

TRIBUNA LIBRE



SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN VEINTIMILLA

Investigador Principal del grupo I+D de Política Territorial, Planificación Ambiental y de las Infraestructuras de la UPCT

La semana pasada nos desayunamos que el Ministerio de Medio Ambiente tumba definitivamente el proyecto El Gorguel (una nueva terminal de contenedores de 190 Ha para convertir Cartagena en un puerto HUB como Valencia o Algeciras) y deja herido de muerte el proyecto de Barlo-mar (una ampliación polivalente de 58 Ha de la actual terminal de Escombreras).

En Murcia nos gusta decir orgullosos que el puerto de Cartagena es el 4º puerto de España. Sin embargo, esta cifra es engañosa. Cartagena va como un tiro en graneles líquidos y sólidos, fruto de una política de inversiones en infraestructuras de los años 90 para potenciar Escombreras. Sin embargo, que sepa el lector que en transporte de mercancías 'el tomate' no está ahí. La pasta se juega a nivel mundial en el transporte de contenedo-

El disparate de El Gorguel

res porque la gran fábrica del mundo está en Asia, y los grandes consumidores somos Europa. De esta manera, cuando usted compra un iPhone o un coche en una tienda, ese teléfono que adquiere salió junto a otros miles de iPhones en un contenedor de uno de los macropuertos de China, como Shanghai. Luego, pasó por delante de la puerta de su casa en un barco cargado con cientos de esos contenedores por el Mediterráneo y cruzó el estrecho de Gibraltar. Finalmente, acabó desembarcando en Rotterdam o Hamburgo, para luego bajar en camión en ese mismo contenedor hasta la Región de Murcia (esa es la huella de carbono actual del iPhone que compró el mes pasado).

Y en este negocio de los contenedores Cartagena tiene una terminal de juguete de 20 Ha en Santa Lucía (la 13ª de España), gestionando menos de 100.000 de estos trastos al año. Frente a esto, tenemos los 5 millones que manejan los competidores directos de Cartagena, como son Algeciras, Valencia o Barcelona. Y son competidores, sí, porque todos aspiran a captar esos flujos que pasan por el Mediterráneo

para quitárselos a los puertos del norte de Europa. Con El Gorguel podríamos captar hasta 2 millones de esos contenedores, lo que nos seguiría dejando por detrás de nuestros competidores, pero multiplicaría por más de 20 el volumen de negocio que tenemos ahora.

Para tumbar esto, el Ministerio se ampara en la política ambiental, que dogmatiza como acto de fe, cuando, en realidad, los pilares científicos que la sustentan no son en ocasiones tan robustos como se transmite a la opinión pública. La Red Natura 2000 ha sido en algunos casos un acto administrativo más que una realidad física ambiental, fruto de cumplir apresuradamente unos exigentes plazos en los años 90 (cuando la tecnología cartográfica para su determinación era muy inferior a la que hay ahora). De hecho, hay pueblos de España (con sus edificios y todo) que están íntegramente metidos como Red Natura, fruto de haber hecho los trámites a toda galleta para cumplir los plazos con Europa. Estas poco meditadas decisiones de los 90 han generado que su posterior implementación

regulatoria se haya retrasado, o incluso muchas veces metido al cajón por parte de las administraciones autonómicas, como sucede con los planes de gestión.

En el caso del LIC marino de la Región de Murcia, se trata de una superficie de más de 150.000 Ha en la que el ministerio argumenta que es inviable ocupar 190 Ha de lámina de agua con El Gorguel (menos del 0,2%). Este LIC se trazó 'a capón' en aquella época con escuadra y cartabón. Es decir, se tiró una línea horizontal desde Águilas hacia la derecha y una recta vertical desde Cabo de Palos hacia abajo y se dijo que todo eso era LIC marino. Si uno mira el mapa de la Red Natura, ese nivel de protección solo se observa en España en las islas, la desembocadura del delta del Ebro y las rías gallegas, y en la costa de Doñana, casos de mucho más valor ecológico que, por ejemplo, la parte de costa donde se estuvieron vertiendo 50 años estériles mineros. Este es el rigor científico que sustenta del statu quo administrativo actual de este LIC. Frente a esto, el ministerio acaba de autorizar la ampliación del puerto de Valencia

con 137 Ha, que se añadirán a sus más de 300 actuales.

Por cierto, por si alguien no lo sabe, el impacto principal que tienen los puertos en la costa es uno que precisamente no tiene Cartagena: la alteración de la dinámica sedimentaria (es decir, que hacia el norte se acumula la arena, y hacia el sur se erosiona la costa, véase como ejemplo la evolución de las playas de Valencia en la Malvarrosa y Pinedo en los últimos 50 años).

¿Y por qué el ministerio da carta blanca a Valencia? Pues porque sabe que al otro lado del Mediterráneo los chinos están metiendo dinero a manta en los puertos del norte de África, como Tánger, que al no tener las limitaciones medioambientales que tenemos los europeos, están creciendo rápidamente para captar todos esos tráfico que vienen de Asia.

¿Y por qué Valencia sí y Cartagena no? Eso ya lo dejo a juicio del lector. En cualquier caso, sepa usted que acabar con estos dos proyectos no solo supone renunciar a grandes negocios de futuro que se llevarán los valencianos o los capitales chinos del norte de África. También supone renunciar a devolver el uso urbano a la terminal de Santa Lucía.

Nos están robando el futuro.