



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2024

XI Legislatura

Número 30

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 3 DE JULIO DE 2024

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia en Pleno del consejero de Fomento e Infraestructuras para explicar las consecuencias que tendrá para las infraestructuras que se vienen desarrollando en la Región la cancelación del proyecto de construcción de la nueva dársena de El Gorguel, formulada por Grupo Parlamentario Vox (11L/SEIP-0028).

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 20 minutos.

I. Comparecencia en Pleno del consejero de Fomento e Infraestructuras para explicar las consecuencias que tendrá para las infraestructuras que se vienen desarrollando en la Región la cancelación del proyecto de construcción de la nueva dársena de El Gorguel, formulada por Grupo Parlamentario Vox (11L/SEIP-0028).

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor **Pancorbo de la Torre**, consejero de Fomento e Infraestructuras..... 1241

En el turno general interviene:

El señor **Martínez Baños**, del G.P. Socialista..... 1245

El señor **Segado Martínez**, del G.P. Popular, interviene por alusiones..... 1248

Continúa el turno general con la intervención de:

El señor **Egío García**, del G.P. Mixto..... 1249

La señora **Martínez García**, del G.P. Vox..... 1251

La señora **Casajús Galvache**, del G.P. Popular..... 1253

El señor **Pancorbo de la Torre** contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios..... 1256

En el turno final para los grupos parlamentarios interviene:

El señor **Martínez Baños**, del G.P. Socialista..... 1260

El señor **Egío García**, del G.P. Mixto..... 1262

La señora **Martínez García**, del G.P. Vox..... 1262

La señora **Casajús Galvache**, del G.P. Popular..... 1265

En el turno final para el consejero interviene el señor **Pancorbo de la Torre**..... 1266

Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señorías, se abre la sesión plenaria.

Asunto único: [comparecencia en Pleno del consejero de Fomento e Infraestructuras para explicar las consecuencias que tendrá para las infraestructuras que se vienen desarrollando en la Región la cancelación del proyecto de construcción de la nueva dársena de El Gorguel, formulada por el Grupo Parlamentario Vox.](#)

Intervendrá el consejero de Fomento e Infraestructuras, don José Manuel Pancorbo de la Torre, al que doy la bienvenida, al igual que al vicepresidente del Consejo de Gobierno.

Señor consejero, tiene la palabra.

SR. PANCORBO DE LA TORRE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Buenos días a todos.

El proyecto de la dársena de El Gorguel, que es lo que hoy me trae aquí principalmente, es un asunto del que llevamos hablando demasiado tiempo, y me refiero al proyecto, porque hoy, catorce años después de que se iniciaran los trámites ambientales y se empezara a trabajar en este proyecto, de lo que deberíamos hablar en esta Asamblea Regional es de los beneficios que ya está experimentando la economía regional y de cómo los ciudadanos de la Región de Murcia se están beneficiando de esta nueva infraestructura.

Lamentablemente, como todos ustedes saben, el 23 de mayo se hizo pública la decisión del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico mediante el cual daba carpetazo a este proyecto estratégico para la región. Alegaba defectos administrativos, en ningún momento entró a evaluar si era ambientalmente viable o no. Tal vez insisto en que no evaluó la viabilidad ambiental porque son conocedores de que todos los proyectos que ha presentado el puerto de Cartagena, todos los estudios, avalan la viabilidad ambiental del proyecto. Se han invertido más de 6 millones de euros en este trabajo.

Hagamos un poco de memoria.

El 3 de marzo de 2010 se remitía a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan Director de Infraestructuras de la nueva dársena de Cartagena, la que conocemos como dársena de El Gorguel. El 28 de noviembre de 2013 el órgano sustantivo emite informe de sostenibilidad ambiental, la versión preliminar del plan y el resultado del trámite de información pública y de consulta a las administraciones afectadas y personas interesadas. Como conclusión, se indica que es necesario el establecimiento de medidas compensatorias para evitar un perjuicio a la integridad de los espacios de la Red Natura 2000, es decir, que en 2013 nos decían que con las pertinentes medidas compensatorias se podría llevar a cabo esta actuación.

Tras la realización de todos y cada uno de los exhaustivos estudios y el periplo de dimes y diretes, de informes que han ido e informes que han venido, se remitió finalmente el 15 de noviembre de 2023 toda la documentación necesaria.

Tras todo este trabajo, respaldado por estudios y documentos de numerosos y acreditados especialistas, el Ministerio alega una serie de aspectos formales, como que la mera presentación de Barlomar es una alternativa. Podemos entrar a debatir la necesidad o no y la idoneidad de presentar Barlomar, pero lo que está claro es que ninguna persona con un mínimo de conocimiento puede contemplar Barlomar como una alternativa. Y no lo es porque tiene objetivos distintos y el grueso de su actividad se enfoca a fines distintos y las dimensiones son muy diferentes: Barlomar es un tercio de lo que sería El Gorguel. El caso es que en ningún momento se alegan aspectos ambientales.

Tras esta breve introducción, me gustaría comentar la oportunidad de crear este puerto, que no un macropuerto (como desde algunos sectores se ha indicado). Por aquello de saber –y yo, como soy ingeniero técnico tengo este defecto, me gusta hablar en orden de magnitud–, quiero saber de qué estamos hablando cuando se habla de puertos y macropuertos, qué cantidad de TEU, es decir, contenedores, mueven los principales puertos del mundo. Por ejemplo, el puerto de Shanghái, en China, mueve

42 millones; el puerto de Singapur mueve 36,6; el puerto de Shenzhen, en China, mueve 27,75; el puerto de Busan, en Corea del Sur, mueve 21,7; el puerto de Hong Kong mueve 19,6; el puerto de Jebel Alí, en Emiratos Árabes Unidos, mueve 15 millones de contenedores; el puerto de Róterdam, al norte de Europa (por cierto, la ampliación de este puerto implicó una modificación de la Red Natura 2000, eso que nos dicen que es imposible), el puerto de Róterdam mueve 14,5 millones de contenedores; el puerto de Amberes, en Bélgica, mueve 11,1 millones; el puerto de Kaohsiung, en Taiwan, mueve 10,5; el puerto de Los Ángeles, en Estados Unidos, mueve 9,5; el puerto de Hamburgo, 8,73; el puerto de Tánger Med 1, en Marruecos (ya está Tánger Med 2 operativo), 8,73; el puerto de Algeciras, con la ampliación del puerto Bahía de Algeciras, mueve 4,55; y el puerto de Valencia a día de hoy mueve 4,5 prácticamente, y con la ampliación prevista, que, por cierto, las obras ya se han adjudicado, sería capaz de mover 10 millones de contenedores (Valencia está aquí al lado). En Cartagena se mueven a día de hoy a duras penas en la terminal de Santa Lucía 100.000, vengo hablando de millones, en Cartagena se mueven 100.000; la previsión para El Gorguel sería en una primera fase 2 millones y en una segunda fase 3,5.

Por tanto, si El Gorguel, como se ha definido en numerosas ocasiones, es un macropuerto, ¿los anteriores que acabo de relatar qué son, supermegahipermacropuertos? Es decir, la izquierda siempre inventa este tipo de denominaciones para estigmatizar como mastodónica una infraestructura que, a todas luces, no lo es.

Otro de los dogmas progresistas para criticar esta infraestructura es en relación con las previsiones de empleo que se crearían. Los estudios iniciales hablaban de 30.000 puestos de trabajo. Los más recientes de la Universidad Politécnica de Cartagena hablan de hasta 40.000 entre directos, indirectos e inducidos.

Esto no tiene nada que ver con otros proyectos del pasado que recordamos (la Paramount, Conténpolis), incluso se llegó a escribir que la llegada del AVE a la ciudad de Murcia crearía 3.000 puestos de trabajo. Desgraciadamente, todos sabemos que ni la llegada del AVE a la ciudad de Murcia ha creado 3.000 puestos de trabajo, lo que sí ha creado es un agujero económico en las arcas municipales y regionales y un peor servicio que hace diez años, eso sí que lo sabemos.

Pero, señores del Partido Socialista, prometer proyectos estrambóticos no solo es cosa del pasado de esta región, también es cosa suya. No sé si ustedes han escuchado hablar de Elysium City, un proyecto de parques temáticos y casinos con más de 18.000 millones de euros que el PSOE de Extremadura sacaba convenientemente cada vez que había elecciones, y pretendían instalar este megaparque de casinos y tal en la «Siberia extremeña». Cualquiera que conozca la zona sabe que es un disparate, pero, oye, le funcionaba, porque en las elecciones la gente..., yo me molestaba en mirar qué había pasado en los pueblos del entorno y ganaba mayoritariamente el PSOE, y luego, por supuesto, cuando pasaban las elecciones, fuera, al cajón. Es decir, que esta política siempre se ha mantenido desde la izquierda.

Volviendo al tema que me trae hoy y suponiendo...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Silencio.

SR. PANCORBO DE LA TORRE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

... que las previsiones de 40.000 empleos fueran exageradas, quedémonos en 20.000 empleos, ¿están ustedes, señorías de la izquierda, en condiciones de decir que no quieren 20.000 empleos para Cartagena, o incluso 10.000 empleos?

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Silencio.

SR. PANCORBO DE LA TORRE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

¿Estarían dispuestos a rechazarlos? ¿En serio me lo dicen?

Además, este tipo de infraestructuras está más que testada, no estoy inventando nada nuevo. Donde se instala un puerto, y más un puerto que mueve contenedores, se genera una floreciente actividad industrial, por no hablar de las zonas de ensamblaje asociadas. Esto es una apuesta segura, lo es en todos los lugares del mundo, ¿por qué no lo iba a ser en Cartagena? ¿Es que en Cartagena somos peores? ¿O acaso ustedes, señores de la oposición, prefieren que estas industrias se instalen en territorio marroquí? Recientemente acaba de publicarse la concesión del puerto de contenedores de Nador, que está pegado literalmente a Melilla y que es capaz de mover hasta 3,5 millones de TEU (curiosamente lo mismo que sería capaz de mover El Gorguel).

El respeto al medio ambiente, a los derechos humanos, a los derechos de las mujeres y a los de los homosexuales en el Reino de Marruecos es algo que todo el mundo conoce (espero que se haya entendido la ironía), de hecho el señor Sánchez no para de anunciar inversiones y creación de empleo y riqueza en Marruecos, hasta financia desaladoras mientras se nos niega un plan hidrológico nacional a los españoles que resuelva por fin la escasez de agua en la España seca. Tal vez allí sea donde se deba presentar el señor Sánchez, aunque lo mismo su entorno más cercano lo tendría más difícil para hacer negocios y enriquecerse presuntamente.

Hablemos ahora de las ventajas específicas del puerto de El Gorguel, que lo harían realmente competitivo frente a los puertos del norte de África, los del norte de Europa y el resto de puertos de nuestro entorno. Como todo el mundo sabe, es un puerto de aguas profundas, adecuado a los nuevos superportacontenedores de máxima capacidad. Contaría con una terminal automatizada y con una explotación sin las servidumbres derivadas del sector de la estiba, que sí que tienen los puertos de nuestro entorno. Tendría una conexión mejorada, porque se consiguió conectar el puerto de Cartagena al Corredor Mediterráneo ferroviario, o no, ya veremos qué pasa.

El Gorguel también supondría un ahorro de más de 3 días en la conexión marítima con China, que es la gran fábrica del mundo, en relación con los puertos del norte de Europa, sin apenas desviación respecto a la ruta principal. Esto, además de un ahorro en el tiempo, por supuesto, sería una importante reducción en la emisión de gases contaminantes como CO₂, dióxido de nitrógeno u óxido de azufre, entre otros.

Respecto al puerto Bahía de Algeciras, El Gorguel tendría mejores conexiones con el *hinterland*, especialmente con el centro peninsular y Andalucía oriental, con una mejor integración en el entorno y, por supuesto, ahorros en costes portuarios.

En relación con la competencia por la captación del emergente mercado de bases logísticas industriales, tenemos la siguiente situación: por un lado, los países periféricos exteriores (Marruecos y Turquía), que están desarrollando potentes proyectos pero principalmente enfocados con unos costes muy competitivos; por otra parte, los nodos logísticos del sur de Europa, en los que se integran Valencia, Algeciras y Barcelona, y por lo que ha apostado la Región de Murcia, El Gorguel y sus zonas logísticas asociadas, la ZAL de Murcia y la ZAL de Cartagena. Podríamos entrar en ese mercado que ahora mismo es muy importante.

Además, nuestra ventaja frente a los puertos del norte de África es que tenemos una mano de obra eficiente y formada, y, además, tenemos menores costes que los puertos del norte de Europa.

Nuestro territorio también es muy eficiente, tenemos dos aeropuertos internacionales en un radio de 80 kilómetros, bases tecnológicas, conexiones terrestres internas y el sector logístico más potente del sur de Europa.

Pero hablemos también, que también he venido a hablar de esto, del impacto negativo, por supuesto, que para el futuro de la ZAL de Cartagena tendrá esta decisión unilateral que ha tomado el Ministerio.

Evidentemente, uno de los principales motivos por el que se planteó la creación de la ZAL de Cartagena fue, sin duda, la potencialidad que tendría en materia logística la creación del puerto de El Gorguel donde estaba previsto crearlo, no en vano la palabra «Gorguel» aparece 25 veces en el documento que ha redactado la Autoridad Portuaria de Cartagena para solicitar la actuación de interés re-

gional de la zona de actividades logísticas de Los Camachos, 25 veces, es decir, aquí queda de manifiesto la importancia que este puerto tiene para esa ZAL.

Dentro de ese documento, se menciona el Plan Estratégico de Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías de España, que ya reconocía la necesidad de construir la dársena de El Gorguel. Este documento lo redactó el Ministerio de Fomento en el año 2010. Si mal no recuerdo, en aquella época estaba gobernando Rodríguez Zapatero y el ministro de Fomento era Pepe Blanco. En ese plan se hablaba de la necesidad de la ZAL de Murcia y la ZAL de Cartagena, cuyos desarrollos deberán estar íntimamente ligados a la terminal de contenedores de El Gorguel (eso estaba puesto en el plan). Por tanto, si no hay Gorguel es probable que no tengan el efecto estas ZAL que esperamos.

También se recoge en ese estudio de la ZAL de Cartagena que una de las grandes debilidades del puerto de Cartagena es la imposibilidad de mover contenedores en la actual dársena de Escombreras y la prácticamente despreciable capacidad de la terminal de Santa Lucía. Por ello, incide en que es necesario contar con una dársena como la de El Gorguel, que garantice el movimiento de TEU en el puerto de Cartagena y que la ZAL de Cartagena sea el puerto seco del puerto de El Gorguel, y permitirá también, por supuesto, la ampliación del *hinterland* portuario.

Por otro lado, dentro del Plan de Nodos Logísticos, elaborado por el Instituto de Fomento con la colaboración de la Dirección General de Transportes, se reconoce el siguiente eje estratégico como clave para la Región de Murcia: plataforma logística intermodal nacional-regional, ZAL de Murcia, ZAL de Cartagena, dársena de El Gorguel (vuelven a venir unidas estas tres infraestructuras).

Adicionalmente, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI, 2012-2024, que aún está vigente, preveía que entre las actuaciones que se deben realizar destacaban las plataformas logísticas de la ZAL de Murcia, de El Gorguel y el sector logístico asociado (la ZAL de Cartagena).

Hay que destacar que estas instalaciones logísticas estaban recogidas también en la Estrategia Logística de España como de interés prioritario para las comunidades autónomas, es decir, en la planificación que llevamos arrastrando en los últimos quince años se recogen la ZAL de Murcia y la ZAL de Cartagena asociadas siempre a El Gorguel.

Adicionalmente, en el estudio de viabilidad de la ZAL de Cartagena que elaboró la UTE que contrató el puerto de Cartagena para tal fin (en 2017 se hizo este estudio), indica que la demanda de suelo logístico a corto y medio plazo para la ZAL, es decir, antes de El Gorguel, se estima en unas 50 hectáreas, mientras que a medio y largo plazo, es decir, con El Gorguel ya operativo, esta demanda se estima que serían las 150. Estamos hablando de que sin Gorguel, 50; con Gorguel, 150, el triple.

Además, este mismo estudio que he mencionado recoge que, una vez calculado el tráfico de contenedores procedente del puerto de El Gorguel, se espera que sea capaz de mover la terminal intermodal de la ZAL de Cartagena en torno a 11 trenes diarios dedicados al import-export. Es decir, que sin El Gorguel no tendría sentido hacer una terminal intermodal en la ZAL de Cartagena.

Recientemente se ha publicado que el puerto de Cartagena ha aumentado sus beneficios y sigue estando entre los más rentables, y yo creo que esto es algo que todos celebramos. Pero, como ya anunciado el presidente de la Autoridad Portuaria, este crecimiento tiene un límite, y ese límite no se podrá superar si no somos capaces de generar el espacio necesario para crecer.

Y, además, es una noticia positiva que el puerto tenga beneficios, porque esto garantiza que una hipotética ampliación del mismo sería financiada con el fondo operativo del puerto y, además, con todas las empresas que quisieran establecerse, que es lo que se está haciendo en el resto de puertos del país. Esta actuación, a diferencia de otras que todos recordamos, no costaría ni un euro a los murcianos y, por tanto, a los españoles.

Pero es que, vayamos más allá, ¿qué pasa con el Corredor Mediterráneo y la ciudad de Cartagena? Lo último que sabemos es que en mayo de 2023 –curiosamente en plena campaña de las elecciones locales y autonómicas– la por aquel entonces ministra Raquel Sánchez anunció que el Corredor Mediterráneo llegaría a Cartagena y, por tanto, a la ZAL de Cartagena en 2026. Eso que esta ministra dijo en aquel momento no era ni verdad ni mentira, era simplemente imposible. Hoy, más de un año después y a pesar de que tanto la alcaldesa de Cartagena como yo mismo hemos pedido a ADIF que convoque en numerosas ocasiones a Cartagena Alta Velocidad para hablar de cuándo tienen pensado que llegue el AVE a Cartagena, aún estamos sin respuesta. Por supuesto, si lo que dijo la ministra hace un año era imposible, hoy, un año después, que no se ha hecho nada, es más imposible todavía, y

seguimos sin plazo para la llegada de la alta velocidad a Cartagena y a la zona de actividades logísticas. Pero es que, además, no se ha publicado el estudio informativo de la conexión ferroviaria de Escombreras con la ZAL de Cartagena, que lo debe publicar la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio. Pero es que, además, el SEPES no para de poner trabas para que podamos adquirir los suelos de la ZAL de Cartagena y, además, pretende imponernos la figura de ordenación del territorio que debemos emplear para gestionar la ZAL.

¿Es posible poner más trabas al desarrollo de Cartagena y toda su comarca, señores del Partido Socialista? No a El Gorguel, no a la ZAL. ¿Qué será lo próximo? ¿Se van a llevar ustedes el Arqua a Barcelona?

Pero, señores diputados, para ir concluyendo, el 23 de marzo de 2021 se remitía al presidente del Gobierno de España una carta en la que se pedía que se impulsaran las infraestructuras necesarias para la Región de Murcia que dependían directamente del Estado, y entre muchas de ellas destacaba la dársena del Gorguel, y se pidió que se declarara como puerto de interés público de primer orden. La carta la firmaban la CROEM, Fermed, UGT y Comisiones Obreras, señores de la izquierda. Los sindicatos también firmaron la carta, los sindicatos estaban de acuerdo con esto que se pedía. Y también se sumaron organizaciones, como el Colegio de Ingenieros de Camino, el Colegio de Ingenieros Industriales, el Colegio de Arquitectos, el Colegio de Periodistas, el Colegio de Economistas, el Colegio de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de la Edificación y los siguientes partidos políticos: el Partido Popular, Ciudadanos, que en aquel momento formaba parte del Gobierno regional, y Vox. Es decir, una amplia mayoría de los representantes de la sociedad de la región apostaron por esta infraestructura. Por supuesto, ni el PSOE ni cualquier otro partido de la izquierda apoyaban estas medidas.

Señores diputados, como he expuesto a lo largo de mi intervención, la decisión de dar por finalizado el expediente de la dársena del Gorguel tendrá consecuencias directas para el futuro del puerto de Cartagena. Quedará totalmente fuera del mercado de contenedores a nivel mundial, careciendo, por tanto, de sentido su inclusión como puerto del Corredor Mediterráneo, porque no será capaz de mover contenedores. Por supuesto, esta decisión acarreará consecuencias muy negativas, especialmente para la ZAL de Cartagena, que acabará siendo un polígono industrial más, en lugar de para lo que realmente se concibió: una zona de actividades logísticas asociada a la nueva dársena del Gorguel.

Por supuesto, la ZAL de Murcia también se verá afectada, puesto que los contenedores que harían escala en la ZAL para dirigirse o al centro peninsular o a Andalucía oriental ya no llegarían.

Señores diputados, la dársena del Gorguel no es un capricho ni una ocurrencia, es el futuro de la región y nosotros no vamos a permitir que nos lo roben.

Muchas gracias.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Se abre turno general de intervenciones. Comenzará el Grupo Parlamentario Socialista e intervendrá don Alfonso Martínez Baños.

Señoría, tiene la palabra.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Buenos días, señorías.

Señor Pancorbo, El Gorguel está muerto y enterrado desde hace mucho tiempo. En 2013, el señor González Pons pactó la muerte del Gorguel a cambio del acta de eurodiputado del señor Valcárcel. Señor consejero, en aquel entonces el Partido Popular vendió las aspiraciones de la Autoridad Portuaria de Cartagena, al igual que hizo con el trazado del ave a Madrid a través de Alicante.

Señorías, en mi intervención voy a demostrar que la defensa que hace el señor López Miras de El Gorguel es puro postureo. Él sabe desde hace mucho tiempo que no se iba a construir el puerto. Sin embargo, sigue con su política de confrontación que tanto daño le está haciendo a la Región de Mur-

cia. Miren, en el año 2010 la Autoridad Portuaria presentó el Plan director del puerto de Cartagena, en el que se contemplaba la construcción del puerto de El Gorguel. Ya en 2013 y 2014 la Comunidad Autónoma y el Ministerio de Medio Ambiente, ambos gobernados por el Partido Popular, advirtieron de carencias a la hora de minimizar los efectos sobre especies y hábitats. Además, señor Pancorbo, el Ministerio recordó la necesidad de evaluar la alternativa cero, es decir, no hacer nada.

En enero de 2015, quien era consejero de Fomento, Francisco Bernabé, insistió en la idea de que la nueva dársena de contenedores podría construirse en El Gorguel o en otra ubicación. En agosto de 2015, el entonces presidente de la Autoridad Portuaria, Antonio Sevilla, dijo que en septiembre u octubre se iban a reunir con la Comisión Europea para ver si el puerto de El Gorguel era viable. Nunca se supo si se había producido o no aquella reunión. En esa comparecencia el señor Sevilla anunció que de construirse el puerto se crearían 3.000 puestos de trabajo y que las obras iban a comenzar en el año 2018.

En marzo de 2017 el señor Sevilla volvió a comparecer para decir que las obras del puerto de El Gorguel comenzarían en tres o cuatro años y que el nuevo puerto iba a crear 16.000 puestos de trabajo. Pasamos de 3.000 a 16.000 puestos de trabajo y de iniciarse las obras en 2018 a 2020 o 2021. Pues bien, señorías, un año después, en marzo de 2018, el señor Sevilla fue cesado y se llevó consigo los secretos que cambiaron el destino de aquel puerto. Se va el señor Sevilla y llega el señor Segado y con él el giro estratégico en el desarrollo del puerto de Cartagena.

En diciembre de 2018, siendo presidente del puerto el señor Segado decide licitar la asistencia técnica para la redacción y elaboración de una nueva versión del Plan director del puerto de Cartagena para el desarrollo de la dársena de Escombreras. Señorías, el texto de la licitación es muy claro, «nueva versión», un detalle muy importante. El señor Segado conoce mejor que nadie este documento firmado por él, en el que claramente dice que se estaba licitando una nueva versión del Plan director del puerto de Cartagena, no un plan complementario, como ahora nos quieren hacer creer.

Finalmente, esa nueva versión del Plan director se adjudica por 119.000 euros más IVA. La empresa adjudicataria presentó seis alternativas para la nueva terminal de contenedores: la Algameca, Santa Lucía, Barlomar, la ampliación en Punta Aguilones o cambiar los usos de Escombreras. En ningún momento, señorías, se habla de El Gorguel.

Señor Pancorbo, si todo estaba en marcha y había una previsión de iniciar las obras de El Gorguel en 2020 o 2021, ¿por qué se da un giro de 180 grados y aparece como alternativa Barlomar? Señor consejero, es evidente que nos estaban mintiendo y que ellos ya sabían que no se iba a construir El Gorguel y por eso lanzaron la alternativa de Barlomar.

El 13 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración del puerto de Cartagena aprueba el nuevo Plan director. En aquel día, el que era consejero de fomento del Gobierno regional, José Ramón Díez de Revenga, dijo que Barlomar era el proyecto estratégico más importante de la Región de Murcia. No hizo ninguna referencia al puerto de El Gorguel.

Señor Pancorbo, puede comprobar que a lo largo de estos años los responsables políticos del Partido Popular han caído en una larga lista de contradicciones y mentiras.

Hay un dato que no quiero dejar pasar. En marzo de 2020 la presidenta del puerto asistió en la CROEM a una jornada sobre el Corredor Mediterráneo. En su intervención dejó muy claro que el futuro del puerto pasaba por Barlomar. Está claro que la señora Yolanda Muñoz se dejó llevar por un impulso de sinceridad. Le debieron llamar la atención desde San Esteban porque al día siguiente dijo que había que seguir pensando en El Gorguel, de cara, señor Pancorbo, al año 2050.

Señorías, en 2022 se presentó ante el ministerio el nuevo Plan director del puerto de Cartagena, en el que no aparece El Gorguel y solo se refiere a Barlomar. En este documento se deja claro que el nuevo plan director tiene como objetivo atender las futuras demandas del puerto de Cartagena.

Señorías, el Gobierno regional hizo público el proyecto de Barlomar a bombo y platillo. Lo hicieron no una vez, sino dos veces. La primera con la presencia de la alcaldesa de Cartagena, la presidenta de la Autoridad Portuaria y el presidente Fernando López Miras, en octubre de 2021. Y en diciembre de 2022 también con la presencia de su antecesor, el señor Díez de Revenga, quien destacó que la terminal de Barlomar es el proyecto estratégico con más capacidad de generación de oportunidades, actividad económica y empleo para la Región de Murcia. Ni una palabra de El Gorguel.

Señorías, llegados a este punto quiero recordarles que dos de los tres últimos presidentes de la Au-

toridad Portuaria están imputados por los tribunales de justicia por presuntos casos de corrupción política. Es necesario que tengamos esto en cuenta para valorar la credibilidad de estas personas. Y, por supuesto, la gente tiene que saber que el presidente o presidenta de la Autoridad Portuaria lo designa el Gobierno regional. Igual que tienen que saber que el puerto de Cartagena, incomprensiblemente, lleva un año y medio sin presidente. Señor Pancorbo, en su segunda intervención nos debería explicar por qué el puerto de Cartagena sigue sin presidenta o presidente. No tiene ningún sentido que una institución tan importante para el desarrollo económico de Cartagena y la región esté sin dirección.

Como habrán podido comprobar, estamos ante una nueva versión de la historia interminable. Empezamos por 3.000 puestos de trabajo, pasamos a 16.000 y ya vamos por 40.000 puestos de trabajo. Señorías, no quiero expresar lo que pienso para que no me llame al orden la presidenta, pero hay muchas personas que están jugando con los sentimientos de la gente. Personas que saben desde hace mucho tiempo que El Gorguel está muerto y enterrado y, sin embargo, siguen mintiendo.

Lo mismo que hicieron en su día con la Paramount, con Conténtpolis, Marina Cope o los desarrollos urbanísticos. Ahora hemos descubierto que la nueva gallina de los huevos de oro es El Gorguel. El caso, señorías, es tenernos siempre engañados con algún ficticio megaproyecto que sustituya la incapacidad del Gobierno regional.

Señorías, en 2010 se presentó un plan director del puerto para impulsar El Gorguel y en 2022 se presenta un nuevo Plan director del puerto en donde desaparece El Gorguel. Señor consejero, blanco y en botella, es el Gobierno regional quien renunció al puerto del Gorguel. Señor Pancorbo, fue en 2018 cuando el Gobierno regional dio por muerto el proyecto del Gorguel. Por tanto, señor Pancorbo, pídale explicaciones al señor López Miras, no al Gobierno de España.

Señorías, señorías del Partido Popular, no engañen más a la gente. No utilicen el puerto que ustedes desecharon para seguir confrontando con el Gobierno de España.

Miren, Barlomar costará en torno a los 900 millones de euros y El Gorguel habría costado 1.750 millones. Es insostenible construir dos puertos de estas características con inversiones multimillonarias. Por eso, señorías, el Ministerio les ha dicho que uno u otro, que ambos son incompatibles.

En este sentido, en este sentido, ¿alguien en su sano juicio puede ni siquiera pensar que ambos son viables económicamente? Señorías, seamos serios, era el Gobierno regional quien tenía que elegir y eligió Barlomar. Por tanto, no responsabilicen a los demás de sus decisiones.

Por otra parte, consejero, están engañando a la gente sobre el informe del Instituto Oceanográfico Español acerca de la viabilidad ambiental del Gorguel. Por cierto, un informe encargado por la Autoridad Portuaria, es decir, por el Gobierno regional. El estudio concluye que la construcción de un puerto en El Gorguel implicaría la degradación ambiental del ecosistema marino de esta zona costera y paralizaría su proceso de recuperación tras el cese de los vertidos de residuos mineros. Además, la construcción de dicho puerto podría suponer una amenaza del estado de conservación del ecosistema de la zona de Calblanque, una de las zonas marítimas hasta ahora mejor conservadas y con mayor biodiversidad del litoral murciano.

Señorías, el informe del IEO es suficientemente contundente por sí solo para descartar la opción del Gorguel. Por tanto, señorías, céntrense en lo importante y dejen de utilizar la mentira para confrontar. Ese camino no nos lleva a ningún sitio o, mejor dicho, perjudica la imagen que transmitimos como región al resto de España.

La imagen de un presidente regional faltón paseándose por los platós de televisión no es buena para los intereses de la Región.

Señor Pancorbo, señorías del Partido Popular, lo importante, lo realmente importante es que el puerto de Cartagena tenga una nueva dársena con un calado suficiente para que puedan atracar las grandes navieras del mundo. Todo apunta a que eso pasa por desarrollar de forma sostenible Escombreras. Por tanto, vamos a trabajar en eso.

Señor consejero, tienen dos alternativas: seguir confrontando políticamente por un interés puramente partidista, o trabajar en un proyecto viable que garantice la ampliación del puerto de Cartagena en el corto y medio plazo. Si lo que quieren es lo segundo, cuente con el Partido Socialista. Si pretenden seguir perdiendo el tiempo y mintiendo, no cuenten para nada con el Partido Socialista.

Muchas gracias, señorías.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señor Segado.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Gracias, señora presidenta. Solicito la palabra en base al artículo 93, apartado a, por alusiones personales que ha hecho el señor Martínez Baños a mi periodo como presidente de la Autoridad Portuaria. Ha dicho varias inexactitudes que, si me permite, en este turno pretendo que aclarar.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Un momento, señoría. Un momento, por favor.

Señorías, guarden silencio. Señorías, guarden silencio. Señorías, guarden silencio.

Encontrándonos... Señorías, por favor, guarden silencio. Señorías... Señorías, ¿permiten seguir el turno, por favor?

Ha solicitado la palabra por alusiones en este turno general de intervenciones, tras la intervención del portavoz socialista, el portavoz del Grupo Popular, al amparo del artículo 93.a, haciendo referencia a una inexactitud. Por lo tanto, procede conceder un turno, no más de tres minutos, por alusiones.

Un momento, por favor. Como no está previsto en el desarrollo del pleno, ruego a los servicios de la Cámara que lo incluyan en el tiempo para poder computarlo.

Tiene la palabra.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Gracias, señora presidenta.

El señor Martínez Baños ha hecho alusión a que durante mi etapa en la Presidencia del puerto se presentó un nuevo plan director para desarrollar las dársenas existentes del puerto de Cartagena, y esta información es exacta. Lo que se le ha olvidado de decir al señor Martínez Baños es que el Plan director de la nueva terminal de contenedores del Gorguel seguía vigente, sigue vigente, hasta que el Gobierno de España lo ha cerrado. De hecho, en 2010 se presenta el plan director de la nueva terminal de contenedores del puerto de Cartagena...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señorías, señorías, guarden silencio, por favor. Permitan el uso de la palabra al señor Segado. Por favor, señorías, guarden silencio.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Estoy intentando aclarar lo que ha dicho el señor Martínez Baños de forma inexacta. Por tanto, en 2010 se presentó el Plan director de la nueva terminal de contenedores del puerto de Cartagena en El Gorguel, y en 2022 se presenta el Plan director del puerto de Cartagena para ampliar las dársenas existentes. Si la información del señor Martínez Baños fuera exacta, no aparecerían en los Presupuestos Generales del Estado del año 2022 y 2023 las dos terminales de contenedores.

Muchas gracias.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Proseguimos con el turno general de intervenciones, si lo permiten sus señorías guardando silencio. Prosigue con el turno general de intervenciones el Grupo Parlamentario Mixto. Intervendrá don Víctor Manuel Egío García.

Señoría, tiene la palabra.

SR. EGÍO GARCÍA:

Señorías, señor Pancorbo, enseguida vamos a hablar del Gorguel, pero antes quería referirme a otro tema. El pasado lunes estuve con un grupo de jóvenes afectados por el impago del bono alquiler joven y me encargaron que le trajera un mensaje. Son solo tres palabras: «Pancorbo, paga ya».

Se lo vamos a repetir muchas veces este verano en cualquier evento público de su Consejería, en cualquier presentación, cuando menos se lo espere va a aparecer alguien con esa pancarta: «Pancorbo, paga ya». Y a mí me gustaría poder decirle esto en un pleno de control, pero es que no ha habido ninguno en el que podamos preguntar a los consejeros durante esta legislatura. Esto no se ve por el vídeo, pero aquí huele a democracia que tira para atrás.

Son 3.000 jóvenes los afectados, jóvenes mileuristas que solo cometieron un pecado, querían independizarse y que llevan más de dos años esperando esa ayuda a la que tienen derecho. El lunes usted dijo que había pagado 1.200.000 euros. Señor Pancorbo, no llega ni al 7% de las ayudas. ¿Qué quiere, que le demos un premio además? ¿Le ponemos un monumento en la puerta de la Asamblea? Un aplauso, pero solo uno. Gracias.

No se enfaden, señorías de Vox, que los veo muy nerviosos siempre, pero sepan algo, frente a sus mentiras, frente a sus bulos, frente a su odio, nosotros tenemos algo más poderoso, que es la bomba nuclear de nuestra alegría.

Señor Pancorbo, pague ya las ayudas del alquiler joven, pague las ayudas del coche eléctrico, porque va a pasar usted a la historia como el consejero moroso.

Y pasando al tema de hoy, mire, tengo que decirle que a pesar de que, bueno, el portavoz de Vox dice que no trabajo, yo me he leído toda la hemeroteca sobre este tema y un buen puñado de informes. Voy a empezar por la hemeroteca y le voy a leer algunos titulares:

Diario La Verdad, 12 de marzo de 2009. «Viudes dice que la dársena del Gorguel dará empleo a más de 1.600 trabajadores».

Diario La Verdad, 3 de diciembre de 2014. «Antonio Sevilla defiende que el Gorguel generará 3.000 empleos (por dos)».

Diario La Opinión, 14 de febrero de 2016. «El presidente del puerto -el mismo Antonio Sevilla-, prevé que el Gorguel generará 16.000 empleos».

Cadena SER, 22 de agosto de 2020. «El PP exige que la terminal de contenedores del Gorguel se declare proyecto estratégico. Estamos hablando de un proyecto –decía el señor Segado– que daría lugar a crear 30.000 empleos». Sale en prensa.

Cadena SER, 14 de junio de 2024...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Silencio, señorías.

SR. EGÍO GARCÍA:

«Antelo reivindica el puerto del Gorguel como una infraestructura vital e irrenunciable, que generaría entre 30.000 y 40.000 puestos de trabajo». Vamos...

7 de junio de 2024, Cartagena Plaza. «Vox vuelve a llevar a la Asamblea...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Silencio, señorías.

SR. EGÍO GARCÍA:

...la defensa del Gorguel». «La diputada Virginia Martínez afirma que tendría un impacto positivo en el empleo, con un crecimiento estimado de entre 40.000 y 60.000 empleos». Más que toda la po-

blación activa de Cartagena y de la Unión. Señora Virginia Martínez, yo me quiero despertar por las mañanas con su optimismo, de verdad se lo digo. Es única.

Supongo que a estas alturas ustedes ya se habrán dado cuenta de las diferencias. En apenas 15 años El Gorguel ha pasado de ser un proyecto que generaría 1.600 empleos a generar hasta 60.000 puestos de trabajo. Va a haber un puesto de trabajo por cada contenedor que llega.

El Gorguel es, señorías, ni más ni menos, perdonen por esta broma, el cuento de la lechera versión Región de Murcia. Estamos como para creernos algo de lo que ustedes dicen.

Como les decía, además de estos titulares de prensa, me he leído también todos los informes que han caído en mis manos. Me he leído el informe del Instituto de Estudios Económicos de Madrid, que la Autoridad Portuaria de Cartagena le encargó en 2011 a Juan Emilio Iranzo. Aunque de este no sé si fiarme mucho, porque en 2017 el señor Iranzo fue condenado por el caso de las tarjetas Black de Caja Madrid. Con ese gusto por el dinero, yo no sé si este señor es capaz de firmar lo que sea para defender el macropuerto.

Al margen de eso, me leí también el Informe de Sostenibilidad Ambiental elaborado por la Asistencia Técnica para la tramitación del Plan Director de Infraestructuras de la Nueva Dársena de Cartagena. Me leí también el breve informe de la CROEM, que hizo en 2014. Estos informes que siempre cita el Partido Popular y Vox, y les gustan mucho. Pero hay otros que no citan. Por ejemplo, el informe técnico de la Fundación Sierra Minera, que en 2013 señalaba el elevado impacto ambiental en el medio terrestre y marino y una contradicción fundamental: la contradicción que supone este proyecto con la recuperación de la bahía de Portmán. Si metemos un macropuerto a cuatro kilómetros de la bahía de Portmán, ustedes me dirán qué regeneración va a tener la bahía de Portmán.

Y me he leído también dos informes muy significativos. El primero es el informe de la Subdirección General de Medio Natural, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que en el año 2013 concluyó lo siguiente: «La nueva dársena de Cartagena tendrá impactos negativos significativos sobre el medio natural, específicamente sobre los espacios de la Red Natura 2000, LIC-ZEPA Sierra de la Fausilla y LIC medio marino, así como sobre hábitats y especies de interés comunitario, algunos de ellos de carácter prioritario». Año 2013, sí, lo han oído bien, con M. Rajoy en el Gobierno. Fue Mariano Rajoy, fue el PP el que archivó El Gorguel en el año 2013. ¿A quién quieren engañar, señorías del Partido Popular y de su muleta verde? Se le tiraron todos encima al señor Mariano Rajoy en el año 2013 y ese informe fue definitivo.

Y el último, el último informe, el definitivo, el informe que el Instituto Español de Oceanografía publicó en 2022 por encargo precisamente de la Autoridad Portuaria de Cartagena para ver el impacto medioambiental del proyecto. Ese informe dice que la construcción del macropuerto implicaría la degradación ambiental del ecosistema marino de esta zona costera y paralizaría su recuperación tras el cese de los vertidos mineros. Lo que decíamos de Portmán. Y aún más, dice que podría suponer una grave amenaza para Calblanque.

Y llegados a este punto, yo quiero preguntarle, no a ustedes, porque yo ya sé la opinión que tienen y qué intereses sirven, yo le quiero preguntar a la gente que nos está viendo. ¿Cuántas personas en la Región de Murcia estarían dispuestas a perder para siempre Calblanque? ¿Cuántas quieren renunciar a un trozo del paraíso a cambio de 60.000 empleos, perdón, de 40.000, o de 30.000, que antes fueron 16.000, pero antes eran 3.000 y al principio eran 1.600? Se lo digo yo, absolutamente nadie, aparte de los cuatro grandes empresarios y de los políticos que hoy aquí están a su servicio. Y si no se lo creen, hagan un referéndum, ¿Gorguel o Calblanque?, a ver quién gana.

La democracia, la gente de la Región de Murcia está harta de que nos vendan ustedes siempre la moto con grandes proyectos que luego se quedan en nada. Conténtpolis, la ciudad de los contenidos digitales, iba a crear 3.000 empleos. La Paramount, 22.600, estaba la gente ya echando el currículum en el Ayuntamiento de Alhama, que colapsó. Y ahora El Gorguel, que va a dejar la tasa de paro de Murcia como la del País Vasco, hay que tener... para decir eso. Si no fuera un problema tan serio el paro, me reiría, pero es que esto no hace ni puñetera gracia. Mientras tanto, nuestros espacios naturales van desapareciendo uno a uno, degradándose.

Y, para terminar, no me quiero dejar un punto. Mire, señor Pancorbo, usted ha dicho que si no hay Gorguel no habrá ZAL. Es al revés. Miren, si el Partido Popular y Vox hubieran tenido el más mínimo interés en el desarrollo de Cartagena como nudo logístico lo tenían muy fácil. Podrían haber em-

pezado con la ZAL de Cartagena, que lleva 19 años esperando. 19 años después sigue sin ser declarada ni siquiera actuación de interés regional, aunque la aprobación inicial se hizo en 2020. Señor Pancorbo, esto sí que es de su competencia. ¿Piensa usted hacer algo? ¿Va a trabajar por esa declaración de actuación de interés regional? ¿Qué diferencia, por cierto, con la ZAL de Murcia, para la que de repente sí que ha aparecido financiación europea y financiación regional a espuestas? 24 millones de euros. Porque esto, señorías, siempre ha sido y es una cuestión de voluntad política. Que no os engañen, cartageneros y cartageneras, el Partido Popular y Vox nunca han querido potenciar el puerto de Cartagena. Si no han sido capaces en 19 años de mover un dedo por la ZAL, ¿qué van a hacer por ese puerto? El Gorguel, en definitiva, es solo la última excusa para confrontar con el Gobierno de España, mientras no hacen absolutamente nada por los asuntos que sí son de su competencia.

Señor Pancorbo, pague a los 3.000 jóvenes que esperan el bono alquiler joven. Pague a las 2.850 personas que han solicitado...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Concluya, por favor, que ha terminado su tiempo.

SR. EGÍO GARCÍA:

... la ayuda al coche eléctrico. Y pague usted la deuda histórica que tiene usted y su Gobierno con todos los cartageneros y cartageneras.

Muchas gracias.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Continúa el Grupo Parlamentario Vox e intervendrá doña Virginia Martínez García. Señoría, tiene la palabra.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Muchas gracias, presidente.

El proyecto del Gorguel no es un proyecto de región, es un proyecto de nación, señor Egío. Es una de esas infraestructuras estratégicas que marcan el futuro para varias generaciones, y si no las hacemos nosotros las futuras generaciones no nos lo perdonarán, porque habremos dejado pasar una oportunidad que otros más avispados van a aprovechar.

El Gorguel tiene unos beneficios claros por mucho que usted se obceque en negarlos. Sería una obra de más de 1.000 millones de euros, que crearía miles de puestos de trabajo durante varios años, solo para crear la infraestructura. Una vez en marcha, la explotación, mantenimiento y gestión del día a día de un puerto de ese tamaño supone miles de puestos de trabajo. Una obra que, además, no le costaría al contribuyente, ya que el dinero lo pondrían los operadores nacionales y extranjeros, además del puerto de Cartagena, con los recursos obtenidos por el mismo puerto.

Pero El Gorguel es mucho más que eso. Es entrar en la liga de los grandes flujos del comercio mundial, donde no solo se favorecería una mayor exportación de nuestros productos autóctonos, sino que entraríamos en unas economías de escala que no existen actualmente en la Región de Murcia, y nos convertiríamos en una de las tres grandes puertas de entrada de mercancías a Europa y a España, acercándonos a Algeciras y Valencia.

El Gorguel, además, atraería nuevas empresas, de ahí la estimación de puestos de trabajo a su alrededor, y servicios auxiliares, empresas de ensamblaje e industria en general, que es un sector que crea, genera puestos de trabajo estables y bien remunerados, además de atraer personal cualificado.

Señor Egío, usted que dice que lee tanto, léase la creación de riqueza que traen puertos que ya se han generado en otros países y se dará cuenta que de ahí vienen estas estimaciones.

La realidad es que Asia es la fábrica del mundo, y en Europa y Estados Unidos somos los grandes

consumidores. Por lo tanto, el tráfico de todas las mercancías hacia Europa, que pasa ahora mismo por la puerta de nuestra casa, debemos de aprovecharlo. Porque si no lo aprovechamos nosotros lo van a aprovechar en Tánger.

Pero es que, además, el puerto del Gorguel es una necesidad medioambiental, por la cantidad de toneladas de CO₂ que se evitarían si las mercancías se descargaran en la Región de Murcia y se distribuyeran a través del Corredor Mediterráneo a España y al sur de Europa. En vez de seguir dos o tres días más de travesía hasta Róterdam para luego bajar por carretera hasta España y Europa.

Es una necesidad porque si no lo hacemos nosotros lo harán en el norte de África, y nosotros, en la Región de Murcia, sí cumplimos con las normas medioambientales y con las medidas compensatorias que otros no van a cumplir. Es una necesidad medioambiental porque, si somos un poco listos, debemos incluir a la bahía de Portmán dentro de las medidas compensatorias y arreglar un problema de vertidos tóxicos que lleva 30 años.

Además, una de las mayores ventajas del proyecto del Gorguel, que se le ha olvidado explicar, señor Egío, es que no tiene la principal y más importante afección que suelen tener todos los puertos del mundo y es la alteración de la dinámica sedimentaria, porque se sitúa en un fondo rocoso.

Las infraestructuras generan riqueza allí donde se crean, fomentan negocios, atraen el turismo y mejoran niveles de vida, y tenerlas supone subirse o no al carro del progreso económico. Eso que la izquierda no entiende porque son especialistas en destruir riqueza. Nosotros tenemos a la Región de Murcia esperando ya demasiado tiempo.

Pero un puerto va todavía más allá en la creación de riqueza, ya que es un foco de atracción para la creación de nuevas empresas y servicios auxiliares. El Gorguel es la esperanza de mejorar nuestra renta per cápita, que a día de hoy es de las más bajas de España, y de mejorar nuestra industria, que tuvo uno de los peores resultados a finales de 2023. Además, este proyecto es esencial para impulsar infraestructuras clave en la Región de Murcia como el Corredor Mediterráneo, la ZAL de Cartagena y la ZAL de Murcia, y supondría una mejora en la explotación del aeropuerto.

Por lo tanto, si el proyecto es estratégico para el despegue de la región, si el puerto es una necesidad medioambiental para reducir toneladas de CO₂, si el puerto además se sitúa en un fondo rocoso sin afección en la dinámica sedimentaria, si el puerto es esencial para impulsar infraestructuras clave como el Corredor Mediterráneo y el desarrollo de la ZAL de Cartagena y Murcia, ¿por qué no se ha hecho hasta ahora? Pues se me ocurren dos posibles respuestas: por desinterés o negligencia y, la otra -y ahora que estamos dentro de la política lo vemos muy habitualmente-, que haya habido intereses personales o decisiones partidistas en manos de enemigos del progreso de la Región de Murcia. Estas respuestas son la explicación para que después de catorce años desde que se comenzó la tramitación del Gorguel todavía estemos en la puerta de salida.

Pero no se trata de echar en cara el pasado, sino de no repetir los mismos errores, por lo que es necesario hacer un análisis del procedimiento seguido para buscar soluciones que nos impulsen hacia adelante en la creación del puerto del Gorguel. A primera vista, si nos fijamos en el procedimiento cronológicamente desde la entrada de la solicitud del proyecto hasta su resolución, vemos errores graves y dilataciones en el tiempo inexplicables que nos hacen pensar que debemos estudiar con más calma todos los detalles. Vamos a hacer un repaso rápido.

El 3 de marzo de 2010 se crea la entrada de la solicitud del puerto del Gorguel.

El 15 de noviembre de 2018, ocho meses después, se remite a la Autoridad Portuaria la resolución de aprobación del documento de referencia.

El 28 de noviembre de 2013, tres años después, Puertos del Estado remite varios informes de sostenibilidad ambiental, versión preliminar del plan y el resultado del trámite de información pública y de consultas a administraciones.

El 17 de julio de 2020, y ya han transcurrido diez años desde el inicio, se recibe en la Dirección General la documentación que se tenía que haber enviado a la Comisión Europea.

Hasta el año 2023, tres años más, no es remitida correctamente toda la documentación. El excesivo retraso en la gestión vemos que es característica común en los partidos en el Gobierno, tanto nacional como regional, a lo largo de todos estos años perdidos.

Y la falta de voluntad política por uno y otro lado nos lleva ya al 8 de marzo de 2024, donde se solicita a la Subdirección General de Biodiversidad del Miteco información sobre el estado de tramita-

ción de la consulta.

El 8 de abril de 2024, un mes después, el Miteco comunica, en un análisis preliminar, que ha habido defectos que impiden el cumplimiento de la normativa. Es decir, no se habla de problemas medioambientales, sino de defectos normativos.

Falta la declaración de un acuerdo específico del Consejo de Ministros. Hay varias alternativas a la ampliación del puerto y no se ha aportado el resultado de la consulta a la Comisión Europea, solicitada por la Dirección General.

Un proceso excesivamente burocrático, costoso y dilatado en el tiempo, donde prácticamente se ha abandonado el expediente en dos ocasiones, con lapsos temporales de varios años, donde se han cometido fallos estratégicos que han aniquilado las posibilidades del proyecto del Gorguel.

Y entonces nos surgen varias preguntas. ¿Por qué no se declaró desde un principio el proyecto del Gorguel como proyecto estratégico de interés público de primer orden? ¿Por qué se insiste en el proceso en que hay una segunda alternativa al Gorguel cuando realmente no tiene alternativa técnica posible? ¿De quién es la responsabilidad de que se hayan dilatado tantísimo los plazos? ¿Y por qué el proyecto de la ampliación del puerto de Valencia, que tiene una afección mucho mayor al medio ambiente, ha salido adelante y el proyecto del Gorguel no? Estas son algunas de las preguntas que nos hacemos nosotros y todos los ciudadanos de la Región de Murcia. Y sería deseable que aquellos que han sido responsables de que el proyecto del Gorguel haya estado durmiendo el sueño de los justos durante tantos años, por la ineficacia política de unos y otros, tomen conciencia de la oportunidad que se va a escapar para la Región de Murcia si no se ejecuta. Y les pedimos en nombre de la ciudadanía que se pongan a trabajar sin descanso para conseguir que el proyecto del Gorguel se convierta, por fin, en una realidad para nuestra tierra.

Desgraciadamente, nuestra Región de Murcia ha sido por muchos años la eterna ninguneada y castigada por gobiernos de uno y otro color y eso debe cambiar. A partir de ahora, la sociedad civil nos pide a los representantes públicos que tengamos altura de miras y olvidemos las discrepancias de partido para estar unidos en la consecución con éxito de este proyecto. Renunciar a convertirnos en una de las grandes puertas de entrada del comercio hacia Europa es renunciar a miles de puestos de trabajo de alto valor añadido y lo que pone a las comunidades por encima o por debajo de la media nacional del PIB.

Renunciar a convertirnos en una de las grandes puertas de entrada del comercio hacia Europa es renunciar a ganar competitividad y mejorar sueldos. Es la diferencia entre tener un mejor o un peor futuro. Se haga o no El Gorguel va a seguir creciendo el tráfico marítimo en el Mediterráneo. Se haga o no El Gorguel van a seguir creándose puertos en el Mediterráneo. La tendencia es clara y la pregunta es ¿quién va a saber aprovechar la oportunidad que brinda el crecimiento del tráfico marítimo? Nosotros desde Vox apostamos porque sea la Región de Murcia la que se beneficie de su situación estratégica y tenga visión de futuro para las próximas generaciones.

Nosotros lo tenemos claro y no perdemos la esperanza. Cartagena tendrá el puerto que se merece para crecer, crear empleo y competir con los puertos del norte de África. Esos puertos que se construyen sin respeto al medio ambiente pero que apuntan y aspiran a ser la puerta de mercancías a Europa. Este es el momento, señorías. Tenemos una segunda oportunidad o las futuras generaciones no nos lo perdonarán.

Muchas gracias.

SR. MIRALLES GONZÁLEZ-CONDE (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, interviene la señora doña María Luisa Casajús Galvache.

SRA. CASAJÚS GALVACHE:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la historia de Cartagena va íntimamente relacionada con su puerto. Nuestra identidad ha

sido forjada por las múltiples civilizaciones que han arribado a nuestra tierra a través de las aguas de su puerto. Testigo de acontecimientos únicos ya en la época de los romanos el puerto de Cartagena, conocido como Cartago Nova, contribuyó al esplendor de la ciudad, manteniendo una importante actividad comercial de importación y exportación con el norte de África y Roma.

La relación de Cartagena y su puerto es un relato de prosperidad, resistencia y adaptación a lo largo de los siglos en los que la ciudad ha florecido gracias a la riqueza y diversidad que su puerto le ha proporcionado. Y me duele, particularmente como cartagenera, que el diputado socialista haya dicho en numerosas ocasiones que el proyecto del Gorguel está muerto y enterrado. Eso es lo que le importa al Partido Socialista el futuro del puerto de Cartagena.

Cartagena tiene unas fortalezas desde el punto de vista del comercio marítimo que la hacen destacar frente a otros puntos: una importante posición estratégica, un calado y una ubicación geográfica únicos.

Nuestro puerto es esencial para la economía regional y nacional. Supone un 4% del PIB regional y entre 15.000 y 18.000 puestos de trabajo. Se destaca como el cuarto en volumen de mercancías del sistema portuario español, líder en importación y tercero en exportación. En el caso de los graneles líquidos hubo cambio de liderazgo y Cartagena se aupó en primer lugar, posición que también ocupa en el caso del ganado vivo y segundo en graneles sólidos. Entre los cinco puertos que lideraron el tráfico en exportación en el año 2023, solo Cartagena, en cuarto lugar, cerró el año en positivo, siendo el puerto que más creció en toneladas de exportación. El puerto de Cartagena experimentó el pasado año 2023 un incremento del 3% de su actividad, en contraste con la tendencia decreciente observada en el resto de puertos españoles, que vieron una reducción de un 3% en comparación con el 2022. Esta evolución destaca la capacidad del puerto de resistir la desaceleración de los tráficos que han afectado a otros puertos.

Además, el puerto de Cartagena figura en el puesto número 20 en el *ranking* de los 30 principales puertos de la Unión Europea en tráfico total de mercancías el pasado de ejercicio, siendo uno de los seis puertos que más ha crecido.

Pero para poder continuar creciendo y seguir siendo competitivos, es urgente acometer ampliaciones, por estar los muelles al límite de su capacidad. En este caso, hay que atender la demanda de tráficos que crece año tras año. Es necesario expandir las infraestructuras portuarias para gestionar el creciente volumen de contenedores que circula por el Mediterráneo, que hace unos años se filtraban 14 millones de contenedores, pero que, con vistas al año 2025, se estima que van a ser 30 millones de contenedores. Esto producirá una saturación del sistema, sobre todo en tierra, ya que al puerto de Algeciras y de Valencia llega tal volumen de mercancías que producen un cuello de botella en el tráfico ferroviario y por carretera.

Conscientes de la importancia de trabajar con la finalidad de continuar posicionando a la Región de Murcia en el lugar que se merece, el Gobierno regional, atendiendo al mensaje de la sociedad civil, tras un intenso trabajo de más de un año de la mano de 41 colectivos de toda naturaleza, presentó el pasado 27 de junio del año 2023 el Pacto por las Infraestructuras de la Región de Murcia, con un objetivo claro: decidir cuáles son las infraestructuras imprescindibles para garantizar que esta región tenga un futuro próspero en las próximas décadas. En él, en materia portuaria, se recogen dos proyectos que ya llevaban tiempo trabajándose. El nuevo proyecto del nuevo puerto del Gorguel para contenedores de más de 3,5 millones de TEU, para conformar a Cartagena como modo logístico en la fachada mediterránea, aumentando su capacidad para el movimiento y la gestión multimedia de mercancías. Y, en segundo lugar, potenciar el desarrollo de infraestructuras para fortalecer los servicios *offshore* de la terminal de Barlomar.

Como ya se ha mencionado, el proyecto del Gorguel inicia su tramitación hace 14 años, siendo en el año 2010 cuando se detecta la posibilidad de captar esos millones de contenedores que pasan por nuestras costas para fortalecer la economía regional y nuestro futuro como potencia comercial marítima del Mediterráneo. Tras numerosos estudios en los que se analizaron distintas ubicaciones, análisis económicos de viabilidad, de rentabilidad, de puntos fundamentales como es el calado y afección, entre otras consideraciones, se determina que El Gorguel es la ubicación más idónea y se inicia su tramitación con el Ministerio con el procedimiento de evaluación estratégica. Yo también voy a hacer un seguimiento de la tramitación de este proyecto, ya que un proyecto de tal complejidad requiere

numerosos estudios que no se hacen en dos meses.

En el año 2013, tras el proceso de participación pública del informe de sostenibilidad ambiental, se estima por parte del Ministerio que había unas afecciones significativas, pero solo se detallan las referentes al terrestre, no al marino, las cuales son reclamadas por el puerto en numerosas ocasiones. Estas afecciones, por encontrarse en la Red Natura 2000, obligan a cumplir con el artículo 45.5 de la Ley 42/2007, sobre la declaración del proyecto de imperiosa necesidad de interés público de primer orden por parte del Gobierno de España.

Y, por otro lado, realizar consulta previa a la Comisión Europea, que según lo dispuesto en la orden 2231/23, en su artículo primero, debe ser realizada por la Dirección General competente en materia de medio natural del Ministerio. Es decir, las afecciones marcaban cómo había que tramitar el proyecto, no lo invalidaban. Esas afecciones se trabajaron en base a las alegaciones que se habían producido.

Siguiendo con la tramitación, en el año 2020 se presenta ante el Ministerio el expediente completo, aunque quedaban pendientes las afecciones del medio marino, ya que el Instituto Español de Oceanografía no había terminado su informe referente al mundo marino. Presentando dicho informe en el año 2022 al puerto, y en el cual se determina que las afecciones al medio no son significativas.

En octubre del año 2023 el Ministerio solicitó las afecciones al medio marino y se vuelve a entregar el expediente completo. En ese momento en el Ministerio no se habla de que El Gorguel no fuese viable porque hubiera otra alternativa, en referencia al procedimiento de declaración ambiental estratégica, del Plan Director de Infraestructuras del puerto de Cartagena, para el desarrollo de la dársena de Escombreras, que ya estaba iniciado. Es decir, estaban los dos trámites en marcha.

En noviembre del año 2023 se envía de nuevo el expediente completo, ahora sí ya con la información aportada referente al medio marino, y se le recuerda a la Dirección General de Biodiversidad que deben ser ellos los que hagan la consulta a la Unión Europea, por ser ellos los competentes, como así dice el artículo 1 de la orden que ya he mencionado del año 2013.

Pero hace unas semanas el Miteco ha dado carpetazo al Gorguel y no solo eso, ha limitado la capacidad de actuación sobre la terminal de Barlomar. Esto supone estrangular el crecimiento de Cartagena, cerrar una de las mejores puertas de entrada de mercancías hacia Europa, precisamente en un momento en el que las cadenas de suministro europeas deben ser reforzadas. Una decisión que no atiende a criterio técnico alguno. No hay nada en la resolución que diga que se ha incumplido o no se haya presentado suficiente justificación. La negativa se basa en la ausencia de documentos que no son competencia de la Autoridad Portuaria, como es el acuerdo del Consejo de Ministros, además de considerar similares Barlomar y El Gorguel, algo que es un supuesto que hace el Ministerio, cuando en realidad se trata de dos proyectos distintos. El Gorguel está orientado al tráfico de contenedores de transbordo y al tráfico Ro-Ro de camiones, mientras que Barlomar es para contenedores, porque es ampliar lo que ya se está haciendo en la bahía de Escombreras y también apostar por el granel sólido. Son dos cosas distintas y compatibles, aunque el PSOE intenta justificar este nuevo atropello a nuestra región diciendo que ambos proyectos no son compatibles.

En todo momento se contemplaban ambos proyectos como complementarios. ¿A ustedes les parece mal que nuestro puerto siga creciendo para mejorar la actividad económica de nuestra región? Con su voto en contra al Pacto de las Infraestructuras parece que sí, da la impresión de que sí.

Y, señor Martínez Baños, como ya se ha mencionado, en el plan de empresa del puerto, que es lo que contiene los presupuestos generales del Estado para el puerto, vienen contempladas ambas actuaciones.

En definitiva, esta infraestructura, como sabemos, es imprescindible para satisfacer la demanda de tráfico marítimo de contenedores ya existente en la Región de Murcia y en su área de influencia. Resultado del análisis llevado a cabo, se sabe que todo el tráfico de mercancías que entra por el estrecho, el 77% va a puertos del norte y el 23% se queda en los puertos de la fachada marítima. Cierta carga que sube al norte luego debe bajar otra vez al sur, lo que lleva inherente un coste económico y, sobre todo, medioambiental. Hay que traspasar tráfico marítimo a puertos del Mediterráneo y se espera llegar en breve al 35%. Por lo tanto, debemos aprovechar esta oportunidad única que se nos presenta para poder poner a Cartagena y a nuestra región a la cabeza de las grandes infraestructuras por-

tuarias del país, y esto solamente se puede hacer acometiendo el puerto del Gorguel. El Gorguel es importante porque, si bien Cartagena hoy es lo que es por disponer de su puerto, disponer del Gorguel con una capacidad de hasta tres millones de contenedores duplicaría la aportación de la actividad portuaria al PIB hasta alcanzar el 8% y unos 40.000 puestos de trabajo. No lo digo yo, lo dice un estudio de la Universidad Politécnica de Cartagena, y yo no pongo en duda la profesionalidad de dicha universidad a la hora de realizar estudios. Para los señores de la izquierda parece que la construcción del Gorguel incluso puede ser que haga pérdida de puestos de trabajo. Lanzan suposiciones que están avaladas por ningún estudio que yo conozca y critican lo que sí está avalado por estudios.

Cuando la actividad portuaria se trasladó a Escombrera, recuperando la ciudad todo el frente marítimo, Cartagena experimentó una transformación que a día de hoy puede ser disfrutada por todos los ciudadanos de Cartagena. Y a fecha de hoy la Autoridad Portuaria continúa trabajando para devolver, si se puede, la terminal del puerto de Santa Lucía a la ciudadanía.

El puerto del Gorguel es un proyecto sólido, estratégico y esencial para nuestra tierra. El proyecto que más potencial tiene en cuanto a generación de oportunidades, de empleo y de riqueza, y no sólo para los ciudadanos de Cartagena, sino para los ciudadanos de toda la Región de Murcia. Económicamente es viable, medioambientalmente es viable y se dispone de los fondos para poder hacerlo realidad. Todo el entorno portuario en cuestiones medioambientales está muy analizado. El puerto está aplicando criterios de sostenibilidad en cada acción que realiza, lo que le hace el puerto más sostenible de todo el Mediterráneo. Además, desde el año 2015 se vienen firmando convenios de colaboración entre la Autoridad Portuaria y la Universidad Politécnica de Cartagena y la Universidad de Murcia, creando la Cátedra de Medioambiente Interuniversitaria Autoridad Portuaria Cartagena - Campus Mare Nostrum, cuyos ámbitos prioritarios de actuación son los relacionados con la biodiversidad y con la gestión de especies y de los hábitats, principalmente en el entorno portuario. Avanzando así en un puerto más sostenible a partir de la investigación I+D+i y asistencia tecnológica, científica, formativa y divulgativa en el ámbito medioambiental.

El puerto de Cartagena convive con la flora y la fauna, protege y recupera espacios naturales. Prueba de ello son las ampliaciones que tuvieron lugar en el año 2011, con nuevos muelles que no afectaron al ecosistema. Todo lo contrario, el ecosistema ha seguido creciendo hasta alcanzar el hábitat de más de 50 aves marinas y terrestres y 89 especies de plantas.

Como ha manifestado el presidente Fernando López Miras en esta misma Cámara, un proyecto como El Gorgel no se puede cerrar sin un solo argumento sólido desde el punto de vista medioambiental, social, económico y estratégico. Se trata, por lo tanto, de un nuevo castigo del Gobierno de Pedro Sánchez a nuestra región, porque lo que sí es posible en otros puertos como el de A Coruña o Barcelona y, más recientemente, Castellón y Valencia, no lo es en Cartagena, cuando además la Autoridad Portuaria está demostrado que lo está haciendo bien. Un atropello más que se suma a la larga lista que ya ha sido debatida en numerosas ocasiones en esta Cámara, relacionadas con las infraestructuras tan necesarias para la generación de oportunidades, empleo y riqueza para los ciudadanos de nuestra región: el AVE a Cartagena, las cercanías, el Arco Norte... Podría seguir así una larga lista que viene recogida en el Pacto por las Infraestructuras, al que cabe en este momento recordar que nuestros compañeros del Grupo Parlamentario Socialista votaron que no. Esa es su aportación al desarrollo de las infraestructuras de nuestra región.

Muchas gracias, señor presidente.

SRA MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Turno para contestar del consejero de Fomento e Infraestructuras, don José Manuel Pancorbo de la Torre.

Señor consejero, tiene la palabra.

SR. PANCORBO DE LA TORRE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias, señora presidente.

Señores diputados.

Señor Egío, para que no se me acuse de no contestar, y aunque no es este el asunto que me trae aquí hoy, vamos a hablar muy brevemente de lo que ha comentado de las ayudas del bono alquiler joven.

Le voy a dar una serie de datos. No son 3.000 los jóvenes, son 1.688 los que tienen reconocida la ayuda. Y le voy a dar otro dato, cuando yo tomé el cargo de consejero, el 14 de septiembre, si mal no recuerdo, del año 2023, se habían concedido ayudas por un valor de 800.000 euros (288 expedientes). A 31 de diciembre conseguimos dar 8.800.000 más. Es decir, yo no soy responsable de lo que se haya hecho... Desde que yo tomé el cargo, evidentemente, creo que los jóvenes que han tenido la suerte de recibir la ayuda deben estar agradecidos. Pero, claro, también quiero decirle una cosa, la burocracia que llevan estas ayudas es infumable. Ya se lo he transmitido a la ministra de Vivienda, la señora Rodríguez, cada vez que la he visto, y ya me he reunido en tres ocasiones con ella. Y, además, no solo que es infumable, sino que la orden que regula las ayudas es incongruente. En su artículo 15 dice que se abonará con carácter mensual, pero en su artículo 16 dice que los jóvenes deberán justificar que han pagado el alquiler con un período de entre 6 y 3 meses. Claro, los jóvenes lo están justificando cada tres meses. ¿Qué pasa? Que, claro, hay que justificar, hay que comprobar, alguno no presenta la documentación bien..., es un trámite burocrático, insisto, infumable. Los funcionarios de la Consejería, a no ser que usted quiera decir que los funcionarios de la Consejería no hacen bien su trabajo, y si usted piensa eso le animo a que lo diga, están envueltos en papeles, no solo por el tema de las ayudas al alquiler joven, también por el tema de los fondos Next Generation. Entonces, si usted cree que no hacen bien su trabajo, le animo a que lo diga.

Por tanto, indicar que, efectivamente, hace unas semanas se hizo efectivo el pago de un 1.200.000 euros. En breve vamos a remitir a Hacienda, porque le recuerdo que no pago yo, paga Hacienda. Le recuerdo que en breve se va a remitir el pago de 1.700.000. Y, efectivamente, los 17 millones de euros que usted menciona no se van a poder pagar. ¿Por qué? -Lo digo porque cuando hable de porcentajes- Porque nosotros concedimos nueve millones y medio, el resto de la cantidad se perdió. Por tanto, no me responsabilice a mí de que no se gestionara de forma adecuada en su momento.

También le diré que no me haga responsable del tema de los coches eléctricos. Es decir, eso no es mi competencia. Le animo a que siga trabajando e investigando y que averigüe quién es el consejero que lleva esa competencia.

Si tiene alguna duda más, le ruego que me la indique y, por supuesto, intentaré respondérsela, si soy capaz.

Bueno, la justificación de la necesidad del puerto. Evidentemente, aquí se ha hablado de quién es competente. Se achaca que si el puerto no ha enviado los documentos a Europa... La competencia exclusiva es de la Dirección General de Biodiversidad.

También ha indicado el señor Martínez Baños que hay que nombrar presidente en el puerto. Yo estoy de acuerdo, llevamos ya más de un año. Pero, claro, no es mi competencia, no es mía, no soy yo el que debe nombrarlo. Entonces, animo a que así se haga.

A día de hoy pasan 30 millones de contenedores por delante de nuestras costas, ¡30 millones! El 77% de esta carga pasa por el estrecho Gibraltar y el 23% se queda en la fachada mediterránea. Los datos de las navieras y los operadores indican que gran parte de esa carga que llega a Róterdam finalmente baja otra vez al sur de Europa. Por supuesto, esto tiene un coste económico para las navieras y tiene un coste medioambiental. Las navieras, instadas por la Comisión Europea, están ya trabajando en derivar un 12% de esa carga, es decir, pasaríamos de un 23% a un 35% que se quede en la fachada mediterránea. Si usted multiplica 30 por 12, tiene 3,6 millones, prácticamente el máximo operativo que tendría El Gorguel. Es decir, está la ventana de oportunidad, es el momento de que sigamos apostando por esto.

Yo sé que aquí los señores de la bancada que están a mi derecha tienen claro que apuestan por El Gorguel. Ustedes ya han manifestado... bueno, los señores del PSOE apuestan por Barlomar u otra alternativa, los de Podemos directamente entiendo que no apuestan por nada.

Medioambiente. Bueno, yo no creo que el hecho de que El Gorguel esté en la Red Natura 2000 sea un problema, en absoluto, no creo que sea un problema. Es más, todo lo contrario, creo que es una oportunidad, porque el hecho de que esté en la Red Natura 2000 es la garantía más absoluta de

que se va a hacer todo respetando el medioambiente. Además, habrá miles de ojos observando. Y no tengo ninguna duda de que aquí los señores de la oposición serían unos de los que estuvieran pendientes y, si se hiciera algo como no es debido, lo denunciarían, como además, por cierto, es su obligación.

El puerto de Cartagena es un referente en materia medioambiental. Tiene proyectos para proteger los fondos marinos, han plantado posidonia, se han recogido en los últimos años más de 850.000 toneladas de residuos de la lámina de agua del puerto, se hacen análisis periódico de la calidad del agua. También la dársena de Escombreras, tras su última ampliación, tiene datos irrefutables. Es decir, la isla de Escombrera en el año 2000 registraba exclusivamente la especie conocida como *Larus michahellis*, es decir, la gaviota patiamarilla. ¿Por qué? Porque esta especie es muy territorial y no permitía que otras aves anidaran allí. Los técnicos especialistas en medioambiente intervinieron, asociados a las obras de ampliación de la isla de Escombreras, y pasamos de tener la gaviota patiamarilla, que sigue por allí, a cormoranes moñudos, pardelas cenicientas, alcatraces, charranes, halcones peregrinos, búhos reales y así hasta 50 especies más. Señores diputados, si no se hubiera ampliado el puerto, allí solo habría gaviotas. ¿Podemos entonces afirmar que la ampliación de Escombreras ha sido buena o mala para el entorno? Lo digo por aquellos que dicen que siempre hacer una obra es muy negativo. En este caso está claro que no ha sido así.

Pero, además, ya se ha mencionado, el perfil eminentemente rocoso de la costa de la Región de Murcia garantiza que no habrá afección a playas próximas. Yo sé que se ha mencionado aquí que va a afectar a Calblanque. Eso es totalmente falso. Calblanque nunca se verá afectado, porque el perfil rocoso así lo garantiza. De hecho, los estudios de ingeniería marítima –algo he estudiado yo de eso, no es que sea especialista, pero algo he estudiado– hablan de que la influencia de los macropuertos..., macropuertos no El Gorguel, los macropuertos que he mencionado en mi intervención inicial, de China, los de Róterdam..., la afección se va a un radio aproximadamente de diez kilómetros. Si ustedes cogen el Google Earth y marcan diez kilómetros no llegamos a Calblanque, y este puerto sería mucho menor que estos macropuertos. Sin embargo, sí que va a afección a las playas limítrofes con la ampliación del puerto de Valencia, por supuesto, y, como ya pasó con la ampliación del puerto Bahía de Algeciras, que las playas también se vieron afectadas. Entonces, parece ser que ahí la preocupación por el medioambiente fue menor.

Sí que le quería agradecer al señor Martínez Baños que por lo menos no me haga a mí responsable de los pecados de mis antecesores. Y en este sentido me quería dirigir a la señoría del Partido Popular, que no dudo de que ninguno de los que está aquí presentes ahora mismo defiende El Gorguel como algo estratégico para la región, pero ya he mencionado en alguna ocasión que tienen un pequeño problema, que espero que poco a poco vayan solventando, y es la necesidad de tener 17 discursos para las 17 autonomías en las que está dividida la nación. Por eso entiendo que cuando estuvo la tesitura de impulsar el puerto de Valencia, su ampliación, o la del puerto del Gorguel –estamos hablando de la década de 2010–... Claro, la ecuación es sencilla, ¿cuántos diputados se eligen en Valencia? Treinta y tres. ¿Cuántos se eligen en Murcia? Diez. Se decidió impulsar el puerto de Valencia.

Pero, por eso, quiero recordar al filósofo George Santayana, que decía que los que no pueden recordar su pasado están condenados a repetirlo. Eso insisto que entiendo que los parlamentarios del Grupo Vox están aquí para recordar los errores cometidos en el pasado, para que no volvamos a tropezar en la misma piedra, y ahora sí trabajemos todos de la mano para conseguir lo que creemos que es el futuro de la región, que es el puerto del Gorguel.

¿Y qué es lo que se hizo mal? Pues no aprovechar los siete años de Gobierno de Rajoy, cuatro de ellos con mayoría absoluta, para declarar el puerto como actuación de interés público de primer orden. Ahí se pudo haber declarado. Sí que se pidió en septiembre de 2018, cuando llevaba dos meses Sánchez. Sí que se pidió en julio de 2020, cuando llevaba ya un par de años o tres Sánchez. No lo pidieron ustedes cuando estaban gobernando en Madrid. Si su partido hubiera empujado, es probable que ahora mismo estuviéramos con la obra del Gorguel en marcha. Pero, insisto, no quiero que se olvide el pasado y miremos todos juntos al futuro.

Se ha hablado de medidas compensatorias. Bueno, se ha hablado también de Portmán. Claro, la resolución del ministerio no dice nada sobre medioambiente, ¿no? Habla solo, exclusivamente, de temas administrativos. Tal vez sea porque las medidas compensatorias son suficientes. ¿Pero es que no

hay en la Región de Murcia espacios degradados que podamos regenerar? ¿La sierra minera de La Unión se podría regenerar con la actuación del Gorguel? ¿O, señor Egío, la bahía de Portmán? El mismo ministerio que ha dado carpetazo al Gorguel es el que mira para otro lado con Portmán. La última comisión de seguimiento de los trabajos de regeneración de Portmán creo que la tuve en el mes de octubre, y la solución que nos dieron es que no se va a extraer ningún estéril minero, se van a tapar las balsas y vámonos corriendo que esto es muy peligroso. Quiero decir que nadie está trabajando en regenerar Portmán y esta actuación podría ser una oportunidad, poner como condicionante que se invierta dinero en regenerar Portmán, ya que el ministerio, a la vista, está que no tiene ninguna, pero ninguna actuación, perdón, intención.

¿Balomar es una alternativa? Pues no es una alternativa, bajo mi punto de vista. Es una actuación independiente del Gorguel. ¿Pero por qué? Y voy a poner un ejemplo muy sencillo. Es como si me dicen vamos a cerrar el estadio Cartagonova, pero que no pasa nada, ¿eh?, que el Efesé puede jugar ahí en el palacio de los deportes. O sea, le estamos diciendo a un equipo de fútbol once que juegue en un palacio de deportes para fútbol sala. Evidentemente no es una alternativa. ¿Por qué? Por el tamaño. Barlomar tiene 58 hectáreas, El Gorguel tiene 145. No es una alternativa en relación con los tráfico a operar. A Barlomar se quiere trasladar el movimiento import-export de Santa Lucía, que es mínimo, como ya he mencionado, y aspira a operar un millón de contenedores y, además, ampliar el tráfico de graneles sólidos para seguir consolidándose en este sector. El Gorguel, como ya se ha mencionado, aspira a llegar a mover tres millones y medio de TEUS y, además, poder subir esta mercancía al corredor mediterráneo.

No es alternativa en cuanto a la capacidad de operar buques. Barlomar sería capaz de operar dos superportacontenedores, mientras que El Gorguel sería capaz de operar ocho. Además, en Barlomar habría que rellenar 50 metros de fondo marino y en El Gorguel bastante menos.

Otra alternativa que se pidió en su momento fue tratar de optimizar a Santa Lucía. ¿En serio? ¿Alguien puede pedir como alternativa una terminal que es capaz de operar 100.000 contenedores como alternativa a una que es capaz de operar tres y medio? Eso realmente no es serio.

Por tanto, si hay alguien que sigue diciendo que Barlomar es una alternativa, puede ser por dos motivos principalmente, por ignorancia o por maldad. Ahí ya les dejo a ustedes que se ubiquen donde crean conveniente.

Medioambiente sí, pero depende. ¿Qué quiero decir con esto? Es decir, que aquí defendemos todo el medioambiente, somos los máximos defensores del medioambiente, pero, claro, aquí hay un problema. ¿Cuál es el problema? Lo que ha hecho el Gobierno a través del Real Decreto-ley 20/2020. Amparado en la guerra de Ucrania modificó los trámites de evaluación ambiental para dar luz verde a los parques solares y eólicos.

Y esto que voy a relatar ahora lo dice la Asociación Española de Evaluación Ambiental, que no lo digo yo, sobre este cambio legislativo. Elimina la herramienta de salvaguarda de que se disponía para conseguir que los proyectos de energías renovables se aprobaran con unas mínimas garantías de protección ambiental y sostenibilidad. Obvia el más mínimo principio de precaución, de aplicación generalizada en todo el mundo civilizado desde la Cumbre del Río de 1992. Hurta a la ciudadanía la posibilidad de participar en procesos de autorización de proyectos que tienen una gran trascendencia territorial y social, y cuyas afecciones potenciales en decenas de miles de hectáreas –ya lo estamos viendo que está pasando en la Región de Murcia y en otras zonas del país– pueden durar decenas de años, plazo previsto para la vida útil promedio de estos proyectos.

Fíjense, señores del Partido Popular y de Vox, ¿son esta gente unos maestros o no son unos maestros? ¿Que hay que construir parques solares y eólicos? La legislación ambiental no es una traba, la cambiamos y no pasa absolutamente nada. Y, bueno, el medioambiente pues ya veremos. Esto tiene un nombre que es hipocresía.

Pero es que el debate sobre estos megaparques solares y eólicos está prohibido. Y vaya por delante que yo no es que esté en contra, ¿eh? Si comparamos el efecto de una de estas infraestructuras con el medioambiente, ¿qué tenemos? Afección paisajística, muy importante; no hay que pasear más que por las carreteras y ver que está todo plagado de parques solares y los parques eólicos, por supuesto. Curiosamente, esta es una de las cosas que se achaca al Gorguel. En El Gorguel es preocupante la

afección paisajística, los parques eólicos y solares no. Afección duradera en el tiempo, la transformación que sufre el territorio para instalar un parque de energías renovables difícilmente se recuperará. Curiosamente, lo mismo que se achaca al Gorguel. Afección a la fauna, por supuesto, y las aves son las principales perjudicadas. En los parques eólicos mueren a decenas por las aspas de los molinos. Pero es que los parques solares, los propios espejos que componen los parques solares, hacen que muchas aves se confundan y piensan que es una lámina de agua, se acercan a beber agua y mueren achicharradas, mueren calcinadas.

Por cierto, ¿saben ustedes que este mismo ministerio que tanto defiende el medioambiente está proyectando un megaparque solar de 200 hectáreas junto a la ZEPA de la Laguna de la Mata, en Torre vieja? Esta planta solar servirá para abastecer de energía la desaladora de Torre vieja, pero solo de día, porque carecemos de las infraestructuras para almacenar la energía sobrante. Luego, por la noche, ya veremos cómo alimentamos la desaladora. Energía nuclear no. Pues no sé si quemaremos gas o qué haremos para que funcione por la noche.

Entonces, ¿qué quiero decir con esto? Que la muerte de las aves importa, pero poco, según para qué proyecto, ¿verdad?

¿Generan empleo estos parques solares eólicos? Exclusivamente durante la fase de construcción. El mantenimiento es mínimo, mínimo, se requiere con muy poco personal, salvo que haya una gran reparación por algún tipo de daño catastrófico. Curiosamente, es justo lo contrario de lo que sucedería con El Gorguel. Aquí se ha hablado de cifras de empleo en El Gorguel, 1.600, 3.000... Esos 1.600 empleos –que yo estoy más cerca de los 2.000, 2.200– son asociados a la construcción de las obras. Luego sí que estamos hablando de... Pero es lo que he dicho en mi intervención inicial. Si fueran 10.000 empleos los que se generara El Gorguel, ¿hay alguno de los diputados aquí presentes que fuera capaz de decirle cara a cara a uno de esos potenciales trabajadores «por mí tú no vas a tener trabajo»? Yo no sería capaz, no sé si ustedes serían capaces.

Por tanto, tenemos una infraestructura como El Gorguel que podría crear miles de empleos y que, al estar en la Red Natura 2000, es garantía de que se cumplirían todos los requisitos medioambientales, frente a las infraestructuras de renovables que ocupan decenas de miles de hectáreas, que tienen una afección paisajística más que notable y que apenas generan empleo. Pero que, eso sí, que están alineadas con la ideología del Gobierno. Por tanto ahí ya, como hemos dicho, no hay ningún problema y eliminamos cualquier tipo de traba burocrática o legislativa que tengamos.

Por supuesto, también me gustaría comentar de lo que presume este Gobierno, de la demolición de más de 560 presas y azudes a lo largo de los últimos años –datos del ministerio, que no me los he inventado– para dejar fluir los ríos. Claro, de la fauna que bebe durante los meses de sequía en estos remansos de agua que generaban las presas y los azudes... Bueno, de eso no nos preocupamos, ¿verdad? Es prioritario que fluyan los ríos.

Señores diputados, creo que todo este último comentario que he hecho, el argumentario es claro, ¿verdad? Medioambiente sí, salvo que se oponga a la ideología derivada de la Agenda 2030. En tal caso, ya diríamos que medioambiente depende.

Y ya con esto termino mi intervención en el turno de réplica y me quedo a la disposición de cualquier otra pregunta que ustedes quieran tener.

Señor Egío, si quiere volver con el bono joven, le responderé sin ningún problema.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Procede un turno de intervención final para los grupos parlamentarios. Comienza el Grupo Parlamentario Socialista, don Alfonso Martínez Baños.

Señoría, tiene la palabra.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Señorías, yo no me invento nada. Me gusta venir documentado. En este documento que aquí les enseño se dice claramente: «Redacción y elaboración de una nueva versión del plan director del puerto de Cartagena». Y está firmado por el señor Segado. Es una nueva versión del plan director.

¿Qué entienden ustedes por nueva versión? Yo entiendo que están reformando la versión que aprobaron en 2010. Y esto es un documento que ha firmado por el señor Segado. Yo no me invento absolutamente nada.

Y, señora Martínez, dice usted que el PSOE es una máquina, o la izquierda es una máquina de destruir riqueza. Mire, le voy a recordar algo, en estos momentos España es el país que más crece económicamente y que más empleo crea de toda Europa. Esa es la máquina de destruir empleo.

Y, señora Casajús, mire, el proyecto de El Gorguel, se lo voy a repetir para que lo entienda claramente.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Silencio, señorías.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

El proyecto de El Gorguel lo mató y lo enterró el Gobierno del Partido Popular en la Región de Murcia y en España. Esa es la realidad.

Y me dice usted que la Autoridad Portuaria lo ha hecho bien. Señora Casajús, de tres, dos imputados por los tribunales de justicia por presunto delito de corrupción política. ¿Y dice usted que lo han hecho bien, señora Casajús?

Mire, y hablemos ahora, señor Pancorbo. Hacía referencia a los impactos paisajísticos. Miren, señorías, esta es la bahía de Portmán. Mírenla bien, la bahía de Portmán tal y como está; esta sería la bahía de Portmán con el puerto de El Gorguel. Esta sería, señor Pancorbo, esta sería. ¿Hay o no hay impacto paisajístico? Señorías, el puerto de El Gorguel es incompatible con la regeneración de Portmán y es incompatible con el desarrollo turístico de Portmán. Esta es la realidad, señor consejero. Pero es que, además, le diré algo que no ha tenido usted en cuenta, y es que también es incompatible el puerto de El Gorguel con las directrices y el Plan de Ordenación Territorial del Litoral que gestiona, como responsable de la ordenación del territorio, su compañero, el vicepresidente regional.

Mire, El Gorguel ni es viable económicamente, señora Casajús, 900 más 1.750 millones de euros. ¿Dónde está esa inversión? Eso no se lo cree absolutamente nadie. Ni es viable medioambientalmente, señor Pancorbo. No lo decimos nosotros, lo dice el IEO; me parece que alguna credibilidad tendrá este instituto.

Y, señor Pancorbo, el puerto de El Gorguel lo desechó el Gobierno regional del Partido Popular. Por tanto, como le he dicho en mi primera intervención, a quien tiene que pedirle explicaciones es al señor López Miras y a su Gobierno. No se las pida al Gobierno de España. Si el Gobierno de España se ha limitado a certificar la muerte del puerto de El Gorguel. Ya lo mataron y lo enterraron los Gobiernos del Partido Popular. Esa es la realidad.

Y voy a terminar, señor Pancorbo. Hablaba usted de poner trabas, de que el Gobierno de España pone trabas. Mire, ¿sabe qué es poner trabas? Le voy a explicar lo que es poner trabas: que el Gobierno regional apenas haya abonado el 10% de los 17,6 millones que envió el Gobierno de España a la región para el bono alquiler joven. Eso es poner trabas. No valen excusas de exceso de burocracia, porque otras comunidades autónomas ya lo han pagado, mientras que el Gobierno del señor López Miras, el Gobierno en el que usted está, lleva más de dos años de retraso. El responsable de que ese dinero no esté llegando a los jóvenes de esta región es el Gobierno regional del Partido Popular y usted, que es quien tiene que gestionar esos fondos.

Si el Gobierno de López Miras se centrara en resolver los problemas de la ciudadanía, en vez de confrontar, otro gallo nos cantarían. Son ustedes unos pésimo gestores.

Gracias, señoría.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Turno para el Grupo Parlamentario Mixto. Intervendrá don Víctor Manuel Egío García.

Señoría, tiene la palabra.

SR. EGÍO GARCÍA:

Señor Pancorbo, no se preocupe por las ayudas al alquiler, porque nos vamos a ver mucho este verano a propósito de esas ayudas. Cuando usted menos se lo espere, ¡zas!, «Pancorbo, paga ya».

Mire, después de su comparecencia no nos ha quedado muy claro qué van a hacer ustedes por el futuro del puerto de Cartagena, pero sí que nos ha quedado muy claro qué es lo que no van a hacer. Lo ha dicho usted: sin El Gorguel ustedes no piensan mover un dedo por la ZAL de Cartagena. Pero siempre ha sido al revés, nunca se ha apostado por la ZAL de Cartagena porque nunca hubo una voluntad real de impulsar El Gorguel. Y la mejor prueba de ello es que durante los siete años de Gobierno de Mariano Rajoy Brey no se movió ni un solo papel para impulsar El Gorguel. Al contrario, hicieron un informe en contra.

Señorías del Partido Popular y de Vox, hoy hemos retratado también todas sus mentiras, sus contradicciones sobre los miles de miles de empleos que va a crear el macropuerto de El Gorguel. Empezaron por 1.600 y ya van por 60.000. Hoy por lo menos la portavoz de Vox, Virginia Martínez, no ha querido pillarse los dedos y ha dicho ya miles de empleos. Yo lo siento si le he fastidiado su optimismo, soy un poco aguafiestas, tengo que reconocerlo, pero de 60.000 empleos me temo que nada de nada.

Les ha pasado a ustedes como a la lechera del cuento, que de tanto hacer planes con lo que iba a ganar vendiendo esa leche, al final tropezó en una piedra y el cántaro se le cayó al suelo. Pero les voy a decir algo más sobre puertos y empleo. Su problema, señorías de Vox y del Partido Popular, es que ustedes planifican y gestionan el futuro de esta región como si estuvieran jugando al Monopoly. Ustedes ponen un puerto, ponen muchos contenedores, muchas fichas, y de repente salen empleos por todas partes. Pues miren, les voy a dar un dato, la tasa de desempleo de los Países Bajos en el año 2023 era del 3,6%; la tasa de desempleo en Róterdam, el mayor puerto de Europa, es del 5,3%, y siempre ha sido notablemente superior a la de la media holandesa. ¿Cómo es posible, si tienen el puerto más grande, si tienen muchísimos barcos, si tienen mucho de todo? Pues porque esto no es tan sencillo, señorías, no es tan sencillo. Lo que sí conocen los vecinos y vecinas de Róterdam son los continuos desastres ambientales y vertidos, el más grave de ellos en 1980; en 2018, otro vertido de crudo; en 2023, otro importante vertido, y yo supongo que esto también se lo dirán a los vecinos de Portmán, ¿no?, que van a tener ese puerto muy cerca, y además el señor Pancorbo nos deja muy tranquilos diciendo que cualquier vertido, pues eso no va a llegar a Calblanque. Usted eso lo firmaría.

Miren, si quieren crear empleo sostenible de calidad en la región empiecen por combatir el fracaso escolar, que somos los primeros. Cuiden el patrimonio natural y el patrimonio histórico de Cartagena. Nosotros sí creemos en un futuro para Cartagena. ¿Empleo? Sí. ¿Desarrollo sostenible? Sí.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Concluya, señoría, ha terminado su tiempo.

SR. EGÍO GARCÍA:

¿Cuentos de la lechera? No. ¿Renunciar a Calblanque y a la regeneración de Portmán? No.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Por el Grupo parlamentario Vox, doña Virginia Martínez García.
Señoría, tiene la palabra.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Muchas gracias, presidente.

Señorías, la región sin El Gorguel no va a poder despegar económicamente. Esto es una evidencia, por lo que hay que hacer todo lo posible para que El Gorguel sea una realidad. Desde Vox estamos luchando en todos los frentes. Hace semanas registramos en la Asamblea una moción para instar al Gobierno de la nación a declarar la dársena de El Gorguel como proyecto estratégico de interés público de primer orden, requisito imprescindible para que la Unión Europea acepte la excepcionalidad, porque el beneficio económico, por mucho que lo intenten negar, es tanto que merece la pena hacer un esfuerzo medioambiental.

El mismo 23 de mayo, que nos enteramos del carpetazo del Gorguel, nuestra diputada Lourdes Méndez pidió inmediatamente en el Congreso la comparecencia de la ministra Ribera para dar explicaciones de su decisión. Al mismo tiempo registramos una declaración institucional en la Asamblea mostrando nuestro rechazo e instando al Gobierno nacional a que reconsiderara la decisión. Desgraciadamente no salió adelante:

(Párrafo suprimido por decisión de la Presidenta en aplicación de lo proclamado en el artículo 117.2 del Reglamento).

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señoría, señoría, por favor.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Señorías...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Un momento, por favor.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Señorías, no podemos seguir repitiendo los mismos errores.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señoría, un momento por favor.

Señoría, tiene el tiempo parado.

Por favor, ruego retire las afirmaciones que ha realizado, que ya le advierto que no constarán en el Diario de Sesiones.

Señoría...

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Dígame.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Ruego retire las palabras que ha realizado, indicándole que no constarán en el Diario de Sesiones.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

¿Pero por qué es necesario?

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señoría, se entiende que la afirmación de banda mafiosa es una afirmación ofensiva a los miembros de esta Cámara. Por lo tanto, ruego...

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Pero a nosotros se nos ha llamado nazis en esta Cámara, se nos ha dicho xenófobos y homófobos.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señoría, estamos en el Pleno del día 3 de julio, ruego que la retire y le indico que no van a constar en el Diario de Sesiones.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Si no va a constar, ¿podemos seguir?

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Le indico que las retire. Le ruego que las retire.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

¡Pero si no va a constar!

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Con independencia de que no vayan a constar, le he rogado que las retire.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Pero como no va a constar, es que no es necesario.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

¿Las retira o no las retira, señoría?

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Si es que no van a constar...

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

¿Las retira o no las retira, señoría?

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

A mí me gustaría poder proseguir con el resto del discurso.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Entiendo que no las retira.

Por lo tanto, la llamo al orden.
Puede continuar.

SRA. MARTÍNEZ GARCÍA:

Señorías, no podemos seguir repitiendo los mismos errores del pasado.

Los políticos de esta región no deben anteponer los intereses de otras regiones a los intereses de la Región de Murcia, ni por necesidades personales ni por decisiones partidistas. El puerto de Valencia ya tiene su ampliación y nos alegramos por ello, y hubiese sido todavía mejor que no hubiese sido a costa de El Gorguel. La ampliación para Valencia, sí; la creación de El Gorguel, también. Gobiernos de mayoría absoluta del PP archivando El Gorguel en un cajón, gobiernos del Partido Socialista dando carpetazo a El Gorguel; los unos por los otros, han pasado 14 años ya y seguimos sin puerto.

Los pasos están claros, busquemos la solución administrativa, respondamos a los requerimientos en tiempo y forma, creemos los informes pertinentes y unamos nuestra voz para que el proyecto de El Gorguel sea una realidad.

Muchas gracias.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Cierra el turno de intervención final el Grupo Parlamentario Popular, doña María Luisa Casajús Galvache.

SRA. CASAJÚS GALVACHE:

Muchas gracias, señora presidenta.

El puerto de El Gorguel es un proyecto sólido, estratégico y esencial para nuestra tierra. Como ya he comentado en mi anterior intervención, y vuelvo a decirlo, aunque el señor Martínez Baños no se encuentre presente, el proyecto es económicamente viable, medioambientalmente viable y se dispone de los recursos para hacerlo.

Hay una oportunidad real de aprovechar las mercancías que pasan por el Mediterráneo y convertirnos en una de las mejores puertas de entrada de mercancías a Europa. Una oportunidad de crecimiento a través del puerto, siendo competitivos y tejiendo una red con el resto de puertos nacionales.

El transporte marítimo, por tanto, puede seguir creciendo y respondiendo a las necesidades diarias de la ciudadanía en armonía con el medio ambiente, ya que el tráfico marítimo es el que menos gases de efecto invernadero produce en el sector del transporte en la Unión Europea.

El proyecto del puerto de El Gorguel es un proyecto maduro, que cuenta con 19 estudios de impacto económico de mercado, de medidas compensatorias, científicos y de impacto ambiental, de viabilidad de posibles alternativas en el litoral mediterráneo, de ruidos, de afecciones acústicas, de especies afectadas, elaborados todos entre los años 2013 y 2022. Porque, como ya he comentado, en el año 2013 las afecciones identificadas sobre el medio terrestre determinaban cómo se debía tramitar el proyecto, no lo invalidaban. Pero el Ministerio ha dado carpetazo al proyecto con una resolución que no está motivada y que no contiene ninguna referencia a aspectos ambientales.

Señor Pancorbo, el único responsable de finalizar un proyecto es quien le da carpetazo. Desde el Partido Popular nunca se ha dejado de apostar por El Gorguel. Prueba de ello es que el anterior consejero consiguió el consenso de cuarenta y un colectivos de distinta naturaleza para la aprobación del Pacto por las Infraestructuras que lo incluía.

En su escrito al Ministerio argumenta dos cuestiones:

Por un lado, que el puerto no aporta la solicitud de consulta previa a la Comisión Europea, cuestión que, como ya he mencionado, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad del Ministerio.

Por otro lado, considera que el hecho de que el puerto plantee un nuevo plan director para el desarrollo de la dársena de Escombreras —al señor Martínez Baños repetirle que son dos planes directo-

res distintos de dos proyectos distintos— supone, según el Ministerio, que existe una incompatibilidad entre ambos proyectos. Es decir, considera que ambos planes directores tienen el mismo objeto, cuando no es real. Cosa que en mi intervención anterior ya lo he explicado: El Gorguel es el futuro y Barlomar es una nueva ampliación de lo que ya se está haciendo.

El puerto de Cartagena ha planteado siempre infraestructuras bien dimensionadas. Prueba de ello es que las previsiones de la última ampliación de escombreras se han cumplido, incluso de manera anticipada.

El señor Martínez Baños ha criticado la actuación de la Autoridad Portuaria. Yo le vuelvo a repetir, la Autoridad Portuaria dimensiona bien, analiza, proteger y recuperar el entorno, aporta crecimiento económico y empleo, y eso no lo puede rebatir porque las cifras lo demuestran.

Pero los señores del PSOE en la Región de Murcia se empeñan más en defender a los que continuamente nos maltratan, frente a defender el futuro de nuestra región. Y en este punto cabe preguntarse por qué lo que es posible en otros lugares, como Valencia y Castellón, no lo es en Cartagena. Por qué en el Congreso de los Diputados se aprobó una proposición no de ley presentada por el Partido Popular para apoyar la ejecución de la ampliación del puerto de Valencia con el apoyo del Partido Socialista, pero en el caso del puerto de El Gorguel apoyan y justifican el carpetazo al proyecto dado por el Gobierno de Sánchez.

Desde el Grupo Parlamentario Popular seguiremos apostando por El Gorguel como proyecto estratégico y esencial para nuestra tierra, un proyecto capaz de generar, señor Egío —tampoco se encuentra en este momento—, pero sí, 40.000 puestos de trabajo, de acuerdo con un estudio de la Universidad Politécnica. Usted pone en duda una vez más el trabajo de los profesionales de dicha universidad.

Un proyecto que nos permitirá crecer en eficiencia en capacidad de servicio, en tráfico y en servicios, y la puesta en marcha de soluciones innovadoras que permitirán agilizar el paso de mercancías. Porque desde nuestro grupo parlamentario apostamos por el crecimiento, por un progreso y desarrollo que pueden ir de la mano perfectamente del medio ambiente, y no estamos dispuestos a renunciar al futuro de Cartagena, al futuro de nuestra región.

Muchas gracias, señora presidenta.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

¿El consejero hará uso de su turno de intervención final? Entiendo que sí.

Señor consejero, tiene la palabra.

SR. PANCORBO DE LA TORRE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

El señor Martínez Baños ha empezado la intervención quejándose de que no veníamos los consejeros, y resulta que luego venimos y se van. Entonces, pues no sé si es que no quieren que venga o no les gusta lo que digo. Bueno, a mí me parece una falta de respeto absoluta, pero, bueno, eso va aparte.

Voy a responderles a algunas de las cuestiones que han hecho. Supongo que me estarán viendo por ahí por la tele y si no queda en el vídeo.

Respecto al bono alquiler joven. Bueno, ya lo he comentado, las ayudas se concedieron, la mayoría de los expedientes, el 31 de diciembre, y, de acuerdo a lo que recogen las bases, se pagan cada tres meses, hay que ir presentando la justificación cada tres meses. Es decir, no es un pago único. Yo entiendo que la izquierda intenta, con su demagogia habitual, engañar a los jóvenes y les dice que el pago es inmediato, pero no, el pago no es inmediato, hay que justificar los papeles, los funcionarios tienen que ver que está todo en orden, pedir subsanación si ello procede, y en ese caso se emite la orden de pago. Es, decir, esto que lo venden como la panacea realmente no lo es.

¿Qué hubiera hecho yo si de mí dependiera, porque recuerdo que son fondos estatales y no puedo tocar las condiciones? Pues hacer un pago único: justifique usted el alquiler, se paga de una vez y todo el mundo contento. Pero la izquierda siempre lo tiene que enrevesar y complicar todo.

Por tanto, no está el señor Egío, pero sí que le voy a decir que, ¡hombre!, le sugiero que cambie el

cártel de «Pancorbo, paga ya» por «Pancorbo ya paga», porque hemos pagado algo y vamos a seguir pagando.

También quería decirle que los jóvenes me ocupan y me preocupan. Hemos modificado los módulos para construcción de VPO y no descartamos subirlos más si no tuvieran el efecto deseado. Hemos ampliado el aval joven hasta 40 años, y en breve van a salir ayudas para la adquisición de vivienda libre. Es decir, estamos trabajando en ello y, además, atendiendo lo que piden los jóvenes de la región, que es ayuda a la compra de vivienda. El alquiler está muy bien, pero lo que los jóvenes quieren es tener vivienda en propiedad, y en eso estamos trabajando.

Quería comentar, porque se ha dicho, tanto por el señor Martínez Baños como por el señor Egío, que yo he afirmado aquí que la ZAL no se va a hacer. En absoluto. La ZAL de Cartagena se va a hacer, claro que se va a hacer. Lo que he mencionado es que no tendrá el mismo impacto económico que tendría si el puerto de El Gorguel estuviera operativo.

Y también parece ser que no escuchan cuando se les habla. ¿Por qué está parada la conexión de Escombreras con la ZAL de Cartagena? Porque la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Transportes, tiene bloqueado el estudio informativo. Todos estos meses de retraso traerán aparejados muchos más años de retraso en la construcción del acceso ferroviario. Pero es que ya he comentado también que el SEPES está condicionando la compra del suelo. El SEPES está poniendo bastantes trabas. Pero además, señor Egío —que espero que, como he dicho antes, lo vea—, las competencias para declarar la actuaciones de interés regional no son mías, son del vicepresidente, y el que está preparando la documentación es el puerto de Cartagena, y estamos hablando, o están hablando con ellos, están en conversaciones con ellos para que envíe la documentación definitiva para poder aprobar la actuación de interés regional.

Nuestra obligación como políticos, entre otras muchas, por supuesto, es la de generar las condiciones de contorno ideales para que se cree riqueza y empleo en la Región de Murcia y, por tanto, en España. Desde que el puerto anunció su intención de entrar de verdad en el mercado de los contenedores, mercado en el que ni esta, y si no se hace El Gorguel no se le espera, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha ido trabajando buscando actuaciones estratégicas que pudieran apoyar esta nueva infraestructura, como, por ejemplo, asociar el puerto al Corredor Mediterráneo. Este hecho quedó materializado en el momento en el que la Comisión Europea lo incluyó, junto con el puerto de Algeciras, Valencia y Barcelona. No incluyó al puerto de Almería, no incluyó al puerto de Málaga, no incluyó al puerto de Alicante y no incluyó tampoco al puerto de Tarragona. Sí incluyó a Cartagena. ¿Y cuál fue el motivo principal? Porque desde la Consejería de Fomento en aquel momento y del Ministerio de Fomento en aquel momento se vio claro, y así se mostró a la Comisión Europea, que el puerto de El Gorguel pondría a España, en este caso a la Región de Murcia, en el mercado de contenedores, y por eso era necesario conectarlo con el Corredor Mediterráneo. Ustedes, señores del PSOE, que no están, y de Podemos, por supuesto, junto con el señor Sánchez, no lo ven.

También se exigió que se conectara el Corredor Mediterráneo físicamente con Cartagena, porque una cosa es decir que el puerto de Cartagena forma parte del Corredor Mediterráneo, pero otra cosa es conectarlo físicamente. Bueno, pues también se aprobó la conexión, algo que yo creo que a día de hoy está en serias dudas, viendo cómo está actuando el Gobierno de España, y es algo que me preocupa y bastante. En la próxima reunión que tendré con el presidente de ADIF lo pondré sobre la mesa. Tenía una reunión para la semana que viene y me la han trasladado a finales de mes; espero que no la vuelvan a cambiar, porque es el *modus operandi* habitual: te dan cita y luego te la retrasan o te la cancelan o te la anulan.

Para completar la más que evidente necesidad de suelo logístico asociado a esta nueva dársena, la Comunidad Autónoma impulsó la ZAL de Murcia y desde el puerto de Cartagena se impulsó la ZAL de Cartagena. Se trabajó y se buscó financiación en la Unión Europea para desarrollar los proyectos y para desarrollar las obras. En Murcia ya tenemos alguna obra licitada, y en Cartagena va algo más retrasada, por lo que ya he comentado, por los problemas y las trabas que está poniendo el Gobierno de la nación, pero sí que es cierto que en breve van a iniciar las obras de los terrenos asociados al depósito franco.

¿Qué quiero decir con esto? Que el Gobierno regional volcó sus esfuerzos en arropar una infraes-

estructura que entendió clave para la región. Si finalmente esta infraestructura no se pudiese construir, es evidente que el resto de la ZAL y el Corredor Mediterráneo, como ya he mencionado antes, tendrán un impacto mucho menor del inicialmente previsto. Tal vez sea esto lo que los señores de la izquierda —ausentes, insisto— están buscando, que no tenga la zona de actividad logística el impacto esperado, y así poder tener munición política para decir que es otra infraestructura que no ha funcionado. Pero, claro, hay que ir al origen. Si esto ocurriese, seguro que aquí, en esta Asamblea, habrá gente que le recuerde permanentemente que los responsables han sido ellos.

Otra de las innegables bondades que tendría esta actuación sería la de, como ya se ha mencionado, poder liberar la terminal de Santa Lucía al trasladar la actividad de movimiento de contenedores y resto de actividades anexas a El Gorguel. ¿Qué supondría esto para la ciudad de Cartagena? Pues ya vimos lo que pasó cuando se trasladó la actividad del puerto a Escombreras: la ciudad dio un cambio radical. La ciudad en los años 90 tenía una pinta y ahora es una ciudad totalmente distinta. La ciudad es una ciudad moderna, cosmopolita, que vive de cara al mar, antes vivía de espaldas al mar, y que está perfectamente integrada con el puerto, y que puede presumir de su historia y del mar Mediterráneo, que es el mar que la abraza.

Santa Lucía para la ciudad de Cartagena... liberar Santa Lucía permitiría que la trama urbana siga creciendo y se ganen espacios de ocio y cultura para toda la ciudad de Cartagena y para todos los habitantes de la Región de Murcia.

Y no quería terminar mi intervención sin una última reflexión. ¿Qué habría pasado si, allá en el año 97, cuando se planteó la última ampliación de la dársena de Escombreras, los políticos que había entonces en esta Asamblea y a nivel nacional, los políticos con capacidad de decisión, en definitiva, hubieran pensado que era mejor no hacer nada porque el impacto ambiental era insuperable? Ya he comentado que el impacto ambiental de la ampliación de la dársena de Escombreras no solo se ha superado, sino que se han mejorado las condiciones previas. ¿Estaría el puerto de Cartagena en la situación en la que se encuentra hoy? ¿Habría podido ampliar su capacidad de tratamiento de crudo Repsol, con el consiguiente aumento de puestos de trabajo? Habría que decirle a esas personas que hoy trabajan en Repsol que si no se hubiera tomado esa decisión en aquel momento ahora mismo, probablemente, estarían en el paro. ¿Se habrían instalado más empresas del sector energético en el Valle de Escombreras? ¿Sería Cartagena y su comarca igual a la que conocemos hoy? Yo puedo afirmar que no. ¿Habría tanto empleo asociado al sector industrial en la comarca de Cartagena? Evidentemente no.

Señores diputados, hoy nos encontramos en situación muy similar a la que ya tuvimos en el año 97: apostar por el puerto o darlo por amortizado. Ya nos han advertido desde el puerto de Cartagena que en la capacidad de crecimiento estamos ya al borde de tocar tope. Aquellos políticos, hace más de 20 años, no dejaron pasar este tren, y las generaciones actuales que trabajan y viven gracias a aquella decisión creo que se lo agradecen.

Es nuestra obligación trabajar por el presente de los ciudadanos, pero también y sobre todo por el futuro. Si desde esta Asamblea no sale un grito unánime que exija al Gobierno central lo que es justo para Cartagena, su puerto y para la Región de Murcia, más de uno de los que hoy no están sentados aquí deberán dar explicaciones a las próximas generaciones.

Muchas gracias.

SRA. MARTÍNEZ MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señorías, se levanta la sesión.

Muchas gracias.