

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS – 26/12/2022 - Análisis.

Armando Estrada

Editor. Ingeniero de Caminos. UPM, civil engineer, Imperial College

Grupo Editorial Logística y Transporte

Primer grupo editorial del transporte

El Informe de Costas de la Ampliación del puerto de Valencia.

La política de los hechos consumados incrementales.

Peloteo con las arenas.

La trampa del solitario.



El Informe de Costas sobre la ampliación del puerto de Valencia, firmado el 18 de noviembre de 2022, por la directora general de la costa y el mar, Ana María Oñoro Valenciano, del ministerio de transición ecológica, MITECO, de la ministra Teresa Ribera, tiene 73 páginas. Sobre el se ha apoyado la Autoridad Portuaria de Valencia, para decir que tiene vía libre al proyecto. Sin embargo el informe, que no hizo público, la autoridad portuaria de Valencia, no ha sido analizado en profundidad. Este medio lo hace ahora tras un minucioso estudio de expertos en el tema. En resumen el informe de costas, es un informe ecologista, desconectado de los efectos de una obra de ingeniería, que afecta al contorno costero. Desconoce por falta de informes de técnicos cualificados, en obras portuarias, los efectos de las trampas de arena en el movimiento litoral. Ignora y carece de información, adecuadas sobre los dragados, y sus efectos.

Continúa en suma, el juego de peloteo, de responsabilidades ecológicas, del proyecto, sirve a la ministra Rivera, para seguir desplazando, la responsabilidad del proyecto a otros organismos, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia. En un diálogo de sordos, donde se obvian, los aspectos más relevantes de la obra, como son los dragados, sirviendo las arenas y el resto de argumentos ecológicos, para tapar este punto esencial, de diferencia entre el proyecto aprobado en 2007, Y es que ahora se propone aprobar la Autoridad Portuaria Valencia.

Aporta curiosidades sobre el medio marino en torno al puerto de Valencia, Y su preocupación por las arenas que se van a dragar, en los puertos de Valencia, y de Sagunto con motivo de la obra. Revela discrepancias con la autoridad portuaria de Valencia en cuanto a los planes de vigilancia ambiental, y sólo concluye que no se pueden usar las arenas del banco de Cullera.

El Informe de Costas sobre la ampliación del puerto de Valencia, firmado el 18 de noviembre de 2022, por la directora general de la costa y el mar, Ana María Oñoro Valenciano, del ministerio de transición ecológica, MITECO, de la ministra Teresa Rivera, tiene 73 páginas. Hay que recordar que **Ana María Oñoro Valenciano**, era subdirectora general, **cuando Alicia de Paz**, era directora general, y hoy ocupa el puesto de secretaria del consejo de administración del Puerto de Valencia. Podría decirse que están vinculado sus nombramientos.

Es decir que la autora del informe, a sido compañera de la secretaria del Consejo de la autoridad portuaria. Informe sobre el se ha apoyado la Autoridad Portuaria de Valencia, para decir que tiene vía libre al proyecto.

Sin embargo el informe, que no hizo público, la autoridad portuaria de Valencia, no ha sido analizado en profundidad, lo fue en la [prensa](#), y se puede leer [aquí](#). Este medio lo hace ahora tras un minucioso estudio de expertos en el tema.

En resumen el informe de costas, es **un informe**



Delimitación del DPP del puerto de Valencia. En naranja, Zona de Servicio Terrestre.

ecologista, valioso, pero desconectado de los efectos de una obra de ingeniería, que afecta al contorno costero. Desconoce, por falta de informes de técnicos cualificados, (increíble que no disponga de ingenieros de puertos, o que obre de forma estanca entre ministerios), en obras portuarias, los efectos **de las trampas de arena en el movimiento litoral**. Ignora y carece de información, adecuadas sobre los dragados, y sus efectos.

En suma se están haciendo trampas así mismas, en un solitario, del que las mismas administraciones, controlan las cartas, **para satisfacción propia, y ocultación a la opinión pública**.

DOS ARREGLOS IMPROVISADOS.

El informe de costas, pasa de puntillas, sobre dos actuaciones, que al ser eliminadas en el proyecto de la autoridad portuaria, Obvian de momento dos problemas fundamentales. Los dragados de la bocana, y la extensión del dique. Pero dos actuaciones necesarias **si se quiere hacer compatible el uso de la nueva terminal para los buques actuales**. Es decir se está proponiendo, una solución constructiva poco creíble para el destino, explícito y declarado, de la nueva terminal de MSC en la ampliación. Que no es otro, que el de tener la más moderna terminal para la operativa de los buques más modernos de contenedores. Lo que se está pidiendo ahora, es incompatible con esto, lo que indica como dicen los técnicos, que se quiere aprobar y construir la terminal, para luego pedir nuevos dragados y extensión del dique, que necesitarían una nueva declaración de impacto ambiental, DIA.



Es decir una política de hechos consumados, que fuesen, dando pasos incrementales, que forzasen la obra, de una forma u otra.

Hay que recordar que el efecto de aumentar la cota de dragado **a 22 o 23 m respecto a los 18m aprobados en 2007**, han sido centrales en las críticas de los expertos, sin ir más lejos, en el criterio poco dudoso de **Pascual Pery Paredes**, ingeniero de caminos y Catedrático de Explotación de Puertos en la Escuela de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid. Que fue director del grupo de Puertos de València (1965-76), director de los Puertos de Las Palmas y de Alicante, director General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas, cargo en el que promovió el Plan de Puertos de Interés General (1980-82), y jefe del área de Ingeniería Ambiental del Centro de Estudio y Experimentación de Obras Públicas (1993-94).



Pues bien este cualificado técnico, [ya se pronunció en 2021](#), por la necesidad *de la identificación de*

los impactos ambientales que suponen su construcción y su explotación y en consecuencia la falta de las medidas correctoras y compensadoras que evitarían estos efectos perniciosos.

Ya alertó que, que renunciar al dragado a 23 mts., del acceso (como ha hecho al menos oficialmente la APV), " **al limitar a 18,5 metros, el calado en la canal de acceso, parece que o bien se renuncia al objetivo (de que accedan grandes barcos) o se piensa acometer más adelante.... lo que remite a un segundo proyecto de aumento de calado y dimensiones, que razonablemente deberá someterse a una nueva declaración de impacto ambiental (DIA), que es precisamente lo que se está pidiendo en estos momentos**".

"Sin embargo se mantiene el calado de los muelles y se profundiza la dársena hasta la **-24 metros explicitando que es para obtener material de relleno, es decir, explotar una cantera submarina, ya que esas profundidades no son necesarias para la operatividad del proyecto. Parece que queda incluido en el apartado de "incrementos significativos en la utilización de recursos naturales" , que limita una DIA.**

"Como se siguen manteniendo dragados fuera de las aguas interiores del puerto, si bien en menor medida, se seguirá afectando a las playas del sur, también en menor medida. **Sin embargo no prevé ninguna medida correctora para este efecto**".

La zona de dragado a caracterizar en la dársena y antepuerto de la Ampliación Norte del puerto de Valencia tiene una superficie aproximada de 2.000.000 m². dice el informe, que también aporta otra **pulla** que "Las obras planteadas en el "Proyecto constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Nortedel Puerto de Valencia", versión de noviembre de 2021 **sin suscribir por técnico competente**, tienen como objeto la construcción de las infraestructuras necesarias para la creación de una terminal de contenedores de 137 ha de superficie y 1970 m de línea de atraque en la dársena norte del puerto, además de muelles auxiliares al oeste de la dársena. Para ello además es necesario el dragado de la zona, la retirada del contradique norte y las motas emergida y sumergida y la demolición del muelle de cruceros actual".

El Informe para cubrirse advierte a la AA.PP., cómo órgano sustantivo, ahora tras el dictamen del TSJM, lo es Puertos del Estado, que: "**Se informa a la Autoridad Portuaria de Valencia, como órgano sustantivo, que en el caso de que se inicie un procedimiento de evaluación de impacto ambiental para la actuación de referencia, este informe perderá su vigencia para las citadas operaciones y se deberá solicitar un nuevo informe de compatibilidad como parte del trámite de consulta a las administraciones públicas afectadas, regulado en los artículos 37 y 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, quedando incardinado el informe de compatibilidad en dicho procedimiento (art. 6.1 del Real Decreto 79/2019)**".

Es decir que no puede pedir una nueva DIA, **y seguir con el proyecto, y por si no bástase, le recuerda**, que pedir una nueva DIA, obligará a una modificación de la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

"Sin perjuicio de que, una vez ejecutadas, se incorporen en la modificación de la DEUP que se tramite en un futuro, las obras propuestas suponen una modificación de la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por lo que deberá ser sometida a la tramitación que establece el artículo 70 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre".

Continúa en suma, **el juego de peloteo, de pullas, y acusaciones, entre los departamentos**, el juego de responsabilidades ecológicas, del proyecto, sirve a la ministra Rivera, para seguir desplazando, **la responsabilidad del proyecto a otros organismos, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia.** En un **diálogo de sordos**, donde se obvian, los aspectos más

relevantes de la obra, como son los dragados, sirviendo las arenas y el resto de argumentos ecológicos, para tapar **este punto esencial, de diferencia entre el proyecto aprobado en 2007**, que ahora se propone aprobar la Autoridad Portuaria Valencia.

Aporta curiosidades sobre el medio marino en torno al puerto de Valencia, Y su preocupación por las arenas que se van a dragar, en los puertos de Valencia, y de Sagunto con motivo de la obra. Revela discrepancias **con la autoridad portuaria de Valencia en cuanto a los planes de vigilancia ambiental, y sólo concluye que no se pueden usar las arenas del banco de Cullera.**

También aporta curiosas actuaciones inexplicables, como la de una oscura empresa **HBA Partners, radicada en Madrid, y dirigida por un emprendedor, Gerardo Arroyo Herránz**, que "Con fecha 17 de agosto de 2020 presentó en el registro de este Ministerio escrito de alegaciones de la empresa HBA Partners denunciando que en el "Proyecto constructivo de la ampliación norte del puerto de Valencia", formulado en el año 2018, **se incluyeron diferencias considerables respecto a lo evaluado en la DIA de 2007, entre las que se encontraban, según se señalaba: una disposición distinta de los muelles y explanadas, un volumen de dragado 14 veces superior al previsto inicialmente con afectación a las aguas exteriores, la ampliación del dique de abrigo en 505 m y la demolición del contradique.** Ante ello, reclamaban que se trataba de un supuesto de modificación de un proyecto, de acuerdo con el art. 7 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como que la DIA de 2007 **ha perdido su vigencia de acuerdo con la DT1a de dicha ley, su proximidad a zonas de la Red Natura 2000 y la necesidad de solicitar informe de compatibilidad con la estrategia marina de acuerdo con el RD 79/2019, de 22 de febrero**".

Esta denuncia evidentemente respaldada, por el estudio de algunos ingenieros de puertos, acertó de pleno al denunciar que la ampliación del dique de 500 m, invadía las aguas exteriores del puerto, la llamada zona II. **Esto obligó inmediatamente, a la autoridad portuaria de Valencia** a eliminar la extensión del dique, considerada por los técnicos, esencial por otro lado, para evitar que los barcos se moviesen, en exceso, e interrumpiesen la maniobra de **carga y descarga de contenedores, con los habituales vientos de lebeche.**

Noticias relacionadas:

[Puertos del Estado deberá decidir sobre la Ampliación del puerto de Valencia. Aurelio Martínez afirma que opina como él. 20/12/2022](#)

[Teresa Ribera, ahora dice que la responsabilidad de la DIA del Puerto de Valencia es de Puertos del Estado. 16/12/2022](#)

[El informe de Costas, sobre la Ampliación del Puerto de Valencia 15/12/2022](#)

[Revés para la Ampliación Norte del Puerto de Valencia. El TSJ de Madrid obliga a que los ministerios y Puertos del Estado se mojen sobre la DIA. 13/12/2022](#)

[Puertos del Estado, tras dos años, da el visto bueno a la Ampliación de Valencia, pero con condiciones. La Autoridad Portuaria tendrá, que emitir una certificación, de que el proyecto no requiere una DIA. 28/03/2022](#)

[Ampliación de Valencia, nueva vuelta de tuerca. El Ayuntamiento aprueba pedir una nueva DIA sobre la ampliación norte con la abstención del PSOE valenciano.](#)

Un error en el trámite de información pública, da 20 días más para presentar alegaciones a la concesión de la nueva terminal de contenedores de Valencia.

Mollà solicita a Fomento una nueva DIA para la ampliación portuaria sin el consenso del Consell.

El dragado del puerto de Valencia, sus rellenos y préstamos.

El Puerto de Valencia renunciará al dragado y al dique de la ampliación.

Puig admite estar en total desacuerdo con Compromís, respecto a la ampliación del Puerto de Valencia.

Objetivo Martínez. El objetivo de Compromís es la presidencia del puerto de Valencia. Por Los Fareros.

MSC, en plena disputa por la ampliación norte del Puerto de Valencia, se asocia a la CEV.

Mireia Mollà, consejera de Agricultura, exige al Ministerio la nueva DIA de la Ampliación del Puerto de Valencia. "La Generalitat sigue reclamando una respuesta oficial al respecto".

Política y Ampliación. La ampliación del Puerto de Valencia, teñida por la precampaña electoral. Mireia Mollà salta a la política nacional de la mano de Errejón y Más País.

"No volvamos a un nuevo Castor" Compromís acusa a Ábalos de querer "hacer un traje a medida" a una empresa para la ampliación del puerto valenciano.

Palabras mayores. La Comisión Ciutat-Port amenaza con llevar al juzgado la ampliación del Puerto de Valencia si no se elabora una nueva DIA.
