



Evaluaciones ambientales a la carta

SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN

Director del departamento de Ingeniería Civil de la UPC

Mientras la Región lleva 25 años peleando por poder tener una terminal de contenedores en el puerto de Cartagena, a otros les ponen la alfombra roja

Viene anunciando el Govern de Catalunya estas semanas que ha obtenido el visto bueno para ampliar el aeropuerto de El Prat (ahora llamado Josep Tarradellas) con 3.200 millones de euros por parte del Ministerio. La cosa no pasaría del típico mercado persa de inversiones millonarias a cambio de votos, que suelen transaccionarse políticamente entre Madrid y Barcelona, si no fuese porque la ampliación de la pista y la nueva terminal se encuentran ubicadas en pleno delta del Llobregat, que es LIC y ZEPA de la red Natura 2000.

Y no toca una zona menor, pues la ampliación de la pista entra de lleno en pleno centro de la laguna La Ricarda, que, además de ser un ecosistema de alto valor ecológico, es una importante zona de paso y anidamiento en Europa de muchas aves migratorias. El proyecto pasará el filtro europeo, pues, como ya sucedió con la ampliación anterior, plantea importantes compensaciones ambientales renaturalizando una importante cantidad de suelo agrícola al otro lado de la autovía C-31. Aun así, ha obligado a hacer auténticas contorsiones argumentales a varios partidos políticos catalanes, empezando por PSC y PSOE, principales impulsores del proyecto.

La nueva ERC de Puta i Ramoneta protestará un poco (con la boca pequeña), y finalmente mirará para otro lado, a cambio de poder participar en «la gobernanza» del proceso (es decir, colócame alguno de los míos en algún consejo de administración o comisión de seguimiento bien remunerada), pues se supone que así, con vuelos a Delhi y

a Tokyo, se alcanzará antes la independencia (aeroportuaria). Es lo que es denominada Jordi Pujol Fer país. A Junts no hace falta convencerles mucho de esto, pues seguro que para ellos será un 'win-win' en el que cobrarán peaje en todas las ventanillas.

¿Y qué tiene que ver todo esto con nuestras lejanas tierras del sureste español? Pues por la asimétrica evaluación de los impactos ambientales que transitan por los despachos de los ministerios en Madrid. Resulta curioso que mientras la Región de Murcia lleva 25 años peleando por poder tener una terminal de contenedores en el puerto de Cartagena (el más rentable de España y el cuarto en volumen de mercancías, pero que solo mueve graneles porque tiene una terminal de juguete para contenedores), a otros les ponen la alfombra roja con los temas ambientales.

Hace pocos días publicaba este periódico la noticia de que el puerto de Cartagena va a agotar próximamente su suelo libre en Escombreras. Esto es un ejemplo claro de cuál es el doble rasero con el que se miden estas cosas. Aquí el Ministerio tiene vetada una nueva terminal de contenedores en El Gorguel, y tocado de muerte el 'parche polivalente' que representaba la ampliación de Escombreras con el proyecto Barlomar por temas de afección a la Red Natura. Mientras tanto, en Barcelona no hay dudas para que El Prat pase de 55 a 70 millones de pasajeros (por si estuviese poco saturada Barcelona, que se ha convertido en un parque temático para turistas, donde para cruzar un paso de cebra en el Paseo de Gracia, hay que abrirse paso entre la 'riada' de guiris que viene desde el otro

lado de la acera).

Y lo más triste es que la cuestión de la afección ambiental de ambos proyectos no es ni siquiera comparable, pues, mientras el aeropuerto de El Prat le pegará un buen 'bocao' a la zona catalogada como Red Natura, y se realiza en un contexto en el que Bruselas mantiene abierto un expediente sancionador por el deterioro de especies del delta del Llobregat por su anterior ampliación, el famoso 'macropuerto' cartagenero solo afecta al 0,5% del LIC marino murciano (que es más administrativo que una realidad física, pues fue tirado en su día a escuadra y cartabón en el mapa).

Mientras aquí seguimos cogiéndonos la cabeza por el papel de fumar, vemos como el Ministerio ha autorizado también recientemente la ampliación norte del puerto de Valencia (137 Ha en plena costa de la ciudad, frente a las 190 Ha de nuestro 'macropuerto'), en un entorno, además, con una importante afección a la dinámica sedimentaria que no hay en Cartagena (basta con ver cómo ha crecido en las últimas décadas playa de la Malvarrosa al norte, y cómo se ha descalsado la de Pinedo al sur). Y aun así, la verdadera batalla no debería estar a nivel interno nacional, porque en Marruecos (que no atrancan con temas ambientales) la terminal TangerMed (construida hace poco más de 15 años, y que no para de ampliarse con capital chino), mueve ya más contenedores que Algeciras, Valencia y Cartagena juntas, captando todos los nuevos tráficlos que vienen desde Asia por el canal de Suez.

Como he dicho en alguna otra ocasión, nos están robando el futuro.