

## **LAS ORGANIZACIONES VECINALES Y ECOLOGISTAS LAMENTAN LA PARALIZACION DE LAS OBRAS DE PORTMAN Y PIDEN A TODAS LAS ADMINISTRACIONES UN ACUERDO PARA SU CONTINUIDAD**

Tras la reciente reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio para la regeneración ambiental de la Bahía de Portmán, celebrada el 26 de marzo, las organizaciones vecinales, sociales y ecologistas firmantes remitimos sendos escritos al Ministerio de Transición Ecológica y al presidente de la CARM, ante la situación creada por la sentencia de la Audiencia Provincial que es un nuevo y grave contratiempo para este proyecto de adecuación ambiental de la Bahía de Portmán, puesto que obliga al Ministerio a retrotraer el procedimiento al punto de partida de la adjudicación de las obras en la mesa de contratación.

Lamentamos este varapalo jurídico, que es una nueva consecuencia de la nefasta gestión de este proyecto por el anterior gobierno. No podemos olvidar que el proyecto en ejecución se fraguó en un largo proceso desde la firma del convenio en el año 2006 entre las tres administraciones, y que fue aprobado con un amplio consenso en 2011, comprometida su financiación plurianual y licitado por un importe de 79 millones de €, y comenzadas las obras de adecuación de la corta San José, antes de las elecciones de finales de ese año. Por tanto, **las obras deberían estar hoy plenamente terminadas y la Bahía recuperada si, tras el cambio de gobierno, el Ministerio no hubiera anulado en 2012 la licitación y suspendido las obras iniciadas**, sustituyéndolo después por un irresponsable proceso para declarar recurso minero la Bahía de Portmán por parte de la Comunidad Autónoma, y entregar su explotación, a través de una concesión del DPTM por 10 años, a una empresa fraudulenta creada por Aria Internacional, que de la mano inicialmente de Acciona, vendió la quimera de la regeneración total de la Bahía de Portmán a coste cero para el erario público. Sólo cuando fue detenido el responsable de la empresa y se hizo público que estaba en concurso de acreedores, el Ministerio desistió y, tras perder 4 años, volvió a licitar en 2015 el proyecto aprobado en 2011. Pero lo hizo introduciendo dos cambios que están pesando en los problemas actuales: reducir drásticamente el precio hasta las 59 millones €, e incluir en el pliego como mejora la posibilidad de valorizar los minerales de los estériles dragados, en un intento de justificar los años perdidos.

Esto último ha sido precisamente uno de los argumentos utilizados por Acciona en su recurso de 2016 contra la decisión final de adjudicar finalmente el proyecto a Marco-Ciomar, tras un esperpéntico proceso de licitación que se alargó durante más de un año. Tres años después, la Audiencia Nacional estima parcialmente el recurso de Acciona y ordena retrotraer el proceso al inicio de la adjudicación. Y esto además puede conllevar reclamaciones económicas importantes por parte de las empresas implicadas. Sin embargo, la sentencia no es firme, porque cabe recurso de casación que va a presentar la adjudicataria actual, por lo que la sentencia final puede demorarse 6 – 8 meses más.

A este varapalo jurídico-económico se suman los problemas técnicos que se están encontrando en la ejecución de este proyecto, que es extraordinario y de gran complejidad: 1) estabilidad final del material dragado que se deposite en la Corta San José; 2) problemas derivados del secado de los estériles dragados; 3) tratamiento del agua del dragado para reducir su contaminación, y 4) problemas de contaminación y turbidez en el mar que pudieran derivarse del dragado. Desde el Ministerio, tanto en la etapa actual como en la del gobierno anterior, se viene trabajando en modificaciones del proyecto que den soluciones técnicas a estos problemas, lo que valoramos positivamente puesto que son necesarias para que el proyecto se ejecute con las máximas condiciones de seguridad para la población y el medio ambiente. Sin embargo, dado que ya se ejecutó una modificación por importe de 1,2 millones, y que el presupuesto del proyecto adjudicado fue sólo de 32 millones, tras la irresponsable reducción del precio del proyecto en la licitación de 2015, el margen económico para que se pueden llevar a cabo esas modificaciones es muy escaso porque la legislación aplicable exige una nueva licitación del proyecto cuando las modificaciones superan el techo del 10% del coste.

En esta enrevesada situación, **el Ministerio ha decidido una suspensión temporal total de las obras argumentando razones de prudencia**. Sin embargo, tal como defendimos en la Comisión de Seguimiento, **creemos que es un grave error esta decisión y que las obras deben continuar, en su fase actual, terminándose el recinto R3 y la instalación de la cinta transportadora**. Porque es mayor el daño social, ambiental e incluso económico que puede suponer la paralización de las obras, que el incremento en las reclamaciones económicas que pudieran derivarse por estos meses adicionales hasta el fallo definitivo, en el caso de que el Tribunal Supremo confirmara esta sentencia. Hay que recordar que la propia Audiencia Nacional negó en 2016 la petición de Acciona de que se suspendiera cautelarmente el inicio de las obras porque *“prevalece el interés general representado por la necesidad de desarrollar el objeto del contrato”,* por ... *“sus claras implicaciones medioambientales y de interés incluso para la salud pública”,* y alegando que en caso de que la sentencia final diera la razón a las pretensiones de Acciona, *“estas podrían ser resarcidas mediante indemnización”*.

En paralelo a la continuidad de las obras, el Ministerio debe ultimar las modificaciones del proyecto en las que están trabajando, para poder proceder a una nueva licitación lo antes posible, evitando al máximo interrupciones en el desarrollo de las obras.

Igualmente hemos cuestionado al presidente de la CARM que en la Comisión de Seguimiento no presentaran la propuesta sobre el puerto de Portmán, ni que se haya celebrado previamente la reunión para consensuar dicho proyecto con las organizaciones ciudadanas, que fue uno de los acuerdos de la anterior Comisión de noviembre. Tal como planteamos en aquella reunión, **es irrenunciable que la regeneración de la Bahía de Portmán permita que el mar llegue hasta el antiguo puerto para que Portmán vuelva a disponer de su puerto de usos tradicionales**. Por ello, **pedimos al Ministerio que se incorpore la ampliación necesaria de la superficie de dragado entre las modificaciones del proyecto que se están preparando**, a la vez que **reclamamos a la CARM la adaptación del proyecto del puerto para que se centre en la adecuación del antiguo puerto de Portmán**, de modo que el proyecto pueda ser ejecutado en paralelo y de forma coordinada con las obras de adecuación de la Bahía, tal como, por cierto, exige la DIA vigente.

Finalmente, y a pesar de la coincidencia con las campañas electorales, pedimos responsabilidad a las tres administraciones –central, autonómica y local-, y a los diferentes partidos políticos, y que eviten hacer un uso partidista de este proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán. Y que en el plazo más breve posible se celebre una nueva Comisión de Seguimiento en la se llegue a un acuerdo entre las tres administraciones que garantice la continuidad del proyecto y de las obras.

En Portmán, a 11 de abril de 2019

A.VV. Liga de Vecinos de Portmán	Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena y Comarca
Asociación de Vecinos de La Unión	Fundación Sierra Minera
Asociación de Vecinos de Roche	Ecologistas en Acción Región Murcia Acoge-Cartagena
Asociación de Vecinos de El Gorguel	Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE)