

L'AMPLIACIÓ DEL PORT DE VALÈNCIA

TROBADA PÚBLICA ONLINE JUNY - JULIOL 2020

ORGANITZA: FUNDACIÓ SCITO I CÀTEDRA CULTURA TERRITORIAL VALENCIANA

3ª JORNADA IMPLICACIONS SOBRE L'ECONOMIA I EL TRANSPORT

PONENCIA ELS ACCESSOS TERRESTRES AL PORT DE VALÈNCIA: NECESSITATS I IMPACTES

CARLOS DOMINGO SOLER

VALÈNCIA, 20 DE JULIOL 2020

A) Saludo y agradecimiento

Buenas tardes

Quiero saludar en primer lugar a mis compañeros de mesa [Joan Olmos, Josep Vicent Boira, Antonio Serrano], todos ellos conocidos de hace tiempo y estimados y al coordinador de esta mesa Juan Bisquert, así como felicitar a los organizadores de este encuentro, la Fundación Scito y la Càtedra de Cultura Territorial Valenciana, así como a Joaquín Farinós y Neus Pons.

Gracias por invitarme a expresar mi opinión en este encuentro en el que formularé algunas reflexiones y conclusiones relacionadas con los accesos terrestres al puerto de València, sus necesidades e impactos.

B) REFLEXIONES Y CONCLUSIONES

1ª idea. Sobre el modelo de puerto

1.1 La importancia del puerto de València

El puerto de València es el 1º de España y 5º de Europa en tráfico de contenedores, 2º de España en tráfico total, beneficios valorados en 1.076 M€ (el 2'35% de la economía de la CV), 38.866 empleos (2'09% de la CV, el 2'62% de la masa salarial), de los cuales 10.677 empleos se dedican a Transporte y Comunicaciones y en el que se mueven al año 80'7 Millones de Tn de mercancía, en gran parte contenedorizada (45% de tránsito), 5'4 Millones de TEU (54% de tránsito) con previsión de pasar a 10'5 MTEU en 2050, 677.000 pasajeros en línea regular y 436.000 pasajeros en cruceros.

Estos indicadores muestran la gran importancia del puerto de València para el desarrollo económico de la CV que justifican la necesidad de debates como este.

1.2 Sobre el modelo de puerto

Para definir los accesos terrestres es importante conocer cuál es el modelo de puerto y el de ciudad porque es deseable que los accesos en cuanto a tipo y capacidad han de ir en consonancia con el modelo de puerto y de ciudad que se persiga.

En este momento la APV está tramitando la formulación de un nuevo plan estratégico ya que el vigente concluye en 2020 y, por tanto, resulta difícil partir de esta premisa, con independencia de las declaraciones que sus directivos puedan ir efectuando.

Algunas declaraciones apuntan a un modelo de puerto HUB Mixto València – Sagunt, dos puertos en uno situados a 20 km como en Rotterdam, unidos con lanzaderas.

Y eso puede tener importantes consecuencias en el territorio situado entre ambos puertos, hoy desconocidas por no analizadas.

El presidente de la APV nos situó el 1er día de este encuentro ante un dilema que afortunadamente es falso. Quizás por pedagogía quiso simplificar un mensaje que es mas complejo que el de “Puerto, sí; puerto, no. Si queremos puerto, hay que apechugar con todas las consecuencias!” porque depende también del cómo, el porqué y el para qué queremos el puerto y sus sucesivas transformaciones.

Paco Toledo [presidente de Puertos del Estado] apuntaba acertadamente en avanzar hacia un modelo de ciudad y de puerto que han de ser formar un todo único.

La Estrategia de Movilidad de la GVA (Uneix) se limita a asegurar que el puerto necesita contar con unos buenos accesos terrestres (viarios y ferroviarios), sin concretar si es o no necesario un acceso viario norte o sus características.

Cualquier puerto debe tener unos accesos en condiciones, en consonancia con el modelo territorial y con la agenda de transición energética y la lucha contra el cambio climático. El resultado podría ser unos accesos que no fueran totalmente satisfactorios para los intereses sectoriales del puerto ya que habrá que encontrar la armonía entre los distintos factores que intervienen, no solo la rentabilidad económica de la inversión.

Todos solemos estar de acuerdo sobre la necesidad de que el modelo del puerto y sus accesos sean sostenibles pero cada uno entiende por sostenibilidad cosas diferentes. Se ha podido comprobar en la exposición de varios ponentes de sesiones anteriores.

Recordemos que la sostenibilidad se sostiene sobre 3 patas: crecimiento económico, respeto al medio ambiente y cohesión social. Si en alguna actuación falla alguna de esas 3 patas, no es sostenible. Sostenibilidad no es sinónimo de respeto medioambiental, pero sin respeto ambiental o sin cohesión social tampoco hay sostenibilidad.

2ª idea. Sobre las necesidades logísticas del puerto

La APV cifra sus necesidades logísticas en 400 – 500 Ha sobre las 640 actuales

Los contenedores vacíos (51.000 TEU) ocupan 54 Ha.

Previsión a 30 años: 90 Ha para 80.000 TEU

Necesidades logísticas APV: 400 – 500 Ha sobre las 640 actuales

Hay prevista, pues, una gran demanda de tránsito de contenedores, tanto vacíos como llenos. La imposibilidad y el rechazo de València a la localización en su término municipal de nuevas plataformas logísticas, excepción hecha de la ZAL y de la Terminal de Font de Sant Lluís, obliga a la localización de nuevas áreas logísticas alejadas del puerto con lo que habrá un impacto notable del tránsito de camiones así como la contrariedad de los operadores de transporte, cuyo deseo sería estar situados junto al puerto y cuyas opciones alternativas mas viables serán Parc Sagunt I y II y PLV de Riba-roja.

El Estudio Logístico elaborado por la Generalitat detecta la necesidad de crear nuevas zonas logísticas en el área de influencia de los puertos de València y Sagunt. Será necesaria su pronta creación si no se quiere producir un desajuste y la aparición de usos indeseados en el territorio, por mucha disciplina urbanística que haya, como los hubo en su momento con la ocupación de zonas de huerta por contenedores del puerto en La Punta y en Pinedo.

3ª idea. Sobre la relación puerto - ciudad

A lo largo de la historia como suele suceder con las grandes infraestructuras viarias o ferroviarias, se produce una gran interdependencia entre la ciudad y el puerto. Los puertos tienen un gran poder de atracción al desarrollo de la ciudad alrededor del mismo. Este desarrollo urbanístico acaba por ahogar o constreñir al puerto impidiendo su desarrollo o crecimiento y provoca unos impactos insostenibles para la ciudad. Estos conflictos crecientes entre el puerto y la ciudad acaba resolviéndose alejando o eliminando la infraestructura (como sería el caso de trasladar el puerto a Sagunt), cosa que no siempre resulta posible o al menos puede resultar muy complejo desde el punto de vista técnico, económico o social. Y en otras ocasiones se opta por la integración puerto – ciudad, bien para resolver el problema o para aliviar sus efectos o como compensación por los efectos nocivos de la infraestructura. Tanto el puerto como el gobierno de la ciudad tienen por tanto responsabilidades históricas en la generación de los impactos y conflictos habidos. Evitar errores pasados exige diálogo, consenso y participación ciudadana.

Esto ha ido creando un clima de cierta animadversión focalizada en el puerto, agravado por la manera de actuar del puerto debido a su propia autonomía y escasa participación de sus decisiones con la ciudadanía, con las que el gobierno de la ciudad se ha alineado en numerosas ocasiones, especialmente en las etapas predemocráticas.

Un buen ejemplo en sentido contrario, en el sentido de colaboración entre instituciones, ha sido recientemente el Plan especial de Nazaret de 18 Ha o el Plan Especial de la ZAL incorporando medidas verdes.

4ª idea. Sobre la participación pública en la toma de decisiones

Llama la atención el perfil bajo que adopta el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la toma de decisiones del acceso viario norte al puerto. Siendo el ministerio el competente en materia de accesos a los puertos de interés general del Estado, sorprende que no disponga de una planificación que aborde la cuestión y relegue las decisiones a la propia APV eludiendo sus propias responsabilidades directas. No es suficiente razón el hecho de que se haya brindado la APV a financiar la actuación a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Aunque el ministerio no pague la actuación no debiera inhibirse de decidir la oportunidad de efectuar la obra y, en su caso, de intervenir sobre sus características técnicas y las condiciones de su explotación (vía exclusiva o no de acceso al puerto, peaje sí o no, tipo de trazado –túnel, en superficie, en viaducto-, lugar de conexión con la V-21, grado de participación en su financiación, tipo de licitación –vía presupuestaria, colaboración público-privada-...). La ausencia del ministerio en este encuentro no deja de ser un síntoma de su desinterés por ejercer directamente su competencia. El hecho de que la APV forme parte del grupo del ministerio no es razón que justifique su ausencia habida cuenta de que la APV y el ministerio tienen sus propios intereses y su propia visión.

La Información Pública de un estudio Informativo es la forma habitual de participación pero habrá que reconocer que en asuntos tan controvertidos como el del acceso viario norte haya que hacer un esfuerzo adicional que trascienda la mera información pública y tratar de dialogar intensamente con los ayuntamientos y demás instituciones para llegar al máximo consenso.

5ª idea. Sobre los accesos ferroviarios

Según la APV la misión del puerto es “Estar alineado con las políticas europeas de transporte”. Una de estas políticas es aumentar considerablemente el tráfico ferroviario de mercancías que en España está en un escaso 5% y un 8'5% en el puerto de València mientras en Alemania es del 25%.

Para resolver los problemas de capacidad será necesario ejecutar el túnel pasante de València y duplicar la plataforma entre Castellón y València, porque no hay surcos disponibles. Asimismo hará falta aumentar la capacidad del fcc en el interior del puerto, tal como ha advertido el presidente de la APV.

La financiación de estas obras ferroviarias no está asegurada. A nadie se le oculta la dificultad, por su elevada cuantía, para financiar estas obras que son fundamentales para mejorar la accesibilidad ferroviaria al puerto de València.

Si al presupuesto de estas obras ferroviarias se le suma el coste del acceso viario norte al puerto se habrá creado un imposible: será difícil, sino imposible, financiar ambos accesos al mismo tiempo. Habrá que priorizar uno de ellos. Mi opinión es que se le debe dar prioridad a los accesos ferroviarios. Sino, el transporte de mercancías por fcc seguirá estando en segundo plano o abandonado a su suerte. Es imprescindible que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana fije directrices y prioridades y no actúe pensando que se trata de dos piezas separadas e independientes. Haber dejado la iniciativa de la redacción del Estudio informativo del acceso viario norte al puerto a la APV no ha sido una buena decisión, por mas que la APV forme parte del grupo del ministerio y que la APV se haya comprometido a financiar parte de la obra. Surge la dificultad añadida de que la UE es proclive a financiar obras ferroviarias pero no obras viarias de estas características.

6ª idea. Sobre los accesos viarios

6.1 Un poco de historia

Localización actual del puerto: embebido en la ciudad, por una ciudad muy consolidada en los entornos del puerto, con usos residenciales especialmente al norte y oeste. Los vehículos pesados acceden al puerto por vías intensamente utilizadas en sus tramos anteriores por la ciudad de València y por otras poblaciones del AMV. Actualmente es el final de una vía congestionada (V-30) después de pasar por otras vías congestionadas (A-7 By-pass, V-31). Por el centro y por el norte del puerto está restringido el acceso de camiones. En el caso de un acceso norte sería el final de una V-21. Sería impensable un acceso por el centro del puerto a través de su viario urbano, ni siquiera por un acceso que en su día se construyó con la finalidad de acceder al mismo a través de la Avenida del Puerto.

A lo largo del tiempo el modelo viario de accesos al puerto ha ido cambiando. También ha ido cambiando la planificación urbanística

1802 La avenida del Puerto [construida como Camino Nuevo del Grao en 1802 para revitalizar el puerto]

Funcionamiento: Caminos reales Norte y Sur y carretera de Madrid

PGOU 1946 La avenida del Puerto + Tránsitos + Circunvalación de los Poblados con desviaciones norte y sur al puerto + Vía de la Costa; Tolerancia industrial a ambos lados de la Av. Puerto, Industrial al sur del puerto

PGOU 1966 La avenida del Puerto + Autopista Río Turia + Circunvalación Interior y Exterior con desviaciones norte y sur al puerto + Vía de la Costa (por encima de la dársena)

Se construyó el Camino de Tránsitos, V-30 y nuevos accesos a València: V-21, V-31 y nueva N-III + Tránsitos + Avenida del Puerto + hasta que la situación se vuelve insoportable por el tránsito de camiones por el interior de València (semáforo de Europa)

Cambio de modelo años 70: La T (autopista de la Costa + Autopista Río Turia) es sustituida por el By-pass

Se construyó el By-pass (terminado en 1990, parcialmente el tramo norte con la penetración oeste)

Funcionamiento: By pass + Accesos V-21, V-31 y N-III + Tránsitos + La avenida del Puerto

PGOU 1986 By pass + Acceso sur con renuncia del puerto al acceso norte tras sacrificar València la playa de Nazaret. En esta ocasión se llegó al pacto de hacer el acceso sur sacrificando la playa de Nazaret a cambio de renunciar al acceso Norte

El “pulpo” de Rita Barberá (en la no aprobada revisión del PGOU): acceso norte para el puerto y para la ciudad, y pasante hasta la V-30 con numerosas ramificaciones en túnel

Modelo al que actualmente aspira el puerto: By pass + Acceso sur + Acceso Norte

6.2 Sobre la necesidad de un nuevo acceso viario norte

Según la APV, 1.500 camiones acceden hoy desde el norte al puerto por el sur a través del Bypass y de la V-30, y cada año se incrementarán en 30 - 50 como consecuencia de la ampliación norte, de tal manera que para dentro de 5 años, los camiones que utilizarían el acceso norte, si siguen los patrones actuales de movilidad, serían de 1.800 camiones en estimaciones de la APV o de 3.459 según el Estudio del Instituto de Transporte y Territorio de 2019 promovido por la cámara de Comercio, la CEV y Propeller València.

El impacto de los 1.500 camiones actuales sobre la IMD y sobre el total de camiones sería muy bajo:

El tráfico disminuiría en un 1'6% en el Bypass (93.000 v/d, 24.000 camiones/día) y un 1'1% en la V-30 (132.000 v/d, 26.000 camiones/día) y aumentaría un 2% en la V-21 (74.000 v/d, 1.400 camiones/día), cifras todas ellas casi insignificantes, incluso inferiores al incremento de intensidad de tráfico de un año.

El propio presidente de la APV lo reconocía en estos términos coloquiales: “Todo cabe por la puerta sur. No es un problema del puerto, es un problema para la ciudad y la comarca. Se ponen 3 puertas mas al sur y *chim pum*. Si hoy el Bypass tiene problemas, mañana mas”.

De hecho dice la DIA: “... 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.” No se cita para nada la necesidad de un acceso norte.

La pregunta que hay que hacerse es si estas bajas cifras justifican hacer un nuevo acceso viario o si por el contrario, basta con mejorar las infraestructuras viarias y ferroviarias actuales ya previstas (V-30, Bypass, Corredor Mediterráneo y Túnel pasante de València) para dotar al puerto de unos accesos dignos. Tanto si se hace el acceso norte como si no, habrá que abordar los problemas del Bypass y de la V-30, que podrían afectar en el futuro, en cualquier caso, a los accesos a la dársena sur del puerto.

En cualquier caso hay que recordar que la mejora de las carreteras genera a medio plazo un efecto inducido llegando de nuevo a la congestión: así ha ocurrido desde que se hizo la V-21, la V-31, el By-pass...siguiendo el

círculo vicioso congestión - nueva obra – descongestión – nueva congestión – ampliación - descongestión – nueva congestión – ampliación...

En un territorio como l’Horta Nord o el AMV este ciclo no se puede repetir indefinida o ilimitadamente. En consecuencia debe cambiarse el enfoque y apostar por un modelo de movilidad sostenible y romper el círculo vicioso.

6.3 Sobre sus posibles trazados

La APV encargó a INECO la redacción de un Estudio Informativo sobre un acceso al puerto por el norte.

Es prudente esperar el resultado del EI para formular una opinión mas fundada al respecto.

A lo largo del tiempo han ido apareciendo diversas propuestas de trazado:

- A) En túnel entre Port Saplaya y el puerto. Longitud 4 – 5 km
- B) En viaducto por encima del mar: Impacto paisajístico notable
- C) En superficie por Serrería quizás por el equívoco de llamar acceso norte a lo que era un nuevo acceso solo para coches entre la V-21 y el distrito marítimo (o no fue tan equívoca la denominación del proyecto?)

6.4 *Sobre su explotación*

Falta por definir si un nuevo acceso viario norte sería solo para camiones con destino al puerto o si también para el tráfico de la ciudad.

Recordemos cómo la ambición desmesurada de la alcaldesa Rita Barberá (aunque coherente con su propio modelo insostenible de movilidad) fue la causa que convirtió en inviable económicamente el proyecto de acceso norte que sirviera tanto para el puerto como para la ciudad en forma de pulpo con numerosas ramificaciones en túnel porque sus costes se multiplicaron estratosféricamente. La avaricia finalmente (y afortunadamente) rompió el saco.

6.5 *Sobre los costes de transporte*

Según la APV el nuevo acceso norte supondría un ahorro de 50€ por contenedor del sector cerámico. Según el Estudio del ITT: Ahorro en 30 años de 20 M€/año por disminución de distancia, disminución de 7'35€ por contenedor.

En estas cifras no coinciden la APV y el ITT. Estos efectos son discutibles. Por esa regla de tres, los camiones del clúster de la cerámica debieran ir, por su gran proximidad, al puerto de Castellón.

6.6 Sobre los tiempos de transporte

Por poner un ejemplo, entre Teruel y la dársena norte en coche hoy se tarda según GoogleMaps 1h47' en recorrer los 166 km. Con un nuevo acceso viario norte el ahorro en distancia sería de 18km y en tiempo de 7 minutos. No es extremadamente significativo y todavía menos cuando en los tiempos de acceso al puerto no influye tanto la congestión de sus accesos sino los tiempos derivados de los controles internos para acceder al recinto portuario, de la gestión que hace el puerto de sus entradas y salidas.

6.7 Sobre su coste de construcción

Hoy por hoy los costes son indeterminados. Su margen de variabilidad es demasiado amplio como para tomarlo como dato de partida para adoptar una decisión.

Según la APV el coste en túnel sería de unos 400 M€.

En Dinamarca el último túnel viario-ferroviario ha costado 400 M€/km para 4 carriles viarios y doble vía ferroviaria, o sea, el coste podría verse multiplicado por 1'5. Por seguridad los túneles largos encarecen su coste.

El coste del túnel pasante ferroviario de València: 5 km en túnel y 4 km en superficie con un coste inicial de 154 M€ (con Estudio Informativo redactado), 880 M€ actuales. Todo hace pensar, pues, que las previsiones iniciales se van a quedar muy cortas.

6.8 Sobre su financiación

El puerto se ha ofrecido a pagarlo a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

Hasta cuánto estará dispuesto el puerto a pagar es algo que hoy por hoy no está determinado. Quién pagaría la diferencia? Cómo se pagaría la diferencia?

Lo que no esté dispuesto a pagar el puerto, estarían los camiones dispuestos a pagar un peaje?

Bien pudiera resultar que se hiciera el túnel y los camiones siguieran prefiriendo ir por la V-30. Esa experiencia ya se tuvo con la calamitosa experiencia de las autopistas radiales de Madrid.

De financiarse por colaboración público-privada con explotación por disponibilidad, es fácil imaginar que no saldría rentable si no viene acompañada de importantes contribuciones económicas públicas para compensar los déficit en los costes de explotación.

Si el acceso norte es pues exclusivo para camiones con destino al puerto, ejecutar una carretera para tan solo 1.500 camiones comporta a día de hoy excesivas incógnitas o incertidumbres.

La conclusión de todo esto es que debe hacerse un estudio que aclare estas cuestiones que no son menores.

7ª idea. Sobre la gestión de la DIA

Destaca la APV en que la ampliación Norte del Puerto y el acceso Norte son dos proyectos independientes.

Esto tiene sus ventajas y sus inconvenientes.

Su mayor ventaja: los problemas de un proyecto no arrastra los problemas del otro que pudiera llegar a paralizarlo.

Algunos pudieran llegar a pensar que se trata de un fraude de ley o de esquivar los controles medioambientales.

Su mayor inconveniente: Corre el riesgo la APV de tener una DIA favorable para la ampliación norte del puerto [la actual es de 2007 y cuya vigencia está pendiente de ratificación] y una DIA desfavorable para el acceso norte. En el futuro no se podría esgrimir como justificación del acceso norte la demanda adicional generada por la ampliación norte. No sería honesto puesto que se está argumentando que se trata de dos proyectos independientes. Lo contrario llevaría a pensar que el puerto estaría actuando con políticas de hechos consumados.

8ª idea. Sobre la credibilidad del puerto

Diversos antecedentes predisponen a pensar que las previsiones o vaticinios que hace la APV luego no se cumplen. Veamos 3 ejemplos:

ZAL: se decía que si no se hacía, el puerto se hundiría. La ZAL todavía no se ha materializado como consecuencia de problemas judiciales y mientras tanto, el puerto no solo no se ha visto afectado sino que su liderazgo ha aumentado considerablemente.

Acceso Norte (años 90): ídem

Corredor Mediterráneo: se decía que si no se hacía antes de 2015 la economía de la CV se tambalearía y tendría sus consiguientes efectos negativos en el puerto.

9ª idea. El problema de las competencias y la gobernanza

Accesos a los puertos de interés general = MITMA

Urbanismo = GVA + Ayuntamientos

Territorio = GVA

Puerto = APV + MITMA

La excesiva fragmentación sectorial de las competencias obliga a una mayor coordinación institucional.

Conclusión general

Soy partidario de:

- ✓ Definir el modelo de accesos terrestres al puerto a partir de su nuevo Plan Estratégico que se apruebe y del nuevo PGOU de València y ayuntamientos afectados
- ✓ Establecer un diálogo entre instituciones con participación ciudadana
- ✓ Lograr el máximo consenso en las soluciones y en su diseño, no solo con el ayuntamiento de València sino también con los demás municipios afectados y con los responsables de la política territorial
- ✓ Compensar al territorio afectado
- ✓ Contemplar la movilidad en su conjunto a través del Plan de Movilidad Metropolitana de València
- ✓ Hacer un estudio coste/beneficio que incluya un estudio de prognosis de tráfico con distintos escenarios de explotación y estudio de sensibilidad, incluyendo también alternativas sin acceso norte y en el que intervengan todos los modos de transporte
- ✓ Abordar las mejoras viarias [V-30, A-7, accesos a Parc Sagunt II...] con criterios de movilidad sostenible
- ✓ Ejecutar mejoras ferroviarias: Corredor Mediterráneo de mercancías y pasajeros + duplicación Castellón – València + Eje pasante de València, Ramal puerto de Sagunt + Corredor Cantábrico – Mediterráneo Sagunt – Zaragoza
- ✓ Implantar nuevas zonas logísticas: Parque Logístico Sagunt II + Fuente Sant Lluís y otras plataformas logísticas