



Nº de Expediente: 2022P002

JESÚS GIMÉNEZ GALLO, mayor de edad con DNI 23.021.494-N, actuando en su propio nombre y derecho así como en la condición de Presidente de **MC CARTAGENA**, comparece y, como mejor proceda, **EXPONE**:

Que habiendo tenido conocimiento del período de consultas para la evaluación del PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL PUERTO DE CARTAGENA PARA EL DESARROLLO DE LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS venimos en efectuar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- La necesidad de ampliar la dársena de Escombreras para erradicar el tráfico de contenedores de la bahía de Cartagena y, en particular, del barrio de Santa Lucía (muelle de San Pedro), es una reivindicación histórica de los cartageneros que ha sido desatendida o soslayada por todos aquellos que desde hace 27 años han ocupado (con 'k' se prefiere) el cargo de Presidente del Autoridad Portuaria.

No escapa a nadie que el hecho de que sus nombramientos nunca hayan respondido a un perfil técnico o empresarial, como tampoco a su conocimiento o vinculación con la comarca de Cartagena, sino a los designios del Partido Popular es la causa última de esta situación.

La cuestión técnica que afecta al tráfico de contenedores en el muelle de San Pedro es la del calado, y lo cierto es que, por cuanto afecta a estas sucintas alegaciones, mediada la primera década del siglo se decidió 'apostar' por la nueva terminal de contenedores en El Gorguel.

SEGUNDA.- Esta dársena de El Gorguel, también bautizada en algunas publicaciones como 'macropuerto', cuenta con afecciones medioambientales que junto con el indiscutible desinterés político por el crecimiento de nuestra ciudad y comarca han comprometido su desarrollo desde el principio.

Así a día de hoy parecía una infraestructura inviable, lo que justificaría el documento al que estamos alegando, que aunque muy tardío viene a tratar de ofrecer soluciones a la pérdida del tráfico de contenedores por parte de nuestra puerto que asoma en un horizonte a corto/medio plazo por la ineptitud de quienes lo han presidido, más preocupados de reiterar obras innecesarias o hacer política que de dirigir la infraestructura más importante de la Región.

No obstante todo lo anterior, la actual presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena afirmó el pasado mes de julio, tras conocer un informe del Instituto Español de Oceanografía sobre esta futura –e incierta- dársena que ese estudio permitirá que el diseño de esa infraestructuras se realice con mayores garantías ambientales.

De hecho manifestó textualmente “esos informes nos marcan las afecciones que hay que evitar y van a permitirnos plantear el proyecto de forma más acertada, adoptando todas las medidas necesarias para la protección del medio ambiente y de la biodiversidad terrestre y marina”.

Ante esta situación y la evidente incompatibilidad financiera de ambas actuaciones, esto es, de la dársena El Gorguel y la ampliación de la de Escombreras consideramos esencial que se resuelva de forma clara e indubitada si la dársena de El Gorguel está o no en tramitación, y si lo está centrar los esfuerzos en este desarrollo con una solución satisfactoria para todos los intereses en juego.

TERCERA.- Volvemos a la cuestión esencial, el tráfico de contenedores debe erradicarse en el interior de la bahía por razones urbanísticas y sociales, pero es que además ya hay un 92% de buques que no pueden acceder a ese muelle, por lo que es ineludible la búsqueda de un mayor calado para poder atender las necesidades de los buques actuales.

Este mayor calado lo ofrece la zona de El Gorguel, pero también la de Escombreras, cuyo desarrollo es imprescindible conocer si la primera es ya una dársena descartada.

Sea como fuere lo que es necesario es un muelle de atraque y descarga, pero no una zona de almacenamiento a pie de muelle, al menos no más que la necesaria para llevar los contenedores a la ZAL de Los Camachos.

Es evidente que el hecho de que el almacenamiento se realice en ella es la solución idónea para su desarrollo 20 años después de los estudios que lo avalan y para la reducción de la ocupación de espacio junto o sobre al mar.

Así pues no entendemos que se hable de la ampliación de la dársena de Escombreras obviando la ZAL de Los Camachos salvo que exista algún interés espurio en desviar este almacenamiento a alguna zona logística más cercana a la capital.

CUARTA.- A mayor abundamiento para los cartageneros es una prioridad cesar en el hormigonado del mar en torno a nuestro puerto natural, pues estamos perdiéndolo a cambio de un progreso que nunca llega y sin justificación en este caso. Siendo la última muestra de esta situación el CATE que se nos ha impuesto en la zona natural de expansión del ocio y el disfrute de nuestra bahía.

Por eso entendemos que de ser la ampliación de Escombreras la opción elegida, y contando con la ZAL, se debería optar por la opción más conservadora del espacio marítimo, hormigonando únicamente la zona de atraque en cuanto resulte necesario y no hectáreas y hectáreas de terreno ganado al mar para después infrutilizarlo o prestar servicios que bien podrían efectuarse en terrenos no ganados al mar como ha sucedido con la anterior ampliación de la dársena.

QUINTA.- En cuanto a las alternativas de ampliación que maneja el borrador del plan director al que hemos tenido acceso, nos centraremos en las alternativas 2, 3 y 4 por parecer las únicas viables. Y consideramos que deben trabajarse con este orden, descartándolas únicamente de no resultar realmente viables.

- La alternativa 2 debe ser la prioritaria, pues se descarta por su afección a ciertas concesiones que bien podrían ceder ante el interés general y provocar una afección menor al medioambiente y no incrementar la paisajística.
- La alternativa 4, de entre las dos que implican aumentar el espacio en torno a la actual dársena de Escombreras, es prioritaria pues su afección paisajística es menor que la de la alternativa conocida como 'Barlomar'.
- La alternativa 3 es de las viables la menos recomendable pues con similares afecciones medioambientales supone destruir para siempre el horizonte y el paisaje natural de la bahía de Cartagena. Aquí llamamos la atención sobre el sinsentido que supone que se afirme en el documento que carece de afección paisajística un desarrollo que acabaría para siempre con el puerto natural de Cartagena y, de paso, con esa ilusión de ser reconocidos como patrimonio mundial por la UNESCO precisamente por su singularidad y el comercio habido en él durante tres milenios.

SEXTA.- Así pues, como siempre hemos defendido a pesar de la miopía e incapacidad de quienes han gestionado el puerto de Cartagena, debe trabajarse en una terminal de contenedores fuera de la bahía que impida que el tráfico de estos desaparezca de nuestro puerto a medio plazo y que permita afrontar un crecimiento que sólo se dará si se acierta en el desarrollo de la nueva, o reconvertida de ser la opción 2, infraestructura.

Es ineludible despejar la incógnita de El Gorguel, pues es un engaño a los cartageneros hablar de este proyecto como vivo si no lo está o lanzar la ampliación de Escombreras si no resulta necesaria por ser viable aquella dársena.

Una vez aclarada esta cuestión y en caso de ser necesario optar por la dársena de Escombreras hacerlo buscando la menor agresión al entorno.

En todos los casos debe trabajarse en minimizar y, por supuesto, compensar las afecciones medioambientales, para ello tenemos claro que la prioridad es impulsar la ZAL de Los Camachos como espacio logístico y de almacenamiento vinculado a todo el puerto y a la terminal de contenedores, pues la mejor manera de preservar el entorno es no agredirlo innecesariamente.

Es inaceptable hablar de 60 ha. hormigonadas cuando puede adecuarse o construirse un muelle de carga y descarga con mucha menor necesidad de espacio y menor afección, y esa es la situación que debe implementarse.

SÉPTIMA.- En cuanto al hecho de que no se tengan en cuenta ninguna de estas situaciones y que la Autoridad Portuaria esté presentando el proyecto 'Barlomar' como la única alternativa lamentamos la utilización política que se hace y el desprecio que supone a la inteligencia de los cartageneros esperando que se frene esta actuación propagandística contraria al interés general.

Por lo expuesto

SOLICITO que por presentadas estas alegaciones se tengan en cuenta y se replanteen las alternativas de desarrollo de la terminal de contenedores del puerto de Cartagena dando prioridad a las actuaciones menos agresivas y más idóneas para el desarrollo de la actividad económica de Cartagena y comarca con la menor afección a nuestro medioambiente conforme se expone.

En Cartagena a 29 de agosto de 2022.

Jesús Giménez Gallo
MC CARTAGENA