

DECLARACIÓN CÁDIZ 2012 DE LA SOCIEDAD CIVIL GADITANA

MEMORÁNDUM

SOBRE EL PUERTO DE CONTENEDORES Y ZONA LOGÍSTICA PORTUARIA DE CÁDIZ

El Memorándum de noviembre de 2013 consta de tres capítulos. En el capítulo I se enumeran los antecedentes que en forma de estudios, propuestas, conferencias y publicaciones se han desarrollado sobre el título del Memorándum. En el capítulo II se formulan los Criterios Básicos de Actuación con los que debe desarrollarse el puerto de contenedores y zona logística portuaria de Cádiz. En el capítulo III se anuncia la estrategia que debería ser desarrollada para alcanzar el objetivo fijado.

CAPÍTULO I.- ANTECEDENTES 2007-2013

Hace más de cinco años, en abril de 2008, con el título de “Cádiz en la nueva geografía logística mundial”, Felipe Manchón, experto internacional en plataformas portuarias y logísticas, impartió en el Archivo Histórico Provincial una conferencia que corroboraba la tesis del Foro de Debate Cádiz 2012 sobre la oportunidad en Cádiz de un gran puerto de contenedores en La Cabezuela, anexo a una zona de actividades logísticas (ZAL) en Las Aletas, que permitiera desarrollar en Cádiz una de las mayores actividades económicas, si no la mayor, generadora de riqueza y empleo que puede tener el área metropolitana. Cádiz está situado en el importantísimo nodo del Estrecho, que forma parte del cinturón central de las principales rutas marítimas, reuniendo las condiciones adecuadas para hacer rentable y competitiva la plataforma logística del Sur de Europa, como así fue denominada.

Asimilando esta oportunidad, se iniciaba un movimiento de la sociedad civil gaditana tendente a hacer realidad la propuesta del Foro de Debate Cádiz 2012, que ya anteriormente había sido expuesta en conferencias, artículos y en publicación de documentos específicos.

Cabe recordar artículos publicados en los años 2007 y 2008 en los medios locales por diversos ingenieros de caminos y economistas miembros del Foro de Debate Cádiz 2012, con títulos como Cádiz puerto de referencia del sur de Europa; El puerto de la Bahía de Cádiz del siglo XXI; Las actividades logísticas como sector de futuro; El crecimiento del tráfico marítimo exige una nueva terminal de contenedores; Un puerto moderno para la Bahía de Cádiz y El nuevo puerto de Cádiz en el proyecto de Estado del Bicentenario, propugnando que la propuesta fuera incluida en el mismo.

También debates celebrados en el Archivo Histórico Provincial, en el Ateneo Gaditano, en la Asociación de la Prensa y una conferencia en el Salón de Plenos del Ayuntamiento en acto organizado por el Ateneo, así como otros debates celebrados en el Ateneo de Madrid y en la Universidad Complutense.

Mención especial merece la conferencia impartida en junio de 2008 con el título “Cádiz en la logística portuaria del contenedor” de otro gran experto internacional Juan Carlos Pery Paredes, Ingeniero de Caminos, especialista en la construcción de puertos y en la explotación como concesionario de los mismos, en la citada fecha Presidente de la principal empresa española en el sector de concesionarios de puertos.

Era un momento adecuado para que Cádiz jugara activamente su oportunidad estratégica en el debate europeo planteado –que se estaba estudiando con el rango de la mayor inversión pública de infraestructuras de Europa- en el que jugaban la Generalitat de Catalunya para sus puertos de Barcelona y Tarragona, la Generalidad de Valencia para su puerto de Valencia y el Ayuntamiento de Málaga para la gran transformación de su puerto. El tema era de tanta trascendencia, que Madrid y Zaragoza iniciaban grandes inversiones para puertos secos a integrar en la red europea de transportes ferroviarios. Todos han conseguido su objetivo y hoy son realidad feliz para España. Sin embargo, ninguna institución pública gaditana realizó gestión alguna para tratar de conseguir que el puerto de Cádiz fuera incluido en la red transeuropea de transporte (Trans-European Transport Network).

Mientras, la Autoridad Portuaria proseguía con su diseño de puerto de contenedores en un marco urbano con imposibilidad de acceso al ferrocarril y a una zona logística terrestre, que hacía inviable el proyecto, lo que significa falta de rentabilidad y reducido interés comercial para compañías de transporte marítimo y para potenciales concesionarios de la explotación del puerto. La construcción se inició sin posibilidades de supervivencia como se ha manifestado muy recientemente por la Unión Europea, no incluyendo Cádiz en la red de transporte ferroviario europeo y paralizando la financiación anunciada por la Autoridad Portuaria.

Siguiendo con el yunque, el Foro de Debate Cádiz 2012 siguió publicando artículos en la prensa local en 2009 y 2010 sobre: El nuevo puerto de contenedores; Forjando el futuro de Cádiz; ¿Sigue el asedio de Cádiz desde dentro? y El nuevo puerto en la unidad funcional y económica de la bahía. En ellos, se advertía el gran peligro para Cádiz de las propuestas que se iniciaban en Sevilla sobre la construcción de una terminal portuaria de contenedores y la implantación en sus terrenos de los beneficios de una nueva Zona Franca, así como se denunciaba el apoyo suicida que dichas iniciativas estaban recibiendo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y de la Zona Franca de Cádiz.

Simultáneamente, se inició la exposición institucional de las propuestas, teniendo la oportunidad de manifestarlas al Ayuntamiento de Cádiz en la persona de su Alcaldesa, a la Junta de Andalucía en la persona del Presidente en 2008 y al

Gobierno de la nación en 2009 en la persona del Ministro del Interior y también diputado por la provincia, así como a otros diputados del Congreso. También se tuvo oportunidad de conocer el criterio de concesionarios potenciales de la explotación del puerto, condicionando su potencial interés a que se garantizaran las características técnicas definidas en el diseño de la propuesta.

La sociedad civil gaditana –integrada por entidades y asociaciones que significan una amplia participación cualitativa y cuantitativa de la ciudad– incluyó la propuesta del puerto y zona logística en el documento suscrito titulado “Declaración Cádiz 2012 para la renovación de la ciudad y su Adenda de propuestas”, con objeto de su presentación ante las instituciones nacionales, europeas e iberoamericanas que se aprestaban a celebrar la conmemoración del Bicentenario. Sin embargo, su esfuerzo resultó inútil en cuanto que las propuestas sobre Cádiz no fueron presentadas, expuestas y reclamadas en los actos oficiales de marzo de 2012, al objeto de implicar compromisos de alto nivel en correspondencia al reconocimiento de la aportación de Cádiz a la sociedad nacional, europea e iberoamericana.

En el desarrollo de la propuesta se celebró en mayo de 2011, una jornada específica bajo el título “El puerto de Cádiz en la Declaración Cádiz 2012”, en la que fueron ponentes relevantes expertos como Jaime Álvarez López, Ingeniero de Caminos con experiencia en la construcción de puertos, de nuevo Juan Carlos Pery Paredes que ratificó lo ya expuesto hacía dos años y Manuel Paredes, como urbanista especializado en ordenación territorial, diseñando el nuevo territorio (denominado Área de Centralidad de Cádiz) derivado de la liberación del actual puerto.

Como nada se consiguió en la conmemoración del Bicentenario, en octubre de 2012 se presentó un documento titulado “Propuestas de la sociedad civil gaditana ante la celebración de la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno Iberoamericanos”, convocada para noviembre de 2012, entre las que se incluyó la propuesta sobre el Puerto de Cádiz y plataforma logística. La propuesta consiguió el apoyo de los Jefes de Estado y de Gobiernos Iberoamericanos hasta el punto de que las citadas propuestas fueran incluidas como uno de los documentos de la Conferencia Iberoamericana.

El citado apoyo de la Cumbre Iberoamericana fue glosado en un artículo de prensa en marzo de 2013 que, en cuanto al tema central de este memorándum, fijaba el modelo del puerto de contenedores y de la plataforma logística nucleada en torno al mismo y que comprende el espacio geográfico de los municipios de la Bahía de Cádiz.

En los últimos meses, se han publicado nuevos artículos de miembros del Foro de Debate Cádiz 2012 titulados La Plataforma Logística, Una encrucijada histórica de subsistencia del puerto de la Bahía de Cádiz y Un cuento chino, manteniendo las mismas tesis anteriores pero actualizándolas a los nuevos factores negativos –externos e internos– que se han venido presentando.

Finalmente, se ha presentado a la XXIII Cumbre Iberoamericana de Panamá, celebrada en octubre, como continuación del apoyo recibido de la XXII Cumbre Iberoamericana celebrada en Cádiz en noviembre pasado, la inclusión de las conclusiones del II Foro de la Declaración Cádiz 2012 de la sociedad civil gaditana, en el que se solicita a los Jefes de Estado y de Gobierno de los países iberoamericanos su apoyo expreso a la Plataforma Logística Iberoamericana de Cádiz con las características técnicas y ubicación adecuadas propuestas por la misma.

Ateneo Gaditano, Asociación de la Prensa de Cádiz, Foro de Debate de Cádiz 2012, Delegación Española de Unión Latina, Cádiz Siglo XXI, Grupo Cádiz en Madrid, Cultura y Universidad, Cáritas Diocesana de Cádiz y Ceuta, Comisiones Obreras Unión Provincial de Cádiz, Colegio Oficial de Trabajo Social, Colegio Oficial de Farmacéuticos, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales, Colegio Provincial de Abogados de Cádiz y Colegio Provincial de Economistas de Cádiz.

DECLARACIÓN CÁDIZ 2012 DE LA SOCIEDAD CIVIL GADITANA

MEMORÁNDUM

SOBRE EL PUERTO DE CONTENEDORES Y ZONA LOGÍSTICA PORTUARIA DE CÁDIZ

El Memorándum de noviembre de 2013 consta de tres capítulos. En el capítulo I se enumeran los antecedentes que en forma de estudios, propuestas, conferencias y publicaciones se han desarrollado sobre el título del Memorándum. En el capítulo II se formulan los Criterios Básicos de Actuación con los que debe desarrollarse el puerto de contenedores y zona logística portuaria de Cádiz. En el capítulo III se anuncia la estrategia que debería ser desarrollada para alcanzar el objetivo fijado.

CAPÍTULO II.- CRITERIOS BÁSICOS DE ACTUACIÓN

El concepto de plataforma logística comprende una terminal de contenedores, una zona logística terrestre-portuaria y las infraestructuras necesarias (conexión inmediata con redes de ferrocarril de larga distancia y autovías) que garanticen la funcionalidad y rentabilidad de la misma.

El ámbito geográfico, natural y óptimo de la plataforma logística del Sur de Europa debe ser el área metropolitana de Cádiz y su bahía, integrada por los municipios de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y El Puerto de Santa María.

La plataforma tendría su soporte en: 1) el puerto de contenedores que se propone en La Cabezuela; 2) la zona logística de Las Aletas; 3) la Zona Franca de Cádiz y su ampliación a la zona logística de Las Aletas y a los equipamientos industriales ya existentes, ampliables en su caso, de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y El Puerto de Santa María, así como al Área de Centralidad de la Bahía cuya creación también se propone; 4) la conexión y salida inmediata a la red ferroviaria europea y de autovías desde la terminal de contenedores y zona logística; 5) la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz; 6) la creación del Área de Centralidad de la Bahía en Cádiz, en los terrenos liberados del antiguo puerto, con reordenación para puerto de cruceros transatlánticos, puerto deportivo de alto nivel y otros usos urbanísticos, en el marco de actuación de la Zona Franca de Cádiz; 7) la industria ya existente en la Bahía de sectores de tecnología avanzada y la industria naval y 8) las aportaciones de I+D+i de la Universidad de Cádiz presente en el mismo campus.

La terminal de contenedores que se propone para Cádiz ha de estar junto a los terrenos de una zona terrestre-portuaria que permita algo más que el mero paso y transvase de contenedores, que no aporta gran riqueza, pues es la

actividad logística en zona inmediata terrestre-portuaria la que hace que el contenedor se detenga y se transforme en operaciones que dan valor añadido como el almacenaje, transformación y distribución. El hardware completo lo forman la infraestructura portuaria, la zona terrestre portuaria y la conectividad ferroviaria. Este tipo de terminales generan cuatro veces más empleo y dos veces más ingresos que los puertos de puro trasbordo. Son los puertos llamados de distribución barco-tierra y tierra-barco con zonas logísticas anexas (como lo son actualmente Barcelona, Valencia o Málaga) y no puertos solamente de trasbordos de carga, denominados hubs, como es Algeciras.

La ubicación de la nueva terminal de contenedores en Cádiz debe ser en La Cabezuela, elegida como la mejor alternativa técnica, con un canal de 16 metros de calado y dimensiones de longitud de muelle que permita el atraque de los nuevos buques porta-contenedores de gran eslora y manga, con superficie portuaria suficiente para la formación de trenes de gran longitud y zona terrestre-portuaria inmediata para operaciones de transformación, almacenaje y distribución. Todo ello con conexión a la red europea de transporte ferroviario (Trans-European Transport Network) y con acceso continuado a las autovías existentes.

Las dimensiones de calado y longitud de muelle son similares a las diseñadas para la terminal de contenedores en construcción, pero son sustancialmente distintas en el necesario acceso y conexión ferroviaria y la superficie de zona terrestre-portuaria inmediata –ambas garantizadas con la ubicación en La Cabezuela- que permitiría la ventaja adicional de posibilidad de nuevas ampliaciones según se vayan consolidando las perspectivas de mercado.

En la tendencia mundial de crecimiento hay una concentración de las rutas mundiales del contenedor. De ellas, la más pujante es la llamada “ecuatorial” que está marcada por Panamá, Gibraltar, Suez y Singapur, que crece 1,5 veces más que la media mundial. Y la ruta más creciente es la del Extremo Oriente hacia Europa, apoyándose en nuestro Estrecho, que crece al 15% medio anual y que es además parte de la ruta Norte-Sur. La demanda de la zona ha crecido con tasa anual del 10%, alcanzando 16.000.000 de teu’s, a la que hay que sumar la demanda latente del Atlántico-Este en su relación Norte de Europa-África.

La Bahía de Cádiz tiene una situación de privilegio para satisfacer esta demanda creciente de transporte marítimo en el Nudo del Estrecho, teniendo una demanda potencial de 1.500.000 / 1.800.000 teu’s, absorbiendo una cuota de mercado del orden del 10-12%.

El paso de la mercancía es una oportunidad para el puerto de Cádiz. El mercado de contenedores va a seguir creciendo en el próximo futuro. Debe tenerse en cuenta que uno de los principales factores que ha desencadenado la actual revolución científica-técnica es el transporte de mercancías en el que el contenedor y los supercargueros reducen el precio transporte en 36 veces. Es un factor de similar importancia en la citada revolución como el transporte de información que reduce a cero el precio de la comunicación.

Las aguas de la Bahía adolecen de poco calado, pero así como muchas ciudades marítimas han realizado sus proyectos de puerto exterior efectuando enormes inversiones en grandes diques de abrigo, la Bahía tiene aguas abrigadas y necesita invertir solamente en dragado para tener el calado demandado. La inversión a realizar en la terminal de contenedores es muy inferior a las inversiones realizadas en Coruña, Gijón y Valencia y también es inferior a la de nuevas actuaciones en puertos como Sevilla. Su diseño permitiría abordar el proyecto en dos fases, iniciándose la segunda una vez asegurado el éxito de la primera con la absorción de la potencial demanda fijada anteriormente.

Debe tenerse en cuenta además que la necesaria inversión pública puede quedar disminuida por inversiones privadas procedentes de concesionarios interesados en la explotación del puerto, especialmente la correspondiente a atraques y equipamiento y en la explotación de otros servicios portuarios, si se consigue el diseño, dimensionamiento y restantes características técnicas requeridas.

La terminal generaría 1.200 a 1.500 puestos de trabajo directos y 6.000 / 6.500 indirectos en las actividades complementarias logísticas y de transporte.

En el éxito de la propuesta confluyen varios agentes económicos, habiéndose estimado el grado de aceptación de las características técnicas y funcionales anteriormente descritas por las compañías marítimas de transporte y por los potenciales concesionarios de explotación, así como la influencia de los citados parámetros en la formación de costes operativos funcionales y tarifas.

El diseño de la plataforma Sur de Europa estaría así completo, es factible, es abordable, puede contar con financiación pública de las obras de dragado e incluso potencial financiación privada de concesionarios de la explotación de la terminal de contenedores.

Los citados Criterios Básicos de Actuación se oponen frontalmente a la ubicación elegida del puerto de contenedores en construcción. Colocar una moderna terminal de contenedores ahogada y taponada por la ciudad y sin posibilidad de acceso ferroviario, la hace inservible para los modernos procedimientos de explotación logística. Es apostar por la medianía, tirar el dinero en un proyecto sin viabilidad, condenar el futuro del puerto y anular la ventaja competitiva de la logística de Cádiz, constituyendo un enorme error histórico.

Prueba de la desacertada ubicación del puerto de contenedores en construcción es el anuncio reciente por la Autoridad Portuaria que para su viabilidad es necesaria la construcción de un túnel nuevo para transporte de camiones que haga posible llegar a La Cabezuela a través del segundo puente, que supone un incremento importante de inversión que no sería necesario si la terminal de contenedores se ubica directamente en La Cabezuela. El citado túnel seguiría sin resolver el acceso ferroviario, absolutamente necesario para la

viabilidad de la terminal, cuya solución anunciada en su día de un túnel submarino supondría una nueva inversión ineficiente de alto importe y absolutamente innecesaria si la terminal se sitúa en La Cabezueta.

Los citados Criterios Básicos de Actuación están reñidos con los factores que se han venido manifestando en los últimos meses, tales como: 1) la continuación de obras en el nuevo puerto de contenedores encerrado en la ciudad y sin posibilidad de acceso ferroviario; 2) la exclusión del puerto de Cádiz de la red ferroviaria europea; 3) la inclusión de los puertos de Sevilla y Huelva en la citada red europea; 4) el bloqueo europeo a la financiación del actual puerto en construcción, cuya inversión debería ser aplicada a la ubicación de La Cabezueta; 5) la creación de una nueva Zona Franca en la capital autonómica; 6) los acuerdos políticos para desarrollar un puerto de contenedores en Sevilla; 7) la ampliación de la Zona Franca de Cádiz a municipios externos a la Bahía de Cádiz; 8) la sustitución de terrenos industriales existentes en los municipios de la Bahía por terrenos de otros municipios; 9) no haberse iniciado el estudio de aprovechamiento del excedente de los terrenos del antiguo puerto en línea con la propuesta de creación del Área de Centralidad de la Bahía, con reordenación para puerto de transatlánticos, puerto deportivo de alto nivel y otros usos urbanísticos, con el apoyo de la Zona Franca de Cádiz y 10) la falta de definición de una plataforma logística anunciada sin contenido funcional ni soporte técnico-económico.

Ateneo Gaditano, Asociación de la Prensa de Cádiz, Foro de Debate de Cádiz 2012, Delegación Española de Unión Latina, Cádiz Siglo XXI, Grupo Cádiz en Madrid, Cultura y Universidad, Cáritas Diocesana de Cádiz y Ceuta, Comisiones Obreras Unión Provincial de Cádiz, Colegio Oficial de Trabajo Social, Colegio Oficial de Farmacéuticos, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales, Colegio Provincial de Abogados de Cádiz y Colegio Provincial de Economistas de Cádiz.

DECLARACIÓN CÁDIZ 2012 DE LA SOCIEDAD CIVIL GADITANA

MEMORÁNDUM

SOBRE EL PUERTO DE CONTENEDORES Y ZONA LOGÍSTICA PORTUARIA DE CÁDIZ

El Memorándum de noviembre de 2013 consta de tres capítulos. En el capítulo I se enumeran los antecedentes que en forma de estudios, propuestas, conferencias y publicaciones se han desarrollado sobre el título del Memorándum. En el capítulo II se formulan los Criterios Básicos de Actuación con los que debe desarrollarse el puerto de contenedores y zona logística portuaria de Cádiz. En el capítulo III se anuncia la estrategia que debería ser desarrollada para alcanzar el objetivo fijado.

CAPÍTULO III.- ESTRATEGIA 2013

Tras años de pasividad de las instituciones públicas en el estudio de los Criterios Básicos de Actuación formulados en el capítulo II del Memorándum sobre la plataforma logística del Sur de Europa -fundamentada en la terminal de contenedores de La Cabezuela y zona logística de Las Aletas-, en enero de 2013 y en mayo del mismo año, se presentaron dos propuestas sobre la plataforma logística de Cádiz.

Las citadas propuestas corresponden cada una de ellas a los dos partidos mayoritarios de la Bahía, por lo que por su carácter monocolor no pueden ser consideradas como propuestas institucionales, que aporten compromiso público suficiente a un tema tan trascendente para Cádiz.

La primera propuesta –presentada por la Alcaldesa de Cádiz, conjuntamente con la Alcaldesa de Jerez, Alcalde de Algeciras y Presidente de la Zona Franca de Cádiz- ha conseguido el apoyo de otras instituciones públicas y empresariales, ha obtenido un impacto mediático y ha facilitado la presencia de Cádiz en foros internacionales. El contenido de la misma es esencialmente un catálogo de las infraestructuras y de las actividades empresariales del ámbito total de la provincia de Cádiz. La propuesta no define objetivos, productos, inversiones, financiación, plan de actuación ni soporte conocido de estudio técnico, económico-financiero y comercial. Y sigue sin definirlos, pese a que se ha anunciado recientemente que la propuesta está apoyada con la intención del Ministro de Hacienda de autorizar una inversión de 200 millones de euros en cinco años, conociéndose que contiene la ampliación de la Zona Franca de Cádiz a Jerez, Algeciras y a otros municipios del Campo de Gibraltar, pero sin definición de actividades ni estudios conjuntos.

La segunda propuesta ha sido presentada por políticos y dirigentes de otro partido político y por los Presidentes de la Autoridad Portuaria de Cádiz y Algeciras, no definiendo ningún plan de actuación.

Ambas propuestas ignoran que la columna vertebral de la plataforma logística de Cádiz ha de ser la terminal de contenedores de Cádiz con las características técnicas y económicas de ubicación, calado, longitud de muelles, acceso inmediato al ferrocarril y zona de actividad logística anexa y restantes términos definidos en los Criterios de Básicos de Actuación formulados en el Capítulo II del Memorándum. Ninguna de las dos propuestas se pronuncia sobre la necesidad del replanteamiento y reubicación de la terminal de contenedores, cuestión primordial para la viabilidad y rentabilidad del proyecto.

Tampoco ninguna de las propuestas parece tener claro los conceptos y significado de una plataforma logística con terminal de contenedores y zona logística terrestre-portuaria. Ni siquiera definen ni delimitan un ámbito geográfico concreto en que se asienten las mismas, que no debería ser otro que el Área Metropolitana de Cádiz y su bahía, desarrollando íntegramente la actuación en los municipios de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y El Puerto de Santa María.

En cualquier caso, las dos propuestas han sido ignoradas y rebasadas por el acuerdo de la Unión Europea de excluir el puerto terminal de contenedores de Cádiz en la red europea de transportes ferroviarios (Trans-European Transport Network), incluyendo sin embargo los puertos de Sevilla y Huelva. Asimismo, por el bloqueo europeo de financiación de las obras de la nueva terminal de contenedores.

También han sido ignoradas por los acuerdos del Gobierno nacional, autonómico y municipal de Sevilla para la creación de la Zona Franca de Sevilla constituida por Orden HAP/1587/2013 de 30 de agosto, calificada por los citados Gobiernos como la mayor inversión en Andalucía de los próximos años, también publicada sin fijar plan de actuación ni inversiones, infraestructuras, contenidos y desarrollo, sin concretar las actuaciones que serían necesario para alcanzar el citado objetivo como la terminal de contenedores y el dragado del Guadalquivir.

Por otra parte, no es necesario integrar en este diseño de plataforma logística al puerto de contenedores de Algeciras, muy importante de volumen en el sector de trasbordo pero que no tiene posibilidades logísticas. Con la iniciativa de la Junta de Andalucía, el puerto de Algeciras ha convenido ya con la plataforma logística de Zaragoza la incorporación al eje prioritario europeo Sines/Algeciras-Madrid-Paris, habiendo sido incluido en la infraestructura europea del corredor ferroviario mediterráneo, estando en construcción el desdoblamiento del ferrocarril Bobadilla-Algeciras. Todo ello favorece las conexiones y el futuro del puerto de Algeciras, pero ni afecta ni se integra en los objetivos de la plataforma de Cádiz, pues más bien aquellas actuaciones supondrán el aislamiento de Cádiz, como lo hace, sin ir más lejos, la autovía de Los Barrios a Jerez.

La integración de Jerez en la plataforma logística de Cádiz potenciaría indudablemente el proyecto, más allá de la disponibilidad existente del aeropuerto de La Parra y de su potencial comercial e industrial. Pero la decisión de integración debería ser solicitada por Jerez y aceptada siempre que esta decisión no suponga ampliación de objetivos e inversión y no sea sustitutiva de las infraestructuras terrestres portuarias y equipamientos industriales existentes o susceptibles de desarrollo en los municipios de la Bahía.

Especialmente, la plataforma logística de Cádiz debe ser beligerante con el proyecto de puerto de contenedores de Sevilla y la constitución de nueva Zona Franca en la misma, que ha contado, al revés de Cádiz, con la unanimidad de las fuerzas políticas, que han calificado el nuevo puerto de Sevilla como la inversión más importante de la ciudad y como la fuente generadora de mayor empleo de la misma. En la propia Orden HAP/1587/2013 de 30 de agosto de creación de la citada Zona Franca se define que *“la autorización constituirá un elemento sustancial para potenciar el desarrollo económico de la zona y un complemento fundamental para el buen fin de las redes transeuropeas de transporte (Trans-European Transport Network), aprobadas por la Comisión Europea, declarándose como proyecto de transporte prioritario para el futuro de la Unión”*. Sevilla ha conseguido, pese a las dificultades medioambientales derivadas del dragado del Guadalquivir y el incremento de esfuerzo de inversión, la inclusión de su puerto en la red ferroviaria europea, en detrimento de Cádiz, que tiene mejor situación, necesita de un menor esfuerzo inversor y garantiza mayor sostenibilidad.

Esta beligerancia debe manifestarse –utilizando los cauces legales de oposición política y social pertinentes- a la exclusión del puerto de Cádiz de la red ferroviaria europea y a la construcción del nuevo puerto de contenedores en el casco urbano de Cádiz así como a la implantación de la Zona Franca de Sevilla, mediante similar recurso al recientemente anunciado por el Ayuntamiento de Tarragona respecto al programa Trans-European Transport Network (pese a que el puerto de Tarragona está incluido pero considerando que no se arbitran los medios adecuados para su efectivo desarrollo) y mediante recurso de oposición a la Orden HAP/1587/2013 de 30 de agosto por la que se crea la Zona Franca de Sevilla.

A la vista de estas reflexiones, la estrategia debería centrarse en impulsar la Plataforma Logística del área metropolitana de la Bahía de Cádiz, sin dispersar su objetivo en la defensa de intereses ajenos e innecesarios.

En consecuencia con las citadas propuestas, la sociedad civil gaditana – entidades y asociaciones firmantes de la Declaración Cádiz 2012- quiere refrendar en el presente Memorándum la propuesta de la terminal de contenedores y zona logística que se ha expuesto en los Criterios Básicos de Actuación contenidas en el capítulo II del Memorándum, a la vez que pretende hacer reflexionar a nuestros representantes políticos sobre algunos extremos de los mismos.

Para ello es imprescindible la formulación de una estrategia institucional única, coordinada y fundamentada, correspondiendo su decisión e impulso conjuntamente a los Ayuntamientos de Cádiz, San Fernando, Puerto Real y El Puerto de Santa María y Jerez en su caso. Los acuerdos plenarios deben sustentarse en un Plan Director que concrete actividades y ámbito geográfico, planes de actuaciones y de inversiones, que deberían fijarse en función de los Criterios Básicos de Actuación definidos en el Memorándum.

Por supuesto, que a partir de esta propuesta institucional metropolitana, debe recabarse el apoyo de todas las Administraciones Públicas (autonómica, nacional, europea e iberoamericana), integrando las actuaciones de la Autoridad Portuaria de Cádiz, la Zona Franca de Cádiz, el Consorcio de Las Aletas, la Universidad de Cádiz y de otras instituciones del área metropolitana, además del respaldo de la sociedad civil como la asociada en la Declaración de Cádiz 2012, que desea aportar, en la medida que sea necesario, su conocimiento profesional y técnico al servicio de este gran objetivo metropolitano de Cádiz. Igualmente, sería necesario el apoyo de compañías de ámbito trasnacional de transporte marítimo y de potenciales concesionarios de explotación del puerto.

La suma de apoyo y esfuerzo es totalmente necesaria para que no se pierda la oportunidad de la Bahía en disponer de una plataforma logística con las características enunciadas en el Memorándum, que supondría sin duda la mayor actuación posible económica y social del área metropolitana.

Por otra parte, la proyección metropolitana que genera una actividad como la propuesta, permitiría avanzar en la vertebración de la Bahía de Cádiz, que ya desde hace años existe como realidad social, económica y funcional, pero que requiere igualmente de una estrategia jurídica-administrativa que haga más eficiente el bienestar social y económico de la creciente urbe metropolitana de Cádiz.

Ateneo Gaditano, Asociación de la Prensa de Cádiz, Foro de Debate de Cádiz 2012, Delegación Española de Unión Latina, Cádiz Siglo XXI, Grupo Cádiz en Madrid, Cultura y Universidad, Cáritas Diocesana de Cádiz y Ceuta, Comisiones Obreras Unión Provincial de Cádiz, Colegio Oficial de Trabajo Social, Colegio Oficial de Farmacéuticos, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales, Colegio Provincial de Abogados de Cádiz y Colegio Provincial de Economistas de Cádiz.