

## A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de la Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Más per Mallorca, Más Madrid, Compromís, Geroa Bai y Agrupación Socialista Gomera), a instancia del senador Carles Mulet (Compromís), de acuerdo con lo que establece el artículo 174 Y 175 del Reglamento del Senado, solicita la tramitación ante la comisión que corresponda, de la siguiente **Moción para la reconsideración de la ampliación norte del Puerto de València**.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**La ampliación norte del puerto de València que impulsa en la actualidad la Autoridad Portuaria de Valencia (APV)**, nace de un sustancial cambio de criterio plasmado en un anteproyecto de julio de 2018 promovido unilateralmente por la APV, que se encuentra en abierta contradicción con la **Declaración de Impacto Ambiental** dictada el 30 de julio de 2007 (DIA-2007), mediante Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE de 16 de agosto de 2007), tras la evaluación ambiental realizada en base a datos y análisis elaborados a partir de información ambiental recogida entre 2005 y 2006, esto es, con más de 15 años de antigüedad y por fuerza, absolutamente obsoletos ya en tiempos de Emergencia Climática declarada.

En aquella DIA fue elegida la alternativa 4 de las 5 estudiadas para la realización del proyecto originario, precisamente por considerarse “... *menores los efectos negativos sobre el medio, destacando que implica un menor volumen de dragado que el resto de alternativas, así como una menor superficie de explanada y movimiento de tierras*”.

Contrariamente a ello, el actual proyecto, incrementa el volumen de dragados y el movimiento de tierras, cambia de ubicación y amplía la explanada de operaciones y reubica la terminal de cruceros actualmente existente, cuestión adicional que no estaba en modo alguno prevista en el proyecto originario, basado en la ya referida alternativa 4 seleccionada en la DIA-2007.

Desde diversas instancias ciudadanas y académicas se cuestiona una macro-ampliación sobre la cual no solo existen graves **objeciones ambientales** sino también **fundadas dudas de legalidad**, incluida la referida a la pura y simple caducidad de la DIA por haberse licitado y ejecutado como obra separada, tan solo una fase de la ampliación (concluida en octubre de 2012), y no abordarse nunca la licitación ni la ejecución de la segunda fase, objeto ahora del sustancial cambio de criterio referido, en contradicción con lo dispuesto en la disposición transitoria primera de Ley 21/2013, de 9 dediciembre, de Evaluación Ambiental.

A estos cuestionamientos, se añade la investigación del Tribunal de Cuentas, instada mediante denuncia de la plataforma ciudadana COMISSIÓ CIUTAT-PORT, precisamente respecto de los términos del rescate realizado sobre una histórica concesión, caducada de facto por cese de la actividad y de la concesionaria originaria, para la reubicación de la actual terminal de cruceros otorgando a cambio una nueva concesión administrativa a una empresa tercera del mismo grupo empresarial, cuyo principal accionista forma parte además del consejo de Administración de la APV, sin someterse a un proceso de pública concurrencia. Una denuncia cuyos argumentos ha venido a confirmar la Intervención General del Estado y la Asesoría Jurídica del Estado, mediante sendos informes, que han llevado a la APV a acordar, en su sesión de 29 de junio de 2021, la declaración de lesividad de su acuerdo inicial, adoptado a finales de 2018.

De otro lado, se añaden pronunciamientos judiciales como la reciente Sentencia número 216, de fecha 31 de marzo de 2022, del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, por el que se declara la nulidad del Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia y que redunda en las anteriores sentencias firmes del Tribunal Supremo por las que se declara la nulidad de sendos planes especiales anteriores modificativos del PGOU de Valencia y que confirman la clasificación del suelo de la ZAL como no urbanizable de protección agrícola.

Ante este conjunto de hechos, la Plataforma ciudadana COMISSIÓ CIUTAT-PORT, compuesta por colectivos vecinales, sociales, ecologistas y académicos, llevan tiempo advirtiendo de las consecuencias ambientales, para el modelo de ciudad, para la salud y también económicas que, de llevarse a cabo la ampliación norte, tendrían lugar.

No se trata tan solo de que el proyecto actual carezca de una DIA en condiciones puesto que el proyecto ha cambiado sustancialmente como se ha descrito anteriormente y de que además la DIA del proyecto original haya caducado. La COMISSIÓ CIUTAT-PORT se opone frontalmente a la ampliación por los siguientes motivos:

- Por ser un proyecto que compromete una gran cantidad de presupuesto público **sin tener una evaluación ni ambiental ni económica acorde a la amplitud que supone**, habiéndose efectuado tan sólo la correspondiente al propio recinto portuario obviando la evaluación tanto ambiental como económica de las inevitables grandes infraestructuras que habrán de hacerse para hacer viable la ampliación, estimando estas inversiones en más de 3000 millones de euros.

- Por **no tener, el proyecto** de ampliación, **una evaluación de riesgo económico** en un triple escenario de escasez de materias primas, de petróleo barato y de cambio climático y, en consecuencia, de posible cambio radical de las cadenas de suministro y del comercio mundial en las próximas décadas, así como el posible cambio de rutas una vez abierto el paso del Ártico. Puede, así, acabar el proyecto como otro Castor más u otras autovías radiales de Madrid, que indefectiblemente acabará pagando el contribuyente.

- Por poner en peligro los activos que hacen de Valencia una ciudad diferente y privilegiada entre las ciudades europeas. Es decir, **poner en peligro l'Albufera, l'Horta, las playas y la calidad de vida urbana** y afectar a la línea de costa de la Devesa que ya padece una regresión evidente (10m en tan sólo 5 años).

- Por **poner en riesgo la salud de la población** que supondría la duplicación de la capacidad operativa del puerto, doblando en consecuencia el número de camiones que afluyen al mismo diariamente. De esta manera se empeorará la calidad del aire con niveles ya muy elevados de óxidos de nitrógeno en ciertas zonas del área de influencia del puerto.

- Por **no haber evaluado el coste de oportunidad**. Es decir, por desviar unos recursos económicos, técnicos, administrativos y humanos que es urgente destinar a otros fines, en particular a la adaptación de las ciudades al cambio climático y la resiliencia territorial, de los que sí sabemos (su propio gobierno lo proclama) que son verdaderamente necesarios y urgentes.

- Por **no haber evaluado económicamente los costes externos** que la ampliación del puerto supondría para su *hinterland* (contaminación del aire y acústica, accidentes, fragmentación de los hábitats, contribución al cambio climático, deterioro del paisaje, impacto sobre el turismo, etc.), pudiendo ser los costes económicos superiores a los beneficios de tal ampliación.

- Por ser contrario a las políticas que este mismo gobierno preconiza en materia de cambio climático, que deben ser ahora las prioritarias.

Así pues, teniendo en cuenta los aspectos mencionados, se presenta la siguiente:

## MOCIÓN

**Primero.**- El Senado insta al Gobierno a que la Autoridad Portuaria de València, bajo la supervisión del ente público Puertos del Estado, en tanto que promotor de las actuaciones de ampliación del puerto de València,

– DESISTA del proyecto actual de ampliación Norte del Puerto.

– RENUNCIE a la construcción de una nueva terminal de cruceros junto a los poblados marítimos.

– RENUNCIE a los planes y proyectos de ampliación de infraestructuras de transporte terrestre que se presentan como asociadas e imprescindibles para hacer “viable” esta ampliación como son, entre otras, la duplicación de carriles de la A-7 (“by-pass”), de la V-30 o la de la V-31, y, en particular, el de acceso norte al puerto (que figura como compromiso de la administración en el pliego de concesión de la futura terminal norte)

**Segundo.-** Se insta al Gobierno para que el Ministerio de Fomento proceda al DESMANTELAMIENTO del dique norte de abrigo, en tanto en cuanto se haya desistido del proyecto de ampliación del puerto y éste es parte de la primera fase de la misma. Desmantelamiento que paliaría el lamentable estado de las playas del sur (Pinedo y el Saler) así como la amenaza para el parque natural de l'Albufera.

Del mismo modo, se insta a la remoción de cualquiera otras actuaciones o infraestructuras ya ejecutadas de la primera fase de la ampliación.

**Tercero.-** se insta al Gobierno a PARALIZAR y DESISTIR del proyecto de la **ZAL en La Punta** (Zona de Actividades Logísticas del puerto) y buscar un nuevo destino a los actuales terrenos sobre los que se asienta la misma. Unos terrenos que fueron expropiados por vía de urgencia para otra ampliación del recinto portuario y que tras más de veinte años siguen desocupados. Tales terrenos son propiedad del estado y son claves en la conectividad del sistema de infraestructura verde de la ciudad de Valencia y comarcal puesto que son el nexo de unión entre los dos grandes activos de la ciudad de València: el **Jardí del Túria y el Parque Natural de l'Albufera**.

Su uso como parte de una potente infraestructura verde de ámbito supracomarcal tiene mucho mayor retorno social, económico y ambiental como pieza clave en la estrategia de resiliencia territorial en un escenario de cambio climático, que como un polígono industrial que, de ser necesario, puede encontrar ubicaciones más adecuadas.

**Cuarto.-** Se insta al Gobierno a garantizar que, bajo la supervisión del ente público Puertos del Estado, la APV, no solo facilite la investigación que lleva a cabo el Tribunal de Cuentas sobre el irregular rescate de concesiones portuarias y la compensación pactada con una mercantil cuyo principal accionista es miembro del consejo de administración de la APV, sino que proceda a la **DEPURACIÓN** interna DE RESPONSABILIDADES en que se hubiera podido incurrir en la aprobación de dicha operación y que, en base a las irregularidades confirmadas por la Intervención General y la Asesoría Jurídica del Estado, han llevado a la declaración de lesividad adoptada por el referido consejo en su sesión de 29 de junio de 2021.

Deberá garantizarse, a su vez, la debida transparencia pública de tales actuaciones.

**Quinto.-** Se insta también al Gobierno a trabajar decididamente y mediante directrices e iniciativas claras por una economía para las personas y el bien común. En esa dirección, el Senado insta al Gobierno a la **REASIGNACIÓN DE LAS INVERSIONES PREVISTAS** para la ampliación del Puerto para otros fines de mayor beneficio social, económico y ambiental como:

– Paliar todos los impactos y daños que ya ha causado a los barrios y los ecosistemas valencianos la actividad portuaria en los últimos 50 años. Especialmente en los barrios de Natzaret, La Punta y Pinedo. Así como sobre l'Albufera y la Devesa y sus playas.

– Proteger la salud de las personas que habitamos en las comarcas de influencia del puerto, para lo que debe extremarse la definición y aplicación inmediata de planes de control y reducción efectiva de emisiones de contaminación atmosférica y acústica, de acuerdo con los niveles seguros de contaminación para las personas admitidos per la Organización Mundial de la Salud. Planes capaces de alcanzar la reducción de emisiones de CO2 del 7,6% anual necesaria para cumplir con los objetivos climáticos en 2030, que, además, se deben acompañar del impulso de modelos de producción-consumo de proximidad, para eliminar la huella de carbono de los productos.

– Invertir en sectores y necesidades verdaderamente urgentes en un escenario de emergencia climática: repensar el planeamiento para crear proximidad, transporte público y transporte no motorizado, adaptación de núcleos urbanos al cambio climático, eco-agricultura de proximidad, salud pública, resiliencia territorial (preservar las masas de agua y su función eco-climática, desfragmentar los hábitats, adoptar soluciones basadas en la naturaleza, etc.).

**Sexto-** Se insta al Gobierno a aplicar criterios de responsabilidad eco-climática, promoviendo el impulso e implantación de un **nuevo modelo de gobernanza de los puertos** y cualquier iniciativa derivada de ellos, que dé más voz y voto a los territorios afectados y que contextualice la gestión y la toma de decisiones a la situación eco-climática, económica y social actual, y abandonar definitivamente cualquier ampliación del puerto, tanto para mercancías como pasajeros, incluyendo Zonas Logísticas (ZAL).

**Séptimo-** El Senado insta, por último, al gobierno a abordar una reforma en profundidad de la actual Ley de Puertos para adaptarla a los objetivos de desarrollo sostenible en un contexto de emergencia climática y la lógica de descentralización territorial en la toma de decisiones.

Palacio del Senado, 23 de mayo de 2022

Carles Mulet Garcia