

RESOLUCIÓ DE CCOO PV SOBRE L'AMPLIACIÓ DEL PORT DE VALÈNCIA

Introducció

El Port de València és considerat d'interés general, en reunir tots els requisits disposats en l'article 4 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant. Per la seua situació geogràfica i la seua tradició històrica resulta un eix estratègic per a l'economia del conjunt de l'Estat.

El Port es regeix per una ingent producció normativa d'elevat caire tècnic, en preveure diverses disciplines, per la qual cosa està exposat a multitud de visions de cadascun dels actors, tan territorials com sectorials. Conjuguar els interessos de totes les parts en la presa de decisions requereix d'un esforç majúscul. Des de CCOO PV, com a sindicat sociopolític, assenyalem totes les variables i formularem les consideracions necessàries per a dur a terme aquest objectiu.

La relació del Port amb la ciutat ha estat embolicada de certa polèmica i, amb el veïnat del marítim, ha sigut font de tensió, perquè representava un calador d'oportunitats d'ocupació per a barris desfavorits, alhora que les actuacions sobre el territori no sempre vetllaven per l'interés general. Com el punt de partida ha sigut de desconfiança, qualsevol operació de l'Autoritat Portuària de València (d'ara endavant APV) s'ha topat amb una elevada oposició veïnal.

Així mateix, és necessari considerar la seua activitat econòmica. Amb dades amb data d'octubre de 2019 de ports de l'Estat, el de València és el primer en mercaderia en general, el primer en tràfic de contenidors d'importació-exportació, el segon en moviment de tones de trànsit portuari, en contenidors i en carregament de trànsit rodat i el seté en nombre de passatgers en règim de transport i creuers. En l'àmbit internacional, segons estimacions del *Journal of Commerce (JOC)*, el Port de València ocuparia el primer lloc entre els ports de la Mediterrània, el cinqué d'Europa i el trenté del món en volum de mercaderies (expressades en TEU). Resulta innegable la importància actual per al model econòmic i productiu del País Valencià, principalment en l'impacte que, ara com ara, tenen les exportacions en el conjunt de l'economia i capitals en sectors productius (agricultura, automoció, indústria taulellera i marbrera, calçat, etc.)

D'altra banda, hem d'assenyalar el conjunt d'infraestructures que són necessàries per al desenvolupament actual del Port de València, perquè no s'entén aquest volum de trànsit sense el seu accés o eixida cap a la resta de la península, per a la qual cosa majoritàriament s'utilitza el trànsit rodat per carretera. Les vies d'accés actuals són la V-30, que connecta amb l'E-15/A-7, per la qual discorren prop de 6.000 camions diaris, i el ferrocarril (connexió en la Font de Sant Lluís o per vehicle lleuger per a l'última milla).

Amb tots aquests elements, pel juliol de 2006 va ser aprovat pel Consell Rector de Ports de l'Estat, el Pla director elaborat per l'APV en el qual s'inclouïa el nou projecte d'ampliació de la terminal de contenidors. Ja s'ha executat una part, la referent a dics de recer (encara sense reblir) i diverses actuacions entre 2008 i 2013, amb un cost total de 228.290.189 € que resulta insuficient segons el Pla d'inversions d'APV degut, fonamentalment, a la crisi econòmica i a la falta d'inversors per a actuar en règim de concessió administrativa en les condicions que es plantejava en el concurs públic.

Amb data 12 de desembre de 2018 es va publicar en el BOE l'anunci mitjançant el qual l'APV va convocar el concurs públic per a la construcció i l'explotació de la nova terminal marítima de contenidors en l'ampliació nord del Port de València. La nova terminal objecte del concurs haurà d'explotar-se en règim obert al trànsit general de mercaderies en contenidors. D'acord amb els plecs de bases i de condicions particulars de la concessió, que van ser aprovats pel Consell d'Administració de l'APV el 23 de novembre de 2018, aquest organisme entregarà al concessionari una superfície de terreny aproximada d'1,4 milions de m² de màxim i una superfície d'aigua aproximada de 128.050 m² de màxim i 19,2 m calat, situada en l'ampliació nord del Port de València. Conforme al que es preveu en el plec de bases, l'APV es compromet a l'ampliació del dic de recer o a la demolició del contradic en una superfície estimada d'1 km, i del moll de creuers.

L'any 2019, la naviliera MSC, a través de la seua filial de gestió TIL va presentar l'única oferta a la plica, acceptada per l'APV. Aquesta oferta es va taxar, segons estimacions, en 1.021 M/€ per ampliar la terminal de contenidors en tres fases per un total de 136 hectàrees i ampliar la capacitat projectada en 4.792 KTEU/any, així com la construcció d'edificis i de serveis auxiliars (ampliació de grues, sanejaments, xarxes elèctriques, vies fèrries en terreny portuari, adequació de vials per al trafic rodant i les línies ferroviàries per al trafic per ferrocarril etc.), a més de l'ampliació del dic de recer o la demolició del contradic en una superfície estimada d'1 km, i del moll de creuers. El projecte presentat disposa de la més alta tecnologia disponible i una automatització considerable. L'última fase finalitzaria el 3 de juny de 2026. Es tracta d'una concessió de domini públic portuari per 50 anys.

Des de CCOO PV hem de realitzar les consideracions següents:

PRIMERA.- Pel mes de novembre es va crear la Comissió de Relacions Port-Ciutat, a iniciativa de la Conselleria de Política Territorial i de l'Ajuntament de València. Aquesta comissió, reunida en tres ocasions, la componen els agents socials, econòmics, veïnals i mediambientals afectats directament, sense perjudici de la voluntat dels promotors d'incloure-hi altres agents que puguen estar implicats en alguns punts específics. Les entitats són agrupades en tres grups de treball (societat civil, agents econòmics i administració), amb desigual informació de partida i amb posicions majoritàriament

preestablides. El sindicat qüestiona el seu funcionament, perquè considera que és inacceptable que, havent-se sol·licitat major informació del projecte i de totes les qüestions tècniques necessàries, no s'haja rebut cap resposta. A més, en l'interval entre la primera i la segona reunió, l'APV va procedir a l'adjudicació del projecte a TIL i a la fase d'exposició pública.

SEGONA.- S'ha generat una controvèrsia gran sobre si era necessària una nova declaració d'impacte ambiental (DIA) a la ja realitzada l'any 2007. Des de CCOO PV exigim l'obtenció de tota la informació necessària per a tenir en compte la sostenibilitat social, mediambiental i econòmica; per a poder avaluar com créixer millor, des del respecte als Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i les exigències de l'emergència climàtica.

TERCERA.- A la vista dels fets manifestats anteriorment, és evident l'escassa sensibilitat de la APV per garantir el trasllat de la informació a tots els foros i àmbits implicats i afectats per aquesta ampliació, que s'uneix a la profunda desconfiança cap a l'APV de les organitzacions veïnals i ecologistes. Tot això aguditza la dificultat d'arribar a consensos i, sobretot, que siguin respectats per l'APV. Hi ha dèficits en acords amb el veïnat adoptats des de 1986, a més dels antecedents històrics ja comentats, tant en la compensació per l'ús de l'espai, com en la reparació de danys ambientals generats en les últimes dècades.

QUARTA.- Si aprofundim en el projecte presentat, valorem les oportunitats de la inversió, tan directes com indirectes, per al desenvolupament econòmic. No obstant això, no hi ha estudis quantitius i qualitius i qualitius neutrals del seu impacte en l'ocupació, que puguen ser assumits per totes les parts. Per la qual cosa, si partim del principi de precaució necessari, considerem que el grau d'automatització que es pretén implantar i el possible impacte en l'entorn laboral provoquen incertesa a mitjà termini, per la possible destrucció o depauperització de l'ocupació.

CINQUENA.- Com no pot ser d'una altra manera, un projecte d'aquesta magnitud ha de compassar-se d'infraestructures adequades. Es manifesta com a possibilitat (encara que no s'ha considerat en cap document al qual hàgem tingut accés), una ampliació de les carreteres que uneixen la zona portuària amb l'eixida nord de la ciutat, via túnel fins a la connexió amb la V-21. Posicionar-nos en un imaginari sense veure el projecte concret resulta d'una dificultat enorme, més encara quan l'estimació del cost econòmic triplicaria almenys la inversió de l'adjudicatària. Estaria molt allunyada dels 400 M/€ que figuren en el Pla d'empresa APV per a 2019, a executar en la seua totalitat a partir de 2022, com es recull en l'Informe 1.339 del Tribunal de Comptes de *fiscalització del grau de compliment i implementació de les recomanacions de l'Informe de fiscalització de l'activitat de l'Autoritat Portuària de València, exercicis 2007 a 2010*. Des de CCOO PV hem apostat per potenciar via ferrocarril els enllaços necessaris per al moviment de mercaderies, d'acord amb la reivindicació que duem a terme

en favor del corredor mediterrani i la connexió d'aquest, tant amb el corredor cantàbric, com de l'eixida a la resta d'Europa. Un tipus de transport menys contaminant i més d'acord amb el desafiament que representa el canvi climàtic. És necessari fomentar les solucions tècniques possibles en relació amb el cost de l'obra pública necessària i, sobre tot, la compatibilitat mediambiental i consens social.

SISENA.- Des de CCOO PV considerem que al projecte d'ampliació de la terminal de contenidors del Port de València li falta una visió holística en la qual s'integren la dimensió social, mediambiental i econòmica, per la qual cosa emplacem a totes les administracions que quantifiquen l'impacte real que tindria una infraestructura de calibre tan magne, i es tinguen presents els costos d'oportunitat sobre la base de les necessitats de la ciutadania.

SETENA. - Des de CCOO PV alertem, tal com reflecteix l'esmentat informe 1.339 que, *"a mitjà termini, la incorporació al Pla d'inversions 2017-2022 de l'APV d'un projecte de gran envergadura, com és la construcció de la nova terminal de contenidors que està prevista situar en l'ampliació nord del Port de València, obligarà a replantejar-se la política financera d'aquest organisme, en no ser compatible la reducció del seu nivell d'endeutament financer a llarg termini amb el volum d'inversió a escometre directament per l'APV sense la deterioració consegüent dels seus indicadors financers"*. Si més bé, en opinió de CCOO PV la viabilitat econòmica del Port de València és indiscutible.

Per tot això, el Consell Confederal de CCOO PV,

RESOL

Instar a l'APV, a Ports de l'Estat i a les tres administracions amb capacitat en la presa de decisions a obrir un vertader procés de participació de la societat civil, a través de les seues organitzacions més representatives, amb tota la informació necessària, amb la finalitat d'aconseguir consensos acceptables socialment en els quals es tinga en compte la sostenibilitat social, mediambiental i econòmica. Si partim d'aqueixa base, hem d'avaluar com créixer millor, i alinear-se amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), en compliment dels compromisos adquirits per la mateixa APV com a signatari de l'Agenda AIVP 2030 per a ciutats portuàries sostenibles. És necessari compassar la situació de desigualtat social i l'emergència climàtica, perquè tots els projectes seran ben considerats si hi integren la societat i el territori en el qual resideixen.

RESOLUCIÓN DE CCOO PV SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VALÈNCIA

Introducción

El Puerto de València está considerado de interés general, al reunir todos los requisitos dispuestos en el artículo 4 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Por su situación geográfica y su tradición histórica resulta un eje estratégico para la economía del conjunto del Estado.

El Puerto se rige por una ingente producción normativa de elevado cariz técnico, al contemplar diversas disciplinas, por lo que está expuesto a multitud de visiones de cada uno de los actores, tanto territoriales como sectoriales. Conjugar los intereses de todas las partes en la toma de decisiones requiere de un esfuerzo mayúsculo. Desde CCOO PV, como sindicato sociopolítico, señalaremos todas las variables y formularemos las consideraciones necesarias para llevar a cabo tal fin.

La relación del Puerto con la ciudad ha estado envuelta de cierta polémica y, con el vecindario del marítimo, ha sido fuente de tensión, pues suponía un caladero de oportunidades de empleo para barrios desfavorecidos, a la vez que las actuaciones sobre el territorio no siempre velaban por el interés general. Como el punto de partida ha sido de desconfianza, cualquier operación de la Autoridad Portuaria de València (en adelante APV) se ha topado con una elevada oposición vecinal

Asimismo, es necesario considerar su actividad económica. Con datos a fecha de octubre de 2019 de Puertos del Estado, el de València es el primero en mercancía en general, el primero en tráfico de contenedores de importación/exportación, el segundo en movimiento de toneladas de tráfico portuario, en contenedores, y en cargamento de tráfico rodado y el séptimo en número de pasajeros en régimen de transporte y cruceros. En ámbito internacional, según estimaciones del *Journal of Commerce (JOC)*, el Puerto de València ocupa el primer lugar entre los puertos del mediterráneo, ocuparía el quinto de Europa y el treintavo del mundo en volumen de mercancías (expresadas en TEU). Resulta innegable la importancia actual para el modelo económico y productivo del País Valenciano, principalmente en el impacto que, hoy por hoy, tienen las exportaciones en el conjunto de la economía y capitales en sectores productivos (agricultura, automoción, industria azulejera y marmolera, calzado, etc.).

Por otra parte, hemos de señalar el conjunto de infraestructuras que son necesarias para el desarrollo actual del Puerto de València, porque no se entiende este volumen de tráfico sin su acceso o salida hacia el resto de la península, para el que mayoritariamente se utiliza el tráfico rodado por carretera. Las vías de acceso actuales son la V-30, que conecta con la E-15/A-7, por la que discurren alrededor

de 6.000 camiones diarios, y el ferrocarril (conexión en la Fuente de San Luis o por vehículo ligero para *la última milla*).

Con todos estos elementos, en julio de 2006 fue aprobado por el Consejo Rector de Puertos del Estado, el Plan Director elaborado por la APV en el que se incluía el nuevo proyecto de ampliación de la terminal de contenedores. Ya se ha ejecutado una parte, la referente a diques de abrigo (aún sin colmatar) y diversas actuaciones entre 2008 y 2013, con un coste total de 228.290.189 € que resulta insuficiente según el Plan de Inversiones de APV debido, fundamentalmente, a la crisis económica y a la falta de inversores para actuar en régimen de concesión administrativa en las condiciones que se planteaba en el concurso público.

Con fecha 12 de diciembre de 2018 se publicó en el BOE el anuncio mediante el que la APV convocó el concurso público para la construcción y explotación de la nueva terminal marítima de contenedores en la ampliación norte del Puerto de València. La nueva terminal objeto del concurso habrá de explotarse en régimen abierto al tráfico general de mercancías en contenedores. De acuerdo con los pliegos de bases y de condiciones particulares de la concesión, que fueron aprobados por el Consejo de Administración de la APV el 23 de noviembre de 2018, este organismo entregará al concesionario una superficie de terreno aproximada de 1,4 millones de m² de máximo y una superficie de agua aproximada de 128.050 m² de máximo y 19,2 m calado, situada en la ampliación norte del Puerto de València. Conforme a lo previsto en el pliego de bases, la APV se compromete a la ampliación del dique de abrigo o a la demolición del contradique en una superficie estimada de 1 km, y del muelle de cruceros.

En 2019, la naviera MSC, a través de su filial de gestión TIL, presentó la única oferta a la plica, aceptada por la APV. Dicha oferta se tasó, según estimaciones, en 1.021 M/€ para ampliar la terminal de contenedores en tres fases por un total de 136 hectáreas y ampliar la capacidad proyectada en 4.792 KTEU/año, así como la construcción de edificios y servicios auxiliares (ampliación de grúas, saneamientos, redes eléctricas, vías férreas en terreno portuario, adecuación de viales para el tráfico rodado y las líneas ferroviarias para el tráfico por ferrocarril, etc.), además de la ampliación del dique de abrigo o la demolición del contradique en una superficie estimada de 1 km, y del muelle de cruceros. El proyecto presentado cuenta con la más alta tecnología disponible y una automatización considerable. La última fase finalizaría el 3 en junio de 2026. Se trata de una concesión del dominio público portuario a 50 años.

Desde CCOO PV hemos de realizar las siguientes consideraciones:

PRIMERA.- En el mes de noviembre se creó la Comisión de Relaciones Puerto-Ciudad, a iniciativa de la Conselleria de Política Territorial y del Ayuntamiento de València. Esta comisión, reunida en tres ocasiones, la componen los agentes sociales, económicos, vecinales y medioambientales afectados directamente, sin perjuicio de la voluntad de los promotores de incluir a otros agentes que puedan estar implicados en algunos puntos específicos. Las entidades son agrupadas en tres grupos de trabajo (sociedad civil, agentes económicos y administración), con desigual información de partida y con posiciones mayoritariamente preestablecidas. El sindicato cuestiona su funcionamiento, pues considera que no es de recibo que, habiéndose solicitado mayor información del proyecto y de todas las cuestiones técnicas necesarias, no se haya recibido respuesta. Además, en el intervalo entre la primera y la segunda reunión, la APV procedió a la adjudicación del proyecto a TIL y a la fase de exposición pública.

SEGUNDA.- Se ha generado una gran controversia alrededor de si era necesaria una nueva declaración de impacto ambiental (DIA) a la ya realizada en 2007. Desde CCOO PV exigimos la obtención de toda la información necesaria para tener en cuenta la sostenibilidad social, medioambiental y económica; para poder evaluar cómo crecer mejor, desde el respeto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las exigencias de la emergencia climática.

TERCERA.- A la vista de los hechos manifestados anteriormente, es evidente la escasa sensibilidad de la APV para garantizar el traslado de la información a todos los foros y ámbitos implicados y afectados por esta ampliación, que se une a la profunda desconfianza hacia la APV de las organizaciones vecinales y ecologistas. Todo esto agudiza la dificultad de llegar a consensos y, sobre todo, que sean respetados por la APV. Existen déficits en acuerdos con el vecindario adoptados desde 1986, además de los antecedentes históricos ya comentados, tanto en la compensación por el uso del espacio, como en la reparación de daños ambientales generados en las últimas décadas.

CUARTA.- Ahondando en el proyecto presentado, valoramos las oportunidades de la inversión, tanto directas como indirectas, para el desarrollo económico. Sin embargo, adolece de estudios cuantitativos y cualitativos neutrales sobre su impacto en el empleo, que puedan ser asumidos por todas las partes. Por lo que, partiendo del principio de precaución necesario, consideramos que el grado de automatización que se pretende implantar y el posible impacto en el entorno laboral provocan incertidumbre a medio plazo, por la posible destrucción o depauperización del empleo.

QUINTA.- Como no puede ser de otra manera, un proyecto de tal magnitud tiene que acompañarse de infraestructuras adecuadas. Se manifiesta como posibilidad (aunque no se ha considerado en ningún documento al que hayamos tenido acceso), una ampliación de las carreteras que unen la zona portuaria con la salida norte de la ciudad, vía túnel hasta la conexión con la V-21. Posicionarnos en un

imaginario sin ver el proyecto concreto resulta de enorme dificultad, más aún cuando la estimación del coste económico triplicaría al menos la inversión de la adjudicataria. Estaría muy alejada de los 400 M/€ que figuran en el Plan de Empresa APV para 2019, a ejecutar en su totalidad a partir de 2022, como se recoge en el Informe 1.339 del Tribunal de Cuentas *de fiscalización del grado de cumplimiento e implementación de las recomendaciones del informe de fiscalización de la actividad de la autoridad portuaria de València, ejercicios 2007 a 2010*. Desde CCOO PV hemos apostado por potenciar vía ferrocarril los enlaces necesarios para el movimiento de mercancías, en consonancia con la reivindicación que llevamos a cabo en favor del Corredor Mediterráneo y la conexión de éste, tanto con el Corredor Cantábrico, como de la salida al resto de Europa. Un tipo de transporte menos contaminante y más acorde con el desafío que supone el cambio climático. Es necesario fomentar las soluciones técnicas posibles en relación con el coste de la obra pública necesaria y sobre todo la compatibilidad medioambiental y consenso social.

SEXTA.- Desde CCOO PV consideramos que al proyecto de ampliación de la terminal de contenedores del Puerto de València le falta una visión holística en la que se integren la dimensión social, medioambiental y económica, por lo que emplazamos a todas las administraciones a que cuantifiquen el impacto real que tendría una infraestructura de tan magno calibre, y se tengan presentes los costes de oportunidad en base a las necesidades de la ciudadanía.

SÉPTIMA. - Desde CCOO PV alertamos, tal y como refleja el citado informe 1.339 que, *“a medio plazo, la incorporación al Plan de Inversiones 2017-2022 de la APV de un proyecto de gran envergadura, como es la construcción de la nueva terminal de contenedores que está previsto ubicar en la ampliación norte del Puerto de València, obligará a replantearse la política financiera de este organismo, al no ser compatible la reducción de su nivel de endeudamiento financiero a largo plazo con el volumen de inversión a acometer directamente por la APV sin el consiguiente deterioro de sus indicadores financieros”*. Si bien a juicio de CCOO PV la viabilidad económica del Puerto de Valencia es indiscutible.

Por todo ello, el Consejo Confederal de CCOO PV,

RESUELVE

Instar a la APV, a Puertos del Estado y a las tres administraciones con capacidad en la toma de decisiones a abrir un verdadero proceso de participación de la sociedad civil, a través de sus organizaciones más representativas, con toda la información necesaria, con el fin de alcanzar consensos socialmente aceptables en los que se tenga en cuenta la sostenibilidad social, medioambiental y económica. Partiendo de esa base, hemos de evaluar cómo crecer mejor, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en cumplimiento de los compromisos



adquiridos por la propia APV como signatario de la Agenda AIVP 2030 para ciudades portuarias sostenibles. Es necesario acompañar la situación de desigualdad social y la emergencia climática, porque todos los proyectos serán bien considerados si integran a la sociedad y al territorio en el que residen.