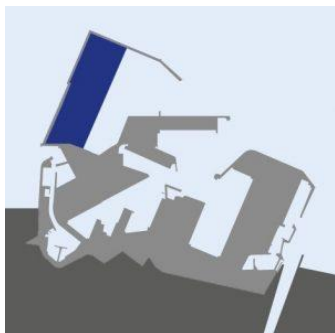


ARGUMENTARIO CONTRA AMPLIACIÓN PUERTO DE SAGUNTO/NECESIDAD DE UNA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Primero, hay que diferenciar los dos proyectos de los que se está hablando, por un lado, la ampliación del puerto de Valencia:



cuya primera fase -Obras de Abrigo para la Ampliación del Puerto de Valencia- finalizó a finales de 2011, está destinada al tráfico de contenedores interoceánicos. Esta ampliación permitirá seguir ofreciendo un óptimo servicio a nuestra economía y mantener el carácter interoceánico que garantiza la conectividad con los mercados de los 5 continentes. (Sacado de la propia APV)

Hay que tener en cuenta que se trata ahora de adjudicar a MSC el uso de las instalaciones para una nueva terminal de contenedores, es lo que se está debatiendo en Valencia. La DIA todavía no ha caducado, aunque las organizaciones argumentamos que hay cambios en el proyecto que deberían obligar a una nueva DIA.

Por otro lado, la ampliación del puerto de Sagunto:



Fuente APV:

<https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/infraestructuras/en-proyecto/>

La ampliación del Puerto de Sagunto, actualmente en tramitación y complementaria a la de Valencia, se orientará hacia tráficos distintos del contenedor de larga distancia. En este sentido, el Puerto de Sagunto jugará un papel fundamental en cuatro tráficos:

- Vehículos: El Puerto de Sagunto es uno de los líderes del ranking de puertos españoles según los Informes Anuales de Valoración de la

Logística Marítimo–Portuaria en el tráfico de vehículos, que elabora la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

- Productos siderúrgicos: Sagunto se ha consolidado como el principal clúster siderúrgico a nivel nacional.
- Granel líquido: Sagunto cuenta con una de las principales instalaciones de entrada de gas a la península por vía marítima y además en los últimos años ha diversificado su actividad hacia la exportación de esta mercancía a terceros países.
- Transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping): el Puerto de Sagunto es el lugar idóneo para el desarrollo de este tipo de tráfico, en línea con la política europea de transportes.

La ampliación del Puerto de Sagunto contempla también la creación de una Marina Deportiva.

Como se puede leer, son proyectos distintos y complementarios para la APV, es decir, no se trata de sustituir uno por otro, puesto que se orientan a tráficos distintos y porque las características de los buques portacontenedores de gran calado que pretende traer MSC ni siquiera cabrían en el puerto de Sagunto, aunque se ampliara según el plan previsto.

La DIA para este proyecto caducó en diciembre de 2019, de modo que la APV ha decidido dejar en suspenso esta ampliación, entre otras cosas por las dudas sobre el mercado del transporte marítimo a medio plazo.

Si nos centramos en Sagunto, cabe destacar:

- 1) LA DIA es un requisito legal que, al caducar, pierde su vigencia. Sería necesario tramitar una nueva DIA, que suele tardar meses e incluso años, y que requiere de un estudio de impacto ambiental previo por parte del promotor, no sería válido el Estudio anterior puesto que las circunstancias ambientales, económicas etc., han podido variar. Presentar una moción para que el pleno presione a la APV solo podría conseguir que ésta valorara reactivar el proyecto y solicitara una nueva DIA, esto podría llevar años.
- 2) Anterior a este proyecto ya hubo una ampliación del puerto de Sagunto, cuyas obras empezaron en el 2002, y que tenía una DIA favorable emitida en el 2001. A este proyecto se presentaron alegaciones por organizaciones y sindicatos (entre ellos AE-AGró), y la DIA hablaba de graves impactos y efectos sobre la costa situada al sur del puerto (litoral entre Sagunto y Puçol, Grao Vell, Marjal dels Moros...). Para compensar estos efectos incluía una serie de medidas compensatorias, así como un Programa de Vigilancia Ambiental a realizar durante la ejecución del proyecto y hasta tres años después (AE- Agró hemos solicitado a la APV y a Costas este programa para comprobar que se realizó, y porque incluía estudios de batimetría en relación con la erosión y regresión costeras consecuencia de la ampliación, estamos esperando respuesta, mañana sale artículo en Levante sobre esta cuestión).
- 3) La nueva ampliación de la tercera dársena además de la DIA caducada conllevaba un convenio firmado con el Ayuntamiento de Sagunto con acciones de protección de la costa, Grao Vell y Marjal dels Moros, que la APV también deja en suspenso. La propia existencia de este convenio y de las medidas de compensación significan que no es cierto el argumento reiterado por algunos expertos (como Joan Olmos) de que una ampliación de puerto de Sagunto conllevaría menos impactos asociados que la de Valencia sobre las playas de Pinedo, el Saler, etc. De hecho, en los 90, se defendía

desde Valencia la ampliación del puerto de Sagunto como alternativa diciendo que la escoria procedente de la industria siderúrgica y acumulada en la costa servía de protección frente a la erosión, consecuencia directa de la ampliación del puerto. Esta escoria hace tiempo que ha desaparecido por completo, y cualquiera que observe la evolución de litoral es capaz de observar la cantidad de metros de piedras que ha perdido la costa en esta zona y el avance del mar. Es imposible mantener este mismo argumentario hoy como hace 20 años.

Frente a la Marjal, la DG de Costas lleva meses realizando actuaciones para frenar la intrusión salina por el avance del mar hacia la Marjal, ya que esta pone en grave riesgo a este espacio natural. Por si quedan dudas sobre la importancia de la conservación de la Marjal: **Humedales: una respuesta natural ante el cambio climático**

https://elpais.com/economia/2019/02/01/alternativas/1549023338_244155.html

- 4) Tanto el proyecto de ampliación del puerto de Sagunto, como el de Valencia, como la ZAL, como Parc Sagunt y su ampliación como área logística intermodal, se presentan como proyectos independientes, cuando en realidad, responden a la misma visión del desarrollo, y están influenciados por la APV y las empresas del sector. Desde Ae-Agró pensamos que no deberían someterse independientemente a una DIA, sino globalmente responder a una **Evaluación Ambiental Estratégica**, que tenga en cuenta los impactos, no por separado, si no en su conjunto, ya que hay que considerar que una ampliación portuaria lleva asociada no solo un incremento del tráfico marítimo, con sus impactos, si no de un aumento del tráfico por carretera, etc. y todos estos proyectos juntos suponen un 200% más de efectos sobre el medio ambiente y sobre la salud de las personas que si se analizan por separado.

- 5) Joan Olmos, así como otros intelectuales, activistas y expertos, argumentaron a favor del traslado del proyecto de ampliación de la dársena N del puerto de Valencia al de Sagunt al iniciarse la tramitación de estos proyectos, en los 90. Si embargo, el proyecto se realizó en 2011, y ahora lo que está en proceso es la adjudicación de esa nueva dársena, que en principio iba a albergar la terminal de cruceros, como terminal de contenedores a MSC. Es decir, argumentar ahora que se traslade esa terminal a Sagunto es absurdo, puesto que la mayor parte de la obra ya está hecha, y las modificaciones tienen que ver con el aumento del dragado para permitir el acceso de megabuques de más calado, y otros cambios respecto del proyecto original, pero no de cambiar el proyecto a Sagunto, eso ahora ya es imposible, además de que técnicamente, la envergadura del puerto de Sagunto, aunque se ampliara, probablemente no sería suficiente para albergar el tipo de carga que maneja MSC. Las intenciones de la APV con Sagunto siempre han sido otras. Por otro lado, Joan Olmos pertenece a la organización Plataforma Litoral per al Poble, que junto a otras como AE-Agró, Per L'Horta, Ecologistas en Acció, AAVV Nazaret, Valencia en bici, etc. forman parte de la comisión Ciutats-Ports, que se posiciona abiertamente en contra de la ampliación del puerto de Valencia y de Sagunto, apostando por la optimización de las instalaciones portuarias que ya existen, pero no de su ampliación y menos para beneficio de una empresa privada como MSC, que por cierto, se encuentra entre las 10 más contaminantes del mundo:

<https://www.transportenvironment.org/publications/european-shippings-climate-record>

ARGUMENTOS AMBIENTALES:

- En la zona del puerto existen matas de Posidonia oceánica vivas, sería necesaria analizar su estado y sus posibilidades de regeneración antes de acometer cualquier actuación: <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2013/12/10/posidonia-resiste/1058704.html>
- La Marjal del Moros está sometida a impactos diversos, y es necesario un análisis exhaustivo de las consecuencias de cualquier proyecto sobre su litoral, las playas y el Grao Vell.
- El aumento de la cantidad de buques que llegaran al puerto de Sagunto aumentaría en un 200% el requerimiento de consumo energético portuario, y habría que prever cuáles serían las fuentes de energía a las que podrían engancharse, y los impactos ambientales derivados, algo que no está bien definido en el proyecto.
- El impacto global del transporte marítimo supone una de las causas más graves de la emisión de CO2 y otros gases de invernadero, ¡contexto EMERGENCIA CLIMÁTICA!: <https://www.lavanguardia.com/natural/cambio-climatico/20191209/472117329277/cop25-cumbre-del-clima-buques-te.html>

ARGUMENTOS SOCIOECONÓMICOS:

- Apostar por actividades como la logística y el transporte marítimo basadas en energías fósiles, y que promueven un tipo de crecimiento económico insostenible, en el contexto actual, es un riesgo difícil de evaluar. Es necesaria una gran inversión pública en los proyectos de ampliación, para luego “recuperar” parte de esa inversión de manos de las empresas adjudicatarias, que son las verdaderas beneficiarias de este tipo de operaciones. (Es interesante investigar la relación de MSC con los anteriores gobiernos autonómicos y su gran influencia en la política española). Se trata de un riesgo mayor si se considera la situación geopolítica internacional (aranceles EEUU- China, etc.): https://www.eldiario.es/cv/opinion/vale-perder_6_999210076.html
- El empleo ha sido el argumento más esgrimido por la APV y los partidos políticos para defender tanto las ampliaciones de los puertos como de las áreas logísticas circundantes, sin embargo, no son capaces de dar una cifra clara de puestos de trabajo que se crearían. En Valencia, varias organizaciones y sindicatos de la estiba han alegado en contra de la adjudicación de la terminal de contenedores, porque consideran que no solo no aumentarían los puestos de trabajo, si no que posiblemente disminuirían. Se trata de una terminal (tipo HUB), para *colocar* los contenedores, que llegarían y se irían sin que hubiera ninguna actividad económica en la ciudad o en su entorno, además de tratarse una terminal totalmente automatizada. (Este argumento habría que desarrollarlo para el caso de Sagunto, pero antes de aprobar una ampliación, deberían tenerse mucho más claras las cifras de impacto sobre el empleo en el municipio, previstas): <https://blog.structuralia.com/tipos-de-terminales-portuarias-y-sus-principales-caracteristicas>