

LA AMPLIACIÓN NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA: UN CONFLICTO MÁS ALLÁ DE LO TERRITORIAL. LA CRISIS SOCIAL DEL PARADIGMA DEL CRECIMIENTO.

Antonio Montiel Márquez

Profesor Asociado de Ciencia Política y de la Administración,
Universitat de València

El puerto de Valencia, abierto al golfo del mismo nombre, constituye un caso prototípico de puerto artificial sin abrigo natural alguno y ubicado en una playa sin apenas calado.

A partir de su uso medieval con pequeñas embarcaciones de cabotaje, las ampliaciones de los siglos XVIII al XX se operaron mediante un crecimiento artificial mar adentro y, en menor medida, sobre una línea de costa constreñida por los usos urbanos y la histórica desembocadura del río Túria; finalmente desviado en los años sesenta, tras la trágica riada de 1957, a un nuevo cauce artificial de varios kilómetros de longitud tierra adentro progresivamente inundado ahora por aguas que penetran desde el mar.

Ese desvío del viejo río posibilitó el gran crecimiento del Puerto de Valencia en el siglo XX, con la ampliación de su extremo sur en dos millones de metros cuadrados ganados al mar en la década de los noventa y con las consecuencias territoriales y urbanas consistentes en la progresiva pérdida de playas, de suelo agrícola e incluso de espacios habitados en barrios históricos como Nazaret y La Punta.

Con estas actuaciones se acabó por taponar definitivamente la desembocadura original del Túria, de tal forma que el paisaje de su milenario encuentro con el mar Mediterráneo lo define ahora una gran charca residual formada por un brazo de agua de mar y los depósitos de las acequias que, tras cumplir su función irrigadora de la huerta periurbana existente,

confluyen formando una especie de balsa que debe ser periódicamente oxigenada de manera artificial por los servicios municipales para evitar que se estanquen y no agravar aún más las difíciles condiciones de vida del histórico barrio de Nazaret. Un barrio que perdió su playa y su paisaje, además de ver agravados los riesgos de salud para su población por la contaminación ambiental, especialmente por emisiones de los grandes barcos que invaden la línea del horizonte frente a sus casas.

La segunda gran ampliación, la denominada ampliación Norte se planteó en 2005 en el marco del plan estratégico del puerto (2001-2015) y proyectaba ganar nuevos espacios mar adentro para crear un recinto abrigado en el que albergar nuevos muelles e instalaciones para la actividad portuaria con un horizonte hasta 2035. Para ello, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV, en adelante) promovió en 2006, a través de Puertos del Estado, su ente público matriz que actuaba en el expediente como órgano sustantivo a efectos ambientales, el sometimiento a evaluación ambiental del proyecto de "Ampliación del puerto de Valencia" que consistía básicamente en:

"La creación de una nueva dársena en la zona norte del Puerto de Valencia, exterior al Dique de Levante actual, mediante la construcción de un dique exterior de dos alineaciones, dando lugar a una nueva boca orientada hacia el sur. Adosada al Dique Norte actual se formará una explanada portuaria de 525 m de anchura, con un frente de

muelle de 1.350 m. El borde este de la explanada se prolongará con un dique paralelo al Dique del Este actual, a 280 m de separación del mismo y 2.165 m de longitud total, creando otra explanada de operación.

El nuevo dique partirá de la zona intermedia de la última alineación del dique de protección del canal de entrada a la Dársena Interior y se configurará, como se ha mencionado, en dos alineaciones. La primera, de 2.080 m de longitud, tendrá una orientación aproximada ESE. La segunda, se orientará perpendicularmente a la anterior y tendrá 1.310 m de longitud.

Además, se construirá otro muelle de 100 m de anchura y 350 m de longitud, junto al primer tramo del nuevo dique. La configuración propuesta dará lugar a dos terminales de operación de contenedores y dos zonas de operación que, en conjunto, totalizaran 156 ha de superficie. La dársena resultante entre la primera alineación de dique y el muelle de la explanada tendrá una anchura de 500 m en su zona más interior, y de 600 m en su entrada”.

La evaluación ambiental realizada se decantó por la denominada alternativa 4 de entre las formuladas. Según la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), formulada por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE de 16 de agosto de 2007), tal elección se fundamentó en la consideración como: “... , 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”.

Entre los parámetros clave de dicha alternativa se encontraba la previsión de un volumen de dragados de 1.500.000 de metros cúbicos para alcanzar una cota de -18 metros de promedio, junto a unas necesidades 19.050.000 de metros cúbicos de diferentes materiales para rellenos.

La DIA de 2007 incorporó además determinadas condiciones y medidas preventivas y correctoras que, resumidamente, incluían el seguimiento de la afección a las playas situadas más al sur y el estudio del impacto sobre aquellos hábitats relacionados con las mareas (hábitat prioritario 1120, Praderas de *Posidonia oceanica*); comprobación de que las localizaciones elegidas para eventuales extracciones de material «offshore» se encontrasen alejadas de lugares incluidos dentro de la Red Natura 2000; evitar que el calendario de las obras afectase al LIC y ZEPA del lago de la Albufera o que las actuaciones a desarrollar no contraviniesen los objetivos del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de ese Parque Natural, entre otras.

Aquella DIA concluía: “... siempre y cuando que se autorice en la alternativa y con las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales”.

La DIA fue formulada por la autoridad ambiental desde la perspectiva de una ejecución por fases y la Autoridad Portuaria (APV) ejecutó las obras y puso en servicio la “Fase primera”, consistente en *“... la construcción del dique exterior al completo, muelles y borde del fondo de dársena, tramo norte del dique adelantado y borde provisional, dragado de la dársena a -18 m y formación de la explanada mediante relleno, y ejecución de obras de superestructura”*. en octubre de 2012.

Sin embargo, la APV ni encargó la redacción del proyecto ni llegó a plantear la ejecución de la denominada “Fase segunda”. Tras varios años de inactividad, la APV decidió replantearse la configuración de la terminal y avanzó su nueva opción en el Anteproyecto formulado en julio de 2018 y que incorporaba no sólo el cambio de ubicación de la nueva terminal que pasaría al lado norte de la dársena, adosada al dique de abrigo y la creación de un nuevo muelle

de contenedores y otros auxiliares, además de mayor volumen de rellenos con materiales de diferentes procedencias, sino también nuevos y más extensos dragados, en canales de navegación, dársena y zanjas de cimentación de los muelles, junto a la demolición del dique interior y el muelle de cruceros puestos en servicio en 2012, entre otras modificaciones.

En este anteproyecto de julio de 2018 se incrementaban los dragados para obtener mayor calado, de -18 a -22 de promedio, además de incluir dragados exteriores a la dársena para facilitar un "canal de acceso" a la misma. el cambio de profundidad y de área a dragar hacía que el volumen a dragar pasase de 1.500.000 metros cúbicos a 21.392.820, un volumen 14 veces superior al autorizado en la DIA 2007. Además de incrementarse notablemente la demanda de materiales para relleno.

Estas modificaciones y otras que afectaban a la zona exterior del muelle construido en 2012 agravaban el efecto pernicioso sobre las playas del sur ya detectados durante los últimos años y las condiciones impuestas para la ejecución de una actuación que era significativamente alterada respecto de la evaluada para la DIA de 2007.

En base a ese anteproyecto la APV lanzó el procedimiento de licitación de la *"Construcción y explotación, en régimen de concesión administrativa de la nueva terminal de contenedores de la ampliación Norte del Puerto de Valencia"* (BOE de 12 de diciembre de 2018) con una configuración, como ya se dijo, sustancialmente distinta a la autorizada en la DIA de 2007 y con un evidente incremento del volumen de obra, mayor incidencia en el consumo de recursos naturales y otras afecciones al medio por el incremento de movimiento de tierras, dragados y materiales en suspensión.

Este concurso, cuyas bases técnicas y pliego de condiciones incluían la nueva configuración

con la que se venía a consolidar el cambio de criterio acerca de la ampliación norte, no fue sometido a evaluación o control externo alguno, más allá del escrutinio social informal conquistado por la presión de asociaciones y colectivos ciudadanos a través de las redes sociales y los medios de comunicación.

La única oferta presentada a la licitación fue la de la multinacional italo-suiza MSC-TIL y el plazo para llevar a cabo la adjudicación formal expiró el pasado 4 de enero de 2021, sin que se haya formalizado dicha adjudicación por parte de la APV.

Los cambios incorporados al proyecto constructivo finalmente redactado se justificaban con el sencillo argumento de la voluntad de acoger nuevos portacontenedores con capacidad de hasta 24.000 TEUs y la consiguiente necesidad de incrementar para ello la anchura y longitud del muelle, y se fundaban en un curioso ejercicio de confianza en que el tráfico de contenedores podría duplicarse hasta un horizonte que situaban en el año 2050. Aunque, básicamente, la finalidad real de los cambios fuese el cumplimiento de los requerimientos de la oferta presentada en el concurso de explotación de la futura terminal y que incluía algunas obligaciones adicionales para la APV.

Desde el mismo momento en que se conoció el empeño de la Autoridad Portuaria en apostar por una nueva configuración de la ampliación portuaria que implicaba mayor impacto ambiental y territorial, además de consumo extra de recursos y generación de riesgos adicionales para el medio natural y la salud de la población, se han sucedido las críticas desde diferentes ámbitos. Entidades ciudadanas, académicos y expertos han aportado informes técnicos que sostienen que las actuaciones ahora proyectadas son sustancialmente diferentes a las contenidas en la alternativa 4, elegida en la DIA de 2007¹, que no se han

evaluado la totalidad de las afecciones reales al medio ambiente, como son los riesgos para playas del sur y la misma Albufera², el sorprendente traslado del muelle de cruceros a un emplazamiento externo al delimitado en aquella evaluación de 2007³, el incremento de contaminación del aire tanto por las emisiones de los barcos como por el previsible incremento del tráfico por carretera⁴ e incluso que la misma DIA podría estar caducada⁵.

Argumentos como estos han servido también para recabar la intervención del Defensor del Pueblo que, en base a que *“no puede ignorarse el tiempo transcurrido desde que se realizó la evaluación ambiental del proyecto en 2007, que las obras de ampliación que motivan la queja no se han ejecutado en su totalidad y que, además, el proyecto inicialmente evaluado se ha modificado”*, ha realizado diversas consideraciones que no consta que hayan sido tomadas en cuenta por la APV, como tampoco consta el criterio, debidamente argumentado, del Ministerio para la Transición Ecológica que dicha institución le requirió a finales de 2022⁶.

Frente al orgulloso silencio de la APV y la aparente indolencia del Ministerio las dudas razo-

nables que se han venido expresando desde la ciudadanía y fuentes independientes encuentran un aval adicional en el actual contexto de emergencia climática, alcanzando la polémica al nivel estatal con pronunciamientos editoriales como el del influyente diario El País del pasado 27 de diciembre que venía a recomendar que *“... dado que la anterior DIA tiene ya 16 años y el proyecto se modificó hace seis, parece razonable comprobar de nuevo el impacto ambiental para hacer los ajustes necesarios”*⁷.

De otra parte, mientras la adjudicación definitiva de la concesión convocada en diciembre de 2018, permanecía paralizada y aumentaba el cuestionamiento de la nueva ampliación, el proyecto constructivo ha ido consumiendo etapas sin que la APV ni tan siquiera se haya molestado en contestar las numerosas alegaciones y críticas expresadas.

De hecho, el 2 de diciembre de 2022, el Consejo de Administración de la APV aprobó el nuevo proyecto constructivo, para tan sólo un año después, revisar el presupuesto del mismo que ascendió, desde la cifra inicialmente prevista de 448.507.561 a 545.775.204 (660.387.997,83 con IVA). Una revisión del proyecto en térmi-

1. Pery Paredes, P. (2020): *Informe técnico sobre el anteproyecto constructivo 2018 vinculado al concurso nov. 2018 para la ampliación norte del puerto de Valencia*: “... el Anteproyecto constructivo 2018 vinculado al Concurso promovido por la APV en relación con la Terminal Contenedores Norte del Puerto de Valencia es distinto a la Alternativa 4 seleccionada y aprobada mediante DIA favorable en el año 2007, y, por tanto, no ha sido evaluada a efectos medio ambientales, por las siguientes razones:

- Incremento de los volúmenes y áreas de actuación de los dragados necesarios
- Demoliciones de los actuales Contradique Norte y Muelles de Cruceros
- Prolongación del Dique Este Exterior
- Recalce de Diques Norte y Este, antiguos
- Cambio de ubicación de las explanadas y muelle de atraque”.

2. https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/dique-norte-ampliacion-puerto-valencia-comido-decada-mitad-playas-albufera_1_10838042.html

3. <https://valenciaplaza.com/ciutat-port-presenta-nuevos-recursos-contra-ampliacion-puerto-valencia>

4. El transporte por carretera moviliza el 93% de las mercancías que entran un salen por el puerto –lo que representa actualmente un promedio de casi 7.000 camiones diarios–, según el presidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística. Diario Las Provincias de 19/12/23.

5. “Un estudio jurídico sostiene que el informe ambiental de 2007 de la polémica ampliación del puerto de Valencia caducó en 2019”, *eldiario.es Comunitat Valenciana*, 16 de marzo de 2021 https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/informe-juridico-confirma-informe-ambiental-2007-polemica-ampliacion-puerto-valencia-caduco_1_7316085.html

6. Expediente de queja núm. 1901269

7. <https://elpais.com/opinion/2023-12-27/el-cuarto-puerto-de-europa.html>

nos exclusivamente económicos que no parece haber incluido modificación alguna de los trabajos a realizar aún a pesar de la existencia de condiciones y prescripciones formuladas por diversos organismos, desde Puertos del Estado a la Dirección General de Costas y Medio Marino del Ministerio de Transición Ecológica con carácter previo a dichos acuerdos⁸.

Dado que el proyecto a contratar superaba los doce millones de euros la normativa de contratación administrativa obligaba a obtener la autorización del Consejo de Ministros para la licitación, la cual se emitió el 19 de diciembre de 2023, casi cinco años después del cambio unilateral de configuración de la ampliación norte y dieciséis del otorgamiento de la DIA, a pesar de los cuestionamientos técnicos, las protestas ciudadanas y la judicialización de esta polémica infraestructura y entre dudas jurídicas acerca de su viabilidad en términos ambientales, existiendo ya tres procedimientos judiciales abiertos en los Tribunales Superiores de Madrid y de la Comunitat Valenciana.

Mientras la imperativa lógica institucional avanza en una arriesgada política de hechos consumados, la progresiva erosión de las playas del sur, evidenciada año tras año, temporal tras temporal, con impactos cada vez más cercanos al estrecho cordón de arena que cierra el lago de la Albufera y lo protege del mar, es una incontestable realidad que vienen evidenciando diversos trabajos científicos.

Entre estos, cabe destacar dos bien recientes, el Dictamen de la comisión científica de la Junta Rectora del Parque Natural de l'Albufera sobre la ampliación del Puerto de Valencia de

24 de febrero de 2023⁹ y el del Instituto Cavanilles de la Universitat de Valencia, recientemente publicado en la revista *Urban Science*, del que también ha dado cuenta la prensa generalista¹⁰.

En general, las conclusiones científicas coinciden en señalar la desaparición de la arena y la pérdida de grosor de la costa, tanto de las playas más cercanas al puerto, como en los arenales más al sur, que hasta ahora estaban protegidos por el **promontorio del cabo de Cullera**, con el consiguiente riesgo sobre el conjunto del lago y el entorno natural de la Albufera. Playas como la del Dossel, a 30 kilómetros de distancia de Valencia, ya sufren la regresión, un hecho fácilmente contrastable con la simple observación de esa zona del litoral. En algunos tramos, **el oleaje ya deja sentir sus efectos en las dunas** que sirven de barrera de separación con las marjales, las zonas cultivadas y, también, habitadas.

También concluyen que la aceleración en los últimos años de ese proceso de regresión litoral tiene su causa en la progresiva ampliación del puerto y el "efecto sombra" que proyecta al sur de su ubicación. Una regresión litoral que priva a la ciudadanía de espacios públicos básicos para el equilibrio territorial y su calidad de vida como son las playas y amenaza un espacio natural y medioambientalmente irremplazable como es el lago de l'Albufera. Daños que se ha demostrado no puede paliar la pura y simple reposición periódica de arena procedente de fondos marino y otros lugares, porque esos materiales desaparecen cada vez más rápidamente a causa de los temporales en los actuales tiempos de emergencia climática¹¹.

8. https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/seis-informes-oficiales-cuestionan-declaracion-ambiental-2007-futura-ampliacion-puerto-valencia_1_10770009.html

9. https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/val/dictamen-comissio-cientifica-l-albufera-l-ampliacio-port-valencia-requereix-avaluacio-rigorosa_1_10023816.html/

10. <https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2024-01-15/las-playas-al-sur-del-puerto-de-valencia-perdieron-un-70-de-superficie-en-los-ultimos-30-anos.html/>

11. <https://cadenaser.com/comunitat-valenciana/2023/11/03/las-playas-del-sur-pierden-a-gran-velocidad-buena-parte-de-la-arena-de-la-gran-obra-de-regeneracion-radio-valencia>

En este contexto sorprende comprobar que entre a la documentación elevada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible al Consejo de Ministros el 19 de diciembre de 2023, el proyecto constructivo definitivo incluye nuevos cambios significativos como: *"aportación de material terrestre para completar las necesidades de relleno"* o *"para dotar a la dársena de los calados necesarios que permitan el acceso al nuevo muelle del mayor buque de diseño de última generación se realizarán dragados a distinta profundidad; en la dársena a -24 metros y en el antepuerto a -28 metros"*, entre otras novedades no previstas en la DIA de 2007.

Como salta a la vista, si el incremento de necesidades de relleno en el anteproyecto de julio de 2018 era más que notable respecto de las previsiones de la DIA de 2007, más grave aún resulta el incremento de los dragados para obtener mayor calado, de -18 a -24 en la dársena y -28 en zonas exteriores a la dársena actual, en el llamado "antepuerto".

Alteraciones significativas de condiciones interiores del puerto, pero también con alta probabilidad de incidencia exterior, especialmente en las playas al sur por los efectos de refracción (cambio de dirección), celeridad (velocidad de la ola) y su peralte (incremento de altura), condiciones directamente relacionadas con el cambio de profundidad de los fondos que recorre el oleaje y que pueden prolongarse a mucha más distancia del lugar de actuación.

En tales condiciones parece tremendamente imprudente y arriesgado para el interés general y dar cumplimiento al mandato constitucional que el artículo 45 de la Constitución de 1978 dirige a los poderes públicos de velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, permitir la consolidación de actuaciones administrativas como la ejecución

de las obras de construcción de la terminal de contenedores. Una decisión política más que cuestionable desde el punto de vista científico y social que además estaría condicionada por el resultado de controversias judiciales previas.

Pero el actual debate público trasciende ya la controversia sobre la observancia formal del procedimiento autorizatorio, incluso sobre el discutible rigor en la tramitación ambiental del proyecto constructivo y la eventual concesión de la explotación.

El contexto actual de emergencia climática y de incertidumbre económica y geopolítica ha llevado plantearse en muchos ámbitos otras cuestiones de mayor enjundia y que alcanzan a la necesidad misma de la ampliación proyectada y es ésta ambiental, social y económicamente justificable.

Como hemos tenido ocasión de exponer más extensamente en otros trabajos, el argumento central de la APV y de los defensores de la ampliación portuaria, es de naturaleza económica y se funda en una expectativa de incremento sostenido e irrevocable del tráfico de contenedores, como si de una simple ley física se tratase. Así se desprende del informe elaborado por un equipo dirigido por el profesor Esteban Chapapria por encargo de la Confederación Empresarial Valenciana, la Cámara de Comercio y la Asociación de Directivos y Empresarios Logísticos (Propeller) que, avalando los datos aportado por la propia APV, estimaba creíble *"la previsión de crecimiento del tráfico de contenedores en el puerto de Valencia es que en los próximos 30 años se duplique el número de TEU manipulados, pasando de los 5,2 M TEU de 2018 a 10,50 M TEU en 2050. Suponiendo que aumente la productividad potencial en las terminales existentes (con inversiones en nuevos equipos, rendimiento operativo mejorado, mejoras de su capacidad tecnológica etc.), la capacidad de dichas terminales en 2023 será*

de 7,6 MTEU (presentando una tasa de utilización conjunta del 77,80 %) y en 2052 de 8,1 millones de TEU”.

Al margen de lo aventurado que, en términos puramente metodológicos, pueda resultar, en estos tiempos de emergencia climática y de profundas transformaciones económicas que podrían incluir una relativa desglobalización, sostener la convicción en un crecimiento constante de la actividad de transporte marítimo, es constatable la aparición de nuevos riesgos e incertidumbres, algunas de las cuales se están haciendo ya patentes: desde conflictos armados en zonas de tránsito marítimo a cambios en las rutas interoceánicas a causa del deshielo que se está produciendo o, simplemente por el endurecimiento de la legislación europea contra las emisiones producidas por el tráfico de grandes buques.

De hecho, la comparación de los estudios de demanda realizados de 2020 en que se basaban tales previsiones con la realidad del tráfico de 2023, evidencia que se está en 1,4 millones de contenedores por debajo de lo esperado (4,71 millones TEU reales frente a 6,18 previstos).

De otra parte, como admite el propio informe comentado en el punto 13 de su apartado de “resumen y conclusiones”, el puerto no ha agotado aún su actual espacio físico y podría alcanzar a manipular en 2025 hasta un 60% adicional respecto de los TEU manipulados en 2018, según datos de *Valenciaport*. Tan solo requeriría mejorar su eficiencia (“... *suponiendo que aumente la productividad potencial en las terminales existentes...*”, se apunta) y gestionar adecuadamente el suelo aún disponible.

12. “El principal sindicato de estibadores alega contra la ampliación del puerto porque amenaza 500 empleos” en *ValenciaPlaza*, 17 de enero de 2020. <https://valenciaplaza.com/el-principal-sindicato-de-estibadores-alega-contra-la-ampliacion-del-puerto-porque-destruira-500-empleos> “Trabajadores del puerto prevén la destrucción de

De ponderar con rigor ambos datos, junto a la capacidad de mejora de las terminales existentes que, probablemente, precisarían algunas intervenciones menores con vistas a ganar eficiencia, podría concluirse la viabilidad de hacer frente a la demanda estimada durante los próximos 15 años sin necesidad de ampliación alguna.

Respecto de las expectativas de incremento de empleo con que los defensores de la ampliación acompañan sus argumentos, los profesionales del sector no solo las cuestionan sino que argumentan la destrucción de empleo directo como consecuencia de la explotación semiautomatizada de la terminal que oferta la empresa inicialmente seleccionada para ser adjudicataria de la concesión¹².

Para concluir cabe añadir que lo que si resulta claro del Informe elaborado a instancia de las asociaciones empresariales, es el profundo interés en que la ampliación del puerto no solo sea motor de otras inversiones en infraestructuras, sino que las mismas se presentan como prácticamente imprescindibles para hacer posible el beneficio –económico– de la ampliación: *“Todo lo evaluado será posible si, a las mejoras y modernización portuaria, se adicionan nuevas actuaciones en la red viaria y ferroviaria, así como en la creación de nuevas instalaciones logísticas”.*

Hasta diecisiete actuaciones, todas ellas de alto componente inversor se enumeran en dicho informe. Miles de millones en licitación pública, que implicarían a diferentes administraciones públicas y afectarían a un ámbito territorial y a volumen de recursos naturales que exceden al área metropolitana valenciana, presentadas como una simple concatenación “lógica” de la discutida ampliación norte.

cientos de empleos si sale adelante la ampliación”. *EuropaPress* Comunitat Valenciana, 24 de mayo de 2021. <https://www.europapress.es/comunitat-valenciana/noticia-trabajadores-puerto-preven-destruccion-cientos-empleos-si-sale-adelante-ampliacion-20210524131948.html>

Por otra parte, la pugna interna del oligopolio que controla el transporte marítimo tiene su extensión en tierra firme donde los gigantes del sector compiten por controlar la totalidad de la cadena logística, buscando *colonizar* puertos y sus zonas de operaciones en las principales rutas de distribución¹³, junto a los expresados factores externos, incrementa la volubilidad de la “economía portuaria”.

Una realidad sobre la que ha advertido incluso el Tribunal de Cuentas europeo que habla de las “aguas turbulentas” en que se mueve el transporte marítimo y el riesgo de fundamentar decisiones estratégicas arrastrado por la influencia de los intereses particulares de las multinacionales del sector que pueden ser más o menos coyunturales, algo que debería llamar a los diferentes actores implicados a una serena -y socialmente participada- reflexión.

Para concluir, debemos reconocer lo que constituye un dato incontrovertido y es que el Puerto de Valencia es responsable de las profundas modificaciones producidas en las playas de Pinedo y El Saler, tal y como reconocía la misma DIA de 2007 al exigir condicionantes y medidas preventivas y de seguimiento, escasamente cumplidas. Y que el Puerto, en sus sucesivas ampliaciones, no ha tenido nunca en cuenta los costes externos ambientales y sociales que ha generado, aún cuando la mayoría de estos impactos han sido prácticamente irreversibles.

Hay evidencia científica de que los riesgos se incrementan día a día, la regresión litoral se deja sentir actualmente cada vez más al sur en momentos de temporal, una progresión que –de ejecutarse la ampliación prevista- podría amenazar, en el medio plazo, a la restinga de l’Albufera y por tanto a la misma integridad del Parque Natural.

13. Montiel, A. (2023): “El error Norte”, en *El País*, 17 de diciembre de 2023.

La ausencia absoluta de consideración de tales externalidades negativas en los análisis que suelen acompañar a proyectos de megainfraestructuras como la que nos ocupa, resulta irritante. La vieja lógica que confunde el puro crecimiento con el desarrollo, parece despreciar consideraciones sociales y ambientales básicas para garantizar la calidad de la vida de la población y la sostenibilidad del planeta.

Una parte cada vez más significativa de la sociedad plantea que los recursos que demandan estas dudosas operaciones incrementalistas bien podrían dedicarse a atender otras políticas que realmente puedan contribuir al bien común de la sociedad ante la complejidad e incertidumbre que acompaña a los nuevos escenarios que se están configurando y que nos exigen repensar la planificación y gestión del territorio y de los recursos naturales, además de incorporar nuevos valores y un mayor componente participativo a todas las dimensiones de la vida social, también a la definición de lo que deba entenderse en estos nuevos tiempos por *interés general*, antes de que pueda ser demasiado tarde.

BIBLIOGRAFIA

Acosta Gallo, P. (2016): El interés general como principio inspirador de las políticas públicas en *Revista General de Derecho Administrativo*, núm. 41,

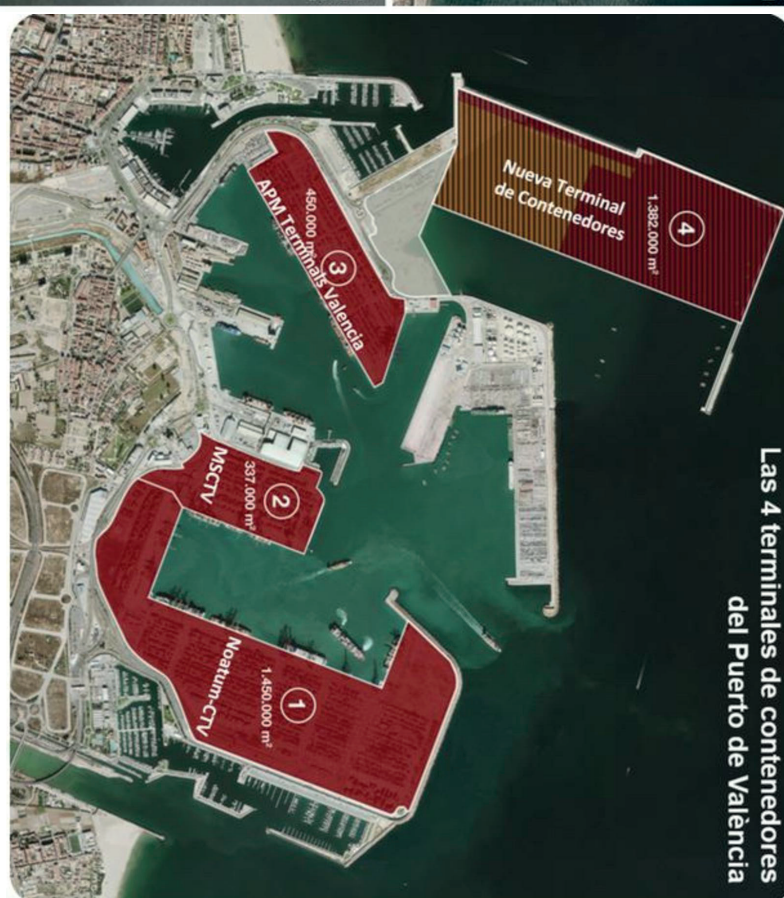
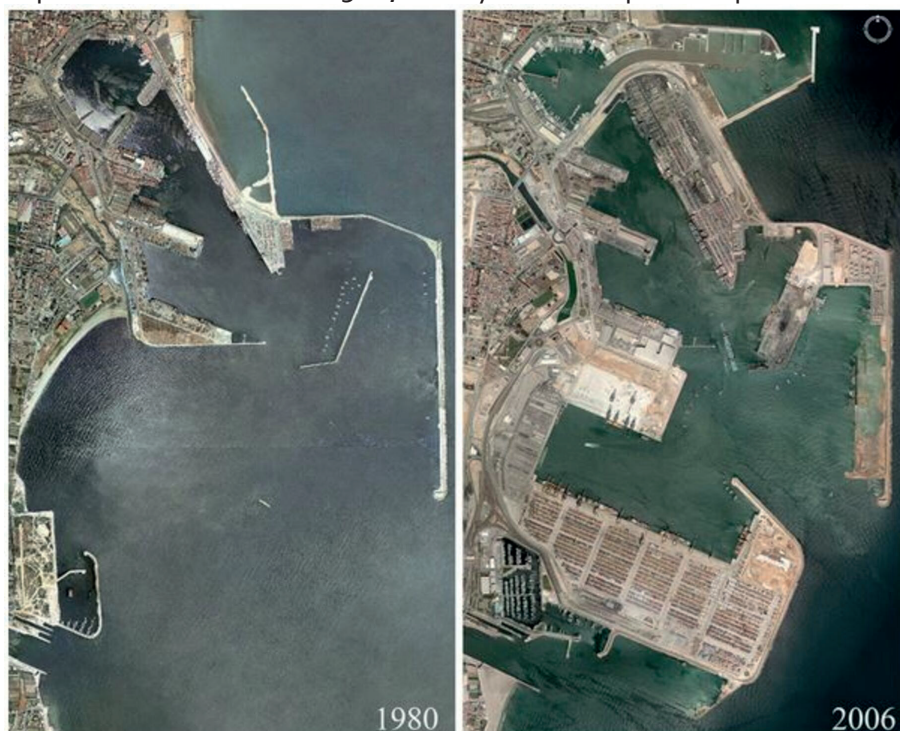
De Cozar Escalante, J.M. (2005): Principio de precaución y medio ambiente, en *Revista Española de Salud Pública*, vol. 79, núm. 2, págs. 133-144.

Esteban Chapapria, V. Domingo J., Puertas R.M., y Martí M.L.. (2020): *Puerto de Valencia: La nueva terminal en la ampliación norte*. Valencia, Cámara Valencia, Confe-

<https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2023-12-17/el-error-norte.html>

- deración Empresarial Comunitat Valenciana, Propeller Valencia.
<https://www.cev.es/wp-content/uploads/Puerto-de-Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf>
- Menéndez Rexach, A. (2007): Grandes infraestructuras y obras públicas del Estado: su articulación con la ordenación del territorio autonómico. En *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 79 (II) 2007, págs. 301-338.
- MONTIEL MÁRQUEZ, A. (2023): *Retos y amenazas para la ordenación territorial valenciana: los contenciosos con lo sectorial y los proyectos estratégicos. El caso de la ampliación del puerto de Valencia* en Farinós, J. y Peiró, E. (eds): *II Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunitat Valenciana*. Universitat de València, pp.127-150.
- Olmos Llorens, J. (2021): El puerto de Valencia trae cola, en *Métode*. Universitat de València, 3 de mayo de 2021.
- Pery Paredes, P. (2020): *Informe técnico sobre el anteproyecto constructivo 2018 vinculado al concurso nov. 2018 para la ampliación norte del puerto de Valencia*.
<https://drive.google.com/file/d/1YvTPm-VEpCNzvEapENArfS-kCH-VrHfzl/view>
- Romero González, J. (2021): *Ampliación del puerto de Valencia: hay alternativa*. El diario.es de 28 de marzo de 2021
https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/opinion/amplacion-puerto-valencia-hay-alternativa_129_7354515.html
- Torres Castejón, V. (2019): Ampliación del puerto: dudas más que razonables. *Las Provincias* de 25 de octubre de 2019.
- Tribunal de Cuentas Europeo (2016): *Informe Especial: El transporte marítimo en la UE se mueve en aguas turbulentas - mucha inversión ineficaz e insostenible*.
https://www.eca.europa.eu/Lists/News/NEWS1609_23/SR_MARITIME_ES.pdf

El puerto de Valencia en 1980, 2006 y con la ampliación prevista



Fuente imagen sup.: <https://valenciasailingdistrict.com/breve-historia-del-puerto-de-valencia/>

Fuente imagen inf.: <https://www.valenciaport.com/la-nueva-terminal-norte-de-contenedores-del-puerto-de-valencia-reducira-las-emisiones-de-co2-un-98/>