ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES
COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE EL PLAN DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL, Y DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DEL CORONAVIRUS EN LA REGIÓN DE MURCIA

Año 2020 | **X Legislatura** | **Número 8**

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 15 DE JUNIO DE 2020

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia de don Joan Amorós i Pla, presidente de FERRMED.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 30 minutos.

I. Comparecencia de don Joan Amorós i Pla, presidente de FERRMED.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor Amorós i Pla.....139

En el turno general interviene:
El señor Martínez Baños, del G.P. Socialista.....141
El señor Liarte Pedreño, del G.P. Vox.....143
El señor Esteban Palazón, del G.P. Mixto.....145
La señora Miguélez Santiago, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....146
El señor Segado Martínez, del G.P. Popular.....149

El señor Amorós i Pla contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios.....151

Se levanta la sesión a las 10 horas y 50 minutos.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Buenos días.

Vamos a comenzar con la reunión de la Comisión Especial de Estudio sobre el Plan de Reactivación Económica y Social, y de Evaluación del Impacto del Coronavirus en la Región de Murcia, hoy con la comparecencia del presidente de FERRMED, don Joan Amorós i Pla.

Señor Amorós, muy buenos días. ¿Nos oye bien?

SR. AMORÓS I PLA (PRESIDENTE DE FERRMED):

Muy bien, presidente.

Muchas gracias por invitarme.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muy bien y muchísimas gracias por estar aquí con nosotros.

Vamos a comenzar con su primera intervención, con un máximo de veinte minutos.

Cuando quiera, señor Amorós.

SR. AMORÓS I PLA (PRESIDENTE DE FERRMED):

Muy bien, ante todo, repito, muchas gracias por haberme invitado a esta comparecencia.

La primera cosa que les quisiera decir, pienso que es una buena noticia, en el estudio que estamos haciendo en FERRMED a nivel de toda Europa, donde hemos puesto un umbral del orden de 100.000 toneladas transportadas, la Región de Murcia sale por encima de ese umbral, lo cual quiere decir que es una región de primera división dentro de la logística a nivel europeo. Esto es muy importante porque justifica plenamente todas las inversiones que se tengan que hacer, y más después del coronavirus que, como saben ustedes, hay un plan especial por parte de la Comisión Europea para ajustar esta pandemia, de alguna manera, desde el punto de vista del impacto económico que haya podido tener. Esto es lo primero.

Decirles que en ese estudio que estamos haciendo estamos analizando todos los tráficos de Europa y, por supuesto, la gran noticia es que el corredor mediterráneo en la zona de Murcia sale perfectamente como inversión prioritaria. Esto es lo primero que hay que decir.

Lo segundo que quisiera también poner de manifiesto es que, dentro de los objetivos de la Comisión Europea, se prevé que para 2030 el tráfico ferroviario sea del orden del 30% para los recorridos superiores a los 300 kilómetros. Hay que decir que de este 30% en España estamos en entre un 3 y un 4%, lo cual quiere decir que hay un esfuerzo enorme a realizar de aquí a 2030 para podernos poner al nivel de Europa. Hay que decir también que la media europea del tráfico ferroviario en el conjunto del transporte terrestre es de un 18% escaso. O sea, que en Europa también hay que hacer una labor enorme, y con el estudio que estamos haciendo lo que pretendemos es que se identifique claramente en Europa las regiones donde hay que actuar, y la buena noticia, insisto, es que Murcia sale como región preferente en este estudio. Primer punto.

Segundo punto, está todo el tema del corredor mediterráneo y los enlaces de la Región también con Madrid. Este es un tema que nosotros venimos tratando desde la creación de FERRMED, en el año 2004, y siempre hemos defendido lo mismo, creemos que realmente necesitamos un corredor con doble plataforma en todo su recorrido, dada la importancia de este corredor, y que en la Región de Murcia exactamente lo mismo, necesitamos no solamente una línea de alta velocidad, necesitamos también una línea complementaria, y nosotros lo que significamos desde siempre es que esta línea podría salir desde la zona de Monforte del Cid y seguir más o menos paralela a la A-7 hasta llegar a Murcia. El enlace con Cartagena podría mantenerse el actual, pero nosotros la verdad es que somos partidarios, más que de pasar a ancho internacional, abrir la línea actual que une el Reguerón con Cartagena, nosotros pensamos que es una línea nueva complementaria de ancho internacional, con lo

cual Cartagena tendría un doble enlace: uno, un ancho ibérico, que sería la línea actual, con deslizamiento si hace falta; y otra línea, que a mí me gusta llamarla interpolar, sería una línea que uniría los tres grandes polos turísticos, que podrían ser el puerto de Cartagena, por supuesto, el aeropuerto de Corvera y también la zona del Reguerón y Santomera, toda esta zona, donde, lógicamente, habría que tener una terminal intermodal importante. Esto es lo que nosotros pensamos en cuanto al enlace del puerto de Cartagena.

Evidentemente, la doble línea por el norte debería continuar hasta Lorca, y llegando a Lorca debería haber, por la zona de Almendricos más o menos, un enlace directo con Almería, que es el que está planificado, y luego otro enlace por el valle del Almanzora hasta llegar a Granada, pasando por Baza, Guadix, etcétera.

Esto es lo que nosotros hemos defendido desde el principio, y evidentemente pienso que probablemente la línea esta interpolar, que uniría el polo logístico de Murcia con el aeropuerto y con el puerto de Cartagena, igual podría tener en el futuro, y estamos hablando de un futuro a largo plazo, una prolongación con una línea paralela más o menos a la AP-7 hasta llegar a los alrededores de Águilas y unirse otra vez con Almendricos, y tener el enlace allí nuevo para la doble línea, una por Almería y otra por Granada.

Esto a grandes rasgos es lo que nosotros estamos defendiendo desde, ya digo, los orígenes, y otra cosa que es fundamental a nuestro juicio es el puerto del Gorguel. La Región de Murcia, lo acabo de decir, sale de primera división, pero, claro, si no hacemos los deberes esta primera división cae, y ahí es donde tenemos que actuar de forma decidida.

Pienso que el puerto de Cartagena, con la emergencia que tenemos en estos momentos de tráfico por el Mediterráneo, puede jugar un papel preponderante siempre y cuando tengamos la capacidad suficiente en el puerto para canalizar los tráficos convenientemente. ¿Por qué? Yo pienso, aunque las comparaciones siempre son odiosas, pero si tenemos que comparar Cartagena con Algeciras (hablo como puerto de entrada a Europa, otra cosa es el *transshipmen*, que evidentemente Algeciras está en una muy buena posición), pero si tenemos que considerar la entrada a Europa desde luego Cartagena tiene ventajas importantes, porque prácticamente el recorrido de un barco que venga por el canal de Suez y que luego tenga que continuar, por ejemplo, por el estrecho de Gibraltar hacia América o hacia Europa, parte norte de Europa, este buque, haciendo escala en Cartagena, prácticamente pierde pocas horas.

O sea, por lo tanto creo que es un buen punto, puesto que además no tiene comparación la distancia ferroviaria entre Cartagena y la frontera que entre Algeciras y la frontera, del orden de casi 500 kilómetros más desde Algeciras. Por lo tanto, creo que esta es una ventaja importante pero, evidentemente, hay que tener un puerto preparado para todo esto.

Otro asunto que es fundamental es lo de las terminales. Sin terminales no podemos acceder a los trenes de mercancías, y en la Región de Murcia nosotros consideramos que la gran terminal por su puesto tiene que ser el puerto de Cartagena, sobre todo en la zona de la dársena de Escombreras, y luego otra terminal podría estar en esta zona en el norte, en Alcantarilla, el Reguerón, etcétera, esta zona, nosotros tampoco vamos a precisar exactamente, son ustedes quienes tienen que decidir dónde hay que colocarla, pero entendemos que ahí es un buen sitio, dado que es un enlace de la línea del corredor mediterráneo con la línea que va hacia Albacete y hacia Madrid. Por lo tanto, esta podría ser una zona importantísima. Y probablemente y hacia el sur (lo que pasa es que esto ya estaría en la frontera con Almería) podríamos tener allí otra terminal importante, nuestros amigos de Almería están insistiendo en hacer una terminal en Pulpí, no sé si tiene que ser en Pulpí o tiene que ser en Almendricos, no sé dónde tiene que ser, pero creo que allí podría haber otra terminal significada.

Entonces, básicamente, así, muy rápidamente, estos son los puntos que nosotros consideramos fundamentales, y, claro, el problema está como siempre en los plazos. Ya llevamos un retraso importantísimo. Cuando nosotros creamos FERRMED se nos decía desde el Gobierno español que en 2016 estaríamos ya en Almería, y en 2020 todavía no tenemos el ancho internacional hacia el sur de Barcelona. Esta es la realidad. Y además hay muchas cosas en el corredor mediterráneo que no se están haciendo con visión de futuro, por ejemplo, no se está estableciendo un ancho internacional en el sur de Barcelona por líneas que son prácticamente de cercanías, donde difícilmente encajarán los trenes de mercancías en el momento en que tengamos un tráfico significado, si es que nos creemos que te-

nemos que llegar al objetivo de la Comisión Europea, que es un 30%. Hay gente que dice: no, es que un 30% es optimista, no sé qué... Bueno, será optimista o no será optimista, pero esto es un objetivo de la Comisión Europea, y además ahora en estos momentos la señora Ursula von der Leyen dice que ese objetivo se tiene que ampliar y que el 30% es poco. Hay que tener en cuenta que los tráficos por carretera contribuyen en un 30% del impacto medioambiental del sistema de transporte, por lo tanto ahí hay que hacer algo. Hay que tener en cuenta, además, que los camiones también entorpecen en gran manera el tráfico en las autopistas, en algunos momentos generan algunos accidentes. Por lo tanto, nosotros lo que creemos es que hay que buscar una solución en la cual del mismo modo que podemos poner un camión en el puerto de Cartagena para ir a Civitavecchia, o, no sé, al norte de África, donde sea, pues por qué no podemos poner un camión en Murcia, o en estas terminales de las que estoy hablando, o en Cartagena, para ir a Frankfurt, por qué. ¿Por qué tenemos que hacer estas grandes distancias, que es un problema. Precisamente las compañías de transporte por carretera tienen problemas para encontrar chóferes, y hoy en día un camión que vaya desde Almería hasta Berlín igual tarda cuatro días para llegar, y, por otro lado, tiene que hacer una triangulación para volver con carga y tal, con lo cual el chófer igual se está dos o tres semanas fuera de casa de una forma innecesaria. Si nosotros ponemos los remolques en los trenes, cuando llegamos al destino hay una cabeza tractora de camión que coge un remolque, deja otro y se hace el reparto en una zona de unos 150-200 kilómetros, que es donde el camión debería incidir claramente.

Entonces, esto es lo que nosotros proponemos como solución, y por lo tanto en estas terminales en Murcia tenemos que tener también los dispositivos necesarios para poder cargar los remolques de los camiones en el tren.

Básicamente yo creo que, así, a grandes rasgos, esto es lo que yo les quería comentar. Pienso que quizá lo más práctico es que con las preguntas que me hagan acabemos de aclarar toda la problemática, pero, evidentemente, insisto en dos cosas, en que hay que hacer la máxima presión al Gobierno de España para que realmente se tome en serio el corredor mediterráneo. Ya sé que dicen que sí, que se lo toman en serio, pero, claro, la realidad es que en su momento el Gobierno español presentó un informe con una inversión de 51.300 millones de euros para el corredor mediterráneo y ahora nos hemos quedado en una inversión que está alrededor de los 30.000, contando, como siempre, con la alta velocidad y todo esto, y esto quiere decir que estamos con una situación en la cual vamos a tener cuellos de botella importantes en la zona de Valencia, en la zona de Barcelona, y también en la zona de Murcia, si no se hacen todas estas cuestiones que acabo de comentarles.

En fin, creo que tenemos entre todos que hacer el máximo hincapié en que el Gobierno de España invierta donde realmente está el retorno socioeconómico y medioambiental más importante, porque, claro, esas acciones en líneas donde no hay carreteras paralelas que tengan un tráfico importante de mercancías, estas inversiones no están en sintonía con los objetivos de la Comisión Europea, y menos ahora con el programa este del European Green Deal, que acaba de lanzar la señora Ursula von der Leyen.

En fin, yo con esto creo que acabo mi exposición y estoy a su disposición para cualquier pregunta que ustedes quieran hacer.

Gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muy bien, muchísimas gracias.

A continuación entramos en el turno general de intervenciones de los representantes de los grupos parlamentarios, al exclusivo objeto de pedir aclaraciones o solicitar información complementaria.

Por un máximo de diez minutos por grupo, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Martínez.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Buenos días, señor Amorós. Soy Alfonso Martínez Baños, representante del Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar, quería agradecer su presencia por videoconferencia en este Parlamento. Sabemos que conoce profundamente el tema y desde luego hemos tomado buena nota de lo que nos ha contado y de lo que nos contará a partir de nuestras intervenciones.

En primer lugar, quería decirle que esta es una comisión que tiene por objetivo conseguir un pacto político para la reactivación económica y social tras la pandemia del COVID-19, algo parecido a lo que se está haciendo también en el Congreso de los Diputados y en otras comunidades autónomas.

Evidentemente en ese posible pacto político las infraestructuras tienen un protagonismo esencial. Tenga en cuenta, señor Amorós, que nuestra comunidad autónoma es una de las menos competitivas de España, la quinta menos competitiva, según el Consejo General de Economistas de España. Según los economistas uno de los problemas que nos resta competitividad es la falta de infraestructuras y el mal estado de las que tenemos.

Afortunadamente, en el año 2019 se dio un fuerte impulso por parte del Gobierno de España a la inversión en infraestructuras en carreteras y fundamentalmente en ferrocarril en la Región de Murcia, se licitaron más de 1.200 millones de euros, algo histórico para nuestra región. Por tanto, si sabemos que para que nuestra economía gane competitividad necesitamos más y mejores infraestructuras, es imprescindible que todas las administraciones hagan los deberes en este sentido.

Señor Amorós, esta crisis sanitaria nos ha enseñado entre otras muchas cosas que el corredor mediterráneo es más esencial que nunca. Mi grupo parlamentario y otros muchos colectivos sociales y económicos de esta región llevamos años diciendo que necesitamos un cambio de modelo, necesitamos evolucionar en España y en la Región de Murcia hacia un modelo que sea más eficiente desde el punto de vista económico y más sostenible desde una perspectiva ambiental. Tenga en cuenta que nuestra región exporta una tercera parte de su PIB, algo ha dicho usted al respecto. Nuestras exportaciones rondan los 10.000 millones de euros al año.

Miren, el futuro pasa por un transporte de mercancías con mayor capacidad de carga, más agilidad, más rapidez y también más seguridad. En este sentido, sin lugar a dudas, el futuro pasa por el ferrocarril para el transporte de viajeros y fundamentalmente para el transporte de las mercancías. Tengan en cuenta que el ferrocarril abarata un 20% (aunque usted no lo ha referido parece ser que todos los estudios lo confirman) el transporte de mercancías, y sin embargo —algo sí que ha dicho al respecto— solo el 4% de las mercancías se transportan por ferrocarril en nuestro país y en nuestra región, algo que no ha cambiado al menos en los últimos diez años.

Miren, el tráfico de mercancías por ferrocarril entre Francia e Italia representa el 11%. Entre Francia y España, tan solo el 5%. Por tanto, tenemos un problema evidente que hay que corregir con el corredor mediterráneo.

¿Esto significa que hay que renunciar al potencial que tiene nuestra flota de transporte por carretera? En absoluto, hay que buscar la alianza entre el transporte por carretera y el ferrocarril. El primero tiene que estar para los transportes regionales y nacionales entre nudos modales, y el ferrocarril para el transporte transfronterizo.

Señor Amorós, nos gustaría conocer su opinión sobre el papel que deben tener en esta nueva configuración del transporte de mercancías las estaciones logísticas en las áreas metropolitanas. Lo digo porque en la Región de Murcia hay programadas al menos desde el año 2015 dos zonas de actuación logística, una en la ciudad de Murcia y otra en Cartagena, sin que hasta la fecha tengamos noticia alguna de su desarrollo.

Señor Amorós, lo ha dicho usted, desde FERRMED defienden un corredor con doble vía para pasajeros y doble vía para mercancías. Nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista, defendemos una inversión eficiente y sostenible.

Bien, me interesa también que hablemos de Francia, y le digo esto porque la información que nos llega desde allí nos dice que las últimas noticias son que el Gobierno francés ha paralizado o ralentizado sus inversiones para permitir la continuidad del corredor mediterráneo más allá de nuestro país. Nos gustaría que usted nos pudiera informar al respecto.

Por otra parte, nos interesa mucho su opinión en lo que le voy a preguntar ahora: ¿tendremos corredor mMediterráneo en el año 2030, es usted optimista o pesimista en este sentido?

Mire, si es posible, nos gustaría que nos explicase por qué y cuándo se cambió el proyecto aprobado en octubre de 2011, que, efectivamente, lo ha comentado, preveía una inversión de unos 51.300 millones de euros.

Presidente, existe bastante confusión sobre la financiación del corredor mediterráneo. ¿Podría explicarnos usted cómo se está financiando esta infraestructura, sobre todo qué fondos está aportando la Unión Europea en su financiación?

Por otra parte, también nos gustaría que nos comentase cuál es su actual relación, la de FERRMED, con el Ministerio de Fomento, que nos dijese si es fluida y colaborativa. Y en este contexto también nos gustaría preguntarle en qué modo puede afectar al corredor mediterráneo la decisión de la Comisión Europea de destinar 750.000 millones de euros, que no hay que devolver, a paliar los efectos de esta crisis, y los 540.000 millones de euros puestos a disposición de los Estados de la Unión Europea en préstamos. ¿Cree usted que puede ser una oportunidad para acelerar todas las inversiones que están pendientes y tienen que ver con esta infraestructura? Dígame, ¿cree que el Gobierno de España ha actuado con diligencia para forzar el protagonismo de la Unión Europea en las medidas para paliar los efectos de esta crisis?

Por otra parte, ha dicho usted algo en este sentido, ¿qué opinión le merece el Pacto Verde Europeo? ¿En su opinión el corredor mediterráneo puede contribuir a la consecución de sus objetivos?

Estoy terminando ya.

Presidente, sabemos que FERRMED —usted lo ha dicho— está realizando un estudio sobre la ratio inversión/resultado de las inversiones ferroviarias en el conjunto de Europa y concretamente en el corredor mediterráneo. Además de la conclusión que nos ha dado, en el sentido de que la Región de Murcia está en la primera división en materia logística y por tanto es una inversión prioritaria de la Región de Murcia para el corredor mediterráneo, ¿nos podría dar alguna otra conclusión de ese estudio que sabemos que está en una fase muy avanzada?

Y ya termino, con la referencia que usted ha hecho al puerto del Gorguel. Vamos a ver, nuestra opinión -me refiero a la del Grupo Parlamentario Socialista— es que, efectivamente, el puerto de Cartagena es un punto estratégico en el desarrollo regional y por tanto también en todo lo que tiene que ver con el transporte de mercancías. Nosotros apostamos decididamente por la ampliación del puerto de Cartagena para dar cobertura a todas esas necesidades, pero también estamos a la espera de las conclusiones de los estudios de impacto ambiental que tendrían efecto o no sobre el puerto del Gorguel.

En cualquier caso, reitero nuestra total convicción de que el puerto de Cartagena tiene que jugar un punto estratégico en el futuro de nuestra región y del corredor mMditerráneo.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra el señor Liarte.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor Amorós, buenos días. Muchas gracias por estar con nosotros esta mañana.

Sin que sirva de precedente, y no hace falta publicarlo demasiado, tengo que decir que estoy de acuerdo con una gran parte de las manifestaciones y que comparto las curiosidades que le ha manifestado el señor Martínez Baños, representante en esta comisión del Grupo Socialista.

Hay una primera reflexión que me gustaría compartir para conocer su criterio, porque esta comisión, como le hemos dicho, tiene el objetivo de tratar de reactivar la economía de la Región de Murcia y hacer que pueda imponerse a las circunstancias tan problemáticas en la que la pandemia nos ha colocado. Por tanto, yo no sé si es correcto considerar que la reactivación económica de la Región

pasa por el establecimiento de infraestructuras. No por nada sino porque estamos hablando de horizontes temporales diferentes, es decir, todas estas infraestructuras, que sin duda son necesarias, de las que usted nos ha hablado, si asumimos que son necesarias para reactivar la economía de la Región, lo que estamos diciendo es que la economía no va a poder ser reactivada en varios años. Por tanto, creo que debemos desligar toda la importancia del establecimiento de estas infraestructuras con una reactivación que creo que tenemos que encontrar mucho más rápido, por métodos en ocasiones quizá agresivos. Nuestro grupo parlamentario, por ejemplo, que, conforme a su ideario, es contrario al establecimiento de determinados tipos de ayudas económicas directas, en este caso sin embargo hemos estado favorables y dispuestos a que se establezcan, porque entendemos que es una situación traumática que debe afrontarse con medidas duras, pero es que entendemos que tiene que ser así, creemos que no podemos fiarlo todo a la construcción del puerto del Gorguel. O sea, si la reactivación económica de Murcia y la superación de la pandemia pasan por la construcción del Gorguel, para entonces nos hemos muerto todos, ¿no? (metafóricamente hablando).

Dicho esto, no pretendía quitarle importancia, en absoluto, al debate, o a lo que usted nos ha contado, en absoluto, solamente he intentado situarlo en el escenario cronológico en el que entiendo que nos debemos situar.

Dicho esto, quizá voy a abundar solamente un poco más sobre algunas de las manifestaciones que ha hecho el señor Martínez Baños, pero me parece importante hacerlo.

La primera de las cuestiones que quería mencionar, efectivamente, es la zona de actividad logística de Cartagena. Parece que, contra todo criterio lógico, no termina de despegar. ¿Usted coincide con nosotros en que sin esta zona de actividad logística todo lo demás está en el aire? En su opinión, me gustaría mucho conocerla, ¿por qué cree que está esto parado? ¿Sirve a algún interés? ¿Es una pura cuestión de falta de capacidad política o administrativa? Me gustaría mucho escuchar su opinión.

En relación con el Gorguel, esto es un poco como el Santo Grial, se habla mucho de ello pero no lo ha visto nadie. Es complicado. Estamos pendientes, efectivamente, de una serie de informes de impacto ambiental. Yo soy de letras puras, no hace falta, creo, ser de ciencias para entender que una obra de esta envergadura inevitablemente ha de generar impacto ambiental. La cuestión no es esa, la cuestión es si ese impacto ambiental que generaría justificaría o no su construcción. Esto no espero que nos lo diga usted porque, en cualquier caso, estamos pendientes de los correspondientes informes.

Lo que sí a lo mejor nos podría ilustrar es acerca de otros extremos que generan muchas dudas en muchas personas, uno de ellos es, si diéramos por hecho que el impacto ambiental está justificado y que merece la pena hacer la obra, yo preguntaría si hay demanda para el volumen de servicio que un macropuerto como el del Gorguel podría prestar. Se lo pregunto con absoluto deseo de escuchar sus criterios formados, no piense que es una pregunta capciosa en absoluto.

Y luego otra cuestión que también me parece muy importante es la cuestión de la viabilidad económica, es decir, con la situación en la que España se encuentra en este momento y la Región de Murcia se encuentra en este momento y la Unión Europea se encuentra en este momento, ¿es razonable considerar que hay posibilidades de que si los informes de impacto ambiental fueran positivos el macropuerto o el proyecto del puerto del Gorguel llegue a ser una realidad algún día?

Finalmente, y voy a concluir ya porque me parece mucho más interesante escucharle a usted que obligar a sus señorías a que me escuchen a mí, en relación con la inversión francesa en infraestructuras a mí se me despiertan dos dudas:

En primer lugar, cuando Francia opta por hacer una inversión en ese momento temporal, que no sé definir en este momento pero que sin duda existe, cuando Francia elige optar por hacer una inversión grande en infraestructura ferroviaria que supera ampliamente a la española, España optó por hacer una inversión fuerte en autonomías. Entonces, ellos tienen un trazado ferroviario mucho más amplio que el nuestro y que les presta un servicio, pero nosotros a cambio tenemos diecisiete parlamentos autonómicos, que también nos han dado muchas satisfacciones. ¿España considera usted que puede ponerse a la altura de Europa en infraestructuras mientras no renunciemos a este deseo español que hemos tenido de organizarnos territorialmente de esta manera? Esta pregunta tiene un cierto, no lo niego, componente político.

Pero hay una cuestión que a lo mejor no es tan política y sí es más de orden práctico: ¿es razonable que nosotros esperemos de Francia, que sigue invirtiendo en la continuación del corredor mediterráneo, mientras nosotros no estamos siendo capaces de convertir este corredor mediterráneo en una realidad en nuestro propio territorio? Quizá es comprensible la posición que el Gobierno francés esté adoptando al respecto, sobre todo considerando que esta continuación del corredor mediterráneo a quien le va a prestar un gran servicio principalmente sería a España y a nuestros intereses comerciales fuera del país.

Y es todo. Yo le agradezco mucho su atención y si puede responder a algunas de mis preguntas.

Muchísimas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Esteban.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor Amorós, muy buenos días. Es un auténtico placer tenerle aquí. Soy Rafael Esteban, del Grupo Mixto, y represento al Partido Podemos, y por tanto en su nombre voy a dirigirme a usted.

Vamos a ver, me parecen muy interesantes algunas de las cuestiones que ha planteado y sobre las que quería preguntarle, o reflexionar de un modo conjunto, si lo prefiere.

Por un lado, evidentemente, el horizonte que usted ha sugerido y que al parecer va a venir de la mano de los nuevos planes estratégicos de inversión de la Unión Europea gira en torno a un horizonte de energías limpias y de sostenibilidad medioambiental que va a impregnar todos los fondos comunitarios y todas las inversiones comunitarias probablemente en las próximas décadas. Desde ese punto de vista, y teniendo en cuenta que el corredor mediterráneo no deja de ser un medio de transporte en ese sentido ecosostenible y que usted ha relatado que alcanza el 3-4%, cuando tiene potencial de llegar al 30 o probablemente a más, ¿deberíamos desde ya, teniendo en cuenta que estamos en una comisión de reactivación, buscar una alternativa para el transporte de mercancía por carretera?, quiero decir, para ir buscando una sustitución a todo un sector tan importante como es el de los transportistas de mercancías por carretera. En la misma medida en que se vaya, quiero decir, sustituyendo el transporte ferroviario por corredor mediterráneo, tanto por ancho de vía internacional y por energía eléctrica, y vayamos sustituyendo un transporte que se basa fundamentalmente en cuanto a combustible en energías fósiles.

Aquí hay una cuestión que se ha citado ahora por parte del representante del Grupo Parlamentario Vox sobre la que yo quiero incidir, porque precisamente es al contrario. Vamos a ver, nosotros tenemos, si yo no estoy equivocado, y por eso le pregunto al respecto, un corredor central altamente desarrollado, si yo no estoy equivocado, llega ya hasta Zaragoza, prácticamente terminado, y un corredor mediterráneo que está hecho a trocitos y que prácticamente tiene que articularse, como usted ha dicho, en su integridad. La concepción centralista que ha habido hasta ahora en España, defendida sobre todo por los partidos de derechas pero incluso también por el Partido Socialista, ¿ha tenido algún componente político de penalización a España esa concepción centralista y radial, frente a un desarrollo del corredor mediterráneo que afectaba a regiones que han podido tener un componente ideológico, digamos, nacionalista o regionalista?, ¿ha tenido algo que ver eso en el desarrollo, a su juicio?, porque el corredor central está prácticamente terminado. ¿Obedece a la lógica eso de la planificación de infraestructuras todo en torno al centro y muy poco en torno a las autonomías?

Y mi gran pregunta: ¿llegamos a tiempo de equilibrar el que el corredor central de mercancías y el corredor mediterráneo se desarrollen al mismo tiempo? Porque es fundamental, porque si no siempre vamos a tener una desventaja competitiva, si el corredor central de mercancías es capaz ya de comenzar a canalizar mucho antes que el corredor mediterráneo todas las mercancías que llegan desde Algeciras, o que puedan llegar desde África, o que puedan llegar del continente americano por vía

del estrecho de Gibraltar. Es que eso es fundamental. Es al revés de lo que dice Vox, es precisamente la visión centralista del Estado la que ha primado en el desarrollo, entiendo, a mi juiciom de ese desarrollo desigual y asimétrico de este corredor, o de estos corredores de mercancías, que se supone que van en ancho de vía internacional y que por lo tanto ofrecen una sostenibilidad ambiental.

Por otro lado, en cuanto a los cuellos de botella a los que usted ha hecho referencia, que son muy importantes, especialmente aquí en la ciudad de Murcia. ¿Hasta qué punto el corredor mediterráneo puede jugar con el ancho de vía? Porque usted ya ha señalado que tiene que ser con doble plataforma y sabemos que eso va a generar muchos problemas, porque hay mucha parte del recorrido del corredor mediterráneo, conforme están diseñadas, que pueden ir por una plataforma apoyada en ancho de vía internacional, por una sola y un apoyo de un tercer canal, que va a ser de ancho de vía ibérico. ¿Qué rol pueden jugar los trenes híbridos tanto en el transporte de mercancías fundamentalmente pero también en el de personas? Los cuellos de botella, claro, porque de lo que se trata es de hacer cuellos de botella que puedan digerir la intermodalidad que debe ir aparejada al transporte de mercancías junto con el de personas.

Otra pregunta. Vamos a ver, en relación con el Gorguel -del cual ya le adelanto que nosotros estamos radicalmente en contra-, según los datos que nosotros tenemos, la dársena de Escombreras, el puerto de Cartagena, el macropuerto de Cartagena, el año pasado, 2019, gestionó unos 80.000 TEU, algo más de 80.000. La capacidad actual es de cerca de 800.000 TEU, y puede llegar, con la ampliación que está en marcha, a 1 millón de TEU. Teniendo en cuenta que tenemos una capacidad que apenas llega al 10%, ¿estamos en condición de adelantar la construcción de un puerto cuando no llegamos ni al 10%? ¿Es inteligente generar la oferta antes que la demanda, a su juicio?

Bien, para terminar una reflexión en torno a la zona de actividades logísticas. Yo entiendo que las actividades logísticas se deben regir por la intermodalidad. Usted ha hablado, en efecto, del aeropuerto de Corvera, del puerto de Cartagena, y cuando ha tenido que definir el Reguerón, Santomera, Alcantarilla..., es decir, el centro de mercancías integradas del transporte, que podría estar perfectamente en Corvera, ¿por qué no?, junto con el propio aeropuerto, no hay problema, cuesta más trabajo ubicarlo. Desde el punto de vista de la planificación racional de las infraestructuras, ¿tiene sentido llevar a la ciudad de Murcia, con un cuello de botella brutal, porque todo va a pasar por la ciudad de Murcia (el ancho de vía internacional, el ancho de vía ibérico, los cercanías por tanto, el orredor mediterráneo, el transporte granelero que va hacia el norte por la vía de la variante de Camarillas...), tiene sentido llevar allí, a ese cuello de botella, el centro integrado de mercancías y por lo tanto una zona de actividades logísticas, presionando aún más el paso por la ciudad de Murcia del tren, cuando el corredor mediterráneo, que viene a ser ecosostenible, podría tener un ramal hacia Cartagena y una perfecta cabida de ese centro integrado de transporte en el propio polígono de Los Camachos o en las cercanías del aeropuerto de Corvera?

Esas van a ser todas mis preguntas. Quedo muy atento a sus respuestas y le agradezco mucho de antemano lo que pueda decir.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Miguélez.

SRA. MIGUÉLEZ SANTIAGO:

Gracias, señor presidente.

Buenos días.

En primer lugar quería agradecer, señor Amorós, que haya aceptado venir a esta Comisión de Reactivación Económica de esta Asamblea, una comisión que ha sido creada con el único objetivo de recopilar propuestas de diferentes sectores para que nos ayuden a impulsar la economía en la Región de Murcia tras el impacto de este COVID-19.

Reiterar mi agradecimiento por su participación en esta comisión. Ha hecho usted una gran inter-

vención, exponiendo lo importante que son para nuestra sociedad las infraestructuras como motor económico y el peso que tienen estas infraestructuras para la economía de la Región de Murcia. Valoramos enormemente su presencia telemática y sus aportaciones.

Señores, vivimos una situación excepcional, la crisis sanitaria está dando paso a una economía y a una, digamos, crisis social que nos está obligando a enfrentarnos a la realidad, a la realidad de esta región, pero debemos de aprovechar esta situación, debemos de olvidarnos de esos titulares y actuar de forma valiente y decidida. Tenemos que hacer valer nuestro potencial y tenemos que hacer valer nuestro empuje, ya que, como usted ha dicho, esta región está considerada como de primera división a nivel europeo. Hay mucho trabajo por delante y en el ámbito de infraestructuras esta necesidad es más urgente que nunca.

Llevamos décadas lamentándonos de estas carencias. Nos estamos quejando de tener un tren decimonónico, un puerto que no aprovecha todo su potencial, de que las empresas no fijen aquí sus inversiones, porque no cuentan con las infraestructuras o las logísticas adecuadas, y ahora es el momento de actuar.

La prosperidad futura de Europa depende de las decisiones de inversión que se tomen ahora. El Marco Financiero Plurianual 2021-2027 es una fuente de inversión vital para toda Europa, y aumentar las inversiones en ámbitos tales como la investigación, las infraestructuras estratégicas, la transformación de la industria, desbloqueará este crecimiento futuro y dará respuesta a retos comunes como la descarbonización o el cambio demográfico.

Debemos invertir en nuevos modelos de movilidad, de energías renovables, de eficiencia energética, digitalización, de infraestructuras sociales, de economía circular, y de lo que es más importante, en la creación y el crecimiento de las pequeñas empresas.

Como usted ha dicho y mis compañeros también, el corredor mediterráneo, la puesta en marcha de las zonas de actividad logística tanto de Cartagena como de Murcia y la apuesta, señorías, por el Gorguel, conforman una tríada de actuaciones básicas para poner los cimientos de la recuperación económica y del futuro de esta región y de sus habitantes.

No debemos de olvidar, compañeros de los grupos parlamentarios, que el 90% del tráfico de mercancías se realiza por transporte marítimo.

Todos coincidimos en que tenemos esa necesidad. Los estudios refrendan el enorme impacto en términos de empleo, en generación de riqueza, que pueden aportar estas inversiones. Hablamos de más de 30.000 empleos, tanto directos e indirectos como inducidos, y miles de puestos de trabajo que pueden desarrollarse en su entorno, pero sin embargo siguen en el limbo.

Los más veteranos recordarán que la Autovía del Mediterráneo estuvo durante años parada en el límite provincial que separaba Alicante de Murcia. La sociedad se movilizó, la sociedad protestó y reclamó su continuidad, todos a una, y finalmente se consiguió desbloquear ese proyecto. Sin embargo, hoy vivimos una situación similar con el corredor mediterráneo, atrapado por ese cuello de botella que anteriormente han citado de Monforte. Por eso es necesario y es urgente que se elimine ese tapón y permitamos que las mercancías de una región eminentemente exportadora, como es la Región de Murcia, tengan una salida rápida, eficiente y digna de un mercado europeo.

El corredor mediterráneo debe además hacer honor a su nombre y conectar Cartagena con su puerto. El impacto sería enorme, la sinergia entre ambas infraestructuras abriría un caudal de nuevas oportunidades y de mejora de competitividad, reducción de costes, suprimir emisiones derivadas del transporte por carretera. El corredor mediterráneo debe además llegar a Cartagena a través de su zona de actividad logística, una reclamación que desde este Grupo Parlamentario de Ciudadanos llevamos haciendo desde que llegamos a la política regional. Y esta ZAL además serviría como el vértice desde el que también el proyecto del Gorguel extendería su influencia, un proyecto que también sufre un incomprensible cuello de botella, a pesar de que todos los estudios señalan que sería clave para esta región y nos posicionaría decididamente en un futuro de tráficos marítimos que garantizaría el futuro del puerto de Cartagena.

Es necesario por supuesto aclarar la viabilidad de la dársena y su compatibilidad con el respeto al medio ambiente, dejar todas las dudas, promover la declaración de interés nacional y acometer, en su caso, la construcción para consolidar Cartagena como un nodo principal.

Realizar la declaración de interés de puerto estratégico del Gorguel está en nuestras manos. Señorías, creemos conveniente que esa declaración, teniendo un ayuntamiento como el de Cartagena, un Partido Socialista en la Región de Murcia, teniendo la titularidad de la Secretaría de Infraestructuras por parte del Partido Socialista, teniendo el Gobierno de la nación por parte del Partido Socialista, creo que es una combinación ideal para defender la declaración de interés de puerto estratégico del Gorguel. Como les dije en otras intervenciones en pleno, es solamente una gestión burocrática, no hace falta esos informes ambientales para declarar al puerto del Gorguel como de interés estratégico. No excusen esos informes ambientales, que será bueno conocerlos pero no hacen falta para hacer esa declaración.

Por lo tanto, si ustedes apuestan tanto por el puerto del Gorguel, lo que les pediría de verdad, y creo que Joan en este caso estará a mi favor, es que realicen esa declaración de interés de puerto estratégico y que sea Europa quien empiece a realizar esos estudios.

Abordando el problema medioambiental, todos somos conscientes de que si apostamos por el ferrocarril estamos contribuyendo a una solución para combatir la emisión de CO_2 en la atmósfera. La tasa del ferrocarril en 2004, como bien ha dicho el señor Amorós, rozaba el 18%. Creo que ahora mismo, en 2020, estamos casi en ese mismo nivel, en España estamos en un 4%, y el objetivo, como ha dicho y ha hecho referencia la Comisión Europea, es que en 2030 se alcance el 70%.

Señor Joan, ¿el futuro pasa por una gestión logística más eficaz como el ferrocarril? ¿Por qué no han ido a la par las inversiones en transporte de personas como en el transporte de mercancías? ¿Necesita esta región una apuesta por la atracción de capital extranjero y hacer ver las bondades que podemos proporcionar como región a todas esas empresas que se están cuestionando otros destinos como consecuencia del Brexit? ¿Cree usted que la Región de Murcia puede ser un destino interesante para ellas?

Por último, me gustaría que imagináramos todos una Región de Murcia como realmente podría ser si hacemos las inversiones acertadas. La llegada de un súper post-panamax, con más 19.000 TEU, su evacuación de la carga, el trasbordo a otros puertos, el trasbordo a esas zonas de actividades logísticas, esos camiones llegando por esas cargas, esa gente trabajando, ese traslado de esa carga al corredor mediterráneo para iniciar su viaje a Europa. Tenemos una región que tiene la opción de ser la puerta de Europa. ¿Cabe entonces la posibilidad de preguntarnos por qué no lo hacemos? Si tenemos la oportunidad, ¿por qué no somos la puerta de Europa? ¿Nos falta valentía, nos falta decisión, o nos falta solamente confiar en que realmente esta región tiene ese potencial?

Y no quiero finalizar mi intervención sin hacer mención a unas palabras de don Ángel Martínez, sobre las que me gustaría que recapacitáramos todos. Dice: “Anticiparse al futuro es implicarse plenamente en la economía del conocimiento, es implicarse en las nuevas tecnologías de información y comunicación, es implicarse en aprovechar todas las ventajas de nuestra situación en el Mar Mediterráneo y lo que ofrecen la logística y el turismo, es hacer de la transformación de la estructura productiva de la Región de Murcia nuestra principal necesidad”.

Los estudios están ahí, los impactos económicos están cuantificados, la hoja de ruta es clara y en ella coincidimos casi todos. Es hora de tomar decisiones valientes, es hora de arrimar el hombro y es hora de empujar…

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Vaya terminando, por favor.

SRA. MIGUÉLEZ SANTIAGO:

Sí, señor presidente.

Es hora de empujar todos en la misma dirección, porque, señorías, nos va el futuro en ello.

Gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Segado.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Reiterar, como el resto de mis compañeros, el agradecimiento al señor Amorós por acompañarnos esta mañana.

A mí me gustaría reivindicar en primer lugar el papel del puerto de Cartagena, reivindicar el papel del puerto de Cartagena como el cuarto puerto del sistema portuario español, en cuanto a volumen de toneladas de mercancías que por él circulan, pero la realidad es que el puerto de Cartagena, siendo el cuarto de España, es el líder en graneles, somos el primer puerto en graneles líquidos y en graneles sólidos. Ahí es donde está, digamos, la fuerza del puerto de Cartagena. Y los contenedores, tal y como ha dicho el representante de Podemos (aunque no por la razón que ha dicho el representante de Podemos), es cierto que ocupan un volumen muy pequeño en cuanto al volumen total que mueve el puerto de Cartagena.

Pero me gustaría diferenciar varios aspectos, para que el señor Amorós me aclare algunas dudas que me han surgido de su intervención:

En primer lugar me gustaría, en esa reivindicación del papel del puerto de Cartagena, hacer una reflexión y poner encima de la mesa que a día de hoy el puerto de Cartagena ha hecho sus deberes en lo que se refiere a sus conexiones ferroviarias. El puerto de Cartagena ha invertido 25 millones de euros en la terminal portuaria de Escombreras, ahora mismo la terminal está terminada, está finalizada, y puede desde ya acoger trenes para la carga fundamentalmente de granel sólido o de lo que está transportándose ahora mismo, que son líquidos.

Por otro lado, el puerto también fue fundamental en la finalización de nuestra conexión por el corredor central, la famosa variante de Camarillas, que fue financiada en su último tramo íntegramente con fondos de accesibilidad terrestre del puerto de Cartagena. En total, el puerto de Cartagena ha invertido en materia ferroviaria en los últimos años 65 millones de euros, por lo que entiendo que ha hecho de sobra sus deberes. Y si analizamos la inversión en la variante de Camarillas no es una inversión que desde el punto de vista portuario tuviera especial interés, realmente el ahorro de veinte minutos en términos de transporte de mercancías no es fundamental, sino que fue una aportación que hizo el puerto, que a él le venía bien, pero que realmente a quien mejor venía era al transporte de pasajeros.

Yo creo que es el momento, y en esto quiero conocer la opinión del señor Amorós, de determinar la red arterial ferroviaria de Cartagena. Ahí es donde estará la clave y la apuesta por el puerto de Cartagena o no, ahí es donde tendrá el Ministerio que definir cuál es su apuesta por la red ferroviaria de Cartagena, si apuesta por la ZAL de Los Camachos y por la construcción de una terminal de mercancías en esa ZAL o no. Lo grave no es que no se haya iniciado o puesto la primera piedra de la ZAL, lo grave es que ni siquiera tenemos dibujado sobre un papel cuáles son las alternativas que el Ministerio pone encima de la mesa para los accesos ferroviarios a esa ZAL y poner en marcha estos trámites.

Los trámites para construir un ferrocarril -si no, que me corrija el señor Amorós- son largos y muy complicados. Estamos hablando de la elaboración de un estudio informativo, la exposición pública de ese estudio informativo, posteriormente su aprobación, luego los estudios ambientales, la exposición pública, la aprobación de la declaración de impacto, luego el proyecto, la licitación y la obra. Es decir, estamos hablando de muchos años de tramitación para sacar adelante este proyecto, y a mí me preocupa que en los últimos años no se ha avanzado en esa definición de la red arterial ferroviaria de Cartagena. Se plantearon una serie de alternativas y una vez que se tomaron las decisiones después nada se ha sabido.

La construcción de una terminal de contenedores es absolutamente fundamental, tan fundamental, diría yo, como el propio corredor mediterráneo, porque el corredor mediterráneo para nuestra región tiene sentido si somos capaces de en esos trenes subir mercancía, y no solo las que produzcamos

nosotros sino las que nos lleguen también por vía marítima. Esta es la clave. Por eso necesitamos una nueva terminal de contenedores.

Miren, el Gorguel es un proyecto del que se está hablando desde el año 2006 y estamos en el 2020. Sin duda ayudaría la declaración de interés estratégico, pero ayudaría a definir si es posible hacerlo o no hacerlo, si lo importante es que una vez que se declare agiliza todos los plazos para definir si cumple con los criterios ambientales que marca la Unión Europea o no los cumple. Si no los cumple no se podrá construir, y si los cumple, sí se podría construir.

Hay dos tipos de transporte dentro del ámbito marítimo, me refiero a contenedores. Dentro de los contenedores están los de import/export, los de importación/exportación, que son los que generan mayor valor añadido en el entorno donde se importa o exporta, porque generan puestos de trabajo no solo vinculados a la actividad portuaria, sino, y lo más importante, vinculados a la actividad industrial alrededor de ese puerto, en esa área de influencia. Aquí estamos hablando de que —y son los datos que le han bailado un poco al señor Esteban, de Podemos— según los estudios que hizo el Puerto de Cartagena, en la Región de Murcia hay entre 800.000 y 1 millón de contenedores con destino u origen Región de Murcia. Eso es un mercado potencial para el puerto de Cartagena, y esos contenedores ahora mismo están saliendo o entrando la inmensa mayoría por el puerto de Valencia o por el puerto de Algeciras, y algunos también por el puerto de Barcelona.

Y luego hay otro mercado interesante desde el punto de vista portuario, y que también genera valor añadido, menos que el de import/export, que son los contenedores en tránsito. En esto el mejor ejemplo lo tenemos en el puerto de Algeciras. El puerto de Algeciras es un puerto especializado fundamentalmente en tránsito portuario, es decir, barcos grandes llegan, depositan sus contenedores y luego barcos más pequeños los recogen y los llevan a puertos más pequeños.

Esto es, muy resumido, el negocio portuario. Aquí tenemos una oportunidad doble, porque tenemos masa crítica para poder mover contenedores desde aquí o con destino Región de Murcia desde el punto de vista del import/export, y también por nuestros bajos costes de estiba seríamos muy competitivos en el tránsito.

Por lo tanto, creo que es fundamental que se pueda construir una terminal de contenedores. Cada día que pasa que no tenemos terminal de contenedores en el puerto de Cartagena estamos perdiendo oportunidades.

Y me gustaría también conocer la opinión del señor Amorós respecto de otros tipos de transporte que no tienen necesariamente que ver con el corredor mediterráneo, y me explico. Las famosas autopistas del mar, ahora llamadas *short sea shipping*, que es el modo de transporte que se está imponiendo en algunas zonas de Europa, que es usar barcos más pequeños sobre plataformas de camiones directamente, embarcan las plataformas de los camiones y se produce un ahorro importante tanto en combustible como en horas de conducción de los chóferes, y se pueden evitar también alguno de los problemas que tradicionalmente ha sufrido nuestro sector agroalimentario, sobre todo en la frontera con Francia. Bien, me gustaría conocer cuál es su opinión y qué potencialidades ve también del puerto de Cartagena sobre este mercado. Y teniendo en cuenta también algo que muchas veces se nos olvida pero que deberíamos tener muy presente, que es nuestra proximidad con el mercado del norte de África, que está ahí, que algunos países de fuera, en concreto China y algunas empresas chinas ya están anunciando importantísimas inversiones en el norte de África, seguramente con la idea de hacer ese tránsito portuario desde allí, y esto nos genera una oportunidad por proximidad también al puerto de Cartagena. Entiendo que es así y quería conocer la opinión del señor Amorós.

Y luego una duda al respecto de su explicación, cuando hablaba de la red de Monforte-Murcia y luego su continuación hasta Cartagena, me ha parecido entender que para la conexión Murcia-Cartagena hablaba de mantener el ancho ibérico, mantener la plataforma de ancho ibérico y generar una nueva plataforma que pasara por el aeropuerto, si lo he entendido bien y si podría profundizar un poquito más en ese aspecto.

Muy bien. Muchas gracias, señor presidente.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

A continuación el señor Amorós tiene quince minutos para responder a las cuestiones.
Señor Amorós.

SR. AMORÓS I PLA (PRESIDENTE DE FERRMED):

Muchas gracias por las intervenciones, que han sido muy interesantes.
No sé si me oyen. ¿Me oyen?

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Perfectamente, le oímos perfectamente.

SR. AMORÓS I PLA (PRESIDENTE DE FERRMED):

Muy bien, entonces voy a empezar grupo por grupo, voy a intentar responder a sus preguntas.

Vamos a ver, en el caso del Grupo Parlamentario del PSOE, una de las cosas que ha comentado es la necesidad de terminales en las áreas metropolitanas, en lo cual por supuesto FERRMED coincide al 100%.

Después, sobre el tema de Francia, que también se ha comentado, es cierto que Francia no está haciendo los deberes como debería hacer, pero también tengo que decirles que, según nuestros cálculos, hasta el 2024-2025, con la línea actual, que es de doble vía, entre Perpiñán y Montpellier el tráfico se puede absorber. A partir de allí ya veremos, como no hagan la plataforma complementaria podemos tener un grave problema, y esto es en lo que estamos nosotros insistiendo al Gobierno francés y también a la Comisión Europea.

Ha comentado también qué relaciones teníamos con el Ministerio de Fomento. Bueno, nosotros las relaciones las tenemos directamente con el comisionado, con el señor Josep Vicent Boira, con el que nos hemos reunido varias veces, y estamos haciendo un seguimiento de lo que se está llevando a cabo. Esto no quiere decir que nosotros coincidamos con lo que se está haciendo al cien por cien. Nosotros somos una asociación multisectorial transeuropea, con miembros en toda Europa, y nosotros lo que defendemos es una economía sostenible y que de alguna manera tenga un impacto socioeconómico potente ante los ciudadanos.

También se ha hablado de los fondos europeos. Yo pienso que estos fondos europeos que la señora Ursula von der Leyen ha comentado tenemos que ser capaces de saberlos aprovechar convenientemente. La verdad es que la experiencia que tenemos nosotros, francamente (no hablo solamente de España, sino de Francia y otros países europeos, Italia, etcétera), los fondos europeos nunca se puede decir que se hayan empleado de una forma eficiente, ni mucho menos, y esto es lo que nos preocupa de este plan de la señora Ursula von der Leyen, que, la verdad, nos da un poco de miedo que una vez más los Estados miembros puedan hacer y deshacer. Creo que ahí eso se debería hacer a partir de proyectos bien estructurados y que esto tenga una aprobación final del Parlamento Europeo por una visión estratégica de Europa, considerando dónde hay que invertir prioritariamente, que es en las zonas de primera división que antes decía yo, que es donde más fácilmente podemos generar riqueza y podemos de alguna manera superar la situación gravísima que tenemos del coronavirus.

Se ha hablado del Gorguel. Nosotros también somos plenamente partidarios del Gorguel. ¿Por qué somos partidarios del Gorguel? Porque hay que tener siempre la visión de futuro y hay que saber una cosa que es fundamental, y lo ha dicho el representante de Vox. O sea, cuál es la demanda. La demanda es enorme, señores, por España circula el tráfico intercontinental más importante del mundo, equiparable al (...), y este tráfico, desgraciadamente, nos pasa por delante y se va a los puertos del norte a descargar, puramente porque nuestros puertos no están bien conectados y no son suficientemente eficientes. Por lo tanto, ahí es donde tenemos que actuar, porque el tráfico posible es enorme.

Antes también se ha comentado por parte del representante del Partido Popular el tema de las autopistas del mar y del desarrollo del norte de África. Esto yo creo que es otro aspecto importantísimo, o sea, el norte de África se va a desarrollar. Yo siempre lo digo, el Mar Mediterráneo se va a volver a

convertir en el Mare Nostrum de los romanos. O sea, la economía europea se va a desplazar hacia el sur, no sé si yo lo voy a ver, porque con la edad que tengo... pero ustedes son jóvenes y seguramente lo verán, cómo la economía se irá desplazando hacia el sur inevitablemente, porque, como antes también alguien decía, se van a poner industrias de todo tipo en el norte de África y esto generará todavía más tráfico y más interconexión con Europa.

En cuanto a la representación de Vox, que ha hablado, claro, de la reestructuración de la economía, estoy completamente de acuerdo, en el sentido de que las infraestructuras siempre son un tema a largo plazo, aunque se pueden hacer muchas cosas a corto plazo, ¿eh?, conectar una terminal a veces es cosa de pocos millones y no las conectamos. Lo digo porque aunque no sea en esta región, pero tenemos en otras regiones más al norte líneas de ancho internacional que pasan junto a una terminal y no está conectada. ¿Entonces, cómo vamos a cargar los trenes si no tenemos terminales conectadas?

Por supuesto, esto es algo a largo plazo, pero es que si no tenemos visión de futuro no vamos a ir a ninguna parte. A corto plazo, por supuesto, habrá que aprovechar estos fondos europeos para, digamos, apuntalar fuertemente nuestra industria y nuestras empresas pequeñas y medianas, porque es donde se genera la riqueza, y ahí desde luego creo que habrá dinero y ahora es el momento de endeudarse, luego ya lo recuperaremos, pero es que si no, no saldremos todos.

Entonces, del tema de la actividad logística yo quisiera decir lo siguiente, y con esto contesto un poco a lo que se ha planteado antes, el sistema logístico en el futuro va a tener una remodelación brutal por varias razones. Si hablamos de la larga distancia, habrá que atender un criterio que es el de consolidación, de manera que las grandes distancias se hagan fundamentalmente por barco -se hablado del *short sea shipping*-, o se haga por ferrocarril, cargando los remolques, porque hay que reconocer que la carretera es realmente el medio más versátil y es el que nos permite llegar al cliente final.

Por lo tanto, todos los otros medios de transporte en cierto modo se ponen al servicio de la carretera, evitando que los tráficos de largas distancias se hagan por la misma, sino que estas carreteras se utilicen sobre todo para el tráfico de distribución capilar y la corta distancia. Entonces, para las grandes distancias tendremos camiones, los trailers, que cargarán en los puntos de producción, irán a las terminales intermodales y allí podrán subir al tren y continuarán a 2.000 kilómetros, 1.500 o 700 kilómetros de distancia, y desde allí harán el reparto final. Entonces esto es algo que tenemos que tener en mente, que la distribución, digamos, a largas distancias tendrá que apoyarse en el barco, en la barcaza, donde hay transporte pluvial, o en el ferrocarril.

En cuanto a la distribución capilar, claro, el comercio electrónico está potenciando que aparezcan furgonetas, etcétera, repartiendo por todas partes a domicilio. Esto quiere decir que la demanda de este tipo de vehículos va a crecer y este tipo de vehículos obviamente han de ser eléctricos. Y este es el otro gran desafío que tenemos en el tema de transporte, en las grandes aglomeraciones urbanas el transporte tendrá que hacerse con unos sistemas que tengan motores eléctricos o bien de hidrógeno.

En cuanto al tema que ha comentado el Grupo Parlamentario Mixto, yo sobre el tema del Gorguel ya lo he dicho, nosotros consideramos que el Gorguel es una oportunidad para la región, teniendo en cuenta el tráfico importante que hay en el Mediterráneo y que no lo captamos por la falta de buenas conexiones de los puertos. Por lo tanto, nosotros estamos a favor de este tema.

Y en cuanto a lo del corredor central, bueno, yo creo que del corredor central habría que hablar con propiedad. Tenemos dos corredores en España, el mediterráneo y el atlántico. Entonces, nosotros los defendemos todos, no hemos ido nunca contra ninguno, pero apoyamos sobre todo el corredor mediterráneo porque es el pariente pobre. El corredor al que usted llama central, pero que de alguna manera va a la parte de Algeciras y pasa por Madrid, y en Madrid sigue con el nombre de atlántico hasta el País Vasco y entra por Francia, este es un corredor que es fundamental, que también enlaza un ramal con Portugal, y el otro corredor fundamental es el mediterráneo. Lo que pasa es que el corredor que usted plantea, este que podríamos decir que al llegar a Madrid se bifurca hacia Zaragoza y luego hacia Barcelona y tal es parte del corredor mediterráneo interior, tal como se ha definido últimamente, y evidentemente ahí sí que hay una diferencia fundamental, y en esto le doy toda la razón. O sea, este corredor dispone de doble plataforma prácticamente en todo su recorrido excepto entre Bobadilla y Algeciras, pero en todo lo demás tenemos siempre doble plataforma, mientras el corredor mediterráneo hay muchos sectores en que es plataforma única. Se está trabajando pensando solo en plataforma única y en algunos casos no existe el ferrocarril, como, por ejemplo, la conexión de

Murcia con Almería, que espero que se resuelva.

Evidentemente, antes, cuando habló el representante del PSOE, pues efectivamente el PSOE presentó en marzo de 2011 una propuesta para el corredor mediterráneo que seguía prácticamente casi todo lo que FERRMED pedía. Tuvimos varias reuniones en Madrid, después de un estudio importante que hicimos, y el Gobierno, salvo algunas cosas que faltaban también en la Región de Murcia, como, por ejemplo, el enlace directo desde Monforte hacia Murcia, que en aquellos momentos, en aquel plan, se decía que las mercancías tenían que dar un rodeo por Chinchilla, cosa en la que nosotros no estuvimos de acuerdo, pero en lo demás estábamos prácticamente de acuerdo en muchas cosas. Pero este plan se ha venido abajo por las razones que sean, no voy a entrar en discusión, y lo que habría que hacer es recuperarlo y ampliarlo, sobre todo en la zona de Murcia, que es donde quedaba un poco cojo.

¿Qué más había aquí…? Sí, Ciudadanos hablaba también de la crisis sanitaria. Bueno, todo esto ya lo he comentado antes, creo que evidentemente hay que apoyar sobre todo los pequeños y medianos empresarios para salir del atolladero, porque además genera puestos de trabajo, y lo fundamental en esta crisis es que no perdamos puestos de trabajo. Esto es vital. Pero sin las infraestructuras no tendremos asegurados nuestros puestos de trabajo en el futuro, y si queremos que haya o venga capital extranjero, como bien se ha apuntado, sin adecuadas infraestructuras el capital extranjero no suele desplazarse. Por lo tanto, este es un tema fundamental para la Región, tener unas buenas infraestructuras, según hemos comentado.

Yo sobre el tema del puerto de Cartagena, que presentó también el señor del Partido Popular, ya he dicho que estoy de acuerdo. Creo que hay que reconocer que el puerto de Cartagena probablemente es el que ha hecho en proporción el mayor (…) La pena es que realmente no tengamos una buena conexión ferroviaria y no podamos expandirnos convenientemente dentro de lo que es el mercado interior español y dentro de lo que es el mercado internacional.

La red arterial ferroviaria de Cartagena es fundamental, la ZAL es fundamental. Nosotros necesitamos que los terminales intermodales estén complementados con zonas de actividad industrial de logística, esto es fundamental. Es fundamental también la terminal de contenedores, ya he dicho el potencial que tenemos en el Mediterráneo. ¿Por qué tenemos que tener un 25 contra el 75? Imagínense ustedes que fueran 50-50, duplicaríamos los tráficos que tenemos en los puertos. Esto es un tema yo creo que fundamental. Hay que prepararse para el futuro, y si no nos anticipamos al futuro, como antes creo que ha hablado la representante de Ciudadanos, es muy difícil realmente salir del atolladero.

Llevamos un retraso de casi cuarenta años en el desarrollo del corredor mediterráneo, creo que es la hora de que el Gobierno español fundamentalmente, porque es el que realmente es responsable de las infraestructuras, verdaderamente coja el toro por los cuernos y actúe decididamente en el corredor mediterráneo, y sobre todo que planifique, porque una cosa es actuar como se está haciendo ahora, que a mi juicio es una actuación a muy corto plazo, y otra cosa es tener una buena planificación hasta el año 2030, que es cuando tenemos que concluir los objetivos de la Comisión Europea.

Por lo tanto, yo creo que ahí el Gobierno español tiene el desafío importante para poner las infraestructuras del corredor mediterráneo a la altura, y que tenga muy en cuenta que todo el corredor mediterráneo es de primera división, cosa que no podemos decir de algunos otros corredores peninsulares, que no son de primera división y en los que se está invirtiendo sin que la rentabilidad socioeconómica y medioambiental sea muy manifiesta.

Yo creo que esto es lo que yo les puedo decir más o menos, igual me he dejado cosas, pero, claro, han hablado muchos, he tomado notas y no sé si me he dejado alguna cosa, pero, en cualquier caso, si me he dejado algo yo estoy a su disposición, me pueden ustedes llamar o pueden ustedes hablar con Ángel Martínez, que es nuestro hombre de FERRMED, el representante de la Croem, o pueden hablar con el Puerto de Cartagena, que también es miembro de FERRMED, y me pueden trasladar a mí todas las cuestiones de detalle que ustedes necesiten.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Amorós, por haber estado aquí en la comisión con nosotros y haber aportado todo lo que conlleva el corredor mediterráneo y su futuro. Muchísimas gracias.

Termina la sesión.