

COMUNIDAD VALENCIANA

El ministro de Transportes, Óscar Puente, ha anunciado la aprobación de un proyecto que comportará una inversión de 1.700 millones de euros y genera polémica por su posible impacto medioambiental

La ampliación del Puerto de Valencia

EL PAÍS, Valencia
La ampliación norte del Puerto de Valencia ha sido noticia destacada esta semana. El ministro de Transportes, Óscar Puente, anun-

ció el jueves que el Gobierno aprobará en el Consejo de Ministros del martes la licitación del proyecto, que supondrá duplicar la capacidad de tráfico de contenedores

con una inversión público-privada de 1.700 millones de euros. Dos días antes, los partidos mayoritarios, el PP y el PSOE, habían pactado y aprobado en el Congre-

so una proposición que considera estratégica la ampliación para el desarrollo económico. Los socialistas han incidido en que estas actuaciones deshacen el "bulo de

la derecha y extrema derecha" de que el Gobierno no aprobaba la ampliación por un acuerdo con los nacionalistas catalanes para favorecer el puerto de Barcelona.

TRIBUNA / VICENT ESTEBAN CHAPAPRÍA

El engranaje necesario

Un puerto es pieza imprescindible para el desarrollo económico en cualquier parte del mundo. Por su importancia y sus tráficos, el puerto de Valencia es el primero de España, cuarto en Europa y engranaje necesario para la economía valenciana y nacional. Atiende las necesidades de exportaciones e importaciones, a 750.000 pasajeros de líneas regulares y más de 620.000 pasajeros de cruceros turísticos. Mueve en total 80 millones de toneladas, más de 600.000 automóviles y un tráfico de contenedores de 5 millones de unidades. La ampliación norte del puerto de Valencia tiene sus obras marítimas exteriores ya construidas desde 2012. Queda por construir las obras interiores y la terminal que albergará está plenamente justificada por la congestión de las actuales, que están al límite de su capacidad.

La ampliación norte del puerto supone la mayor y más importante inversión público-privada en un puerto español. La investigación desarrollada para estudiar los efectos socioeconómicos y la sostenibilidad de la nueva terminal en el puerto de Valencia, presentada en 2021, tiene plena vigencia. Sus resultados aportaron datos respecto al impacto de la terminal de la ampliación norte del puerto de Valencia en la creación de nuevo empleo, tanto en su fase de construcción y equipamiento, como con la terminal ya operando, permanentemente. Y otros resultados tam-

bién muy positivos en cuanto a salarios, beneficios, ingresos fiscales y valor añadido que, estos sí, deben actualizarse monetariamente por la subida de precios.

A la vez, esa investigación precisaba las necesidades de infraestructuras para el transporte y movilidad de personas y mercancías, especialmente terminales multimodales, zonas logísticas y mejoras de la red viaria. Las razones para atender esas necesi-

dades son ambientales y de conectividad necesaria para mejorar nuestra competitividad. La congestión en la red viaria del área metropolitana de Valencia —en la V-30, por ejemplo— es una realidad, y no se debe solo a los camiones. La necesidad del corredor mediterráneo, un clamor. Las carencias ferroviarias en todo el entorno metropolitano de Valencia, tanto para personas como para mercancías, son

indiscutibles. Dar respuesta a las necesidades implica anticiparse. La dotación de equipamientos, especialmente de transporte, requiere plazos de muchos años.

Los efectos ambientales de un puerto pueden producirse por su construcción y por su operación. No hay ningún argumento científico ni técnico que avale o justifique la afirmación de que la construcción de las obras de la ampliación norte del puerto supone o puede inducir erosiones adicionales de las playas al sur. La Declaración de Impacto Ambiental, aprobada para la ampliación norte del puerto, exigió el seguimiento de los efectos sobre las playas durante varios años.

Esos efectos se producen, clara y fundamentalmente, en los primeros años tras la construcción, por el efecto barrera al movimiento de los sedimentos costeros. Recordemos, esas obras se acabaron en 2012. Los resultados obtenidos con aquellos estudios acreditaron la inexistencia de nuevos efectos negativos sobre las playas.

Si se desea solicitar la corrección de impactos ambientales por los efectos de barrera hay que pedirlo también a todos los puertos al norte del de Valencia —Barcelona, Cambrils, Vinarós, Benicarló, Castellón, Borriana, Sagunt...—, a los espigones construidos en la costa y también a



TRIBUNA / ANTONIO MONTIEL

El error Norte

El sector del transporte marítimo es hoy un oligopolio donde apenas diez empresas, agrupadas en tres alianzas globales, dominan el 80% del mercado mundial. El proceso de concentración prosigue en tierra firme donde estas empresas, compiten por controlar la totalidad de la cadena logística, buscando colonizar puertos y sus zonas de operaciones en las principales rutas de distribución.

La concentración oligopólica permite a estos operadores controlar la oferta y fijar los precios

de los fletes, de tal forma que un contenedor de Asia a Europa ha incrementado su coste un 500% desde 2020. También les permite reducir las frecuencias, alargando los tiempos en tránsito, además de limitar el acceso de pequeños clientes y favorecer a los más grandes sobre el resto.

Esta situación perjudica no solo a las empresas independientes ligadas al sector como cargadores y transportistas, sino también a las pymes que precisan importar o exportar su producción. Y, en última instancia, a la ciudadanía

que soporta la sobrecarga en los precios finales.

El gigante suizo, MSC está librando una guerra con sus competidores, como la danesa MAERSK, principal operador del puerto de Tánger. Clave para esa contienda es ampliar su oferta, reconvertir sus procesos y reducir costes de personal, al tiempo que pugna por el control de nuevas terminales para los transbordos de sus propios buques, abandonando los muelles de servicio público como el que ahora ocupa en la terminal valenciana junto a la china COSCO, otro competidor.

Esta es la razón fundamental del interés de MSC en el puerto de Valencia, aunque también ayuda la tradicional indolencia de nuestra Autoridad Portuaria, capaz de sostener la vigencia de una

evaluación ambiental tras 15 años de incumplimientos. Aunque tampoco sea baladí que algún destacado empresario local comparta estrechos vínculos con la empresa suiza.

Poco parece importar que, en su particular reconversión, MSC destruya puestos de trabajo directos mediante la introducción de sistemas de automatización portuaria, tal y como denuncian los trabajadores del sector, ni los impactos para el litoral y el medio ambiente por la avalancha de hormigón y tráfico de camiones que causará la ampliación, como denuncian colectivos ciudadanos.

Pero lo cierto es que la comparación de los estudios de demanda, realizados en 2020 por el Instituto de Transporte y Territorio de la Universidad Politécnica por en-

cargo de la Cámara de Comercio y la Confederación Empresarial, con la realidad de 2023, evidencia que estamos alrededor de 1,4 millones de contenedores por debajo de lo esperado. Dato que, junto al nivel de ocupación real del espacio portuario, confirmaría que las terminales existentes pueden atender la demanda estimada para los próximos 15 años sin necesidad de ampliación alguna.

Por otra parte, es preciso recordar que el 50% del volumen de contenedores que mueve el puerto valenciano lo son en tránsito internacional, sin relación directa con operaciones de importación/exportación y, por tanto, sin incidencia en la economía de la Comunidad Valenciana.

Los estudios encargados por los lobbys proampliación revelan

La terminal automatizada será construida y gestionada por la naviera MSC, que aportará 1.000 millones. El Gobierno licitará por 656 millones la infraestructura básica (dragado, muelle y relleno del dique ya construido).

El proyecto ha generado una intensa polémica en Valencia. La plataforma Ciutat-Port y partidos de izquierda, como Compromís y Unides Podem, se oponen frontalmente al proyecto por su posible afectación medioambiental a las playas del sur y al parque natural de la Albufera. Compromís, que

forma parte de Sumar, ha asegurado que llevará a los tribunales la aprobación del proyecto y ha indicado que los ministros de la formación de Yolanda Díaz, socios de Gobierno del socialista Pedro Sánchez, votarán en contra del proyecto.

Vicent Esteban Chaparría, catedrático de Puertos y Costas de la Universitat Politècnica de Valencia, y Antonio Montiel, profesor de Ciencia Política y miembro de la Comissió Ciutat-Port, aportan sus diferentes puntos de vista sobre el proyecto.

todas las obras de represamiento en las cuencas de los ríos y barrancos que vierten al Mediterráneo, así como a las obras de urbanización en la costa, entre otras.

Por otro lado, la sostenibilidad de nuestra economía pasa por la descarbonización. La reciente Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP28) ha concluido con un acuerdo para el fin de la era de los combustibles fósiles, sentando las bases para una transición rápida, justa y equitativa. El Pacto Verde Europeo igualmente apunta en este sentido para conseguir una economía moderna y competitiva, basada en la reducción de la huella de carbono

no mediante la autosuficiencia y la generación de energía.

Pues bien, la operación en el puerto desde 2018 consume solo energías renovables y está certificada ambientalmente. La terminal en la ampliación norte será 0 emisiones, con operación plenamente electrificada, autosuficiencia energética, conexiones eléctricas de los buques a muelle y equipamientos eléctricos en un 98%, y de hidrógeno en el restante 2%. La terminal dispondrá de una estación intermodal para la carga de contenedores sobre ferrocarril con seis vías. Ello hará posible el compromiso de que un 30% de los contenedores saldrán del puerto por ferrocarril, reduciéndose el tráfico de camiones.

Además, por ley, el sistema portuario español, al que obviamente pertenece el de Valencia, se rige por el principio de autosuficiencia económica. Esto supone que el puerto se costea con los ingresos que percibe, es decir, los que proceden de tarifas y tasas que aplica a sus operadores, concesionarios y usuarios por los servicios que se prestan. Por ello, el puerto no recibe un solo céntimo de los presupuestos públicos, algo que no es suficientemente conocido. La ampliación norte es una necesidad y un proyecto sostenible, que atiende las tres componentes que integran la sostenibilidad: ambiental, social y económica. Ojalá un mayor número de nuestros equipamientos y operaciones fuera tan sostenible como el puerto de Valencia.

Ilustración del proyecto de la ampliación del Puerto de Valencia. Al lado, contenedores y barcos en esta infraestructura en mayo. / B. ALIÑO (EFE)



además que a la inversión pública prevista para la construcción del nuevo muelle cifrada ya en 660 millones de euros, habrán de añadirse actuaciones en infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas con un coste público adicional que puede alcanzar el triple de la aportación comprometida por MSC como virtual adjudicatario de la terminal norte. Nuevas embestidas al territorio, pero también más negocio para un puñado de contratistas de obras públicas.

Vivimos tiempos de incertidumbre económica global, tiempos también de transformación de nuestro entorno a causa de un cambio climático que podría comportar la eventual apertura de nuevas rutas marítimas por la desaparición de mares helados.

La progresiva erosión de las playas del sur, evidenciada año tras año, dana tras dana, con impactos cada vez más cercanos al estrecho cordón que mantiene el lago de la Albufera protegido del mar, es incontestable. Los efectos irreversibles a que se expone nuestro litoral, nuestro patrimonio, nuestra calidad de vida, nunca son valorados por los estudios que confunden el beneficio económico de unos pocos con el interés general.

En definitiva, en un contexto de incertidumbre económica y de riesgos ambientales incontrolables, asumir gastos multimillonarios y riesgos incalculables en beneficio de una multinacional en pugna con sus competidores globales sería un grave error.



Activistas de BDS-PV con la nueva pintura en Valencia de apoyo a Palestina, en una imagen de este colectivo.

Operarios del Ayuntamiento de Valencia suprimieron el grafiti original pese al permiso del propietario de la casa

Repintado el mural borrado de apoyo a Palestina

EL PAÍS. **Valencia** La asociación BDS País Valencià, colectivo de apoyo al pueblo palestino, volvió a pintar ayer un mural de apoyo a Palestina en una casa del barrio de Benimaclet de Valencia, después de que fuera borrado el miércoles por operarios del Ayuntamiento de la ciudad, gobernado por el PP y Vox.

Desde la entidad estudian emprenden acciones legales contra el Consistorio, mientras que el propietario de este inmueble —que forma parte de la entidad e impulsó el mural que pintaron varios artistas valencianos el 2 de diciembre— fue identificado por agentes de Policía Local a causa del mural, a pesar de que se estaban pintando en su “casa”. Los agentes vol-

vieron a identificar ayer a los autores del nuevo grafiti, según denunció BDS y a pesar de que la intervención también contaba con el permiso del propietario del inmueble.

Según la versión de este, el miércoles le comunicaron que había operarios municipales borrándolo sin previo aviso por parte del Ayuntamiento y, a su llegada, se encontró la pared completamente pintada de blanco. En el mural se podían leer los lemas “Palestina lliure. Boicot Israel” e “Israel genocida. Europa Patrocina” junto a varias creaciones con los colores de la bandera palestina.

Ante la denuncia pública del miércoles, fuentes municipales aseguraron que durante el martes y el miércoles se reci-

bieron en el servicio y en la contrata de limpieza de pintadas cinco incidencias generadas desde la APP Valencià sobre un grafiti en la calle de Vicent Zaragozà. En estas comunicaciones se solicitaba “la retirada o borrado de unas pintadas con mensajes de texto y gráficos referentes al conflicto Palestina-Israel”.

“Ante estas incidencias, el encargado de la contrata de limpieza de pintadas preguntó al servicio, quien ante la consulta, y sin tener documentación gráfica, actuó como ocurre habitualmente, autorizó la actuación como lo hace diariamente con las incidencias que tienen entrada en la APP Valencià”, señalaron fuentes del Ayuntamiento.

Detenidos en Valencia y Alicante tres yihadistas de una red internacional

P. O. D., **Madrid** La Policía Nacional ha liderado una operación antiyihadista internacional que se ha saldado con 13 arrestados. Seis de los sospechosos han sido detenidos en España: cinco de ellos, esta misma semana, en la segunda fase de un complejo despliegue impulsado en las provincias de Valencia (donde se ha capturado a dos personas), Alicante, Cáceres y Gipuzkoa.

Los arrestados se encuentran acusados de pertenencia y colaboración con la organización terrorista Daesh. Cuatro de ellos ingresaron el viernes en prisión por orden judicial. Se trata de la segunda parte de la llamada *Operación Miya*, que se ha desarrollado a lo largo de dos años y medio.

Fue iniciada por los agentes de la Comisaría General de Información (CGI) de la Policía

Nacional en 2021 y ha contado con la colaboración de servicios de inteligencia y seguridad de 12 países.

La investigación en España ha concluido ahora con la detención de cinco personas. Uno de los investigados en nuestro país había sufrido una fuerte radicalización en los últimos meses, mostrando en las últimas semanas deseos de llevar a cabo un atentado. Esta circunstancia precipitó la actuación policial. Durante el registro de su domicilio se encontró munición de arma corta y un hacha. Al resto de los detenidos también se les ha intervenido varios manuales para la confección de explosivos, manuales de adoctrinamiento a menores y propaganda yihadista.