

## Los efectos negativos de la expansión del puerto en la ciudad de València

La ampliación norte del puerto, de realizarse, produciría una cascada de acontecimientos que tendría graves efectos sobre nuestra ciudad, su gente y el privilegiado entorno natural que los envuelve, especialmente para el frente marítimo y para Poblats del Sud.

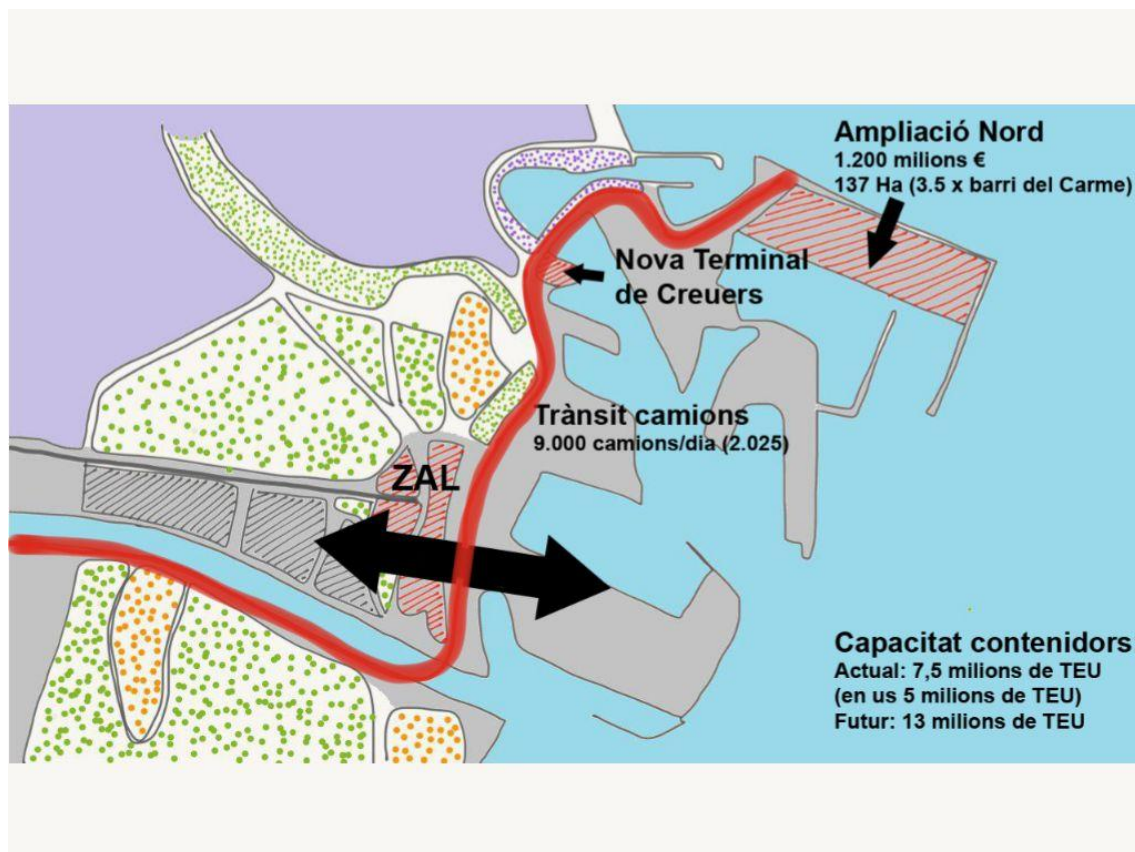
De esta ampliación, que supone duplicar la capacidad de contenedores de los 7,5 hasta los 13 millones de TEU, se deriva la supuesta necesidad de la ZAL. La ampliación también supone el precipitado traslado y acercamiento de la Estación de Cruceros al barrio de Narzaret. Debido a la precipitación que está caracterizando a las decisiones de la APV, la obra se está licitando sin haber previsto, o por lo menos no se han hecho públicas, acciones previas en las infraestructuras de acceso al Puerto. En estas circunstancias el colapso de la V-30 es del todo previsible, ya que el tránsito de camiones diario en 2025 pasará de los 2.000 camiones diarios actuales a 9.000. Esto supone un intensísimo tráfico de camiones por zonas pobladas y de uso ciudadano (Narzaret y La Marina) totalmente incompatible con un modelo de ciudad moderno y sostenible.

Es necesario apostar por tener una relación simbiótica y saludable con el puerto, hecho que se sustenta en limitar el crecimiento desmesurado de las instalaciones portuarias junto a la ciudad de València. La opción más lógica, ecológica y económica es que el puerto crezca en sus instalaciones en Sagunt y no junto a la ciudad de València.

### Efectos negativos de la ampliación del puerto

*Incremento del tráfico de camiones en la V-30 y en Poblats Maritims*

*Esquema de propuesta de ampliación del puerto APV*



La ampliación del puerto para incrementar su capacidad de carga supondrá un incremento de casi cinco veces del tráfico de camiones en el bypass, en la V-30 y en la franja sur de Poblats Maritims (Nazaret, el Grau y La Marina).

Esto conllevará 3 problemas principalmente:

- 1) Incremento de la contaminación por el aumento del tráfico, lo que conllevará un empeoramiento del aire de la zona y sus consecuentes efectos sobre la salud pública de los habitantes y visitantes.
- 2) El incremento de la contaminación acústica de la zona. El ruido será mayor para los vecinos de Nazaret y el Grau, pero también para toda la zona de la Marina. Parte de este problema ya lo sufren diariamente, pero si la actividad se intensifica los ruidos y las molestias obviamente serán mayores.
- 3) La destrucción del privilegiado entorno natural de la ciudad. El incremento del tráfico pesado a través del bypass y de la V-30 conllevará futuras demandas de ampliación de la autovía, o en su defecto la demanda de la construcción del acceso norte.

En cualquier caso, la política de hechos consumados nos lleva a una espiral de construcción de obra pública justificada en la ejecución de infraestructuras que no pueden ser funcionales sin la posterior ejecución de otras infraestructuras relacionadas. Así se define como necesaria ahora la ejecución de la ZAL debido el gasto ya realizado de urbanización ya ejecutado, cuando no solo es una urbanización innecesaria, sino que este gasto supone un porcentaje mínimo de la inversión realizada en su día, ya que se dedicó mayoritariamente a expropiaciones. La ejecución de la ampliación norte se justifica ahora por el dique ya ejecutado. En un futuro la explanada servirá de excusa para duplicar la capacidad de la V30, con el consiguiente impacto en la huerta protegida y el parque natural, así como en la calidad de vida dels Poblats del Sud, ahondando más la herida que supuso el Plan Sur y contradiciendo de manera estrepitosa la reciente propuesta del Ayuntamiento de convertir el nuevo cauce del Turia en parte del parque natural del mismo río. Como alternativa posterior se verá igualmente inevitable realizar un túnel submarino millonario como acceso norte, aunque por entonces el tráfico de mercancías se realizará casi con toda seguridad por una ruta a través del Polo Norte y todas las inversiones habrán sido en balde y el impacto en la ciudad y su entorno natural irreparable.

### Esquema de propuesta de ValC



### *Problemas de salud pública derivados del acercamiento de la estación de cruceros a los núcleos urbanos*

Más cruceros no implica una mejor ciudad. Un mayor número de cruceros no tiene por qué conllevar una mejora para la ciudad. Como todas las actividades económicas tiene unos beneficios y unos costes que hay que analizar. Externalidades negativas de un incremento de cruceros y cruceristas:

- Más cruceros implica más contaminación

La ampliación norte hará que se aproxime la hiper-contaminante estación de cruceros al núcleo urbano, al situarla junto al barrio de Nazaret, la Marina, la futura ciudad deportiva del Levante U.D. y el futuro parque de desembocadura. Mientras todas las ciudades del mundo están alejando las estaciones de cruceros por sus graves efectos para la salud pública el puerto de València decide acercarlas a la gente sin importarles sus efectos. Prometen que utilizarán energías renovables para evitar los gases, pero actualmente no existe ningún crucero que funcione con energías limpias: ¿Cuántos años tendrá que respirar partículas altamente cancerígenas?

Los cruceros utilizan carburantes prohibidos en tierra. La polución de los cruceros, gracias a la brisa del mar, penetra hasta 400 Km desde la costa

Los cruceristas llegan en trombas, en forma de turba, todos a la vez y sin ningún orden. Esto implica saturación de los servicios públicos de transporte, sanitarios, de seguridad o de limpieza en un breve periodo de tiempo y de forma muy intensa.

RTVE.es: La contaminación atmosférica de los cruceros se extiende a 400 km de Barcelona  
<http://www.rtve.es/noticias/20141014/contaminacion-atmosferica-cruceros-se-extiende-400-km-barcelona/1029741.shtml>

- Escaso retorno económico y social del turismo de cruceros

El turismo de cruceros es puramente extractivista carece de retorno social, es un turismo superficial y en la mayoría de las ocasiones totalmente low cost.

#### *El innecesario desarrollo de una ZAL pequeña e improductiva*

Situar la ZAL en la Punta ha sido un error estratégico desde el primer momento. Se trata de un espacio demasiado pequeño y con precios poco competitivos, como demuestra las intenciones de construir una mucho más grande y más barata en el puerto de Sagunt.

No sólo la ha anulado la justicia dos veces, la ubicación de la ZAL es nefasta territorial y ambientalmente, por lo que es una mala noticia que las irregularidades detectadas por la justicia se resuelvan con un nuevo Plan Especial que legitime la destrucción de un espacio de alto valor ecológico.

La reactivación del proyecto, por parte de la Conselleria de Obras Públicas, supone la pérdida de una oportunidad más de revertir el modelo de ciudad especulativa impulsado por el Partido Popular. Además, se pierde la oportunidad de generar una conexión entre el parque natural del Turia y el de la Albufera, puesto que es el único espacio posible para conectarlos.

La opción de un corredor verde supondría no sólo apostar por una ciudad más moderna y sostenible, sino que aportaría a València un factor competitivo en calidad de vida. La calidad de vida es un factor determinante para atraer turismo de calidad, incrementando así los ingresos derivados de esta actividad sin masificar la ciudad. Perpetuar el crecimiento del puerto junto a la ciudad de València no hace más que poner en riesgo la salud de la ciudadanía y el principal motor económico de la ciudad de València, el turismo.

València es una ciudad con puerto, no un puerto con ciudad. El crecimiento del puerto ya acabó con la playa de Nazaret, si sigue esta tendencia pondrá en riesgo el patrimonio natural y económico de la ciudad. La relación entre el puerto y la ciudad es clave para el modelo de ciudad sostenible y saludable que se está implementando desde el consistorio y que la ciudadanía merece. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de replantear el modelo de gobernanza de los puertos urbanos, no solo en València sino en el conjunto del Estado. Es necesario buscar un equilibrio entre el puerto y una ciudad sostenible y saludable.

Además de todo lo indicado, la consolidación de la Punta como Zona de Actividades Logísticas para el puerto permitirá futuras ampliaciones a costa de la ciudad en la zona sur de València.

#### *Cuestionando la necesidad de crecer del puerto con datos*

Declaraciones Aurelio Martínez mayo de 2018: “Este año (2018) pensamos llegar (*esto indica que los datos de tráfico del puerto son menores de lo que habla*) a cinco millones de contenedores, lo que supone llegar a casi el 70% de nuestra capacidad de carga. Eso quiere decir que o nos movemos rápido o podemos quedar colapsados en torno al año 2025 si continúan los ritmos anuales de crecimiento del 5%. De hecho, ya hay dos terminales que están saturadas y por eso ha de empezar la ampliación norte”

- La capacidad máxima del puerto es aproximadamente de 7,5M de contenedores. En 2017 se gestionaron 4,78M de contenedores, un 63,7% de la capacidad total.
- La tasa media de crecimiento anual de los últimos años es de un 2,11%. Si este ritmo fuese continuado se llegaría al máximo de capacidad en 2039, 14 años más tarde de lo planteado por el presidente de la Autoridad Portuaria.

## *Conclusión*

Tenemos que decidir si queremos:

- Una ciudad con puerto o un puerto con ciudad.
- Si apostamos por la sostenibilidad social y ambiental o preferimos seguir por el camino del desarrollismo del siglo pasado que tantos problemas ha generado.
- Si queremos innovar o seguir haciendo lo de siempre, especular y destruir.