIMA. Costes externos del transporte**

La no incorporación de la totalidad de los costes externos generados por el transporte de mercancías hace que éste no refleje adecuadamente sus costes reales sobre la sociedad, dando lugar a dos procesos difícilmente aceptables. En primer lugar, la irracionalidad de los kilómetros de transporte agregados a los productos de consumo en relación a los costes externos soportados; y, en el caso de España, la pésima situación en el reparto modal del transporte de mercancías, con una participación mínima del ferrocarril y del transporte marítimo, y desproporcionada del transporte por carretera. Por ello, sería urgente y prioritario la adopción de las siguientes medidas:

- Modificar la fiscalidad global por modo y medio de transporte de mercancías (repercusión final por ton\*km transportado) incorporando todos los costes externos ligados al ciclo de vida de cada modo y medio de transporte. En el caso del transporte de mercancías por carretera, en España debe producirse la inmediata asunción de la filosofía y criterios de la Directiva Euroviñeta III. Para paliar el incremento de costes en el fragmentado y amplísimo campo de los transportistas españoles se podrían establecer ayudas personales, temporales, descendentes e independientes de los recorridos realizados.
- Establecimiento de una red de “*autovías ferroviarias de mercancías*”, desarrollando corredores ferroviarios que permitan trenes de mayor longitud (mayores de 700 m), velocidades medias de circulación de al menos 80 km/h, que conecten los puertos marítimos, los puertos secos y las principales ciudades y centros de intercambio-plataformas logísticas especializadas con potencialidad de demanda y ventajas comparativas para el transporte ferroviario; además, en lugares con demanda de transporte de mercancías actual que no dispongan de conexiones puerto-ferrocarril adecuadas como sería el caso de Santander, y sea potencialmente rentable por tráfico y efectos ligados al ciclo de vida de las inversiones a efectuar, habría que proceder igualmente a su realización urgente en colaboración con el Gobierno Regional y con la Autoridad Portuaria.
- En relación con las medidas anteriores, habría que priorizar las inversiones en la consolidación y extensión de las “*autovías del mar*”, promoviendo el transporte marítimo de mercancías de cabotaje e internacional europeo, internalizando los beneficios externos asociados a su funcionamiento, como se pone de manifiesto en el ISA del PDPS.
- En particular, es recomendable establecer tasas de carácter finalista sobre el uso de las vías rápidas (autopistas y autovías) con carácter progresivo, de forma que los ingresos se destinen al mantenimiento de las carreteras y a la mejora del transporte público colectivo en autobús o ferrocarril, urbano, metropolitano e interurbano.

Todo ello implica priorizar las inversiones hacia el transporte de mercancías en ferrocarril y en transporte marítimo. En particular se deben priorizar las inversiones en recuperación y mejora del ferrocarril convencional (“velocidad alta” de hasta 220 km/h), para servicios potencialmente viables económicamente, frente a la realización de nuevas vías de “alta velocidad” superiores a 250 km/h, reduciendo las inversiones necesarias. Estas prioridades implican establecer una moratoria a la construcción y ampliación de vías de alta capacidad (sobre todo en itinerarios con IMD inferiores a los 10.000 vehículos) que no justifican la viabilidad económica de la operación.

### **DECIMOTERCERA. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**

Un reciente informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente, muestra que el transporte por carretera sigue constituyendo en la UE-27 la principal fuente de emisión de algunos contaminantes, como óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO) y componentes orgánicos volátiles (COVs) distintos al metano, y la segunda fuente más importante en emisión de partículas finas (PM10 y PM2.5). Si bien el informe reconoce que la mayoría de países de la UE-27 han reducido sus emisiones de contaminantes respecto a décadas pasadas, otros estudios señalan que la contaminación continua dañando la calidad del aire en determinadas zonas, particularmente en las áreas urbanas. El informe identifica al transporte por carretera, la industria manufacturera y la construcción, al sector residencial y la agricultura como las principales fuentes hoy día de contaminación del aire.

Uno de los aspectos nucleares de la estrategia del PEIT, también desde la perspectiva de la caracterización ambiental del sector del transporte, es su apuesta decidida y prioritaria por la intermodalidad, orientada a favorecer el uso de medios de transporte público y, de manera especial, el ferroviario como alternativa prioritaria a la carretera y el transporte aéreo en las distancias cortas y medias. El PEIT propone directrices específicas para este modo que afectan a la mayor parte de los instrumentos de la política del transporte, con lo que se promueve una actuación ciertamente integrada que pretende asegurar, en general, una incidencia positiva en relación a los efectos ambientales derivados.

No obstante, uno de los objetivos prioritarios para la primera fase del PEIT lo constituye la inversión en nuevas infraestructuras ferroviarias de alta capacidad, en detrimento de actuaciones a nuestro juicio mucho más prioritarias como serían la mejora de la infraestructura para medias distancias y las Cercanías. Es decir, el PEIT prevé continuar a corto plazo una inversión, que considera necesaria para asegurar la sostenibilidad a medio y largo plazo del sistema de transporte, incidiendo en el tipo de infraestructuras ferroviarias de mayor incidencia ambiental negativa.

Desde esta perspectiva, entendemos que habría que abordar de forma prioritaria inversiones ferroviarias en las redes de ancho métrico y ancho ibérico, antes de cualquier actuación de esta índole en carreteras. Abundan los trabajos teóricos sobre planificación ferroviaria que han de servir de orientación general para la formulación de propuestas dirigidas a espacios territoriales concretos; como es el caso de la Comunidad Autónoma de Cantabria, un espacio relativamente reducido en el que habitan cerca de 600.000 personas y que cuenta con unas instalaciones ferroviarias obsoletas, sin actuaciones significativas desde el s. XIX, sobre todo en la red de ancho bérico.

Respecto a las mercancías, es bien conocida el objetivo que el PEIT 2005-2020 establece en el horizonte del año de su conclusión, que el ferrocarril español llegue a transportar globalmente el 30% de las mercancías que se mueven por el territorio nacional, teniendo presente que esta cifra ha de corresponder a la totalidad del territorio; para alcanzarla, la

proporción del reparto modal ha de ser mayor a favor del ferrocarril en las áreas más activas y pobladas de modo que dicho reparto en la Comunidad de Cantabria, relativamente bien dotada de infraestructuras y equipamientos ferroviarios debería alcanzar al menos el 50%, pretensión ambiciosa que, por cierto, coincide con el reparto modal existente hoy día en Estados Unidos.

Se trata de un objetivo complicado, en primer lugar por razón de las distancias del origen y del destino de las expediciones ya que en la mayoría de los destinos estarán fuera del territorio autonómico. Por lo tanto, solamente una serie de políticas de Estado apoyadas por el Gobierno regional podrían comprender exigencias modales de transporte a los cargadores y Administraciones que envíen o exportasen mercancías hacia o desde Cantabria. Ese es el reto del reparto modal territorial que bien podría incluir cláusulas de condicionamiento a favor del ferrocarril para las expediciones procedentes o dirigidas a países desde y hacia el puerto de Santander.

Entrados en el XXI las necesidades sociales no se satisfacen en absoluto con el grado deseable, tanto en lo referente a los transportes de viajeros como a los de movimientos de mercancías, Cantabria presenta al menos dos escenarios de actuación ferroviaria, el primero estaría constituido por el conjunto de líneas que acceden a la ciudad de Santander y el segundo por el conjunto de estaciones repartidas en las redes de ancho ibérico y vía estrecha, operadas respectivamente por RENFE Operadora y FEVE. Este es el conjunto fundamental a partir del que hay que formular las propuestas de planeamiento. Probablemente será pertinente establecer criterios de una mejor utilización de la implantación existente y en algún caso concreto se sugeriría la construcción de alguna línea nueva. En todo caso estas ideas de incremento de la red versarían siempre sobre la red de vías de ancho ibérico, es decir destinadas a tráficos de Cercanías o de mercancías.

#### **DECIMOCUARTA. Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)**

La EEMS recoge en sus Directrices Generales la integración de la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, en la planificación urbanística y en las nuevas áreas industriales, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativa necesarios, especialmente en los ámbitos urbanos y su entorno, y la consecución del reequilibrio del actual reparto modal, potenciando modos más sostenibles, como el ferrocarril, el transporte marítimo, y el transporte colectivo (autobús/ferrocarril/metro/tranvía en superficie) y los modos no motorizados en el urbano.

Entre las Medidas a tomar en áreas prioritarias de actuación sitúa a las plataformas logísticas como forma de potenciar la intermodalidad portuaria, reforzando la accesibilidad ferroviaria a los puertos y consolidando la integración del ferrocarril con las plataformas logísticas terrestres.

Para optimizar la utilización de las infraestructuras existentes se trataría de reforzar la inversión en el mantenimiento de las infraestructuras existentes, mejorando las vías actuales y el ferrocarril convencional, aumentando a su vez la seguridad. Establece que los itinerarios ferroviarios preferentes para mercancías se deben implantar progresivamente mediante un sistema de transporte de mercancías diversificado (con alta participación de los modos más sostenibles), integrado y sostenible a corto y medio plazo desde una óptica económica, pero también medioambiental. Aboga por establecer una



red ferroviaria orientada al transporte de mercancías que permita superar los déficits de la oferta, tanto en calidad como en cuota de mercado.

Señala que para garantizar la operatividad y la fluidez del tráfico de trenes de mercancías sin que se supedite al paso de los trenes de viajeros, así como optimizar la circulación de trenes de mercancías y viajeros dependiendo de la densidad y composición de los tráficos en cada línea, se deben definir itinerarios preferentes para mercancías en los principales ejes de transporte terrestre con la creación de líneas ferroviarias exclusivas para mercancías.

Respecto a las nuevas terminales ferroviarias de mercancías y sus accesos, habría que dotar a la red ferroviaria de un sistema moderno de terminales multimodales ferroviarias y ferro-portuarias y de apartaderos con servicios y equipamientos logísticos y de tratamiento de cargas de calidad contrastada, y capaces de formar y acoger trenes de características tales (longitud y tonelaje) que permitan unos costes de transporte competitivos.

También hace referencia a las autopistas del mar y al transporte marítimo de corta distancia, proponiendo potenciar el transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de las *autopistas del mar*, dentro de un sistema intermodal de ámbito intraeuropeo, mediante el desarrollo de instalaciones específicas y de medidas normativas y de apoyo económico y financiero al sector para la puesta en marcha y consolidación de nuevos o mejorados servicios vinculados al transporte marítimo de corta distancia, facilitando su desarrollo e integración en las cadenas intermodales de transporte, con las debidas garantías de calidad y seguridad.

#### **DECIMOQUINTA. Actuaciones necesarias en la red ferroviaria existente**

Es de sobra conocido el desequilibrio modal existente en España en cuanto al transporte de mercancías entre el modo ferroviario y la carretera, situación de la que en ningún caso se exceptúa la Comunidad de Cantabria que mueve por tren menos del 10% de sus flujos, tanto de perecederos como de inertes y otros flujos industriales, por lo tanto una actuación pública debería estar dirigida a corregir esta desacertada desproporción.

Cantabria cuenta con una red aceptablemente densa que conecta los puntos principales del conjunto metropolitano a efectos sobre todo de transporte de viajeros. Este predominio hace que los accesos para el movimiento de trenes de mercancías estén bastante bloqueados al menos en horas diurnas. La prioridad para el tráfico de viajeros aparece tanto en las Cercanías como en el decreciente movimiento de trenes de media y larga distancia en la red de ancho ibérico. Dado que en un plazo inferior a 10 años, como máximo, los movimientos de viajeros de larga distancia y bastantes de los de media distancia se van a efectuar a través de las vías y redes de ancho internacional, la red antigua va a quedar en buena parte disponible para el encaminamiento de circulaciones de mercancías. Por lo tanto y en lo concerniente a inversiones en infraestructura ferroviaria conviene concentrarlas en el aumento de capacidad de los actuales corredores que soportan los mayores tráficos.

Es necesario mejorar la línea de ancho ibérico entre Santander y Los Corrales de Buelna, con duplicación de vía, reubicando estaciones que den servicio a los nuevos desarrollos urbanos en Camargo, Guarnizo y Parbayón. reubicando estaciones (Boo, Guarnizo) o nuevos apeaderos que den también servicio a polígonos industriales (Tanos, Barros, Guarnizo). Si queremos tener un transporte sostenible en Cantabria, la respuesta a esta tendencia debe ser mejorar y hacer más eficiente el transporte público, única alternativa al uso del vehículo privado, sobre todo con dotaciones ferroviarias.

En línea con algunas de las propuestas que aparecían en el Plan de Acción del borrador del Plan Estratégico de Transportes de Cantabria (PETC), señalaríamos:

- La duplicación de vías en el área metropolitana de la red de FEVE. Actualmente entre Nueva Montaña y Maliaño existe un tramo de vía única de 4 kms. Que produce un cuello de botella, ya que todas las mercancías que salen del Puerto por FEVE son a través de la estación de Maliaño y han de retornar hacia Santander o Torrelavega por ese tramo de vía única
- El establecimiento de corredores de viajeros separados del tráfico de mercancías en el área metropolitana de la bahía. La falta de conexión directa entre las líneas Santander-Bilbao y la de Oviedo-Santander hace que los trenes de mercancías tengan que entrar a la playa de vías de Santander; resulta imprescindible un by-pass que conecta con el puerto que consiga que los trenes de vía estrecha sean interoperables con los de ancho ibérico mediante la construcción del tercer carril en ambas redes.
- Completar la electrificación de las líneas de FEVE Santander-Bilbao y Santander-Oviedo, que permitiera dotar de continuidad a los servicios de transporte y reducir las emisiones generadas por la circulación con cabezas tractoras diesel
- La duplicación de vía en la red de Cercanías de ancho ibérico para producir un trasvase modal de la carretera al ferrocarril entre Santander y Reinosa de forma que resulte factible la circulación de trenes de mercancías hacia la Meseta, en un contexto de interoperabilidad con la red de ancho europeo mediante la implementación de un tercer carril
- La construcción y rehabilitación de terminales que permitan la separación de actividades de las terminales de mercancías de las estaciones de viajeros
- Son necesarias inversiones de cierto alcance en el área de la terminal de mercancías de Muriedas, con la construcción de un nuevo haz de vías en el ramal Muriedas-Puerto de Raos, el uso de la actual playa de vías de Muriedas para situar nuevas vías en placa y la construcción de una 3ª vía en en la estación intermodal de Muriedas. Resulta perentorio la construcción de una cuarta vía para carga y descarga de vehículos sobre plataformas ferroviarias en Raos Norte y la construcción de la terminal de graneles sólidos en Raos Norte que de carpetazo a los problemas de compartición de vías que existe con los operadores de ancho ibérico y FEVE.
- Sería necesario duplicar también la vía del apartadero de cementos Alfa en Raos, la de Global Steel Wire en Maliaño y la construcción de nuevos ramales ferroviarios al complejo químico de Gajano y de acceso a la planta de Sniace en Torrelavega desde Sovay , donde ya existe una conexión.
- La ejecución de un tercer carril en el eje Palencia-Santander que permita la circulación de trenes de viajeros y mercancías en velocidad alta (hasta 220 kms/h) en los tramos Palencia-Reinosa y Santander-Bárcena de Pie de Concha
- Compensar la catenaria y completar la flota de cabezas tractoras con locomotoras eléctricas compatibles con condiciones adversas (nieve, etc)
- Ampliar el horario de funcionamiento de las actividades de estiba/desestiba 24 h./día que permita mejorar los servicios de maniobras en el ámbito portuario por la coincidencia espacial de las vías de distinto ancho y los operadores ferroviarios en ancho ibérico ( )

- La potenciación y aprovechamiento de la Central de Transporte Coordinado (CTC), dependiente del puesto situado en Miranda de Ebro, que permita la coordinación entre la CTC y las distintas terminales de carga que permita la circulación óptima de un número mucho mayor de trenes de mercancías que el actualmente existente

Dado el considerable volumen que supone el puerto y el que está experimentando el transporte aéreo de cargas, el ferrocarril debería recuperar y prepararse para un tráfico mixto de viajeros de Cercanías y mercancías, mediante la revitalización de la conexión con el puerto y una nueva línea al aeropuerto, que funcionasen como dos ramales operativos desde la nueva estación de mercancías de Muriedas (Camargo). Así se podrían hacer trasvases de cargas entre las terminales marítima, aérea y ferroviaria.

#### **DECIMOSEXTA. Terminal de ferries**

Si se plantean liberar 200.000 m<sup>2</sup> de la superficie actual para desarrollar el proyecto de reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander, dadas las necesidades de desplazar el actual terminal para ferries desde su actual emplazamiento, y entendiendo que la actividad de transporte de vehículos de los ferries generan tráfico indeseados en la ciudad, entendemos como mejor opción desplazar el atraque de los mismos a los muelles norte de RAOS o a la zona de muelles Maliaño-Varadero, toda vez que se dispone de mayores espacios para estacionamiento y que el tráfico de vehículos está originando problemas de congestión en el viario de la ciudad, por lo que bien podría limitarse el emplazamiento previsto de atraque para ferries y cruceros sólo a estos últimos.

De esta manera se podrían liberar para uso de la ciudadanía buena parte de los 80.000 m<sup>2</sup> anejos a los tres puestos de atraque previstos, toda vez que la mayor parte del suelo ocupado está destinado a aparcamiento de acceso a los ferries durante un periodo de tiempo limitado y el resto permanece ocioso (de ahí que el actual emplazamiento del aparcamiento en el muelle de Albareda se habilite como aparcamiento de visitantes para compras las tardes de sábado fuera del verano). Las limitaciones de espacio y operabilidad conjunta de ferries y cruceros aconseja priorizar el muelle habilitado solo para cruceros por su proximidad a la ciudad y tratarse de usuarios que no viajan con sus propios vehículos.

Para los viajeros del ferry que no viajen con su propio vehículo y quieran desplazarse a la ciudad sería oportuno establecer una línea de transporte municipal que estuviese operativa durante las horas de embarque y desembarque; para el resto de usuarios del ferry un nuevo emplazamiento en RAOS permitiría acceder a las vías de alta capacidad de salida y entrada a Santander y evitaría el tráfico de estos vehículos por el centro de la ciudad. Sería una medida a incorporar al revisable Plan de Movilidad Sostenible de Santander.

#### **DECIMOSÉPTIMA. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias**

##### **Medidas preventivas**

Entre las medidas preventivas no se define el tratamiento a efectuar en el actual canal de Raos que comunica la bahía con las marismas de Alday, qué tipo de actuación habría con el actual canal de comunicación entre la laguna y la marisma de Alday a través del polígono industrial. El nuevo canal debería quedar exento de ningún tipo de compuertas

de forma que el régimen mareal pudiera llegar hasta la marisma de Alday y regenerar el espacio que en su día quedó aislado del influjo oscilante de mareas.

En cuanto a las canteras de las que se obtendría la mayor parte de los materiales de relleno del nuevo muelle de RAOS Sur, no hay un inventario de las mismas, ni un cálculo del número de viajes de camiones-bañera y camiones-volquetes que haría falta poner en movimiento para transportar los sólidos provenientes de las instalaciones abiertas. Dado el volumen de relleno se requeriría un volumen descomunal de materiales desde todas las productivas de la zona de Camargo y de otros puntos más alejados, con el consiguiente impacto de emisiones de los vehículos y partículas en suspensión producidas por el trasiego durante el tiempo que dure la fase operativa. Nada de esto aparece en el estudio de impactos potenciales.

### **Medidas correctoras**

El traslado de las plataformas de nidificación para el charrán común constituye una absoluta aberración; la zona elegida para reubicarlas queda justo en el pasillo aéreo inmediato a la pista de aterrizaje y despegue del aeropuerto de Parayas. No se podría haber elegido una peor localización, dado el estrés sónico que generan las aeronaves en una zona donde el vuelo es casi rasante y el impacto sobre la nidificación del charrán común.

### **Medidas compensatorias**

Entre las medidas compensatorias proponemos la eliminación de las instalaciones que ocupa la empresa Fleischmann Ibérica y su traslado a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Puerto, corriendo los gastos imputables a la partida de medidas compensatorias a que obliga la Directiva Habitat (Red Natura 2000) por la afección del PDIPS al LIC ES1300005 "Dunas del Puntal y Estuario del Miera". Con ello se conseguiría ampliar la zona de extracción marisquera y el área de resiembra de moluscos comerciales en áreas productivas de la propia bahía

Se trata de un recinto de unas 16 Has. situado en pleno dominio marítimo por una concesión y que georeferenciado sobre coordenadas UTM se delimita por los puntos:

X: 436707,77 Y: 4808071,93

X: 436852,84 Y: 4808002,49

X: 436809,83 Y: 4807948,47

X: 436554,27 Y: 4807930,48

X: 436634,77 Y: 4807954,00

Una contribución más precisa a la recuperación de la Ría de Solía, aportando medios al Plan específico de restauración de impactos generados a lo largo del s.XiX y XX en este espacio, podría ser también un objetivo a considerar entre las medidas compensatorias del PDIPS.

### **DECIMOCTAVA. Sobre los recursos y la financiación de las obras para la ampliación del puerto**

En el apartado 7.2 Recursos y Financiación (Página 61) queda claro que la principal fuente de ingresos para poder realizar el supuesto proyecto planteado va a proceder tanto de las operaciones de tráfico marítimo como de las plusvalías que se generen como resultado de la apertura y venta de la zona portuaria comprendida entre los muelles de Maliaño y Varadero. En este documento no figura ningún tipo de descripción del tipo de proyecto que se pretende llevar a cabo en esta zona para conseguir financiación. Dado que la cantidad de dinero necesaria para llevar a cabo las obras planteadas es grande,

nuestra organización está seriamente preocupada sobre los posibles proyectos privados que pudieran llevarse a cabo en esta área con el fin de sufragar los gastos asociados al posible proyecto. Solicitamos a las autoridades competentes la apertura de un proceso de participación ciudadana para decidir el futuro que queremos los santanderinos para la zona actualmente cerrada y comprendida entre los muelles Maliaño y Varadero de la Bahía de Santander

Por todo ello, **SOLICITO:**

1º. Que se tenga por presentada en tiempo y forma la presente alegación, y tomados en consideración los argumentos legales que en la misma se incluyen y que se retire el proyecto de relleno de 75 hectárea en la bahía de Santander para la ampliación del Puerto de Santander por los gravísimos impactos ambientales que supondría, tal y como se detalla en las presentes alegaciones, además de por el resto de motivos expuestos.

2º.- Que se nos considere como parte personada e interesada en el expediente, a los efectos previstos en Art. 31.1 c) y Art. 35. a) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común. De forma que por parte de la Administración actuante, se me tenga debidamente informada, de forma individual y personalizada del estado de tramitación del expediente, y se me facilite copia de la documentación obrante en el mismo y de las modificaciones que la misma pueda sufrir a lo largo de la tramitación.

Santander, 29 de febrero de 2012

D.....  
Representante de Ecologistas en Acción Cantabria