



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto. Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada. En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: : "Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras". Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice "que, tanto en la fase de ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano." Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el

transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto. Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental. Es evidente, que aquello que se denomina "proyecto" se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO. Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio. Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana. Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos. 1

Pregunta, puesto que la declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre únicamente para una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto, que dista mucho de la propuesta actual, ¿Qué medidas va a adoptar el Gobierno para garantizar que las nuevas actuaciones prevista cuenten con la correcta evaluación de impacto ambiental?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 27/01/2020 15:02 Ref.Electrónica: 95552 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/4041

06/02/2020

6386

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En la actualidad, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se encuentra estudiando una actuación integral para la unidad morfológica de playas situadas al Sur del puerto. En función de los resultados de dicho estudio, se acometerán las actuaciones correspondientes, aportando la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) los importes que tiene consignados en su plan de inversiones (epígrafe “medidas correctoras y compensatorias DIA”), que totalizan para todas las medidas casi 3.000.000.- de euros.

Además de lo anterior, hasta el momento se han realizado las siguientes actuaciones en relación con las playas aludidas:

1. “Reperfilado de las playas de Levante y Malvarrosa. T.M. de Valencia”. Obras ejecutadas por la APV por un importe de 49.727,30 euros.
2. “Restauración dunar de la playa de la Creu. T.M. Valencia”. Obras para las que la APV ha remitido a la Demarcación de Costas su última versión del proyecto, estando a la espera de su aprobación para comenzar su ejecución. Tiene un presupuesto aproximado asignado de 590.000 euros.

Además de los contactos que para todas estas actuaciones puntuales se han mantenido entre la APV, la Demarcación de Costas y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, regularmente y con periodicidad trimestral, se han estado remitiendo los informes generados a resultas del correspondiente Plan de Vigilancia, por lo que debe considerarse que el contacto ha sido permanente, llevándose a cabo todas aquellas actuaciones que le han sido solicitadas en virtud de los compromisos adquiridos.



Asimismo, debe indicarse, con relación a los “efectos sobre la Albufera de la ampliación norte del puerto”, que el Gobierno de España y la Generalitat Valenciana van a trabajar conjuntamente para garantizar el cumplimiento de toda la normativa ambiental respecto a todo aquello que supone la ampliación norte del puerto de Valencia, a fin de asegurar que cualquier actuación se realice con todas las garantías necesarias.

Madrid, 06 de marzo de 2020



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/2741

27/01/2020

4641

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

El compromiso del Gobierno es el de trabajar conjuntamente con la Generalitat Valenciana para garantizar el cumplimiento de toda la normativa ambiental respecto a todo aquello que supone la ampliación norte del puerto de Valencia, incluida, en su caso, la renovación del estudio de impacto ambiental, a fin de asegurar que cualquier actuación se produzca con todas las garantías necesarias.

Madrid, 06 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

Manuel Guerra, subdirector general de la Autoridad Portuaria de València (APV) en una jornada del Colegio de Arquitectos sobre la relación del puerto con la ciudad ha manifestado recientemente que la regeneración de las playas al sur del Puerto de Valencia, Pinedo y El Saler, a la que obliga la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que ampara la ampliación norte del recinto portuario lleva trece años sin ejecutarse. La responsabilidad, curiosamente, es del mismo organismo que dejó por escrito esa obligación en la evaluación ambiental dictada en 2007: la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente que al parecer no mantiene comunicación con el recinto en esta cuestión, según declaró.

Así, se ha dado lo que parece una falta de diligencia de Costas y la consiguiente inacción del Puerto de València, algo altamente llamativo a la vista de la gravedad de la situación de las playas ya descrita en el examen ambiental de 2007, atribuida a las sucesiones ampliaciones del recinto portuario y al descenso de "aportes sólidos" del río Turia desde su desvío.

Por otro lado, Costas admite que tanto la ejecución de los diques de la ampliación norte como el cambio climático están afectando a los ecosistemas de la Dehesa, por estrechamiento de la restinga que cierra el Parque Natural de la Albufera.

Este senador pregunta:

¿Por qué motivos no se ejecutan las actuaciones previstas en la DIA que amparaba la ampliación del Puerto de València?

¿Qué contactos han existido entre Costas y APV por la regeneración de las playas

durante estos años?

¿Por qué ni Costas ni el Puerto han puesto interés en regenerar las playas a pesar de su situación de deterioro?

Vistos los efectos sobre la Albufera de la ampliación norte del puerto, ¿todavía prevén ampliar al recinto portuario sin actualizar la DIA ni ejecutar las obras que no se han realizado en los últimos años?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 06/02/2020 12:26 Ref.Electrónica: 96286 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/2741

27/01/2020

4641

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

El compromiso del Gobierno es el de trabajar conjuntamente con la Generalitat Valenciana para garantizar el cumplimiento de toda la normativa ambiental respecto a todo aquello que supone la ampliación norte del puerto de Valencia, incluida, en su caso, la renovación del estudio de impacto ambiental, a fin de asegurar que cualquier actuación se produzca con todas las garantías necesarias.

Madrid, 06 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

Lo publica el Periodico:

Revés judicial contra Lafarge, la empresa cementera francesa que opera en Montcada i Reixac, en el Vallès Occidental. Este jueves el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) retiró la autorización medioambiental que le concedió la Generalitat de Catalunya en 2015 al considerarla nula.

El fallo, avanzado por 'Crónica Global', remarca que esa nulidad se debe a que la autorización se basó en un estudio de impacto ambiental del 2008 que ahora considera fuera de normativa, desfasada. El TSJC también ha revocado la demanda de la cementera de renovar su licencia que evalúa el impacto climático de sus actividades.

La decisión del máximo órgano judicial catalán supone un duro mazazo para Lafarge, pues esa autorización es necesaria para poder seguir fabricando cemento en su planta de Montcada i Reixac. La autorización fue expedida en 2015 por el Departament de Territori i Sostenibilitat.

Tras el fallo, Lafarge publicó una nota en la que confirmaba haber recibido la notificación del TSJC de anulación de su Autorización Ambiental Integrada (AAI) y aseguraba que esa decisión se debe a "un error de forma en el proceso administrativo". Asimismo, la empresa de conglomerados requiere a la Autoridad Ambiental una solución al problema y asegura que la resolución judicial "no cuestionan en modo alguno el adecuado comportamiento ambiental de la fábrica", pues, según informan, el Departament de Territori i Sostenibilitat verificó "recientemente" que sus operaciones "garantizan un alto nivel general de protección del medio ambiente en su conjunto"

Estamos ante un caso idéntico al de la ampliación del Puerto de València. Con una autorización totalmente desfasada. La nueva terminal de contenedores cuenta con una DIA de 2007 y se ha constatado que hay modificaciones respecto a entonces sin

que haya sido objeto de una nueva evaluación que permita valorar la afección ambiental derivada del nuevo emplazamiento del muelle.

Además, existe un agravamiento de la incidencia paisajística que la declaración de 2007.

Por ello se pregunta, que después de este fallo, ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para exigir un nuevo estudio de impacto ambiental actualizado del proyecto de ampliación del Puerto de València?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 27/01/2020 09:23 Ref.Electrónica: 95492 -



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: : "Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras".

Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice "que, tanto en la fase de

ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano."

Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto.

Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental.

Es evidente, que aquello que se denomina "proyecto" se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.

Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio.

Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana.

Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos.

¿va el Gobierno de España a considerar un proyecto único todas las afecciones derivadas de la posible ampliación del Puerto de València e iniciarde urgencia conjuntamente con los gobiernos locales y autonómico un Plan Estratégico del Litoral y el área Metropolitana de València, teniendo en cuenta las condiciones actuales de emergencia climática y las exigencias de protección ambiental y territorial derivadas de la normativa vigente, así como la declaración de Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 20/12/2019 12:49 Ref.Electrónica: 93717 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/2741

27/01/2020

4641

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

El compromiso del Gobierno es el de trabajar conjuntamente con la Generalitat Valenciana para garantizar el cumplimiento de toda la normativa ambiental respecto a todo aquello que supone la ampliación norte del puerto de Valencia, incluida, en su caso, la renovación del estudio de impacto ambiental, a fin de asegurar que cualquier actuación se produzca con todas las garantías necesarias.

Madrid, 06 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El temporal o borrasca Gloria ha vuelto a devastar el litoral valenciano. Este nuevo y bárbaro episodio ha de hacernos entender a todos ante qué fenómeno estamos, no podemos estar de espaldas a los efectos ya evidentes del cambio climático, y por ello, hay que repensar y reorientar drásticamente la política de ordenación y actuaciones en litoral, no son simples temporales más o menos cruentos, hemos visto como de norte a sur de nuestro país el mar se ha tragado playas, paseos e infraestructuras, y eso, desgraciadamente, tiene visos de ir cada vez a más. Las actuaciones no se pueden limitar a reparar los desperfectos, a abocar sedimentos en las zonas devastadas para esperar de nuevo a nuevos temporales. Esto va a ir a más y hay que tener una estrategia clara, no son actuaciones contra los temporales, son actuaciones contra el cambio climático.

La inmensa mayoría de la población valenciana se concentra en las zonas costeras, que son las más sensibles a este cambio climático. Estamos hablando de la afección directa a uno de los motores económicos de nuestro país como es el turismo de la sol y playa, donde estos destrozos cuestan barbaridades de reponer, pero también estamos hablando de la seguridad de la mayoría de la población, de daños materiales graves, incluso de vidas, como ya estamos lamentando.

No se puede frivolar con actuaciones que acrecientan esta degradación del litoral, como la ampliación bárbara del Puerto de València, ya que no se trata de cuestiones técnicas, sino éticas; de qué futuro queremos dejar a nuestros hijos. Pensar que las transformaciones del litoral no tienen efectos negativos en otras partes de la playa. Es de una inconsciencia e irresponsabilidad tremenda. Los espigones que se autorizan en algunas playas, los puertos deportivos o ampliaciones de muelles, acaban haciendo desaparecer las playas de más al sur y, al final, se acaban tragando paseos marítimos o viviendas que hace pocos años estaban muy lejos de la línea de costa.

Por todo ello se pregunta:

¿Piensa el Gobierno repensar la política en materia portuaria, y en concreto, con la que respecte a la ampliación del Port de València? ¿Piensa tomar alguna medida para proteger las playas de València y en especial la Albufera por su gran valor ambiental?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 27/01/2020 11:03 Ref.Electrónica: 95509 -



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El presidente de la autoridad portuaria de València ha prometido abandonará el cargo si se pide una declaración de impacto ambiental (DIA), para el polémico proyecto de ampliación del Puerto. Justamente ayer en el Congreso de los Diputados los partidos del Gobierno secundaron la propuesta de Compromis en una enmienda que ahora abre la puerta a una Declaración de Impacto Ambiental específica previa a la macroampliación del puerto de València.

Como ha manifestado nuestro diputado en el Congreso ¿Esta votación marca un antes y un después. Por primera vez el PSOE apoya la DIA y llevar a cabo una modificación de la Ley de Puertos para democratizar y hacer más partícipe a la ciudadanía de las decisiones que allí se tomen. Entendemos que ha sido un acercamiento al posicionamiento que lleva defendiendo durante mucho tiempo Compromís; una posición de prudencia, de sentido común y de seguridad jurídica que nos evitará futuros problemas judiciales"

Por ello se pregunta al Gobierno:

- ¿Ha presentado ya el presidente de la Autoridad Portuaria su dimisión? , En caso contrario, ¿ va a recordárselo el Gobierno para que la haga efectiva?

Firmado electrónicamente por:
CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 19/02/2020 13:28 Ref.Electrónica: 96883 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/4751

19/02/2020

7587

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

La enmienda transaccional recoge el acuerdo del pacto de investidura, esto es "garantizar el cumplimiento de toda la normativa ambiental respecto a todo aquello que supone la ampliación norte del puerto de Valencia".

Madrid, 06 de marzo de 2020



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



- SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

- MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

- ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

- ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

- EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

- CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

- GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

- GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

- PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

Lo publica el diario.es en su edición valenciana

El Gobierno impone al Puerto de Vigo un informe ambiental ordinario para mejorar sus accesos, mientras dilata la decisión sobre el de València

Transición Ecológica tumba la pretensión de la Autoridad Portuaria de Vigo para mejorar los accesos con una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) simplificada, y ordena que se haga ordinaria, más exigente y detallada

La justicia ya anuló el Plan de Usos portuarios al no evaluarse el impacto ambiental de los nuevos muelles de la ensenada de San Simón, espacio protegido

En el caso de la ampliación del Puerto de València, que prevé duplicar su capacidad, el Gobierno sigue sin pronunciarse sobre si es necesaria una nueva DIA

"Es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto 'Reordenación de acceso a la Zona Portuaria de Rande desde la N- 552', ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente".

Así reza la resolución del Ministerio de Transición Ecológica (publicada en el BOE el 25 de diciembre), tras solicitarle el de Fomento evaluación de impacto ambiental simplificada, tal y como pretendía la Autoridad Portuaria viguesa, para las obras de mejora de los accesos a los muelles que tiene en el entorno del puente de Rande, ya en el interior de la ensenada de San Simón, zona protegida del fondo de la ría de Vigo incluida en la Red Natura 2000.

El departamento que dirige la ministra Teresa Ribera obliga así a realizar una evaluación ambiental ordinaria del proyecto, más detallada y garantista con el medio ambiente, para identificar y minimizar mejor sus impactos. Este tipo de estudios también requieren de un mayor plazo para su realización, que puede ir desde los tres a los cinco años.

La imposición por parte de Transición Ecológica de una evaluación ambiental ordinaria, y no la simplificada que pretendía la Autoridad Portuaria de Vigo presidida por el popular Enrique López Veiga, llega después de que hace dos años la justicia

ya anulase el Plan de Usos del puerto por aprobarlo sin evaluar su impacto ambiental a pesar de afectar precisamente a ese espacio protegido. Al mismo tiempo, la Autoridad Portuaria está planificando más de 200.000 metros cuadrados de nuevos rellenos.

En el caso de la ampliación del Puerto de València, una obra de muchísima más envergadura que prevé duplicar su capacidad, el Gobierno sigue sin pronunciarse sobre si es necesaria una nueva Declaración de Impacto Ambiental (DIA) que sustituya a la de 2007, a la vista de las importantes modificaciones que ha sufrido el anteproyecto aprobado en 2018 con respecto al original.

Un carrusel de cambios que no es menor. Tal y como ha informado eldiario.es, implican prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, eliminar el actual contradique, trasladar a los astilleros de Boluda la terminal de cruceros y cambiar la configuración de los muelles, que se destinarán en su totalidad al tráfico de contenedores.

Tanto el Ayuntamiento como la Generalitat Valenciana, a través de la Conselleria de Emergencia Climática, pidieron el pasado verano a los ministerios de Fomento y de Transición Ecológica que se realice una nueva evaluación ambiental, petición que han acompañado de diversos informes técnicos que evidencian que nada tiene que ver el proyecto inicial de ampliación que obtuvo la DIA favorable en 2007 con el anteproyecto aprobado hace dos años, además de advertir sobre posibles afecciones paisajísticas y ambientales por la mayor cantidad del área de dragado y de la profundidad de calado prevista.

Sin embargo, el Puerto de València ya advirtió de que seguirá adelante con la tramitación para ejecutar la ampliación norte sin una nueva DIA al considerar que la de 2007 sigue estando en vigor, puesto que las modificaciones previstas están en el interior de los diques de abrigo.

Recientemente, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, afirmó que sería necesaria una nueva DIA si el proyecto no es "estrictamente" igual al de 2007. Su departamento ha solicitado información técnica y jurídica sobre el expediente de la ampliación norte del Puerto de València para dirimir si debe pronunciarse el Ministerio de Transición Ecológica - que dirige Teresa Ribera- sobre la necesidad de someter el proyecto a nuevas evaluaciones de impacto ambiental.

Por ello se pregunta:

- ¿Piensa el Gobierno por lo menos aplicar al proyecto de ampliación del Port València, los mismos condicionantes ambientales y administrativos que en caso de Vigo?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 08/01/2020 10:54 Ref.Electrónica: 94104 -



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: : "Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras".

Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice "que, tanto en la fase de

ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano."

Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto.

Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental.

Es evidente, que aquello que se denomina "proyecto" se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.

Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio.

Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana.

Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos.

¿Qué medidas va adoptar el Gobierno, dentro de sus estrictas competencias, en todas y cada uno de los puntos relatados?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 20/12/2019 12:49 Ref.Electrónica: 93717 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



•SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

•MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

•ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

•EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

•CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

•GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

•GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

•PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



- SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

- MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

- ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

- ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

- EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

- CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

- GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

- GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

- PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: : "Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras".

Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice "que, tanto en la fase de

ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano."

Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto.

Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental.

Es evidente, que aquello que se denomina "proyecto" se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.

Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio.

Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana.

Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos.

¿ Va el Gobierno a colaborar con el Consell de la Generalitat Valenciana para hacer un mapa de la contaminación del área de influencia del puerto siguiendo el que marca la Directiva Europea 2008/50/CE Relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 20/12/2019 12:49 Ref.Electrónica: 93717 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



•SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

•MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

•ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

•EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

•CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

•GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

•GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

•PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: : "Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras".

Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice "que, tanto en la fase de

ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano."

Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto.

Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental.

Es evidente, que aquello que se denomina "proyecto" se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.

Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio.

Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana.

Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos.

¿ Va el Gobierno a colaborar con el Consell de la Generalitat Valenciana para hacer un informe sobre el coste sanitario que supone la contaminación ambiental de la actual actividad portuaria sobre la salud de la población que vive en el área metropolitana de València?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 20/12/2019 12:49 Ref.Electrónica: 93717 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



•SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

•MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

•ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

•EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

•CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

•GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

•GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

•PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El Puerto de València es una infraestructura enclavada dentro de la ciudad, íntimamente vinculada a la ciudad y su área metropolitana. La declaración de impacto ambiental para la ampliación del Puerto de València otorgada por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007 se pronuncia favorablemente y establece condicionantes exclusivamente sobre una de las alternativas propuestas por los promotores del proyecto.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

En este sentido, hay que recordar que la Declaración de Impacto Ambiental (DÍA) acepta únicamente una propuesta concreta y concisa al proyecto, en concreto: ¿Se ha elegido la alternativa 4, considerándose 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 explanadas y movimiento de tierras¿.

Además, la Autoridad Portuaria de València actualmente afirma de forma explícita que esta terminal de contenedores necesita, para poder ser operativa y viable, la construcción de un acceso viario diferenciado por el norte para trasiego pesado al Puerto de València así como del acceso sur. Y por tanto, se contradice ella misma y anula de facto la propuesta aprobada en el 2007 que dice ¿que, tanto en la fase de

ejecución como en la fase de explotación, la red de accesos terrestres al Puerto permite al tráfico pesado llegar al interior del mismo a través de la V- 30, sin necesidad de circular por el viario urbano. ¿

Estos accesos que ahora parecen imprescindibles para la viabilidad del proyecto, no ha sido concretados, ni proyectados, ni presupuestados, ni tampoco han pasado ningún tipo de evaluación ambiental. Por lo tanto las propuestas que van desde un túnel submarino, hasta el transporte por ferrocarril, para aligerar el tráfico en el área metropolitana de València y su incidencia a la contaminación atmosférica, ni ninguna otra, han sido presentados con el proyecto.

Aun así, se estima inevitable un notable incremento del tráfico de contenedores, dado que la nueva terminal pretende duplicar las cifras actuales. Por lo tanto, ya sea por el acceso sur o norte existente o por vías alternativas no programadas, este aumento del tráfico y las consecuencias directas para la población del área metropolitana no han sido objeto ni de evaluación de viabilidad económica, territorial, social ni ambiental.

Es evidente, que aquello que se denomina ¿proyecto¿ se trata en realidad de un conjunto significativo de proyectos, algunos de ellos sin desarrollar, pero inseparables en el análisis conjunto de las consecuencias medioambientales, sociales y económicas. Es decir, un Plan que como tal, requiere su adecuada redacción como tal y entre otras, la pertinente Evaluación Ambiental Estratégica de todo el conjunto y las zonas afectadas, tal como especifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este nuevo Plan, además tiene que tener en cuenta la normativa vigente, que recoge desde la Red Natura 2000 y todas las directrices de protección del medio de la UE, hasta la reciente declaración de la huerta valenciana como Patrimonio Agrícola Mundial por la FAO.

Así mismo, el contexto jurídico autonómico de protección y planificación territorial ha variado sustancialmente entre 2015 y 2019 respecto al de 2007: la Ley de l'Horta aprobada por las Cortes Valencianas, el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de l'Horta de València y lo PATIVEL aprobados por el Consell de la Generalitat. También el Consell de la Generalitat aprobó recientemente la Declaración de Emergencia Climática a nuestro territorio. Entre los compromisos incluidos en dicha Declaración consta el de garantizar que la situación de emergencia climática es tenida en cuenta el diseño, desarrollo y aplicación de las varias políticas públicas sectoriales, incluidas las de transporte y territorio.

Todo esto hace necesaria la inmediata revisión del llamado proyecto de ampliación del puerto de València, en cuanto a la legalidad de la propuesta por un lado y de otra, nos ofrece una oportunidad para abordar una revisión conjunta del futuro del litoral valenciano y de su área metropolitana. Una nueva mirada que contemplo un diálogo conjunto con los gobiernos autonómico y locales, democráticamente elegidos, así como la imprescindible participación ciudadana.

Hace falta un nuevo análisis dentro del contexto actual para dotar de rentabilidad y de futuro a los puertos valencianos y sobre todo hace falta no caer en trampas del pasado de proyectos faraónicos, contaminantes y ruinosos.

Conocemos la existencia de una modificación sustancial del proyecto de ampliación del Puerto de València que afecta la ubicación de la terminal de contenedores, eliminación de un contradique, prolongar 500 metros el actual dique de abrigo, incremento de áridos de relleno, cambio de localización del canal de acceso de los grandes barcos mercantes y, por lo tanto, de la zona de dragado. El alcance de las consecuencias ambientales del proyecto modificado no han sido evaluadas ni son equiparables a las de la alternativa constructiva aprobada.

¿Qué medidas va a adoptarse para evaluar la modificación sustancial del proyecto?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 20/12/2019 12:49 Ref.Electrónica: 93717 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/566 a 573
y 1006

20/12/2019

2198 a 2205
2676

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, LEA) ni califica ni categoriza las modificaciones a las que pueda verse sometido un proyecto. Es el artículo 7 de la LEA el que, ante posibles modificaciones, del tipo que sean, de un proyecto, señala en qué casos procede una evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria o simplificada. De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), desde el punto de vista medioambiental, no procede la adopción de medidas para evaluar las modificaciones del proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)” (en adelante, El proyecto), más allá de las efectuadas en su momento y recogidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007).

La Autoridad Portuaria de Valencia es miembro de la citada Asociación desde 1997, ha formado parte de su Consejo de Administración y ha suscrito los 10 objetivos para ciudades portuarias sostenibles, de acuerdo con la agenda 2030.

En este sentido se informa que también es socia y forma parte de los órganos de gestión de la Asociación Internacional RETE para la Colaboración entre Puertos y Ciudades. Asimismo y, con el objetivo de promover las buenas relaciones Puerto-Ciudad, se ha impulsado y constituido formalmente la creación una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial del que forman parte la Administración General del Estado, Local y Autonómica, del que derivan tres Comités locales presididos por los alcaldes de los tres municipios en los que la APV gestiona el Puerto (Valencia, Sagunto y Gandía).

Asimismo, y en el marco de su política de Responsabilidad Social Corporativa, la APV participa activamente en diferentes proyectos relacionados con la



contribución al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que suceden a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, con los que la APV se comprometió en 2010 mediante la adhesión a los 10 principios del Pacto Mundial. Igualmente cabe destacar que en la página web de la APV se hallan disponibles y de libre acceso las Memorias de Sostenibilidad de la APV desde 2014, un Informe de Emisiones de Gases de efecto Invernadero desde 2008 y una Memoria Ambiental desde 2008.

Se destaca la participación activa en el grupo de Acción de empresas públicas, que coordinado por la Asociación Forética fomenta el mejor impulso de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las mismas. Como resultado del proyecto se ha publicado la “Guía Práctica de la contribución de las Empresas Públicas a la Agenda 2030”.

A este respecto se hace constar que tanto representantes de la Generalitat Valenciana, como del Ayuntamiento de Valencia y Sagunto, forman parte del máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria de Valencia, el Consejo de Administración, participando en la toma de decisiones de los asuntos que le atañen. Además, como se ha señalado anteriormente, existe una Comisión Delegada del Consejo para el Impulso de la Integración Territorial de la cual también forman parte consejeros representantes de la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, y cuyo objeto es el siguiente:

“La Comisión Delegada del Consejo para el impulso de la Integración Territorial tiene por objeto, con carácter general, el asesoramiento a los órganos de gobierno de la entidad en todas aquellas materias que puedan tener relación directa o indirecta con:

Las necesidades que los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria, como instrumentos al servicio del comercio exterior, requieran en cada momento en términos de impulso y/o mejora de su conectividad terrestre, asociada a su vez a los objetivos de ampliación del área de influencia de aquéllos y de potenciación de la capacidad de concentración de mercancías y de pasajeros, no sólo en su ámbito regional y nacional, sino también en adecuada respuesta al reto al que están llamados, por su evidente emplazamiento estratégico, para consolidarse como importantes centros de tránsito marítimo, de distribución de mercancías y de movimiento de pasajeros del Sur de Europa y en el Mediterráneo occidental.

El impacto sostenible que en su proyección en el territorio producen por sí mismas las zonas de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia, como elementos condicionantes de la ordenación territorial y urbanística así como de la planificación portuaria, no solo en su respectiva fachada marítima e interfaz con los barrios vecinos, sino también como consecuencia de los necesarios accesos que



los recintos portuarios precisan para asegurar su conexión con la red general de transporte terrestre.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Norma siguiente relativa a la actuación de la Comisión en supuestos excepcionales o por delegación del Consejo de Administración.

Para cumplir con su objeto, la Comisión podrá asistirse a su vez, de terceros asesores así como constituir Comités asesores específicos a que se refiere la Norma 12.

Pero además, habiéndose materializado lo indicado en el último párrafo de su objeto, se crearon los ya mencionados tres Comités Asesores dependientes de la Comisión para cada puerto dependiente de la APV donde, asistidos por asesores, se abordan, entre otras, cuestiones relacionadas con la interacción entre puerto y ciudad.

De igual forma no hay que olvidar que anualmente la APV aprueba su Plan de Empresa por su Consejo de Administración donde, como se ha señalado, están representadas todas las Administraciones, Plan que, incluye específicamente todas las actuaciones urbanísticas a llevar a cabo en los puertos de su competencia y, específicamente, un Plan de Inversiones que debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, sometido al control parlamentario.

Además, se señala que las tramitaciones urbanísticas que deben contemplarse desde el ámbito portuario están previstas y regladas en la normativa portuaria (informes en otorgamiento de título habilitante de ocupación de dominio público portuario, planes especiales, etc...).

La ciudadanía se halla representada en el órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria (APV) a través de sus representantes políticos y puede participar de los procedimientos impulsados por la APV a través de las fórmulas de participación previstas tanto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como en la propia Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como la restante normativa que prevé tales mecanismos (v.g. Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, normativa ambiental, etc...).

Se reitera que el TRLPMM garantiza la relación a la que se refiere Su Señoría.

Tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del Proyecto que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la



legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable, vigente en la actualidad.

De igual forma, el expediente relativo al otorgamiento, mediante concurso público, de una concesión para la explotación de una terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de Valencia se está tramitando con estricta sujeción a la normativa sectorial que le resulta de aplicación.

En cuanto a la observancia de la normativa medioambiental respecto de las modificaciones que se plantean al Proyecto, se indica que no conllevan ni la necesidad de tramitar una nueva DIA, ni la necesidad de modificar la actual.

Por todo lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, cabe concluir que, tanto El Proyecto, como sus modificaciones a acometer, y como el expediente de otorgamiento de concesión en dominio público portuario asociado, cumplen con toda la normativa vigente que les resulta de aplicación.

Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia cuentan con el exigente Registro EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) regulado por el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, el cual implica un escrupuloso cumplimiento de la legislación medioambiental por parte de las empresas que reciben dicha acreditación. Dicho registro extiende considerablemente el alcance del Sistemas de Gestión Medioambiental ISO 14001, requiriendo la elaboración de una memoria anual que informe de la gestión realizada, disponible en <https://www.valenciaport.com/publicaciones/>, así como habilitar un mecanismo de transparencia y comunicación disponible a través de <https://www.valenciaport.com/medio-ambiente/>.

Además, se indica que la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, hace referencia a la obligación de proporcionar mapas en su Anexo III.D y en el Anexo XV.A.1.b., donde se exige únicamente documentar la ubicación de los puntos de muestro y proporcionar un mapa de la ciudad y de la estación en donde se registran superaciones de los valores límite que establece dicha Directiva.

De ello no se deduce la obligación de elaborar un mapa de la contaminación del área de influencia del Puerto de Valencia.

En todo caso, con carácter general, desde la Autoridad Portuaria de Valencia se articulan las siguientes actuaciones para mejorar la calidad ambiental en el entorno de los puertos gestionados por dicha APV, por lo que se considera que su disposición a colaborar con cualquier avance necesario en dicha materia es óptima:



•Calidad del Agua. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla la calidad de las aguas de sus puertos con las siguientes actuaciones:

—Limpieza diaria del espejo de agua con una embarcación tipo pelicano.

—Estudios periódicos para controlar la calidad del agua, siguiendo las exigencias de la Directiva Marco del Agua.

—La APV dispone de un Plan de Emergencia Interior y de un Plan de Contingencias, además de los planes de las diferentes concesiones, para la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburo

•Calidad del Aire. La Autoridad Portuaria de Valencia realiza la vigilancia de la calidad del aire a través de una Red de Control de Calidad del Aire compuesta por:

—Cabinas de control de calidad del aire, con sensores según la norma del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT).

—Tres estaciones meteorológicas

—Dos captadores de partículas.

—Herramientas informáticas que integran y gestionan los datos en tiempo real.

•Calidad Acústica. La Autoridad Portuaria de Valencia vigila y controla las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario, para ello dispone de:

—Mapas de ruido predictivo para evaluar los niveles de ruido esperados.

—Mapas estáticos de los tres puertos que ofrece una medida empírica de los ruidos.

—Red de sonómetros que miden en tiempo real en la franja entre puertos y ciudad.

•Gestión de Residuos: La Autoridad Portuaria de Valencia garantiza la correcta gestión de los residuos generados por la actividad de empresas concesionarias y buques en las instalaciones portuarias. Para la gestión de estos residuos la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con:



- Contenedores de recogida selectiva.
- Punto de recogida de residuos peligrosos.
- Centro de Transferencia de Residuos (C.T.R.).
- Planta de recogida y tratamiento de residuos MARPOL, cuyo servicio se presta a través de empresas externas autorizadas.

Por otro lado, la Política de Sostenibilidad Medioambiental, proactiva e innovadora de la Autoridad Portuaria, queda reflejada en su liderazgo y participación en múltiples proyectos ligados a la sostenibilidad como son:

•PROYECTO ECOPORT (1998-2001): Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente (Financiado por el Programa LIFE de la Unión Europea (UE)).

•PROYECTO INDAPORT (2000-2003): Sistema de Indicadores Ambientales para Puertos (Financiado por el Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del entonces Ministerio de Ciencia y Tecnología).

•PROYECTO HADA (2002-2005): Herramienta Automática de Diagnóstico Medioambiental (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•PROYECTO ECOPORTS (2002-2005): Information Exchange and Impact Assessment for Enhanced Environmental-Conscious Operations in European Ports and other Terminals (Financiado por el V Programa Marco de la UE).

• PROYECTO: Mejoramiento de la Gestión Ambiental en los puertos del Golfo de Honduras (2008).

•MADAMA (2005-2008): Gestión de riesgos para el tráfico de mercancías peligrosas en el Mediterráneo (Financiado por el Programa Interreg III 2005-05-3.2-E-008).

•NoMEPorts (2005-2008): Gestión del ruido en puertos europeos (Financiado por el Programa LIFE de la UE y basado en la Directiva Europea 2002/49/EC, de 25 de junio de 2002, sobre el Control y Gestión del Ruido).

•SIMPYC (2005-2008): Sistema de Integración Medioambiental Puerto y Ciudad (Financiado por el Programa LIFE de la UE).



•SECUR MED (2004-2007): Visión interregional y transnacional en materia de seguridad marítima y defensa del medio ambiente en el Mediterráneo Occidental (Financiado por el Programa Interreg IIB Medoc 2000/2006 Méditerranée Occidentale).

•MESOSPORT (2006-2008): Guía para la elaboración de Memorias de sostenibilidad en puertos Financiado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma).

•ELEFSINA BAY 2020 (2007-2010): Colaboración para la mejora ambiental de la relación puerto-ciudad, como apoyo en la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en los puertos de la Bahía de Elefsina. (Financiado por el Programa LIFE de la UE).

•ECO-LOGISTYPORT (2008-2010): Capacitación medioambiental de PYMES logístico-portuarias de la Comunidad Valenciana, tomando como referencia la metodología desarrollada en el Proyecto ECOPORT. Cofinanciado por el Fondo Social Europeo, a través de la Fundación Biodiversidad y la Universidad Politécnica de Valencia.

•EFICONT (2009-2010): Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de contenedores, con medidas en los ámbitos de la organización y de las tecnologías. (Financiado por el Mitma).

•CLIMEPORT (2009-2012): Iniciativas de los puertos del Mediterráneo para luchar contra el cambio climático y las emisiones: control de los gases de efecto invernadero generados por las actividades portuarias. (Financiado por el Programa MED de la Unión Europea).

•GREEN CRANES (2012–2014): Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals.

•GREENBERTH (2013-2015): Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations. Este proyecto tiene como principal objetivo fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque. (Financiado por el programa MED de la Unión Europea).

•PROYECTO MONALISA 2.0 (2013-2015): El principal objetivo del proyecto es contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MoS) mediante la



implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la Unión Europea (UE) para el transporte marítimo. Los resultados que perseguía el proyecto eran la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además, se realizó de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

- **PROYECTO SEA TERMINALS (2014-2015):** Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals, financiado por la UE a través de su Programa TEN-T. SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

- **PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014):** Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas, financiado por la UE a través de su Programa CEF (Connecting Europe Facility). El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los Corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

- **PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015):** LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales Europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

- **PROYECTO GAINN4MOS (2015):** Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions, financiado por la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility). GAINN4MOS tiene como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados Miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran número de proyectos piloto demostrativos.



De acuerdo con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia, todas las afecciones derivadas del Proyecto están contempladas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental asociado al mismo - que obtuvo la correspondiente DIA favorable -. A tenor de lo anterior, no se considera procedente la actuación que se propone.

Además, conviene aclarar lo siguiente, de conformidad con la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV):

- La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002 con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.
- De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron cinco (5) opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la Alternativa 4 la que finalmente se seleccionó.
- Dada la selección efectuada, el proyecto “Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)”, como ya se ha indicado, se sometió a la preceptiva obtención de DIA, que se publicó en sentido favorable en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 196 de 16 de agosto de 2007. Las Obras de Abrigo de la Alternativa 4 dieron comienzo el 2 de junio de 2008 y finalizaron el 1 de febrero de 2012, quedando ejecutado, por lo tanto, el perímetro o contorno de la alternativa elegida, estando pendiente, hasta la fecha, abordar los espacios interiores destinados a dar soporte a los incrementos previstos del tráfico de contenedores.
- Todas las modificaciones del proyecto se han analizado desde la óptica de la normativa medioambiental.
- Los accesos a la terminal a diseñar y construir por la Autoridad Portuaria permitirán una efectiva gestión de las colas y la correcta fluidez de circulación general del puerto, así como la circulación necesaria para acceder al Dique de la Ampliación Norte.
- La demanda de un Acceso Norte al Puerto de Valencia tiene 30 años de historia, con intervención tanto del tejido empresarial como de todas las Administraciones (Estatal, Autonómica y Local).



- En relación con dicho Acceso Norte, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción del Estudio Informativo del Acceso Norte al puerto. La redacción del mismo se halla coordinada con la Demarcación de Carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana. Como cualquier otro Estudio Informativo, va a contener un análisis de alternativas y, seguirá la correspondiente tramitación administrativa, conforme a lo previsto en legalidad vigente. Por lo tanto, no procede la presentación, tramitación o existencia de documentación alguna relacionada con dicho Acceso Norte en el actual expediente en tramitación del otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia. Expediente que es de otorgamiento de un título habilitante de ocupación de dominio público portuario, regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
- Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa aplicable a cada uno de los expedientes.

Cada Autoridad Portuaria deberá aplicar la legislación sectorial que resulte de aplicación, teniendo en cuenta las circunstancias en concurren en cada supuesto concreto.

Madrid, 05 de marzo de 2020