

Documento 4: DICTAMEN TÉCNICO SOBRE LA IDONEIDAD O INADECUACIÓN DE DETERMINADOS EMPLAZAMIENTOS PARA LA ZAL PORTUARIA

Autores:

Joan Olmos Lloréns, Dr. Ingeniero de Caminos, profesor titular de Urbanismo en la Universidad Politécnica de València. Fue director técnico del 'Estudio de factibilidad de un Centro de Actividades Logísticas en Sagunto' (1993)

Vicente Torres Castejón, Dr. en Economía, consultor ambiental y especialista en Transportes. Ex profesor asociado de Urbanismo en la Universidad Politécnica de València.

Desde que en 1993 se llevó a cabo el 'Estudio de factibilidad de un Centro de Actividades Logísticas en Sagunto'¹ las coordenadas territoriales, económicas y ambientales no han modificado los supuestos básicos y las recomendaciones de aquel documento, que recomendaba la ubicación de una zona de actividades logísticas en Sagunto por diferentes razones: (citamos literalmente) proximidad a un gran centro de producción y distribución, posición central en el corredor mediterráneo, excelente conexión con las principales vías de comunicación, disponibilidad de suelo de titularidad pública (antiguos terrenos para la frustrada IV Planta Siderúrgica) y calificado urbanísticamente para actividades industriales (más de 500 hectáreas).

El paso del tiempo más bien ha reforzado aquellos argumentos. Baste ver las averiguaciones que realiza en los últimos tiempos, entre otros operadores, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) para localizar nuevos emplazamientos -entre ellos el mismo que en 1993, ahora denominado Parc Sagunt- a fin de 'ampliar' el supuesto logístico de La Punta, declarado en varias ocasiones como insuficiente por los gestores de la APV.

La ubicación de Parc Sagunt, u otras situadas en las proximidades de los grandes ejes de transporte (como es el caso de la A-3 en su confluencia con la A-7) ha ido ganando posiciones en el mercado logístico, que este sí, ha experimentado cambios sustanciales en las últimas dos décadas.

La saturación de algunas infraestructuras de carreteras han vuelto la mirada hacia el ferrocarril, tan ignorado en los primeros años de la burbuja de las infraestructuras, que apostó por la alta velocidad para pasajeros en detrimento de la modernización ferroviaria para toda la península, y en especial, para las áreas del Estado económicamente más dinámicas. Los resultados de aquella errónea política son conocidos: abandono de la política de equilibrio modal, dependencia casi hegemónica

¹ Promovido por Cámara de Comercio de València, Puerto Autónomo de València, Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Sagunto, Caja de Ahorros de Sagunto, Terminales Marítimas de Sagunto, S.A (Temarsa)

del transporte por carretera, externalización de costes a la sociedad, contribución al calentamiento global; ineficiencia acelerada del sistema de transportes, en esencia

La renovada apuesta por el indeterminado 'corredor mediterráneo' ha cargado sobre el ferrocarril la responsabilidad de activar la economía regional en su conexión con Europa, en una decisión que algunos especialistas hemos calificado de extremadamente exagerada, al promover la construcción de nuevas líneas ferroviarias en un territorio muy complejo por la naturaleza urbana del litoral mediterráneo, que además acoge importantes áreas de valor ambiental y ecológico.

Volviendo a las recomendaciones del estudio de 1993, la opción Sagunto ha venido ganando idoneidad por diferentes motivos, que podemos resumir diciendo que ha aumentado su atractivo y ocupación para negocios logísticos, y por otro lado se han creado expectativas para la mejora de la línea ferroviaria Sagunto- Teruel.

Señalemos en este último caso, que incluso la APV ha aportado recientemente una considerable cantidad de recursos financieros (53,6 millones de euros, Julio de 2017) para colaborar en una posible rehabilitación de la línea.

Recordemos además que la APV gestiona también el puerto de Sagunto, además del de València y el de Gandia. La posición de Parc Sagunt resulta por tanto, hoy, mucho más atractiva que lo fuera en 1993.

La misma Autoridad Portuaria de Valencia ha expresado públicamente su convencimiento de que la zona de La Punta es insuficiente para sus necesidades, planteándose tanto la adquisición de parcelas de la ampliación de Parc Sagunt, como la compra de terrenos en el municipio de Chiva, en proximidad a la gran área logística situada entre la Autovía de circunvalación A-7 (bypass) y la Autovía de Madrid (A-3).

Si a ello añadimos la posibilidad de que se tome en consideración la construcción de un bypass ferroviario circunvalando el AMV, aprovechando la plataforma del actual bypass carretero, la creación de un área logística vinculada a dichas infraestructuras se vería ampliamente reforzada.

No vamos a insistir en la inadecuada elección de la huerta de La Punta para una zona logística, por razones ambientales, económicas y sociales. Cualquier alejamiento de la ciudad de los impactos del tráfico portuario y sus derivados siempre será beneficioso para la ciudad y su entorno.

Resulta oportuno relativizar, además, el impacto del tráfico portuario en la economía y en el territorio de la Comunidad Valenciana. Ya en 2010 el catedrático de Geografía de la Universitat de València Juan Piqueras Haba situaba en un marco menos triunfalista los efectos beneficiosos del Puerto de València sobre nuestra economía (además de destacar como "desafío a la geografía" las sucesivas ampliaciones físicas del puerto), señalando el desequilibrio entre exportaciones y la fuerte corriente importadora de productos, especialmente desde China. Asimismo, señalaba la importante relación de las mercancías en tránsito, es decir, aquellas que no salen del recinto del Grau por ser redirigidas a otros puertos. El citado profesor nos ha facilitado los datos más recientes disponibles, proporcionados por la Autoridad Portuaria (Anuario estadístico 2015) en los que muestran que dicho tránsito supera ya el 50% (2015) del volumen anual movido por el puerto (en 2002 el porcentaje era del 27%).

Hay que destacar, asimismo, que los usos realmente destinados a actividades logísticas, como se detallaban en el Plan Especial de 1999, eran relativamente reducidas. Recordemos que, si bien el total de la superficie delimitada por el proyecto era de 716.337 m², el área logística propiamente dicha era de sólo 309.865 m², reservando 31.439 m² para "servicios múltiples" (con una edificabilidad esta última, tratándose de edificios de oficinas y servicios con posibilidad de alturas múltiples, de 69.425 m²). El resto de la superficie estaba destinada a la reubicación de parte de los desalojados por las expropiaciones, así como a viario, y unas zonas verdes decorativas o de camuflaje de las instalaciones, que eufemísticamente se calificaban como "de adecuación ambiental".

La dedicación logística, sin embargo, era bastante dudosa, desde el momento en que en el área de "servicios múltiples" se plantea la ubicación de servicios terciarios (comercios, bancos, cafeterías, servicios personales diversos, oficinas, asesorías, servicios a las empresas, centros recreativos, de reunión y de espectáculos, hoteles, áreas de dirección y administrativos, servicios públicos y asistenciales, mantenimiento y limpieza..., entre otros), así como de servicios a los vehículos (incluyendo explícitamente talleres, concesionarios, zonas de exposición y venta de vehículos...).

Parecen demasiadas actividades para tan poca superficie, lo cual significaba que estas actividades podían fácilmente desbordar el área prevista inicialmente, y ocupar otros espacios próximos de huerta, que la actividad portuaria ya comenzaba a afectar negativamente, continuado el proceso de degradación "de facto" que en su momento se llegó a utilizar vergonzosamente como argumento para desproteger la zona de La Punta.

Además, se trataba de actividades terciarias que no tienen por qué realizarse en la ZAL portuaria, y que podrían satisfacerse perfectamente en otras ubicaciones próximas, por ejemplo, en las actuales zonas comerciales o de servicios existentes en las zonas urbanas de la ciudad, contiguas al puerto, o en algunas áreas industriales próximas.

Ya se indicaba en aquel momento que alrededor del Puerto, hay muchas áreas de suelo urbano e incluso urbanizado, donde se podrían acoger gran parte de las actividades previstas a la ZAL: El Camino de las Moreras (donde recientemente MSC, una de las tres grandes navieras, ha construido su edificio de oficinas de 7 plantas, dentro de un PAI destinado a viviendas, pero prácticamente vacío); la antigua estación del Grao; los antiguos depósitos de CAMPSA. Aunque estas zonas están previstas para desarrollos urbanísticos y viviendas, la escasa demanda de nuevas viviendas hace aconsejable su reutilización para usos vinculados al Puerto.

Por otra parte, en el interior del recinto portuario de Valencia existen grandes solares actualmente no utilizados, que podrían aprovecharse para la ubicación de las instalaciones realmente imprescindibles para los operadores portuarios.

EN SÍNTESIS:

Podemos decir, por tanto, que la decisión de la Autoridad Portuaria de cambiar la ubicación de la ZAL portuaria de Sagunto a La Punta, contra el criterio de la Generalitat Valenciana de 1993, fue un grave error estratégico, que ha tenido como consecuencia que en estos momentos el puerto no disponga de dicha zona de actividades logísticas,

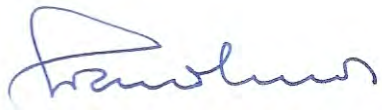
y que la zona que se insiste en urbanizar carezca, como reconoce la misma Autoridad Portuaria, de las condiciones y de la superficie necesarias para una ZAL adecuada a las necesidades del Puerto de València. No existe ningún argumento técnico de peso para mantener la ubicación que persiste en el nuevo plan especial que ahora se presenta a información pública.

Asimismo, la validez de otras dos ubicaciones de posibles zonas logísticas, como son Parc Sagunt y la zona de la A-3/A-7, se están viendo reforzadas cada vez más, como ya se reconocía en las alegaciones que algunas entidades ciudadanas presentaron en su momento al Plan Especial de 1999. La misma Autoridad Portuaria de València reconoce que su expansión logística ha de situarse en dichas zonas, dada la insuficiencia del espacio de La Punta.

Por último, hay que insistir recordando la existencia de grandes espacios dentro del recinto portuario, así como otros espacios ya urbanos, incluso ya urbanizados, en sus inmediaciones, que serían susceptibles de acoger, con carácter inmediato, buena parte de las actividades vinculadas con el funcionamiento del puerto.

En València, a 13 de septiembre de 2017

Los autores:



Joan Olmos Lloréns



Vicente Torres Castejón