

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre las obras de ampliación del Puerto de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Congreso de los Diputados, a 12 de diciembre de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Melilla ha anunciado el comienzo de las obras de ampliación del Puerto comercial de la ciudad para el año 2018. Los Presupuestos Generales del Estado de 2017 recogen en su anexo de inversiones reales la programación plurianual de fondos que se destinarán al proyecto en los tres años siguientes, que ascienden a 280.785.000 euros. Esta cifra es notablemente superior a la estimada en 2012 (210.000.000 euros), pero inferior a la que el actual presidente de la Autoridad Portuaria anunció la semana pasada, que rondaba los 297.000.000 euros.

La ampliación del Puerto de Melilla es una promesa electoral que se remonta al año 2008, con el entonces presidente de la Autoridad Portuaria, Arturo Esteban. Desde entonces, la idea se ha repetido año tras año sin llegar nunca a cristalizar. Miguel Marín, actual presidente (procesado en el caso Arquitecto por un presunto delito de prevaricación), recogió el testigo en 2015, prometiendo, entre otras cosas, 5.750 empleos directos e indirectos y un crecimiento del tráfico de contenedores, pasajeros y vehículos nunca detallado con cifras.

La finalidad del Plan Estratégico del Puerto de Melilla (2012) es consolidar a Melilla "como la gran puerta de entrada del sur de Europa al mercado del Norte de África". A tal efecto, se redactó un informe en el que se recogían las supuestas ventajas del proyecto: aumento de la importación gracias a ventajas fiscales y mejora del régimen arancelario, garantía de cumplimiento de la normativa internacional con respecto a Marruecos, desarrollo del negocio de cruceros e industrias de riesgo como el Bunkering (a pesar del veto del Gobierno por su impacto medioambiental), concesión de un muelle Ro-Ro, consolidación como base para las Autopistas del Mar (Melilla-Cartagena-Sète) y desarrollo de actividades auxiliares como aparcamientos, zonas comerciales y espacios VIP, todos sin determinar.

La previsión de crecimiento que manejaba la Autoridad Portuaria en 2012 para justificar la necesidad de ampliación del Puerto era de entre 1,1 y 2,4 millones de TEUs, y de hasta 21 millones de toneladas de mercancías en un plazo aproximado de 35 años. En la reunión del pasado 7 de noviembre entre el Gobierno local, Ciudadanos Melilla y el PSOE, el presidente de la APM relativizó todas esas ventajas y aseguró que la prioridad ahora era construir suelo

industrial para ampliar el espacio vital de la ciudad: es decir, ganar metros al mar pero sin la actividad portuaria prevista.

Marruecos lleva años posicionándose como una potencia en infraestructura portuaria, gracias a la inversión privada y una apuesta firme de su Gobierno, que ha anunciado ya cifras de crecimiento del 4,4% para este año. La reforma del puerto de Nador, la construcción del megapuerto Nador West Med y la consolidación del Tánger Med como referencia por encima de Algeciras o Málaga dejan a Melilla fuera de los ejes estratégicos del tráfico marítimo, anulando cualquier posible competencia comercial, económica, industrial o turística con el reino alauí.

Esta realidad no impide, sin embargo, que el Gobierno de Melilla insista en poner en marcha el proyecto. Tampoco el informe del Tribunal de Cuentas Europeo, que alerta del despilfarro en 30 de los 37 puertos financiados, retrasos en la finalización de hasta un 136%, 292 millones de euros de inversión gastada de manera ineficaz, falta de comunicación y evaluación, ausencia de medidas de control y falta de base sólida para planificar la capacidad necesaria en los puertos y determinar la financiación pública.

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Piensa el Gobierno acometer un proyecto de tal envergadura sin una previsión de crecimiento del tráfico comercial, de pasajeros, vehículos y contenedores y a pesar del impacto medioambiental que supone?
2. ¿Va a proceder a la revisión y modificación del plan estratégico del Puerto, para contemplar escenarios de crecimiento de tráfico menos positivos y de menor superficie de construcción de suelo industrial, minimizando el riesgo de que la inversión no funcione, y no se obtenga el retorno esperado?
3. ¿Ha valorado el Gobierno otras opciones antes de iniciar una obra para ganar 250.000m² al mar cuya única finalidad es ganar suelo? ¿Va a desarrollar el estudio informativo de la ampliación con esas otras alternativas de menor demanda y menores necesidades de suelo, quizás más realistas?
4. ¿Qué iniciativas económicas tiene previstas el Gobierno para mejorar la economía de la ciudad de Melilla atendiendo al crecimiento y la expansión comercial de Marruecos?



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos