



Más que nunca, Costa Blanca



TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Ampliación del Puerto: el rigor medioambiental frente al populismo y el falso ecologismo

AMPLIACIÓN PUERTO



13/04/2022 - Como no podía ser de otro modo, como valenciano, representante empresarial, integrante activo de la sociedad civil, ingeniero implicado toda mi vida laboral activa en el desarrollo de las infraestructuras que en plena armonía, coordinación, restitución de impactos ambientales ineludibles que las mismas puedan ocasionar al territorio, he seguido durante años, entre otras muchas actuaciones pendientes y/o aplazadas *sine die* en la Comunidad Valenciana, la ampliación (completarla) de la Dársena Norte del Puerto de Valencia.

La información de cómo iba el proceso administrativo, tanto por la parte de la Autoridad Portuaria de Valencia y las ingenierías-consultorías, redactoras del Proyecto de la APV; Ministerio de Transición Ecológica, MITMA y su organismo autónomo Puertos del Estado, así como la adaptación del proyecto inicial del proyecto de relleno, modificación de calados, etc., lo he seguido, como digo puntualmente, bajo el punto de vista técnico aquí en Valencia como en Madrid.

Finalmente, la semana del 21/26 de marzo Puertos del Estado se pronunció a favor de la segunda y última fase de la Ampliación del Puerto de Valencia, y en el Consejo de Administración del pasado 25 de marzo, el Presidente de la Autoridad Portuaria, **Aurelio Martínez**, dio oficialmente la noticia y procedió a comunicarlo a los miembros del Consejo Directivo y posteriormente a los medios de comunicación.

Lógicamente, esta buena y esperada largamente autorización, que conlleva declarar vigente la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 2007 y considerarla válida para esta segunda fase y finalización de la obra, se dio a conocer en *Valencia Plaza* en una serie de artículos y editoriales, entre ellos y ampliamente documentados:

- Puertos del Estado da vía libre a la Ampliación del Puerto de Valencia sin un nuevo DIA
- Puig aboga por el equilibrio y Otra apela al Pacte del Botànic con la Ampliación del Puerto

A tal efecto, y aun pudiendo contraatacar decenas y decenas de incongruencias y manifestaciones populistas propias de un ecologismo radical del que hace gala la Coalición y partido en el Gobierno del Consell: Compromís (**Rafa Climent**, **Mónica Oltra**, **Mireia Mollà**) acompañados como simples palmeros por Podemos (**Pilar Lima**) y por un silencio o cuanto menos, a mi modo de ver, una postura tibia, por supuesto lejos de una defensa clara y tajante de tal ampliación por parte del PSPV-PSOE (**Ximo Puig** y **Arcadi España**), salvo la honrosa postura siempre positiva, equilibrada y técnicamente preparada de la eurodiputada del Grupo Socialista –vocal del Consejo Directivo del Puerto– **Inmaculada Rodríguez Piñero**. Como digo, sólo pretendo citar tres perlas y falsedades esgrimidas por ambos partidos, ¡jojo!, componentes coaligados en el Gobierno del Consell.

- La ampliación del Puerto, va contra las medidas cautelares del Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) de la Albufera, aprobadas en 2021...cuyo objetivo entre otros es “ampliar la parte marina en la protección del lago”, cuya ampliación puede afectar al espacio terrestre y marino del lago (¿?).
- Si alguien quiere un Mar Menor (Murcia) para la Albufera, que lo diga.
- Todavía a fecha de hoy ningún funcionario o técnico ha formulado ningún documento que certifique que esta ampliación no necesite una DIA (nueva).

A este respecto, y ante tamañas falsedades y/o incongruencias, quiero manifestar y reiterar lo siguiente... y empezando por la última afirmación (Compromís &

Podemos) y siguiendo con las demás:

A) Todos los documentos y autorizaciones de Puertos del Estado, vienen suscritos, firmados por **Álvaro Rodríguez Dapena** –ingeniero de Caminos, Canales y Puertos– Promoción 1988 y actualmente presidente del Organismo Autónomo Puertos del Estado, con 34 años de experiencia en distintos puestos y departamentos del máximo Organismo Portuario del Estado.

Igualmente, viene ratificada la no necesaria de nueva DIA (vigente la del 2007) por **Manuel Arana Burgos**, director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, igualmente ICCP-1996 con 26 años de experiencia. Está especializado y con másters internacionales en Puertos y Costas desde la época del ministro de Fomento **Francisco Álvarez Cascos**. Y finalmente, también ha sido supervisada la Ampliación, por **Gonzalo Gómez Barquín**, ICCP 1991 (31 años de experiencia), jefe del Área de Proyectos e Infraestructuras de Puertos del Estado.

Todos ellos junto **Raul Medina Santamaría**, ICCP, del Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria; **Esther Gómez Martín**, ICCP de la UPV; **José María Grassa Garrido**, del Cedex; **Adolfo Uriarte Villalba**, director de Patrimonio Natural, Cambio Climático, Sostenibilidad y Desarrollo Económico, Geólogo y Economista (procedente del Gobierno Vasco, director general de Sostenibilidad ambiental), etc. Pertencientes al Comité Permanente de Costas y Puertos y supervisores de la ampliación de puertos y su impacto ambiental. De ahí el largo y exhaustivo proceso que ha llevado la supervisión y aprobación de la Segunda Fase de la Ampliación remitida por la APV a Puertos del Estado.

B) Evidentemente el peligro que equívoca e intencionadamente estos partidos antisistema apuntan en el no convertir la Albufera de Valencia en un Mar Muerto (Murcia) se previene y se evita no por la no ampliación de la Dársena Norte del Puerto de Valencia, sino aportando a la Albufera más recursos hídricos, limpios y no contaminados y acometiendo obras hidráulicas y actuaciones como son: Depuradora de Alcácer (en estudio años y años por la Conselleria de Mireilla Mollà para evitar la aportación de aguas de saneamiento –no depuradas– que lleguen a la Albufera); Ampliación del Colector Oeste, en paralelo a la V-31 (Pista de Silla), separando las aguas pluviales de las aguas contaminadas procedentes de escorrentías y conexiones contaminantes de los Polígonos Industriales de l'Horta Sud (Alcácer, Silla, Picassent, Catarroja, Silla, Massanassa, etc.).

Finalizar tras años paralizados los Tanques de Tormentas (por parte del Ministerio de Medio Ambiente) para aliviar las aguas procedentes de la Acequia de Favara y, finalmente, aplicar a la EDAR de Pinedo I y Pinedo II (de Sistemas de

Depuración Terciaria y Rayos UV) para poder trasvasar sus aguas depuradas hacia la Albufera. Todo ello aparte de proceder a un dragado minucioso y selectivo de zonas de la Albufera, sobre estudios realizados y no puestos seriamente en práctica ni por el Ayuntamiento de Valencia, ni por el Consell.

C) Nuevamente como ingeniero, no puedo sino reiterar que la tan debatida –por puros intereses políticos espurios– Ampliación Norte del Puerto de Valencia ya fue aprobada como la mejor opción en el Plan Director del Puerto de Valencia del año 2000. La ejecución de su primera fase, que consistió en las obras de abrigo (Dique de 200 metros de longitud, y orientación Este-Sureste y otro perpendicular al anterior de 1.300 metros de longitud, y un Contradique de 1.090 metros), comenzaron en junio de 2008 y finalizaron el octubre de 2012 suponiendo una inversión de 240 millones de euros, satisfecha enteramente por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV).

La resolución de 30/07/2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del entonces, Ministerio de Medio ambiente que formuló la DIA (Declaración de Impacto Ambiental) favorable exigió un plan de vigilancia sobre las playas al norte y al sur del Puerto a lo largo de un periodo de 10 años. La conclusión al finalizar este periodo fue que ni durante la ejecución ni tras la finalización de las obras de Ampliación Norte (Obras de abrigo, Diques y Contradique) que finalizaron en 2012 se ha introducido ningún efecto adicional perjudicial sobre el entorno costero de las playas al Norte y Sur del Puerto.

En verdad –y valga el símil– lo que ahora se ha aprobado por Puertos del Estado y se pretende licitar y finalizar es el 'edificio' (ya está hecha la cimentación y estructura del inmueble), y ahora que ya hay 'compradores que necesitan más viviendas' (TIL) se acometen por el promotor las obras de finalización: fachadas albañilería e instalaciones etc. para ponerlas en el mercado, ya que hay comprador (Concesionario).

La conclusión final fue que ni durante la ejecución, ni tras la finalización de las obras de Ampliación (Obras de abrigo, Diques y Contradique) de la Ampliación Norte, que concluyeron en 2012 se ha introducido ningún efecto adicional perjudicial sobre el entorno costero Norte y Sur. Conclusiones que se presentaron en el transcurso de las XIII y XIV Jornadas técnico-Académicas de Costas y Puertos: *Impacto sobre las playas al norte y sur del Puerto de Valencia, durante y tras la finalización de las Obras de Ampliación XIII Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos (Avilés, junio 2015)* y *XIV Jornadas ídem en Alicante (mayo 2017)*, en Editorial UPV.

Finalizados el dique y contradique ya en 2012, hay que acometer el relleno y formación de la explanada para almacenamiento de contenedores y mercancías, la construcción de la línea de atraque de buques, vías de ferrocarril, implantación de grúas etc. Ahora que ya tenemos operadores portuarios para explotar este nuevo recinto, se quiere y debe acometerse sin mayor dilación, ya que el Puerto está ya saturado y con necesidad de mayor operatividad.

Conclusiones que deberían ser conocidas por las consellerías de Economía Sostenible y Medio Ambiente (sus correspondientes conseller y consellera) y sus movimientos ecologistas, adheridos y subvencionados, Acció Ecologista-Agro, Juventud por el Clima y otros colectivos como la denominada Comisión Ciudad Port, afines a los partidos independentistas y antisistema como Podemos y Compromís, manifiestamente partidarios de una Commonwealth Mediterránea súbdita de Cataluña y su idioma común y de la hegemonía de su Puerto, minando el liderazgo del Puerto de Valencia, que siguen manifestando que la Declaración DIA está caducada desde diciembre 2019 y que por lo tanto consideran ilegales las proyectadas obras de finalización de la Nueva Terminal Norte de Valencia Port y ya aprobadas por Puertos del Estado. Y que como mínimo perjuicio si se judicializara el tema y la judicatura solicitara una medida cautelar de retraso de inicio de la obra, supondría aplazar la inversión no menos de 6 años, peligro de desistir de ella por parte del Consorcio Inversor como ya ha ocurrido en el ZAL de la Punta (aplazado no menos de 10 años), y hoy nuevamente presta a la ZAL a su reinicio y explotación, pero perdidos 10 años de explotación.

D) Una vez Puertos del Estado ha validado por segunda vez la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), la APV puede seguir ya con el proceso administrativo pendiente –y ya puramente burocrático/normativo– y seguir con los siguientes pasos previos a la Licitación.

- Proceder a la caracterización de los materiales a dragar en el Puerto de Sagunto (ya prevista su nueva dársena) y que se utilizarán para el relleno de la Ampliación Norte de Puerto de Valencia (plazo previsto 2 o 3 semanas).
- Envío de toda la documentación a la Dirección General de Costas y Medio Marino que debe emitir informe preceptivo sobre su compatibilidad con las Estrategias marinas (evidentemente, ya se contó con ellos al diseñar la primera fase (Dique y Contradique). Ratificación normativa.
- Nuevo Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia (puede ser convocado extraordinariamente) para ratificar su aprobación y dar el VºBº para remitirlo al Consejo de Ministros, que debe autorizar la obra por ser superior a 12 millones de Euros.

- Licitación de la obra y establecer la Concesión –que en este momento es provisional a favor de la Colaboración Público-Privada Concesional a favor de TIL (filial de la Mediterránea Shipping Company APM Terminal Valencia- MSC) que tiene la concesión provisional desde 2019. Aportará hasta 1.100 millones de euros para la ejecución de la obra y su canon concesional y la APV con otros 400 millones, todo ello a lo largo de la ejecución de la obra que espera estar operativa, si se pudiera iniciar todavía –esperemos– en el presente año 2022, para que en el 2023 máximo alcanzara la operatividad plena: rellenos, líneas de atraque (muelles), ejecución de pavimentos, edificios, Terminal Ferroviaria, instalaciones, equipamiento, grúas, digitalización, utilización de 'energía verde', balance energético neutro... y todo ello para manipular buques de gran tamaño de hasta 25.000 TEU.

E) Cuando la terminal norte funcione al completo en el umbral del 2030, el Puerto manipulará los 13,4 millones de TEUS, el índice o tasa de ocupación alcanzará de nuevo el 80 % y el empleo alcanzará los 44.000 puestos de trabajo, empleo estable y de calidad.

La Nueva Terminal Norte que ocupará unas 130 hectáreas de aguas abrigadas, contará con una línea de muelle de 1.970 metros por un plazo concesional de 35 años, prorrogables hasta un total de 50 años máximo. Tal como ha venido expresando Puertos del Estado, ratificado por el empresariado valenciano (CEV), Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), Cámara de Comercio de Valencia, la Asociación de Directivos y Empresarios Logísticos (Propeller) y la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (CCCV), el proyecto de la Ampliación Norte será un ejemplo de eficiencia energética y empleo de energías alternativas como el hidrógeno verde –producido por electrólisis del agua a partir de electricidad y proveniente de fuentes renovables (eólica y fotovoltaica)– estará a la vanguardia en la digitalización de las operaciones portuarias, potenciadora de la intermodalidad e incidirá en Zona Tierra, ofreciendo a los clientes, con criterios de rentabilidad económica, financiera y social, servicios ágiles, competitivos y medioambientales y ecológicamente sostenibles, con zonas logísticas y accesos viarios y preferentemente ferroviarios a dotar a Valencia y su zona de influencia (hasta Madrid y Zona Centro de España) del mejor puerto interoceánico y aportará empuje económico, logístico y empresarial para la Comunidad Valenciana.

Manuel Miñes