



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 22

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 14 DE JULIO DE 2020

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia de doña Yolanda Muñoz Gómez, presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

SUMARIO

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

I. Comparecencia de doña Yolanda Muñoz Gómez, presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene la señora [Muñoz Gómez](#).....447

En el turno general interviene:

El señor [Martínez Baños](#), del G.P. Socialista.....451

El señor [Liarte Pedreño](#), del G.P. Vox.....454

El señor [Esteban Palazón](#), del G.P. Mixto.....454

La señora [Miguélez Santiago](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....456

El señor [Segado Martínez](#), del G.P. Popular.....458

La señora [Muñoz Gómez](#) contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios.....461

Se levanta la sesión a las 11 horas y 7 minutos.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Comenzamos.

Antes de iniciar la comparecencia de hoy, decir que la persona que iba a venir a partir de las once y media ha mandado dos correos al presidente de la Asamblea diciendo: «Estimado presidente, agradezco mucho la invitación pero siento mucho no poder participar por estar impartiendo un seminario a la misma hora. Atentamente, Juan Hidalgo». Y otro que dice: «Si se puede modificar la fecha, estaré encantado de participar. Atentamente, Juan Hidalgo». Lo digo para la información de que la persona que tenía que comparecer a las once y media no puede y nos lo ha dicho.

Bien, comenzamos con 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, con la comparecencia de doña Yolanda Muñoz Gómez, presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Por favor, ocupe este lugar.

Vamos a comenzar con la primera intervención de la señora Muñoz, presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena, por un máximo de veinte minutos.

Adelante.

SRA. MUÑOZ GÓMEZ (PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA):

Muchas gracias, presidente.

Señor presidente, señorías, vicepresidenta, secretaria, portavoces de los distintos grupos parlamentarios de la Asamblea Regional, buenos días a todos.

En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad de poder explicar ante esta comisión especial las medidas y acciones que desde el puerto de Cartagena hemos puesto en marcha para colaborar a paliar la crisis ocasionada por la covid 2019, una crisis sanitaria que nos ha traído miles de fallecidos a nivel mundial, miles de enfermos, y a la vez miles de trabajadores en la calle con un futuro incierto.

Permitidme que, sobradamente sabida es la deficiente gestión del Gobierno central frente a la previsión de nuestra región, gracias a la intuición y responsabilidad y claridad de un Gobierno regional, donde al frente nuestro presidente, Fernando López Miras, que se adelantó en determinadas medidas, lo que ha supuesto en definitiva y nada menos que ahorro de muchas vidas.

Lo que comenzó siendo crisis sanitaria ha devenido en una crisis social y económica a nivel mundial, nacional, regional y local, y actualmente nos encontramos ante una crisis que no tiene nada que ver con las que hayamos podido experimentar en los últimos años. Se trata de una crisis sanitaria que ha conllevado un parón nunca vivido por nuestra sociedad, y que está produciendo -todos somos conscientes- una crisis social y económica a nivel mundial, como decimos, que afecta a nuestro país, pero también a nuestra región y también a nuestra ciudad, Cartagena.

Ante esta situación, la Autoridad Portuaria de Cartagena y esta humilde servidora entendieron que estaba en condiciones de liderar la recuperación de la economía local y regional, y puedo asegurar que es uno de los motores mejor preparados para hacerlo. La situación requiere una solución a la altura de las circunstancias. El puerto de Cartagena es esa plataforma necesaria para la reactivación, que ha demostrado durante la pandemia ser un sector esencial para que la cadena de abastecimiento no se pare. Es una estructura de salvamento para las empresas que trabajan y que integran la comunidad portuaria tanto directa como indirectamente.

Desde mi punto de vista, la recuperación debía centrarse en las empresas, apostando por los sectores que pueden recuperar la normalidad con rapidez y que son elementos tractores para las pymes, eje principal de nuestro tejido empresarial. Por eso fuimos el primer puerto en elaborar un plan de acción inmediata para la recuperación económica frente al covid 2019. Nuestra hoja de ruta son dos años de ejecución, 2020-2022, con 200 millones de euros. El plan contempla cincuenta actuaciones comprendidas en doce bloques temáticos, cinco líneas de trabajo dirigidas a la ejecución de actuaciones globales de ingeniería completan el puerto y su integración con la ciudad (principalmente pavimentaciones, instalaciones, mejora y ampliación de muelles), dotándola de mejores servicios. Y, por otro lado, actuaciones arquitectónicas de nueva construcción de edificios, necesarias asistencias téc-

nicas, sin olvidar la apuesta por la digitalización y el medio ambiente. En definitiva, un plan elaborado para ser puesto en marcha de forma inmediata. De hecho ya lo estamos ejecutando con acciones que promueven el crecimiento de la actividad industrial y la generación de empleo.

Los aspectos del plan. Señor presidente, señorías, con el objetivo de colaborar en esa rehabilitación de la economía, desde el puerto de Cartagena elaboramos este ambicioso y esperanzado plan, basado en los siguientes aspectos: mejora de los servicios y apoyo a las empresas, aceleración de las inversiones que generan un mayor valor añadido a las empresas y a la sociedad del entorno del puerto, inversiones a llevar a cabo entre 2020-2022 y todas aquellas acciones necesarias para acelerar estas inversiones que paso a resumir.

Para abordar el primer punto serían mejoras de los servicios de apoyo a las empresas. Desde el minuto uno se adoptaron medidas económicas y administrativas importantes para dar facilidad y respuesta inmediata a la necesidad de aplazamiento y fraccionamiento en tasas y pagos. También di instrucciones desde el primer momento para la agilización de pago a proveedores, necesario para inyectar liquidez y colaboración a las empresas locales y regionales, realizando diariamente trámites de pago y pagando al día siguiente.

El empujón del sector público es clave en la recuperación de la economía, en especial la local, y el puerto es pulmón económico y garantía de liquidez económica para nuestros proveedores y operadores, que dan continuidad a nuestra actividad.

Ahora más que nunca debemos estar con las personas, y la economía se hace por y para las personas, de ahí el esfuerzo que estamos realizando. Todo el personal de la Autoridad Portuaria se ha volcado para pagar al día siguiente, como decía, de tener registrada la factura, realizando un considerable esfuerzo al estar la mayoría de los empleados en trabajo no presencial.

Estas medidas, destinadas en un primer momento a garantizar el correcto funcionamiento de la cadena de suministro, se han ampliado y adaptado a las necesidades de la sociedad y del tejido empresarial. Hemos puesto en marcha esa liquidez con un montante durante la pandemia de 7 millones de euros abonados hasta ese momento. Ha sido una forma de aliviar económicamente a nuestras empresas, a la pequeña y mediana empresa.

El segundo punto ha sido acelerar las inversiones que generan mayor valor añadido a las empresas y la sociedad del entorno del puerto. Entendimos que además del beneficio económico debíamos tener en cuenta el beneficio social, no solo contemplando agilizar inversiones, sino también todo aquello que servía a las empresas del entorno del puerto (la colaboración público-privada), y como todos sabéis, o debemos conocer, es indudable que el Valle de Escombreras es uno de los mayores polos industriales de España, con una veintena de grandes multinacionales del sector de la energía, que se ha convertido en herramienta útil y competitiva de las empresas que operan en los muelles del puerto de Cartagena, y durante esta pandemia ha quedado bien demostrado.

Además de ello, calculamos que son 82 millones de euros los que las empresas como Ilboc, Bunge, Enagás, Repsol y empresas del sector agroalimentario van a invertir en la mejora de infraestructuras en el desarrollo de su operativa comercial en el puerto de Cartagena. Y el puerto ha de colaborar con ellos, ya que en los últimos diez años se ha duplicado el tráfico de graneles sólidos en la dársena de Escombreras, los accesos viarios están colapsados y los ferroviarios todavía inexistentes, con la necesidad añadida de adaptar la estación de Escombreras para la expedición de trenes directos desde el puerto a cualquier destino. Así, el plan contempla una serie de obras de accesibilidad terrestre y ferroviaria, obras de mejora de las instalaciones en los muelles (bolardos, defensas...), adaptación y mejora de los mismos, ganchos de escape, terminales de graneles líquidos, así como mejoras de acceso y pavimentaciones. A todo ello contribuirá de forma importante y necesaria los tráfico actuales, optimizando superficies y mejorando los rendimientos de los muelles, totalmente necesario y conveniente.

Por otro lado, para la mejora de los servicios del puerto, también se aceleran inversiones en el ámbito y en el campo de la transformación digital y los puertos 4.0, que nos permite reducir costes en la cadena logística, simplificar, hacerlo interoperativo, integración, transparencia..., todo eso vinculado a la actividad portuaria y a la actividad logística.

En el aspecto social hemos centrado nuestro esfuerzo en la integración de toda la fachada marítima de Cartagena, lo que hemos denominado “Plaza Mayor”, haciendo de Cartagena ese concepto de

la fachada marítima más abierta desde las instalaciones y espacios del puerto, escenario de convivencia e integración en el día a día del puerto y la ciudad. Un frente portuario atractivo, con nuevos usos urbanos, con escenarios de grandes acontecimientos ciudadanos. Señorías, inversiones para llevar a cabo a corto plazo, 2020-2022, divididas, como decía, en doce bloques temáticos y cinco líneas de trabajo. Desde la presentación el 29 de abril del Plan de Acción para la Recuperación Económica frente a la covid 2019 del puerto de Cartagena, se han ejecutado, se están ejecutando y realizando, un 10% de inversiones, por más de 20 millones de euros.

El primer bloque comprende esa Plaza Mayor de Cartagena, con 28,8 millones de euros, actuaciones que pretenden desarrollar usos en esa fachada y que consiga crear un espacio público que dé pie a otra manera, o a nuevas maneras de hacer ciudad y que añadan valor productivo sustentado en la cultura, en el respeto y la integración del patrimonio cultural en ese entorno BIC, en la mejora de la proyección social, y que permita el disfrute de los ciudadanos de Cartagena y de todo aquel que quiera visitar la trimilenaria ciudad.

En todo el entorno del muelle Alfonso XII, toda la fachada del puerto de Cartagena, se pretende también mejorar la accesibilidad ciclopeatonal. Desde los barrios cercanos, ordenar la circulación de peatones, de vehículos, dotar de una estructura especial definiendo accesos, itinerarios, lugares de estancia, crear nuevos espacios de actividades conjuntas, dinámicas, que construyan la entidad de la fachada marítima de Cartagena-Plaza Mayor como lugar vibrante, vitalista, compartido, con actividades de todo tipo, socioculturales y lúdicas.

En los próximos días tendremos los equipos multidisciplinares que han sido seleccionados. Se terminaba el concurso de ideas de Plaza Mayor el pasado 26 de junio, se han presentado once proyectos. Estos once proyectos presentarán su idea desarrollada hasta final del mes de agosto y después serán valorados para exponerlos a las demandas de los ciudadanos, pues la participación del ciudadano en ese concurso de ideas de la integración puerto, ciudad y Plaza Mayor es muy importante en su definición.

Dando continuidad a esa integración de Plaza Mayor, también se incluyen otros proyectos necesarios para el desarrollo de toda la fachada marítima con un carril-bici peatonal desde el faro de Navidad hasta Cala Cortina, así como los necesarios para la rehabilitación de la zona del Espalmador, presupuestado con 25,4 millones de euros, e incluye el acondicionamiento de la zona completa.

En la actualidad hemos licitado el acondicionamiento del dique rompeolas del muelle del Espalmador, y estamos tramitando un convenio, que hemos cerrado con la Armada, para que nos cedan unos terrenos para actuar en toda esa zona y que nos permita la conexión Cala Cortina-faro de Navidad, es decir, toda la bahía de la fachada marítima del puerto de Cartagena.

Señor presidente, señorías, cuando llegué al puerto, para servir a Cartagena y a la Región, ya anuncié que iba a ser aliada de las grandes reivindicaciones en infraestructuras, entre las que se encuentran la nueva terminal de contenedores y la conexión intermodal. Y, efectivamente, son los ejes principales para continuar creciendo y desarrollando oportunidades de negocio en el puerto, en Cartagena y en la Región de Murcia. Y mi principal reto es ese, conectarlo por tierra, mar y aire, de ahí que la intermodalidad tenga un gran protagonismo en este plan y mayor inversión de estos cinco bloques, 85,4 millones de euros para la mejora de la conexión puerto-ferrocarril-carretera (trinomio superimportante), proyecto de mantenimiento de viales y nuevas defensas y redes de abastecimiento.

Para que las empresas asentadas en nuestros muelles puedan seguir creciendo es imprescindible adaptar y mejorar nuestras instalaciones, nuestros muelles. Se convierte en urgente la mejora de la estación de Escombreras. En la propia isla de Escombreras tendremos una terminal ferroviaria que enlace barco, tren y carretera. Ya tenemos firmado con ADIF un convenio por importe de 5 millones de euros, que se pondrá en marcha en breve. Y al margen hemos terminado de ejecutar ese enlace ferroviario con Escombreras, con un presupuesto de 26 millones de euros, que ha financiado el puerto de Cartagena, y que fueron recepcionadas las obras el pasado 25 de febrero, y estamos en trámite de puesta en funcionamiento con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Pero también urge, y no solo para el puerto y sus tráfico, captar todo el tejido empresarial de Cartagena y la región para la ZAL de Cartagena. Ferrocarril y ZAL son elementos clave del desarrollo industrial y económico de la región. La implantación de una zona de actividades logísticas en el

área de Cartagena surge de la voluntad del Gobierno regional de planificar el desarrollo de suelo logístico para atender las necesidades de actividades económicas y productivas de toda el área de Cartagena, del Mar Menor, y a la vez muy vinculadas y relativas al puerto de Cartagena, ahora como oportunidad de negocio para el almacenamiento de productos y su posterior salida cuando la coyuntura de mercado sea positiva.

La implantación de una plataforma logística intermodal de Cartagena tiene como objetivo el impulso de un transporte combinado eficiente, en base a la intermodalidad ferroviaria y portuaria y el desarrollo de la actividad logística de gran valor añadido, para incrementar la competitividad de las empresas, la actividad económica y, por supuesto, el empleo de la zona. Este proceso creará una sinergia con el puerto de Cartagena, siendo una actuación necesaria para canalizar el previsible incremento de tráfico de contenedores que debe sufrir y que debe desarrollar el puerto en los próximos años.

Esta plataforma logística intermodal beneficiaría a los clientes actuales del puerto, que aumentan más sus necesidades de almacenamiento por el creciente tráfico de mercancías. El puerto tiene todas las operaciones logísticas y puede concentrar todas las operaciones logísticas en las inmediaciones y en la zona adyacente de la ZAL. En las instalaciones de la ZAL podrían ofrecerse esos servicios de almacenamiento que nuestros operadores portuarios utilizan fuera del área de Cartagena para graneles sólidos, cereales, así como almacenamiento frigorífico, tanto para las importaciones como para la exportación de fruta y verdura a otros países europeos. Además, el tráfico con destino al interior de la Península podría beneficiarse de una zona de consolidación de carga, que, junto con la terminal ferroviaria, consiguiera potenciar la intermodalidad, reducir costes y sobre todo emisiones CO₂.

También contemplamos entre otras actuaciones en el plan de acción la mejora y adaptación de muelles en ambas dársenas, con 46,2 millones de euros, destinados a dragados, nuevos diques, sustitución de defensa o adecuación de las existentes. Es decir, adecuar y ampliar las infraestructuras actuales adaptándolas tanto a los tráficos existentes como a los futuros en los que trabajamos (mayor exportación hortofrutícola regional, tráfico Ro-ro e industria *offshore*).

La gobernanza portuaria debe ser la más correcta que atienda la diversificación de los negocios y la consolidación de tráficos, optimizando las posibilidades que tiene mirando al presente y al futuro de una economía sostenible y digitalizada, por lo que la innovación, seguridad y sostenibilidad se convierten en un eje básico necesario en este plan transversal, dotándolo con 13 millones de euros.

La apuesta por la transformación digital para mejorar la competitividad del puerto se hace más evidente en la situación de crisis actual, y justifica la necesidad de convertir en prioritario, y por tanto acelerar todo lo que ayude a la adecuación de servicios del puerto, a las nuevas exigencias de digitalización.

Trabajamos en el concepto de puerto inteligente que todos conocemos (*smart port*), promoviendo la innovación y siendo un elemento clave en el desarrollo de la competitividad del sector y del puerto, con 5,8 millones de euros planificados. Estamos desarrollando la implantación de una solución de administración electrónica, de una plataforma de integración de servicios, de un almacén de datos corporativos que permitirá generar estadística y cuadros de mando de última generación, un centro de atención al usuario y microinformática y los servicios de infraestructuras TIC para servir mejor a nuestros operadores. Con ello queremos incentivar la creación o consolidación de las empresas emergentes (*startups*) o empresas existentes que pueden desarrollar otras líneas de negocio desde el puerto de Cartagena y en el *hinterland*, productos innovadores para el sector logístico portuario con orientación a un mercado muy amplio, muy general.

Y contamos con ese proyecto de Puertos 4.0, que desarrolla Puertos del Estado y donde el puerto de Cartagena es un activo muy importante y protagonista en la comisión de valoración de ese proyecto Puertos 4.0.

Y no quiero olvidar la sostenibilidad, prioridad absoluta del puerto. Cada una de las actuaciones debe de llevar ese plus de sostenibilidad, de atención al medio ambiente, del bienestar de todos, cumpliendo el objetivo que todos conocemos de desarrollo sostenible y nuestra responsabilidad social corporativa.

Señor presidente, señorías, ser el puerto más rentable de España nos asegura la financiación de los proyectos que previamente hemos citado. Hoy no es momento de detenerse, es momento de ac-

tuar con nuestros medios. El puerto de Cartagena tiene y debe, es nuestra obligación, convertirse en palanca de reactivación económica, con nuevas infraestructuras, mantenimiento, ampliación, reforma, innovación de productos, servicios. Algunos trabajos ya se han iniciado, otros a punto de comenzar. Vuelvo a repetir, cincuenta actuaciones a llevar a cabo, doce bloques temáticos, cinco líneas de trabajo, y con la nada despreciable cantidad de 200 millones de euros.

Trabajos que abarcan todos los ámbitos portuarios y sociales: hablaba de pavimentación e instalaciones, construcción, zonas de esparcimiento... Son acciones que ayudan a la generación de actividad industrial, a la estabilización de empresa y a la vez a crear puestos de trabajo.

Consigamos la normalidad que nos ha sesgado la covid 2019, crecimiento de empresas pequeñas y medianas fundamentalmente, y que son el tejido productivo necesario y fundamental de la actividad económica.

Este plan está coordinado con el Gobierno regional y el Ayuntamiento de Cartagena, porque hay que sumar no solo voluntades, también hay esfuerzos para sumar esa reactivación económica, así como impulsar proyectos, aportar ideas, ya que todo irá en beneficio no solo de Cartagena y su puerto, sino principalmente beneficiará a nuestra querida región, a sus hombres y mujeres.

Y quiero dar las gracias por la encomienda y la instrucción clara de nuestro presidente regional, así como por la colaboración de nuestros gestores municipales (la alcaldesa actual, Ana Belén Castejón, y mi buena amiga y vicealcaldesa, Noelia Arroyo), por su participación, por sus ideas, por la ilusión que han puesto en este proyecto.

Es prioritario acentuar los procesos de colaboración y dotar a la sociedad de instrumentos que permitan aunar los esfuerzos, crear riqueza y trabajo, sostenibles, competitivos, que van enmarcados en este plan de acción. Ahora es el momento de actuar con nuestros medios, reactivar la economía, impulsar proyectos. Como dice nuestro lema: que el motor que nos mueve no pare.

Resumiendo, señorías, nuestras actuaciones contemplan llegar a todos, desde el pequeño y mediano proveedor hasta grandes inversores. La situación de absoluta excepcionalidad que estamos viendo necesita de actuaciones de calado y el puerto está capacitado para liderar la recuperación económica. Abordar el escenario actual de completa incertidumbre preparándonos para el día de después del confinamiento (objetivo básico de este plan), empujón al sector público, al sector privado, revisión de procedimientos con medidas correctoras y aceleración de trámites administrativos, y para eso necesitamos la confluencia y colaboración de todas las administraciones. Hay que estar con el sector privado, evitar el cierre de empresas, mantener vivo el tejido productivo y ayudar a la economía familiar y turística.

Quiero terminar trasladando a esta comisión, a sus señorías, que el puerto está para aunar voluntades en beneficio de la ciudad y de la Región. Es el momento de estar ahí aportando valor añadido, recuperación, entrega, y más en este momento en el que el futuro es una palabra no demasiado cercana, pero al que llegaremos con nuestro esfuerzo común.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Martínez.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente.

En primer lugar, señora Muñoz, agradecer su comparecencia ante este Parlamento, porque, como bien ha dicho usted, la importancia que tiene el puerto de Cartagena como palanca de reactivación de la economía en nuestra región es fundamental.

Presidenta, no nos oír al PSOE polemizar con la gestión de la crisis sanitaria. Creemos que es

una irresponsabilidad social entrar en esta polémica.

Por otra parte, quiero aprovechar mi intervención para agradecerle la colaboración que me consta que está teniendo el puerto de Cartagena, y concretamente usted, en la recepción y atención a los inmigrantes que están llegando en patera. Sé que esta es una cuestión humanitaria, pero la colaboración entre administraciones públicas en un tema tan delicado y sensible como siempre es la inmigración, máxime en estos momentos, es un ejemplo que todos deberíamos de seguir. Por tanto, presidenta, en nombre de mi grupo parlamentario, gracias.

Señora Muñoz, todos los grupos parlamentarios que estamos presentes en esta comisión tenemos claro que buena parte del futuro económico de la Región de Murcia pasa por el puerto de Cartagena, y también todos los grupos parlamentarios tenemos claro que es necesaria y, si me apura, urgente una ampliación del puerto de Cartagena.

Mire, las discrepancias empiezan en la forma de hacer esta ampliación del puerto de Cartagena. Por otra parte, como bien ha dicho usted, otro año más el puerto de Cartagena es el más rentable de España, la cifra de negocios está rondando los 50 millones de euros, con una rentabilidad de en torno al 8%, lo que permite, como bien ha explicado, abordar esos 200 millones de inversión. Es el cuarto puerto más importante de España en el tráfico de mercancías, tras los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona.

Es un puerto que se ha especializado fundamentalmente en el tráfico de granel líquido. Si mis datos no están equivocados, con un flujo en el año 2019 en torno a los 26 millones de toneladas, y en granel sólido con un flujo que estaría rondando los 7 millones de toneladas. Sin embargo tenemos un déficit importante en el tráfico de contenedores. No sé la cifra exacta que estamos moviendo o que está moviendo el puerto en el año 2019, pero por datos que tenemos anteriores deberá estar en torno a los 80.000-100.000 contenedores TEU al cabo del año. Esto significa mover entre 1,6 y 2 millones de toneladas de mercancía a través de contenedores.

Por supuesto, estamos lejos de los 5,4 millones de contenedores que mueve el puerto de Valencia, o de los 4,3 que mueve el puerto de Algeciras, o los 3, aproximadamente, estoy hablándole en cifras aproximadas, que mueve el puerto de Barcelona. Por tanto, en este sentido la capacidad de crecimiento del puerto de Cartagena es enorme, y además hay mercado porque la tendencia mundial es que crezca el tráfico a través de barco de contenedores. En este sentido, estaría justificada la ampliación del puerto de Cartagena para albergar una mayor capacidad en el tráfico de contenedores, y por eso en el año 2006 el que entonces era su antecesor se propuso la ampliación en este sentido del puerto de Cartagena. Evidentemente, el objetivo es tener mayor capacidad física y operativa para crecer en el tráfico de contenedores.

La propuesta inicial del puerto de Cartagena era una nueva instalación en el Gorguel, con una capacidad aproximada de 3,5 millones de contenedores TEU y un calado para buques de en torno a los 22 metros de profundidad. Presidenta, han pasado ya catorce años desde aquel año 2006 y los estudios siguen sin terminarse. Por tanto, mi primera pregunta será en qué estado se encuentran los estudios sobre la posibilidad de ampliar el puerto de Cartagena con una terminal de contenedores en el Gorguel.

Digo esto, señora Muñoz, porque me consta que en el año 2016 la Autoridad Portuaria decidió iniciar la tramitación para la ampliación del dique suroeste de Escombreras, a falta, lógicamente, de conocer la viabilidad medioambiental del Gorguel. De hecho, siendo presidente del puerto de Cartagena el señor Segado, a principios del año 2019 anunció en la prensa que se estaba trabajando en esta alternativa.

Señora Muñoz, los que vivimos fuera y tenemos la información un tanto sesgada, tenemos la sensación de que no nos están contando todo lo que saben, y me voy a intentar explicar. Todos sabemos, los que estamos aquí, que el Instituto Español de Oceanografía tiene previsto terminal los estudios de impacto marino en el año 2020, aproximadamente, es decir, que este mismo año o a lo sumo el año 2021 sabremos si medioambientalmente el puerto del Gorguel es viable. Sin embargo, me consta que los estudios para la ampliación del dique suroeste de Escombreras están muy avanzados entre el puerto de Cartagena y el CEDEX. Por tanto, le voy a hacer la siguiente pregunta, señora Muñoz: ¿es compatible la construcción del dique suroeste de Escombreras con la construcción de un nuevo puerto en el Gorguel? Por cierto, también tenemos dudas al respecto, ¿podría decirnos cuánto

costaría la ampliación del puerto del Gorguel y cuánto el dique de Escombreras? Aproximadamente, sabemos que no hay estudios exactos, pero aproximadamente.

También nos interesa saber cuáles son las previsiones de financiación en ambos casos, porque se escucha mucho en prensa de cómo se van a financiar estas dos infraestructuras, pero no sabemos cuáles son las previsiones que tiene el puerto de Cartagena. Según lo que se ha publicado, estaríamos hablando de inversiones que superarían los 1.000 millones de euros en ambos casos. Es decir, a priori, presidenta, no tendría mucho sentido gastarse 1.000 millones de euros en la ampliación del dique de Escombreras y hacer lo propio en el Gorguel, digo a priori, a no ser que efectivamente haya estudios que certifiquen que esas inversiones van a ser rentables de cara al futuro.

Por otra parte, señora Muñoz, en los tiempos que estamos conviene ser prudentes cuando se habla de inversiones multimillonarias. Como le dije, en estos momentos el puerto de Cartagena tiene un tráfico como máximo de 100.000 contenedores TEU, no conocemos el estudio de viabilidad que tiene el puerto de Cartagena en cuanto al crecimiento en el tráfico de TEU, y en este sentido le quiero preguntar cuáles son los escenarios temporales en cuanto al crecimiento previsto en el tráfico portuario de contenedores en el puerto de Cartagena.

Señora Muñoz, ¿podría decirnos en qué fase se encuentran los estudios para la ampliación del dique de Escombreras? Le digo esto, presidenta, porque como sabe la Cámara de Comercio de Cartagena apuesta claramente por olvidarse de la ampliación del Gorguel y centrarse en una ampliación del dique de Escombreras. También nos gustaría conocer qué opinión le merece la postura de la Cámara de Comercio de Cartagena.

Hay un dato que no sé si usted está en disposición de darnos en este momento. Si no fuese posible, nos gustaría que nos lo remitiese por escrito, lo digo porque es un dato bastante técnico. Concretamente es cuál es el tanto por ciento de mercancías que entran o salen del puerto de Cartagena por ferrocarril y carretera. No sé si conoce este dato, entendería perfectamente que no lo tuviera a mano, por tanto, si nos lo puede facilitar posteriormente... Lo digo porque de cara al medio y al largo plazo habría que fomentar, lo ha dicho usted, de algún modo el transporte de estas mercancías por ferrocarril.

En este sentido también nos interesa saber qué está pasando con la ZAL de Cartagena. Usted ha hablado de la ZAL. Mi grupo parlamentario considera que la ZAL de Cartagena es estratégica para el desarrollo del puerto de Cartagena y para el desarrollo de la Región de Murcia. De hecho, ustedes tienen previsto comprar terrenos en la ZAL de Cartagena para la instalación, si no estoy equivocado, de la zona franca y de la ciudad del transporte. Por lo tanto, ¿sabría usted decirnos qué está pasando con la ZAL de Cartagena? Porque nos llegan informaciones contradictorias y realmente no sabemos lo que está pasando, sí sabemos que se firmó el convenio por parte del Ministerio de Fomento en febrero del año pasado, sabemos que ese convenio finaliza o caduca en febrero del año próximo...

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Termine, señor Martínez.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Sí, termino. Voy a terminar muy rápidamente, presidente.

Señora Muñoz, sin lugar a dudas el puerto de Cartagena debe ser una de las palancas de reactivación de la economía de esta región, y en este sentido, si se hace con todos los controles y todas las consideraciones de protección ambiental, usted en su gestión tendrá todo el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista.

Y termino por donde empecé, gracias y mucho acierto en su gestión en el puerto de Cartagena, porque de eso dependerá también la reactivación económica de esta región.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Por el Grupo Parlamentario Vox tiene la palabra el señor Liarte.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señora Muñoz Gómez, muchas gracias por acompañarnos esta mañana.

Hace algunos meses le dije que me apetecía mucho ir a verla para preguntarle. Pues al final tendré la oportunidad de hacerlo esta mañana, aunque tampoco voy a preguntarle mucho, porque por una vez, y no sé si sin que sirva de precedente o no, tengo que decir que suscribo total y absolutamente no solo las manifestaciones sino las preguntas que le ha formulado su señoría el portavoz en esta comisión del Grupo Socialista. Las preguntas, todas y cada una de las que yo tenía preparadas para formularles las ha formulado él ya, así que no voy a repetirlas.

Lo único que sí voy a decir es que la política, como todos los que estamos aquí sabemos, hasta yo, que soy un novato, he tenido tiempo de aprenderlo, por desgracia nos enfrenta continuamente con intereses bastardos, con intereses de personas a las que no les preocupa el interés público, que tienen intereses con grupos empresariales, etcétera, pero también hay en política personas que no tenemos esos intereses, a lo mejor dentro de veinte años vaya usted a saber, pero hoy en día no es así. Entonces, estas personas, entre las cuales tengo el honor de contarme, tenemos un verdadero interés en conocer qué podemos hacer por nuestra tierra, qué podemos hacer por nuestra región, y eso nos lleva a la cuestión del Gorguel. Yo no he sido capaz todavía este año, a través de las personas a las que he preguntado, de formarme una opinión definitiva. Hay quienes dicen que sin el Gorguel no hay futuro, hay quienes dicen que el Gorguel es un mito como el de Shambhala, algo con lo que tener entretenida a la ciudadanía pero que esto no va a suceder nunca, y los que piensan que esto no va a suceder nunca además dan una serie de argumentos que, como dicen los italianos, si no son verdaderos están bien traídos. Ellos dicen en primer lugar que el volumen de la inversión lo hace inviable. En segundo lugar dicen que en esta España enfrentada y un tanto cainita que ha producido en buena parte el sistema de las autonomías, que ha convertido unos territorios no ya en competidores sino en ocasiones casi en enemigos de otros, tampoco lo va a permitir. Que los palos en las ruedas es que algunos territorios interesados -como por otra parte es comprensible- en sus propios intereses no lo van a consentir. También hay quienes dicen que políticamente fue en su momento moneda de cambio en un trato bastante feo. Yo no puedo saber si eso es verdad. Por tanto, la sinceridad, la honestidad con la que nos responda a estas preguntas, las explicaciones que nos dé, pueden ser muy útiles. Yo entiendo que a veces es complicado porque lo que estamos preguntando es muy complejo, pero necesitamos, yo creo, al menos mi grupo, hacernos una idea simplemente para tratar en justicia a las personas que nos han votado, y también a los que no nos han votado, a los que representamos igualmente.

Por tanto, a las mismas preguntas que le ha formulado el señor Martínez Baños, absolutamente a esas es a las que yo también quiero animarla a que nos conteste conforme a su mejor leal saber y entender.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Esteban.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señora Muñoz, un placer haberla escuchado.

De primeras y como comentario previo, si no se me escucha bien es debido a la mascarilla, lo digo porque desde hoy es obligatorio llevarla en esta comisión y uno no mide exactamente hasta qué punto se le oye o hace de caja de resonancia.

Yo tengo que decir que comparto un tanto la reflexión del señor Liarte, en el sentido de que las

preguntas o muchas de las preguntas esenciales que ha realizado el señor Martínez Baños creo que son claves, y además después vendrá el señor Segado, que le precedió en el cargo y que evidentemente atesora un conocimiento importante de la realidad de esa institución que es la Autoridad Portuaria.

No obstante voy a formularle algunas preguntas, no sin previamente decir que ha hecho una serie de afirmaciones muy interesantes en relación con que la nueva terminal de contenedores y la conexión intermodal son claves (a eso van a dedicar el 85,4 millones de ese plan 2020-2022), y que la intermodalidad tiene que ser la esencia que guíe o la hoja de ruta que guíe el futuro de la Autoridad Portuaria.

Luego también tengo que sumarme al agradecimiento que ha expresado el señor Martínez Baños en atención al tratamiento que se está dando por parte del puerto de Cartagena a los inmigrantes que llegan en patera, y me va a permitir que discrepe profundamente de su admiración por el señor López Miras y por la señora Noelia Arroyo, como no puede ser de otra forma. Me va a permitir que eso ya de por sí me ponga un poquito en cuarentena respecto a otras afirmaciones que pueda hacer, pero, bueno, en fin, eso es también la política.

Las preguntas quería centrarlas sobre lo siguiente. Fíjese, a mí hay tres grandes cuestiones que me inquietan: una de ellas es que, como usted sabe, usted ha hecho ahora una defensa encendida, y entiendo que lógica, de una zona de actividades logísticas relacionada con la intermodalidad, con el enlace portuario y ferroviario de la red, y ha dicho claramente que eso beneficiaría al *hinterland*, es decir, al interior, pero lo que me ha sorprendido profundamente es que usted ha expresado que la capacidad para que el propio puerto de Cartagena pudiera acoger todo el transporte de mercancías, incluidas las frutas y verduras, es decir, los graneles, pero también toda la producción agrícola y que se pudiera canalizar a través de Cartagena choca claramente con la planificación que ha hecho el Gobierno regional de tener dos ZAL en la Región de Murcia, una de ellas además el Medfood, que iría en el municipio de Murcia.

Nosotros que desde mi partido, desde Podemos, defendemos una sola ZAL y que sea de la Región de Murcia, que sea en Cartagena, aunque pueda tener diversos centros de transporte y alguno de ellos pudiera estar en el entorno de la zona prevista para el Medfood o del aeropuerto de Corvera, me he quedado un poco extrañado. Es decir, conforme a la legislación europea, a la logística de la Unión y transporte multimodal de los nuevos corredores de la RTT, del Parlamento Europeo, ya me parece disparatado plantear dos ZAL, pero, bueno, esa es una opinión política, ¿pero qué le parece a usted, como conocedora del tema, si no generaría una competencia absolutamente innecesaria tener dos ZAL en la Región de Murcia, cuando precisamente con el planteamiento que ha hecho, con el que estoy de acuerdo, si generamos una intermodalidad de verdad portuaria, ferroviaria y de carretera ya podría aportar capacidad para el transporte de todas esas mercancías y favorecer precisamente el *hinterland*, es decir, favorecer el crecimiento hacia el exterior?

Bien. A esto le quería decir. La ZAL de la Región de Murcia, situada en Cartagena, tiene su emplazamiento actualmente señalado en Los Camachos, que es, si yo no lo tengo mal entendido, un suelo público, al que además se está pensando por parte de la Autoridad Portuaria añadir nuevas compras de terreno para hacerlo aún de mayor importancia, de mayor calado. ¿No le parece que todos los esfuerzos deberían ir en ese sentido, en el sentido de potenciar esa ZAL de Los Camachos? Por ejemplo, según los estudios actuales, el trazado ferroviario actual que tiene el tren en esa zona hace que haya diversas posibilidades de hacer un enlace ferroviario en Los Camachos que oscila entre 2,1 y 5 kilómetros, en función del sitio en el que enganchemos. ¿Por qué el esfuerzo económico no se hace en ese sentido desde ya?

Quiero decir, la Autoridad Portuaria de Cartagena ha sido la financiadora fundamental y esencial que ha propiciado el tema de la variante de Camarillas, es decir, ha demostrado una capacidad para fomentar el desarrollo que yo aplaudo sin duda, ¿pero no le parece que ya debería estar en marcha eso? ¿Qué lo impide, qué hace que la ZAL del municipio de Murcia vaya mucho más avanzada que la ZAL del municipio de Cartagena, y que presupuestariamente esté dotada con hasta diez veces más, según el ejercicio del que hablemos? Cuando además la obra más densa, la más compleja para poner en marcha esa ZAL de Los Camachos es precisamente el enlace ferroviario, porque al final es lo que

más tiempo necesita, dado que el puerto ya lo tenemos, ya está funcionando y, como usted ha dicho, ya se están haciendo las mejoras que corresponden en la terminal.

En cuanto al tema ZAL, yo lo considero fundamental, porque usted ha hablado muy correctamente pero ha faltado una parte más que sería esencial, que son los mayoristas de transporte. Solo una ZAL que una la intermodalidad puerto, tren y carretera, que en Murcia, en el municipio de Murcia no tendría, porque hasta donde yo sé en Murcia no hay puerto. Solo esa ZAL atraería a los mayoristas de transporte y siempre que lleguemos antes a construirla que lo hagan Almería o Alicante, porque como Almería o Alicante hagan una ZAL, la ZAL de la Región de Murcia puede perder todo su sentido. ¿Por qué cree que esta situación se da así, si me lo permite? Lo he expresado de un modo enunciativo y quizá no interrogativo, como debe ser este tipo de preguntas, pero creo que ha entendido mi reflexión.

Fíjese, el año pasado el volumen de TEU, si mis datos no son incorrectos, ascendió a 80.000 TEU, frente a Valencia, que superó los 5 millones y que ha hecho una ampliación de 2 millones de TEU, que estamos muy cerca, con mucha proximidad en el Mediterráneo, y que es posible que podamos tener alguna ventaja competitiva respecto a ellos, por ejemplo, no sé, en costes laborales o si tuviéramos una ZAL, porque en Valencia ya existe como tal y además el impacto es brutal en la calidad del empleo y en el número de empleos. Por eso le decía lo de los mayoristas del transporte, porque además es un empleo de calidad el que van a traer a esa ZAL, a ese complejo, a esa zona de actividades logísticas.

Sin embargo sí que hay un volumen muy respetable de transporte de líquidos, como es lógico, derivados de la refinería, o sea, tampoco podemos engañarnos. ¿Cree que de verdad poner la apuesta ahora en hacer un superpuerto...? Estamos hablando de 80.000 TEU, que podemos crecer hasta diez veces más, pero que eso se puede hacer con una ampliación de Escombreras o del puerto actual, ¿cree que tiene sentido ir al escenario de plantear el Gorguel con una, según he oído en diversos proyectos, capacidad de entre 2-4 millones, 1 millón de TEU, 3... si es que hay diversos proyectos, pero, bueno, hasta 4 millones de TEU? ¿Usted cree que tiene sentido en materia de infraestructuras, después de la que llevamos a las espaldas y la que hemos visto por ejemplo con las radiales, generar primero la oferta esperando que llegue la demanda, máxime cuando sabemos que tenemos Algeciras, que tenemos Tánger, que tenemos varios más en el norte de África, en Marruecos especialmente, que tenemos Valencia, que tenemos Barcelona... es decir, que hay que hacer una inversión mastodóntica, cuando posiblemente con una ampliación de Escombreras y la intermodalidad que da la ZAL podríamos racionalizar mucho más las infraestructuras, y no meternos en dispendios que además suponen atentados medioambientales y que además entran en conflicto con normas europeas? Esa es la segunda gran cuestión en relación con el Gorguel.

Y luego, por último y para terminar, yo creo que me gustaría que ofreciera unos datos, si los tiene, si hay estudios de impacto, del conjunto del empleo, de calidad o no de calidad, que podría llevar a Cartagena y a su zona metropolitana una ZAL perfectamente instalada en Los Camachos, con la debida conexión ferroviaria y con la debida conexión por carretera, como es lógico, con un puerto ya optimizado, moderno, modernizado, y tiene cercanía además con varios aeropuertos. Creo que realmente ese es el horizonte, lo que no sé es, ya le digo, por qué el Gobierno regional es tan timorato y está apostando por otras cosas, pero de sus explicaciones espero sacar una conclusión al respecto.

Creo que eso es todo lo que tenía que decir. Le agradezco de antemano las respuestas que pueda darme o los comentarios que pueda hacer, porque a veces, ya le digo, resultamos demasiado enunciativos y no interrogativos.

Muchísimas gracias, señora Muñoz.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la señora Miguélez.

SRA. MIGUÉLEZ SANTIAGO:

Gracias, señor presidente.

Buenos días. Bienvenida, señora Muñoz, es un placer tenerla en esta Comisión de Reactivación Económica. Muchísimas gracias por su intervención, que realmente tendremos en cuenta todas sus valoraciones a la hora de sacar las conclusiones de esta comisión.

Lo primero que quería decir en esta intervención es enhorabuena, enhorabuena por los buenos resultados que han tenido con la aprobación de las cuentas de 2019. Ustedes han tenido un beneficio de 19,3 millones de euros, que es algo menos que en 2018, pero siguen siendo un puerto rentable, la rentabilidad ha sido superior al 8%, por lo tanto enhorabuena por esa gestión y sobre todo que continúe en gestionar este puerto tan eficientemente como lo está haciendo.

Los ingresos superaron los 50 millones de euros, es uno de los cinco puertos del Top 5, está en la cuarta posición, como ha hecho referencia el señor Martínez Baños, están ustedes moviendo entre sus muelles y terminales 31,4 toneladas de productos y mercancías, y creo que es de agradecer y de decir en esta comisión el buen trabajo que ustedes están haciendo.

También quería hacer alusión a que el tráfico portuario ha permitido el suministro de productos para la población y para la industria, evitando así cualquier tipo de desabastecimiento durante la fase del estado de alarma. Por lo tanto desde aquí también nuestro agradecimiento a esa colaboración en esta situación tan difícil que hemos vivido todos.

Como usted ha informado en su intervención, prevé 50 acciones para recuperación económica que están basadas en cinco bloques y que tienen un presupuesto de 200 millones de euros. Sus puntos son: integrar el puerto con la ciudad, el Espalmador, la intermodalidad y mantenimientos; dragados, muelles, diques en dársena de Cartagena y la dársena de Escombreras, y la innovación, seguridad y sostenibilidad, que son tan importantes.

Señorías, señora Muñoz, estamos totalmente de acuerdo en las preguntas que ha comentado el señor Martínez Baños, y como el turno ya es el cuarto cuesta no repetirlas, pero sí es verdad que estamos totalmente de acuerdo con él en que el tráfico de mercancías por vía marítima es una tendencia mundial y es la razón de existir de las instalaciones de puertos. Y además son indicadores de la salud económica del lugar donde están ubicados, tanto regional como de un país. Los datos que se han manejado, que manejamos a nivel estatal, es que respecto a los graneles líquidos ha tenido una bajada el petróleo de un 13,2%, pero se ha compensado con la subida de gas natural y se ha compensado también con los productos químicos, cosa que desde este puerto manejamos muy bien. Más afectado también se ha visto el tráfico Ro-ro, que sí que ha bajado, ese tráfico de vehículos industriales, un 33% menos.

Pero como estamos en una comisión de reactivación y estamos aquí en la Región de Murcia, usted, señora Muñoz, es consciente de que el Gobierno central bloquea ciertas infraestructuras en esta región. Entonces nos gustaría saber su opinión sobre ese bloqueo, porque para nosotros y para este grupo parlamentario seguimos pensando que la inversión en infraestructuras es desarrollo económico tanto para la región como para este país.

Y aparte de las preguntas que han realizado los demás grupos parlamentarios sobre el tema de la ZAL de Cartagena, hemos tenido conocimiento en prensa de que el presidente de Puertos les ha solicitado un informe de demanda, un informe de sostenibilidad financiera, y sobre todo los compromisos de los operadores portuarios que quieren instalarse en ella. Entonces, queríamos preguntarle sobre esa información que le ha solicitado el presidente de Puertos.

Sobre el tema de la nueva dársena del Gorguel, es obvio que llevo durante todas estas comparecencias de reactivación económica apostando por esta nueva instalación e infraestructura portuaria, y según los datos que yo he podido manejar esta nueva instalación portuaria podría generar 1.634 millones de euros por cada euro de impacto, podría generar un 2,6% de PIB adicional. Estamos hablando de unas cifras que a la Región de Murcia y al país y a Europa podrían afectar. En términos de empleo, esta nueva instalación portuaria podría crear 29.125 puestos de trabajo *full time*. Cabe destacar también que esta nueva instalación podría tener un efecto arrastre, ya que por cada empleo generado de manera directa se crearían más de 3,1 empleos adicionales. Esta Región de Murcia tiene 100.000 parados, estaríamos hablando de una generación de empleo que daría una solución a esta región en temas de reactivación o, digamos, de impulso para salir de esta situación.

Sobre el tema medioambiental hay opiniones divergentes. Es verdad que tomar decisiones de este tipo, de inversiones que son grandes proyectos tiene su coste, pero nosotros siempre hemos pedido y hemos solicitado la información, ¿qué coste medioambiental tiene realmente esta infraestructura? Nosotros pedimos que Europa estudie esa viabilidad, estudie esa prioridad, que sea Europa quien nos diga ese coste medioambiental.

En economía medioambiental existe un concepto que es la tasa de recuento, no la de descuento, la de recuento. Quiere decir que se cuantifica una perturbación o, digamos, un daño que sea irreversible. Si existe algún daño irreversible en la instalación de esta infraestructura portuaria, ¿cuál es? Llegamos un momento en el que necesitamos saber cuál es. ¿Estamos dispuestos, no estamos dispuestos?, ¿se puede solucionar ese daño, no se puede solucionar? Porque todo el mundo tiene una opinión pero realmente no tenemos datos.

Señora Muñoz, si en la Región de Murcia tuviéramos el corredor mediterráneo, si tuviéramos las dos zonas logísticas, la de Cartagena y la de Murcia, si tuviéramos esa línea de alta velocidad, el AVE, si el aeropuerto estuviera a pleno rendimiento y si culmináramos esa lista de infraestructuras con la implantación del Gorguel, ¿cree usted que el modelo productivo de esta región cambiaría? ¿Cree usted que podríamos ocupar los puestos más altos del ranking de tráfico de contenedores, tanto en España como en Europa? ¿Cree usted que tendríamos una atracción de capitales? ¿Cree usted que las empresas de ensamblaje, por ejemplo, barajarían la opción de instalarse en esta comunidad?

Al respecto del empleo, ¿cree usted que con esas infraestructuras en esta región crearíamos empleo directo, indirecto, inducido? ¿Cree usted que en tema de fiscalidad y de financiación podríamos recaudar más por vía impuestos, al tener una mayor actividad económica en la región?

Y finalmente, ¿cree usted que contribuiríamos a reducir emisiones de CO₂, ya que el sector del transporte se vería modificado con estas instalaciones?

Y para finalizar quiero terminar mi intervención con las palabras de Puertos del Estado: «Todo empieza con un reto, unir la tierra con el mar, lo grande con lo pequeño, unir continentes entre sí. Todo empieza por movernos mar adentro para cambiar el futuro». Ustedes, desde Puertos del Estado, dicen que hemos transformado un país llevándolo hasta el futuro, y yo le pregunto: ¿por qué no transformamos nuestra región con visión de futuro?

Gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

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

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señora Muñoz, un auténtico placer tenerla aquí y un auténtico placer para mí, tengo que confesarlo, hablar del puerto de Cartagena, al que durante un año dediqué una actividad intensa y que fue desde luego muy gratificante. Aprovecho para enviarle a usted y a todos los trabajadores y la comunidad portuaria que usted representa un saludo de la forma más cordial.

Y a mí me gustaría aprovechar esta comisión, donde se habla de la reactivación, de los planes que tiene que acometer esta Comunidad Autónoma para salir lo antes posible y de la mejor forma posible de la crisis en la que estamos, para reivindicar el papel del puerto de Cartagena como ese motor que debe ser uno de los principales impulsores, uno de los principales ejes de esa reactivación económica.

Estamos, se ha dicho, ante el cuarto puerto de España. Estamos ante el primer puerto en volumen en toneladas de graneles de todo el sistema portuario español. Estamos ante el primer puerto europeo en transporte de ganado vivo. Estamos ante el primer puerto en toneladas importadas, el primer puerto de todo el sistema portuario español, por encima de Algeciras, de Valencia o de Barcelona. Somos el quinto puerto en volumen de exportaciones. El octavo puerto... no hemos hablado de los cruceros, del papel de los cruceros en el puerto de Cartagena, precisamente uno de los ámbitos de negocio del puerto que ahora mismo vemos con más nubarrones que sobre cualquier otro negocio de los que tie-

ne el puerto. A mí me gustaría saber cómo ve usted el futuro del turismo de cruceros. A corto plazo yo creo que va a ser complicado, pero a medio o largo plazo imagino que ya estarán trabajando en nuevos planes para Cartagena. Estamos ante el puerto más rentable del sistema portuario español, también se ha dicho, pero es que además, y por esto hay que felicitarla, estamos ante el primer puerto de España que ha aprobado y ha diseñado un plan de acción en la lucha contra la pandemia. Usted lo ha dicho, el 29 de abril se presentó ese plan, el primero de toda España.

Hemos hablado de asuntos muy interesantes sin duda, y uno de ellos, que yo creo que es el que ha suscitado la mayoría del tiempo por parte de todos los intervinientes, es la terminal de contenedores. Yo creo que primero hay que reflexionar, el porqué de una terminal de contenedores, y el portavoz del Grupo Mixto incluso se atrevía a hacer esta reflexión: por qué una terminal de contenedores, porque solo se mueven 80.000 contenedores en el puerto de Cartagena. Bueno, pues yo creo que hay una explicación sencilla y me gustaría también conocer su opinión.

Yo creo que se juntan varios factores. En primer lugar, la ubicación del puerto de Cartagena, que está en pleno recorrido de la ruta desde el sudeste asiático hasta el norte de Europa y hasta incluso América. Por la puerta del puerto de Cartagena discurre una parte muy importante del volumen de tráfico mundial de contenedores, más de 200 millones de contenedores pasan por el puerto de Cartagena, por enfrente del puerto de Cartagena.

Si a eso le sumamos el ambicioso proyecto del corredor mediterráneo, que hace posible que cuando ese proyecto esté culminado el puerto de Cartagena pueda ser una puerta de entrada al resto de Europa. Ahora mismo los puertos más importantes de Europa se encuentran curiosamente en las zonas más alejadas de las rutas comerciales, es decir, en el norte de Europa, concretamente en las zonas de Holanda y de Bélgica.

Y además aportaría una tercera ventaja competitiva, los menores costes que podemos ofrecer en el puerto de Cartagena. Somos el puerto no solo más rentable sino también más competitivo del sistema portuario español. Y a eso hay que sumarle otro factor clave, que es que en los próximos diez años el volumen previsto de crecimiento de los tráficos de mercancías por vía marítima está en torno al 40%. Si ya el 90% del tráfico mundial de mercancías se hace por vía marítima, está previsto que en los próximos diez años se crezca a un ritmo del 4%, por lo tanto un 40% en los próximos diez años. Por lo tanto, yo entiendo que es absolutamente conveniente el que el puerto de Cartagena se plantee el tener una nueva terminal de contenedores.

Y se ha hablado también de la tendencia mundial. Pues la tendencia mundial es que cada vez los barcos son más grandes y precisan de un mayor calado. Para disminuir costes cada vez los barcos se hacen más grandes, para poder transportar un número mayor de contenedores, y al hacer barcos más grandes necesitamos puertos y muelles más grandes. Bueno, pues por eso se necesita un nuevo puerto de contenedores en Cartagena.

En el asunto de los contenedores hay dos negocios fundamentalmente hablando también de la conveniencia de por qué hacer una terminal de contenedores, y habría ejemplos en España. Por ejemplo, Valencia es un puerto eminentemente de importación y exportación, que yo creo que es a lo que debería aspirar el puerto de Cartagena en su terminal de contenedores, y Algeciras es un puerto de tránsito. Yo creo que nosotros no tenemos que competir en el tránsito, aunque cuando haya tránsito bienvenido sea, porque no deja de ser un aspecto de negocio, pero aquí tenemos cerca de 1 millón de contenedores que se generan en el entorno, en el área de influencia de la Región de Murcia y de las provincias limítrofes, que ahora mismo no pueden salir por el puerto de Cartagena porque las grandes líneas marítimas no cuentan con el puerto de Cartagena debido a sus características físicas (falta de calado y falta de una terminal de contenedores moderna). Por lo tanto, lo que hay que hacer es generar que ese casi millón de contenedores que actualmente están saliendo por otros puertos, fundamentalmente Valencia, puedan salir por el puerto de Cartagena, un servicio que el puerto de Cartagena tiene que prestar a las empresas de su área de influencia. Y para eso es fundamental también, e hilo con otro segundo asunto que creo que es de especial trascendencia, la situación ferroviaria. Si analizamos fríamente, y voy a intentar no hacer una reflexión exclusivamente política, pero es que me sale. Si analizamos el volumen de inversión en ferrocarril que se ha hecho en los últimos veinte años, la única inversión ferroviaria que se ha hecho relacionada con la línea de la red arterial de Car-

tagena la ha hecho el puerto, y la ha hecho en dos vertientes fundamentales. Una con la variante de Camarillas, ahorra veinticinco minutos de trayecto hacia Madrid, con el eje central, veinticinco minutos más rápido gracias a los 36 millones de euros, uno encima de otro, que puso el puerto de Cartagena. Y la segunda gran inversión que se ha hecho en materia ferroviaria, 26 millones de euros, ha sido la construcción del final del tramo del ferrocarril en todo lo que es la zona portuaria y su área de influencia en Escombreras. Y a eso se le suman otros 5 millones de euros que el puerto va a poner a disposición de ADIF para adecuar la estación de Escombreras para que los trenes puedan ser montados dentro del puerto de Cartagena y desde ahí salir a la red ferroviaria nacional.

Por lo tanto, esa es la situación de partida. Yo creo, y enlace con el tercer tema, que es fundamental la construcción de una ZAL en Cartagena, entendida como una plataforma logística intermodal que esté conectada además con una red arterial ferroviaria que sirva de servicio al puerto y también que nos una con el Corredor Mediterráneo.

Y la ZAL de Cartagena tiene una ventaja o varias ventajas muy importantes. Primero, su proximidad al puerto, la inversión ferroviaria que hay que realizar es importante pero no es tan importante como la que habría que hacer en otros lugares. Tiene una conexión buena por carretera, que ya está realizada y que está ejecutada (está muy bien comunicado el polígono industrial de Los Camachos). Y además, y seguramente la mejor ventaja, es que solo hay un único propietario y además es público, es decir, estamos hablando de 6 millones de metros cuadrados que son propiedad del Estado.

Por lo tanto, creo que hay una ventaja respecto a cualquier otra ubicación y que hay que apostar, tal y como está haciendo el puerto de Cartagena, que ya saben que ha dicho públicamente que va a apostar por comprar terreno, por adquirir terreno, en la zona de Los Camachos para desarrollar ahí el depósito franco y la ciudad del transporte, como embrión de lo que tiene que ser la ZAL de Cartagena.

Respecto a nuevas líneas de negocio, me gustaría también preguntarle a la señora Muñoz, porque yo creo que se ha hablado también del transporte de productos agroalimentarios. Yo entiendo que la nueva situación generada por el Brexit, con las incertidumbres que genera respecto sobre todo a los pasos fronterizos y a los pasos de aduana hacia Gran Bretaña...

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Termine, señor Segado.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Sí, termino enseguida.

... puede generar una oportunidad para el transporte marítimo. El gran hándicap, digamos, que tenía el transporte marítimo con respecto a Gran Bretaña eran los días de navegación, y este problema puede convertirse en una oportunidad una vez que conozcamos esa nueva situación respecto a las políticas de frontera. Me gustaría saber también cuál es su opinión.

Me gustaría, si es posible también, que nos hable de los planes del puerto respecto a los negocios vinculados con África. Tenemos África apenas a algo más de 100 kilómetros y yo creo que existe ahí una oportunidad también de negocio.

Termino, señor presidente, si me permite un segundo más.

Y luego, respecto a la terminal de contenedores hemos escuchado que, efectivamente, el Instituto Español de Oceanografía tiene un contrato firmado con el puerto de Cartagena para el análisis medioambiental de las ampliaciones, me gustaría conocer cómo están esos trabajos, porque, si no tengo yo mal recuerdo, tenían que estar entregados y finalizados en octubre del año 2019 y estamos ya en julio del 20 y no están entregados...

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Termine, señor Segado, por favor, termine ya.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Sí, señor presidente, un segundo, por favor.

Y conocer su opinión también sobre si cree que ayudaría la declaración de infraestructura de primer orden en el Consejo de Ministros para desarrollar el proyecto del Gorguel.

Gracias, señor presidente. Disculpe mi rollo.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Bien. A continuación, turno de contestación de la señora Muñoz por un máximo de quince minutos.

SRA. MUÑOZ GÓMEZ (PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA):

Gracias, señor presidente, señorías.

En primer lugar, agradecer las intervenciones de todos los portavoces, muy enriquecedoras. Espero responder de forma detallada y precisa a todos vuestros planteamientos, vuestras cuestiones, en quince minutos creo que va a ser demasiado *light*, demasiado corto, pero, bueno, voy a intentar transmitir... Y agradecer también al portavoz del Grupo Popular los datos amplios de su solvencia vivida y experiencia en el puerto de Cartagena. Gracias a todos.

También destacar que el plan de acción es un plan de acción de medidas inmediatas y de medidas de reactivación económica, medidas que preparamos en 2020 y ejecutamos 2021-2022.

Los temas planteados por sus señorías más cuestionados y de los que hay mayor duda o mayor incertidumbre son temas históricos, temas que llevan un largo recorrido, pero no obstante me centraré en contestar esas dudas y cuestiones que vosotros habéis planteado sobre esos temas históricos pero además de actualidad y necesarios.

En cuanto al tema del estudio de la nueva terminal del Gorguel, ampliación del puerto. De todos es conocida la necesidad de la ampliación del puerto, la necesidad de tener una nueva terminal de contenedores, por lo que ha explicado el portavoz del Grupo Popular y por lo que todos habéis aludido en vuestras intervenciones. La posición estratégica que tiene el puerto de Cartagena es envidiable, es un eje geoestratégico clave para África y para Asia, puede ser un puerto de trasbordo, un puerto transfronterizo, un puerto import-export..., puede ser absolutamente todo, y teniendo en cuenta el capital de materia prima que tiene la Región de Murcia y su *hinterland*, pero sobre todo la Región de Murcia, que todos conocéis que mueve más de 2,7 millones de toneladas de productos hortofrutícolas, sin tener en cuenta otros productos añadidos, de temas de construcción, de temas de material eólico, de material de granel líquido, de material de granel sólido..., de todas aquellas materias primas independientemente de frutas, verduras y hortalizas.

Ese volumen centra el desarrollo de la ZAL de Murcia -que luego entraré-, y también la utilización del transporte marítimo como transporte eficiente y como alternativa de transporte al transporte de carretera. Si utilizamos el transporte marítimo como alternativa, insisto, sustitutiva jamás, alternativa al transporte de carretera, necesita una ZAL como es la ZAL de Cartagena.

Todas esas frutas y verduras se pasa -y quiero ir al grano para contestaros con precisión todas las cuestiones planteadas- por el puerto de Valencia. Ahora mismo 300.000 contenedores directos de productos de la Región de Murcia, estimados, aparte del millón que puede cubrir, 300 directos en la actualidad se van al puerto de Valencia. Voy a dejar de lado el puerto de Algeciras u otros puertos alternativos, como el de Almería, pero sobre todo al puerto de Valencia.

Ahora mismo estamos embarcados en el puerto de Cartagena, también para que os hagáis una idea, en desarrollar una acción comercial directa con el empresariado de la Región de Murcia para que utilice el puerto de Cartagena y no perder el volumen de contenedores que actualmente o que en años anteriores tenía el puerto de Cartagena. El puerto de Cartagena, con su terminal de contenedores y terminal de mercancía convencional, abajo, lo más cercano a la ciudad que es la dársena de Santa Lucía y San Pedro, mueve en la actualidad 67.500 TEU, ni siquiera 80.000, ni siquiera 80.000. Eso

tiene una grave consecuencia, y es que vamos perdiendo contenedores y mientras discutimos si la nueva terminal, ampliación, o qué propuesta es más conveniente o necesaria.

Lo que es necesario, conveniente y urgente es la necesidad de un nuevo puerto que comprenda o que abarque esa terminal de contenedores y todo desarrollo de negocio que puede desarrollar el puerto de Cartagena, que es mucho. Estamos con temas de granel líquido que podemos ampliar. El Valle de Escombreras es un valle privilegiado que no tiene ningún puerto de España, ninguno, que puede desarrollar el granel líquido (petróleo, etanol, bioetanol, butano, fueloil, gasoil...), todo el granel líquido en el Valle de Escombreras sin que nadie tenga ninguna repercusión directa o indirecta, sobre todo la ciudad. Está alejado, está cubierto, está protegido, y hay un desarrollo de actividad comercial, de actividad industrial, muy potente, prácticamente colmatado, y hablamos de Escombreras. En temas de terminal de contenedores, también colmatado.

Y además se añade, como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, que tenemos falta de calado, tenemos un calado muy pequeño, con lo cual el barco que llega es más pequeño, y todos sabemos que barco pequeño es menos mercancía y más coste, inversamente proporcional. Los costes del puerto son los más rentables de todo el sistema portuario español. Además de ser más rentable el puerto como rentabilidad económica, con volumen de negocio, aparte es el más barato. Competimos con el que queráis, con el que vosotros digáis somos costes muy competitivos, pero no tenemos la posibilidad de que lleguen barcos de un cierto calado o que requieren un cierto calado a la terminal de contenedores, con lo cual, sí o sí, nueva terminal necesitamos.

Ese es un desarrollo urgente que necesitamos. Es verdad que se han planteado distintas opciones. La opción que el Gobierno regional y que todos debemos de avalar por un sentido de unidad y de responsabilidad es lo que apoya el Gobierno regional, nos guste o no. Nos puede gustar más, nos puede gustar menos, pero el Gobierno regional aprueba el año pasado, en febrero de 2019, que se solicite al Gobierno de España la declaración de interés estratégico de primer orden para que lo tramite a Europa. Lo único que tiene que hacer el Gobierno de España es ser intermediario con los informes, avalar..., todo lo que requiera. El puerto de Cartagena y el Gobierno regional están dispuestos a comprender, a desarrollar, a involucrarse en todo el desarrollo de expedientes que sirvan al Gobierno de España para tramitar esa declaración de interés estratégico de primer orden, y que sea Europa la que nos diga que no.

La terminal del Gorguel y cualquier desarrollo en el puerto, insisto, cualquier desarrollo en el puerto, requiere la intervención de Europa, afecta a la Red Natura 2000, cualquier desarrollo del puerto. Si la terminal del Gorguel es de gran envergadura, puede ser una primera fase, puede ser media fase, puede ser fase y media, es decir, nos pueden decir u orientar. La afección a la Red Natura, como han hecho otros puertos del mundo (incluso en Europa, y todos tenemos en mente el puerto de Róterdam), lleva esa afección una compensación diez veces mayor que la que se hace. Y en el puerto de Cartagena —enlazo así y voy contestando determinadas precisiones que habéis comentado—, no cabe una inversión pública solitaria, ni en la ZAL ni en la terminal ni en cualquier desarrollo que desarrolle, con perdón, o que promueva una entidad pública, lleva acompañada, como la de Valencia, y lo tenemos todos los días en los periódicos, la colaboración privada, y la tenemos. El puerto de Cartagena tiene la colaboración privada junto con la pública para desarrollar nuestro nuevo puerto del Gorguel, o desarrollo del puerto de Cartagena, ese desarrollo tan urgente y tan necesario y conveniente. Y eso es lo que tenemos. Al final la afección se puede multiplicar o beneficiar diez veces, y estamos dispuestos a financiar, a sopesar, a cubrir esas afecciones a la Red Natural 2000, y eso es lo que realmente desarrolla.

¿Qué es lo que hemos hecho desde el puerto de Cartagena? Desde el puerto de Cartagena y todo el personal implicado necesitamos soluciones urgentes, necesitamos soluciones que den cobertura a la demanda actual, y yo me voy a esa demanda actual que tenemos de 67.000 contenedores, ni siquiera 80.000 ni 100.000. Aunque tenemos capacidad de 100.000 ahora mismo son 67.000, vamos perdiendo cada vez más.

¿Qué es lo que tenemos que hacer? Una solución urgente, y ahí está el plan de acción. ¿Solución urgente? Una actuación a corto plazo, inmediata, en el período de dos años tenemos que tener una recuperación de calado de la terminal de Cartagena. Tenemos que tener una recuperación de calado que permita el siguiente tipo de buque que sea más competitivo y que las navieras puedan utilizar

nuestra terminal de contenedores. ¿Y eso de qué nos sirve? Para cubrir no el millón de contenedores, no los 5 millones de contenedores pero sí los 300.000 que se van a Valencia. Y ese es un objetivo directo y prioritario, no perder ni una sola tonelada de mercancías de la Región de Murcia y de su zona de influencia que pueden pasar por el puerto de Cartagena y se van por el puerto de Valencia.

Y en eso hemos enlazado también la acción comercial que comentaba de ir puerta a puerta de cada empresa de la región para que utilice con sus mercancías, que la mayoría no lo sabe porque utilizan operadores logísticos y los operadores logísticos al final se van por donde les interesa, al puerto de Valencia. Pues ahora llamamos a los dueños, a los delegados, a los directores de cada una de esas empresas, los llevamos al puerto, les explicamos las ventajas competitivas y qué necesitan, y ahora mismo hoy hay una operación comercial en desarrollo en ese sentido, que es muy posiblemente que utilicen el puerto de Cartagena.

Trámites ambientales, como digo, necesita cualquier desarrollo en el puerto de Cartagena. En la terminal de contenedores, que ya tiene la petición de declaración estratégica de primer orden pedida al Gobierno de España, a través del Ministerio de Medio Ambiente se solicitó un informe de especial envergadura de afecciones a la Red Natura al Instituto Oceanográfico Nacional. Como bien ha dicho nuestro portavoz del Grupo Popular, a final del año pasado tenía que haberlo entregado. Tuvimos reunión en enero con el director entonces del IEO, se comprometió a hacer en marzo (y además tengo aquí un artículo de prensa del bloqueo oceanográfico que ellos mismos dicen, la investigadora, que en marzo se iba a hacer la recogida de datos hidrográficos y estudios sobre la caracterización de la cala de Cartagena, de la cala del Gorguel y de todo el desarrollo). Nosotros en ese estudio del IEO hemos metido todo el puerto de Cartagena, no nos olvidamos de ninguna opción viable y necesaria para el puerto, ninguna, no renunciamos a nada que sea un desarrollo para el puerto, para la ciudad y para la Región de Murcia. Lo que nos dicen: hay un retraso con la pandemia, no realizan los estudios, no realizan la toma de datos, y se han comprometido a que en septiembre-octubre hacen esa toma de datos. Lo que sí queremos es un avance de ese estudio del IEO antes del estudio definitivo al que se han comprometido, y hablo y lo pongo en cuarentena por lo que pueda pasar, en tenerlo el año que viene, pero nosotros necesitamos una respuesta inmediata y contundente respecto a ese estudio del IEO.

Lo que tenemos actualmente respecto a cualquier opción, repito, lo mismo para un caso que para otro, no hay nada más adelantado. Sí que es verdad que hay un plan director, que se está redactando tanto para el Gorguel como para cualquier desarrollo del puerto, y eso sí está en marcha, pero eso es un planteamiento estratégico, un planteamiento técnico, no un planteamiento medioambiental. Necesitamos implicación con el Ministerio de Medio Ambiente y con el IEO. Si el IEO no nos responde llegado septiembre, nos personaremos en el Ministerio de Medio Ambiente para exigir cuál debe de ser el informe que afecta para tramitar la declaración estratégica de primer orden.

En cuanto a las mercancías por ferrocarril, el enlace ferroviario es muy escaso. Sí que tenemos conexiones ferroviarias con Madrid central, donde salen mercancías de Repsol y de alguna otra empresa de butano y etanol, pero prácticamente son cinco trenes a la semana. La revolución real es la conexión Madrid-Chinchilla-Murcia-Cartagena, donde sacaríamos mercancía desde dentro de la terminal de Escombreras directa al centro de Madrid. Eso que está terminado y que ha sido una inversión de 26 millones de euros, se ha puesto en funcionamiento, como he dicho, con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, y a la vez llevando también acompañada una acción comercial para que ese tren vaya con mercancías -inaugurar o poner en funcionamiento un tren que no lleva transporte de mercancía como alternativa al transporte por carretera...-, es decir, pasaríamos de barco al ferrocarril, de puerto a puerta. Se está llevando a cabo también, como digo, paralelamente esa gestión de puesta en funcionamiento técnico del ferrocarril con la acción comercial. Es la auténtica intermodalidad, y eso enlaza con la conexión ferroviaria con la ZAL de Cartagena.

El puerto de Cartagena tienen todas las inmediateces, lo que es el dominio público portuario tiene muy poco suelo ya, prácticamente colapsado, muy colmatado, algún espacio de 20.000 metros, 40.000..., poco. Para un desarrollo, para atender esa intermodalidad y para atender futuros desarrollos de líneas de negocio necesitamos suelo de almacenamiento. ¿De qué nos damos cuenta? Cuando luego hacemos una revisión de suelo de almacenamiento que utilizan las empresas que directamente

trabajan en el puerto. Ahora mismo están utilizando en torno a 50-60.000 metros reales fuera del área de Cartagena, se van -no quiero mencionar- a otros municipios, a Murcia..., a otros municipios, fuera del área de Cartagena, y por supuesto de la ciudad de Cartagena y por supuesto del suelo portuario. Con lo cual estamos embarcados en ese desarrollo de la ZAL, que se preveía vinculado al puerto pero a largo plazo. La ZAL tenía tres fases, ahora tiene dos sectores, uno más vinculado al desarrollo del área de Cartagena y otro vinculado al puerto. Lo que hemos hecho ha sido adelantar la vinculación y la necesidad de espacio logístico de almacenamiento, de grupaje de todo lo que necesitan nuestros operadores portuarios, y que todo el que se quiera instalar, porque utiliza el puerto directa o indirectamente, utilice, en lugar de otro suelo fuera del área de Cartagena, la ZAL vinculada al puerto de Cartagena. Y esto es lo que estamos haciendo, adelantar esa adquisición de suelo, donde el Gobierno regional ha hecho un planteamiento de ZAL de Cartagena, involucrarnos como embrión para ese desarrollo de la ZAL y ese suelo logístico necesario real para ese desarrollo, para atender a nuestros operadores logísticos. Y las dos son compatibles, la ZAL de Murcia. Es verdad que yo he dicho frutas y verduras, que se utilicen por el puerto. Estamos diciendo 2,7 millones de toneladas de frutas y verduras de la Región de Murcia, esos 2,7 van por carretera y van vinculadas a lo que es la ciudad de Murcia, para utilizar la ZAL de Murcia.

Pensar que las ZAL son entradas y salidas de trenes, no es otra cosa, es un polígono industrial con una entrada y salida de tren. Si nos pasa el corredor mediterráneo, si tenemos la variante de Alcantarilla y tenemos la ZAL de Murcia pegada, lo lógico es que tenga una entrada y salida de mercancía, eso en la ZAL de Murcia. Pero en la ZAL de Cartagena, exactamente igual.

El estudio informativo que está redactando el Ministerio de Fomento incluye la conexión, la variante de mercancías a la ZAL, es decir, es ideal. Y además me atrevo a decir que va mucho más adelantada la ZAL de Cartagena, y lo tengo que decir, muy objetivamente, y yo he trabajado en las dos, ¿eh? La ZAL de Cartagena tiene una actuación de interés regional que no tiene la ZAL de Murcia. La ZAL de Murcia tiene un programa de actuación territorial que luego necesita plan parcial, todo el desarrollo urbanístico, y la actuación de interés regional va directa al proyecto de urbanización. Y, es más, puede construir inmediatamente, con la aprobación inicial de la actuación de interés regional. Con lo cual es que, en el momento en que compre el puerto, cualquier inversor que se nos ha acercado y nos ha preguntado y le hemos dicho «no hay disponibilidad, o no es conveniente, o no ajustado» puede disponer de ese suelo en la ZAL de Cartagena, con lo cual es una necesidad. Está muy adelantada y preparada para la posible construcción de una inversión necesaria y vinculada a toda el área de Cartagena y la Región de Murcia.

La repercusión económica y de puesta de trabajo. Incalculable. En el tema del Gorguel hay muchos estudios -os lo facilitaré por no enrollarme con datos-. 30.000 puestos de trabajo directos e indirectos, bueno, hay estudios del Colegio de Economistas, de la Universidad Politécnica de Cartagena, de los colegios profesionales... Es decir, se ha hablado mucho de esa necesidad y de la revolución -y contesto a la portavoz de Ciudadanos- que supondría tener un nuevo puerto y vinculado con la ZAL. Es decir, el paro técnico, el paro de hecho y de derecho que tiene la Región de Murcia quedaría bastante cubierto, y resuelto también ese modelo productivo necesario de no atender cuando ya es tarde, sino atender, preparar demanda, y siempre preparando, y yo insisto, colaboración público-privada, nunca una inversión pública directa. El Gorguel está en torno a los 1.000 millones, el desarrollo del puerto en general podría estar en torno a los 600-700 millones... Estamos hablando en torno a los 1.000 millones siempre y eso no lo puede asumir una entidad pública que no prepare una oferta y no atienda la demanda. Todo eso, como decía el presidente de Puertos del Estado -muy bien dicho-, debe ir preparado con una justificación y viabilidad. La suerte es que la ZAL de Cartagena ya la tiene, ya tiene el estudio de viabilidad, tiene el estudio de demanda y lo tiene todo preparado. Nosotros cogeremos ese estudio de viabilidad, ese estudio de necesidad, para justificar en el expediente esa adquisición de suelo en la ZAL que necesita el puerto de Cartagena, que va a ser revulsivo además para el desarrollo del puerto, para la zona de Cartagena, para toda el área de Cartagena, y para la Región de Murcia.

Y muy breve, la reducción en temas medioambientales. Abismal, se reduce en 105 veces la emisión de CO₂ utilizando el transporte marítimo. Utilizando el transporte por ferrocarril son unas 8 o 10 veces las emisiones... Pues es abismal la repercusión, las bondades que pueda tener respecto al me-

dio ambiente.

Respecto al futuro de cruceros y las líneas brexit. Muy rápido, el futuro de cruceros es algo incierto. Yo el otro día tenía, la semana pasada, la reunión con el presidente de Puertos del Estado y le preguntaba si habían planteado algún plan, alguna propuesta, y de momento no lo tienen porque es muy complicado con los protocolos sanitarios. Sabéis que es una ciudad flotante y las medidas sanitarias y de prevención son muy complicadas.

¿Qué está haciendo el puerto de Cartagena? El puerto está preparando todas las medidas sanitarias, vendiendo además... nos hemos puesto en contacto con todas las navieras para venderles el “Destino Seguro Región de Murcia”, que además les gusta mucho todo el equipamiento, toda la oferta cultural, todo lo que tiene la Región de Murcia y la ciudad de Cartagena, por supuesto, y preparando también la terminal. La terminal la vamos a ampliar para que la gente tenga mayor espacio, para que los autobuses puedan dar la vuelta en el interior —y el portavoz del Partido Popular sabe de lo que hablamos—, es muy reducido, al final entra el autobús y sale casi de pompi, entonces tiene que dar la vuelta... En fin, vamos a preparar toda la terminal para adaptarla a esos protocolos sanitarios. Vamos a estar preparados, vamos a hacer una presentación de esa preparación, para demostrar al mundo entero, a las navieras, cuando esto se ponga en funcionamiento, que estamos bien adaptados y seguros.

Y esto lo enlazamos con que muchas veces las debilidades llevan a generar nuevas oportunidades. Dado que hay navieras que se dedican al tráfico de cruceros y que están paradas, nosotros estamos tocándolas, solicitando su predisposición para utilizarlas para líneas de corta distancia y desarrollar una nueva línea de negocio para corta distancia de transporte de mercancías, donde el camión se monta y llega al sur de Francia y reparte a toda Europa. Eso lo estamos aprovechando y tenemos contacto con ellos.

También estamos trabajando en otra línea de negocio que es la línea con Reino Unido, que ya la tenemos, pero con más escalas, queremos una línea directa donde los transportistas, los operadores logísticos, nuestros exportadores de frutas y hortalizas, que llegan al Reino Unido y que se van a encontrar con una situación fronteriza que se está preparando y que lo veis todos en los periódicos, esa situación Brexit puede aliviarse mucho con el transporte marítimo, porque el control de la mercancía y de todos los papeleos, burocracia, se realiza en puerto de origen, con lo cual, cuando llega, llega directo. Entonces, el camión se sube, tiene su mercancía controlada, llega a Reino Unido y reparte sin ningún tipo de problema. Con lo cual nos lo planteamos, tanto la Cámara de Comercio como en CROEM, como todo el conglomerado empresarial, como una solución alternativa, nunca sustitutiva, del transporte por carretera. Puede aliviar mucho desarrollar esas líneas de negocio y aliviar el Brexit las conexiones con el Reino Unido, con el sur de Francia y, por supuesto, con el norte de África, que lo tenemos un poco abandonado. Tenemos una conexión con el norte de África pero podemos desarrollar algo más. Hay alguna naviera que también se ha puesto en contacto con nosotros, vamos a tirar de ese desarrollo comercial.

Creo que he contestado todo. No obstante, estoy a vuestra entera disposición.

El puerto tiene una proyección comercial y de desarrollo envidiable en el marco del sistema portuario español y en cualquier marco económico. Estamos preparados para liderar esa recuperación y lo que sí tenemos que tener muy asumido todos es que el puerto es el motor de recuperación económica de la región. No debe de ser una simple teoría o una utopía, como decía el portavoz Liarte, por ejemplo, con el tema del Gorguel o... No, debe ser una realidad, y al final aunar esfuerzos y voluntades y no politizar sobre la necesidad de la ampliación del puerto, porque si no perdemos una oportunidad de oro. Actualmente no tenemos nada, tenemos informes, tenemos tramitaciones..., sí que tenemos muy avanzado el tema de la nueva terminal del Gorguel, y de ahí deberíamos de empujar todos. ¿Que no puede ser? Pues ya entre todos, sumando esfuerzos, sumando voluntades, llegar a una solución factible.

El plan de acción está a vuestra disposición, está para generar empleo, se ha creado con ese fin, y para atender las necesidades de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Muñoz, por todas sus aportaciones, y esta es su casa.
Muchas gracias.