

1. La resolución de 30 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental (en adelante DIA) favorable a la realización del proyecto «Ampliación del puerto de Valencia (Valencia)», **“siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales”**.

2. De la **DIA emitida**, en materia de paisaje, hay que destacar algunas de las **consideraciones en materia de paisaje efectuadas en aquel momento (2007)**:
 - El 3 de marzo de 2005 se inicia el trámite de consultas acerca de la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental. Estando, por tanto vigente la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) en la DIA se recoge que **el Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que será necesaria la realización de un estudio de la afección al paisaje**. Dicho estudio se aporta en el “Anejo 12 _ paisajístico” del Estudio de Impacto Ambiental elaborado en 2006.
 - El Grupo Socialista del Ayuntamiento de Valencia, la Asociación de Vecinos y Vecinas de Cabanyal-Canyamelar, la Asociación de Vecinos y Vecinas de Nazaret, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, la Asociación de Vecinos Nazaret Unido, y Josep Ramón Medina Folgado (Catedrático de Universidad de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia), consideran que las previsiones de las obras de ampliación son incompatibles con el Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana y que las obras de ampliación implican un **impacto severo en la calidad paisajística de la playa de la Malvarrosa, ya que no se ha tenido en cuenta el impacto visual de las grúas y almacenamientos**.
 - Analizando el “Anejo 12 _ paisajístico” del Estudio de Impacto Ambiental de la Ampliación del Puerto de Valencia elaborado en 2006, **se señalaba en el mismo que la invasión del horizonte por el nuevo dique sería significativa**, atenuada tan sólo en función de la distancia desde el punto de observación pero **no resultando posible introducir barreras visuales que permitan corregir la invasión de forma efectiva**. A lo sumo se podrá tratar de disminuir los efectos negativos a través de una correcta disposición de los nuevos edificios portuarios e introduciendo elementos arquitectónicos de mejora paisajística, así como ajardinamientos y barreras vegetales en aquellos puntos en que sea posible (rotondas, accesos, etc.). En definitiva **se produciría una afección notable por la pérdida de visibilidad desde la zona de la playa de La Malvarrosa que se traduciría en una invasión de la línea de horizonte por las nuevas obras marítimas**, lo que supone un **impacto negativo relevante sin que resulten del todo efectivas las medidas correctoras que se introduzcan para mitigarlo**, de tal forma que

resultaría ser un impacto negativo severo, de magnitud e importancia media, duración permanente, manifestación continua y efecto no acumulativo en el tiempo. **Dado el carácter permanente e inamovible de las nuevas obras, el impacto resultaría irreversible e irrecuperable.**

- Con fecha 21 de febrero de 2007, la Conselleria de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que **no se observan reparos al Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Valencia al encontrarse este contemplado en el Plan de Accion Territorial del Litoral, siempre que las alteraciones ambientales que se produzcan como consecuencia de las actuaciones planteadas sean favorablemente evaluadas.**
 - El punto 6.2 de la **DIA describe y justifica los principales impactos de la alternativa escogida**, concluyendo en materia de paisaje **que la ampliación supondrá un impacto durante la fase de explotación, que se verá mitigado por las siguientes razones:**
 - La ampliación del puerto actual **no contrasta ni geométrica ni cromáticamente** con el medio circundante al constituir un añadido al puerto existente.
 - La situación encajada de la playa de la Malvarrosa entre la ciudad y el puerto, y el hecho de no existir una ocupación directa, hace que **la futura situación no sea peor que la actual** en este aspecto.
 - Este impacto se ve **mitigado por la distancia de las obras respecto a los posibles observadores (3,8 km).**
 - Por otro lado, el estudio de impacto ambiental contempla la **disposición de las instalaciones portuarias de forma que minimice el impacto paisajístico. Asimismo, se incluirán criterios de apantallamiento y sombreado en el ajardinamiento.**
3. Analizadas las **nuevas características del proyecto de ampliación que se desprenden de la documentación del “Concurso para la construcción y explotación, en régimen de concesión administrativa, de la nueva terminal de contenedores de la ampliación Norte del Puerto de Valencia”** aportada, y en particular en el “Sobre Nº 2 – PLAN TECNICO Y DE INVERSION - Estrictamente Confidencial” y en el “Sobre Nº 2 – PLAN MEDIOAMBIENTAL - Estrictamente Confidencial”, se observa:
- En la tabla que resume los **elementos o motivos que son de aplicación a la terminal objeto del plan** Medioambiental en el punto “3. Cumplimiento con los requerimientos legales” se **indica que, a nivel autonómico, en materia de “Medio Ambiente General” es de aplicación la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana** (en adelante LOTUP). Sin embargo, la DIA publicada en 2007 evaluó la afección al paisaje a través de un “estudio de afección al paisaje” con el contenido del artículo 23 de la Ley 4/2004 (LOTUP), sin siquiera el contenido metodológico para la evaluación de los impactos paisajísticos o visuales que introdujo el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el

Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana. Por tanto, **si efectivamente resulta de aplicación la LOTUP en la nueva terminal de contenedores de la ampliación Norte del Puerto de Valencia, sería exigible un instrumento de paisaje regulado por la legislación actualmente vigente, no siendo suficiente ni equiparable el contenido analizado en la DIA emitida para la alternativa inicialmente prevista.**

- Por otra parte, la nueva terminal diseñada para manipular un máximo de 4.8 millones de TEUs anuales ('throughput'); de 1970 metros de muelle y 700 metros de 'explanada', comporta una nueva ordenación de los muelles y la bocana del puerto, cuyos efectos en la percepción del paisaje comprenderían:
 - **Mayor impacto paisajístico y visual derivado del incremento del volumen de almacenamiento** de los 4.8 millones de TEUs máximos anuales previstos, con sus construcciones, grúas e instalaciones necesarias, **así como de la presencia no permanente de los buques** que podrían alcanzar la capacidad de 24.000 TEUS (respecto a los 11.000 TEUS previstos inicialmente).
 - **Aproximación del paisaje portuario de grúas y almacenamiento de contenedores hacia el norte unos 750 metros, disminuyendo la distancia de observación desde las playas existentes al norte de la actuación e incrementando su incidencia visual debido a la disposición vertical en altura de dichos elementos.** Independientemente de la altura que alcanzaran, que no se concreta, ésta sería **mayor que la altura del dique de abrigo ejecutado** (contemplado en el proyecto inicial). **La nueva terminal y sus instalaciones** (incluyendo las nuevas vías para la extensión del ferrocarril y la estación en el nuevo muelle sobre el actual dique norte de abrigo) **serían directamente visibles desde puntos de observación significativos como las playas, la Marina de Valencia y el frente urbano del BIC Conjunto Histórico del Cabanyal-Canyamelar, que pueden estar localizados en ocasiones a escasos 1.000 metros de la terminal.**
 - **Extensión hacia el mar del paisaje portuario de grúas y almacenamiento de contenedores e incremento del efecto barrera y bloqueo de la percepción del horizonte de aproximadamente 600 metros** en su proyección sureste, debido a la localización del muelle de 1.970 metros de longitud coincidente con el dique de abrigo (frente a la continuidad y compacidad del muelle de 1.350 metros de longitud y su extensión hacia el sur junto a los muelles de levante y el dique este). Además de esa extensión en las perspectivas vistas desde el norte, para esta nueva situación no se ha evaluado si también existiría una incidencia visual diferencial de estos elementos desde el litoral situado al sur del puerto, respecto a la identificada en el análisis del proyecto de ampliación elaborada para el otorgamiento de la DIA en 2007.
- A priori, las **medidas protectoras específicas de restauración paisajística** recogidas en el punto 5.4.1.2 del Plan Medioambiental, consistentes en la restauración de zona de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria (únicamente a efectos ambientales de gestión de residuos y aparcamiento de maquinaria pesada) así como en la ordenación y

mantenimiento de servicios existentes (restauración o repavimentado de los accesos deteriorados en fase de obra; reposición de las redes de servicio mediante un respecto genérico e indeterminado a la estética y la armonía con las ya existentes –que no se analizan ni describen en la documentación-; establecimiento de un sistema de drenaje para las aguas superficiales, de escorrentía en rampas y de vertido accidental), **no parecen efectivas para reducir ni mitigar el “impacto durante la fase explotación” recogidas en el punto “6.2 Principales impactos de la alternativa elegida” de la DIA que ya se emitió, que se vería incrementado en los términos expuestos en el apartado anterior pero que no fueron evaluados en el proyecto inicial.** Por ello, se advierte que **se debería revisar la justificación del proyecto para la alternativa escogida inicialmente, valorando si las razones de mitigación que se argüían seguirían siendo suficientes para validar que la nueva terminal propuesta y su repercusión en el paisaje en los términos inicialmente previstos** (relacionados en el punto 2 de este escrito). Como se ha dicho, **la nueva terminal difiere en términos de dimensión, compacidad y distancia al punto de observación al proyecto inicialmente previsto y en ausencia de apantallamientos o ajardinamiento que** -debido a las necesidades funcionales y operativas de una instalación portuaria lógicas- **no podrían ejecutarse.**

- Por su parte, las medidas correctoras específicas sobre el paisaje recogidas en el punto 5.4.2.2 vienen a reiterar las medidas protectoras anteriormente analizadas, por lo que se valora dicha efectividad en el mismo sentido.
4. **Conclusión: Por todo ello, y dado que el punto 8 de la DIA emitida en 2007, en las especificaciones para el seguimiento ambiental indica que “el estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental con el objetivo de velar por el cumplimiento de las medidas correctoras y verifica su eficacia, así como identificar posibles impactos ambientales no previstos, elaborando las oportunas medidas correctoras” parece necesario revisar el posible impacto ambiental en el paisaje de las modificaciones sustanciales advertidas (por su extensión, magnitud y carácter) y los efectos no previstos inicialmente para valorar, tras ello, la necesidad de establecer nuevas medidas protectoras y/o correctoras. En base a todo lo indicado anteriormente se estima que la DIA de 2007 no ampara las modificaciones introducidas en anteproyecto de 2018 (respecto del proyecto de 2006) en materia de paisaje. En cualquier caso, se deberá aclarar si la nueva terminal está sujeta a la LOTUP para su tramitación y aprobación.**

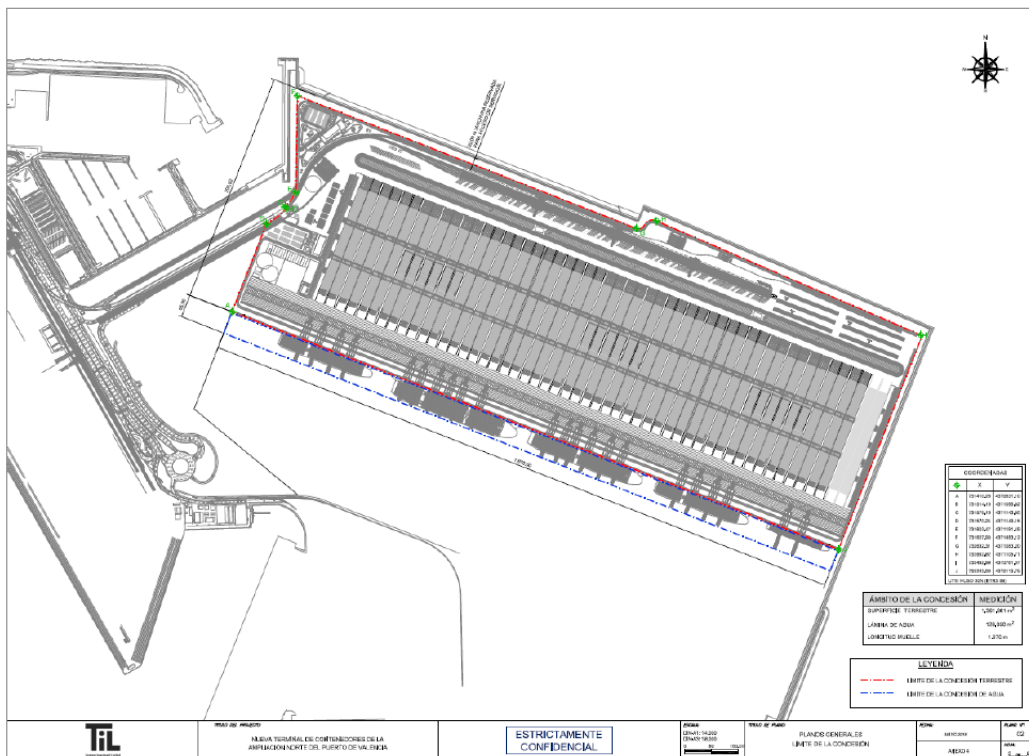
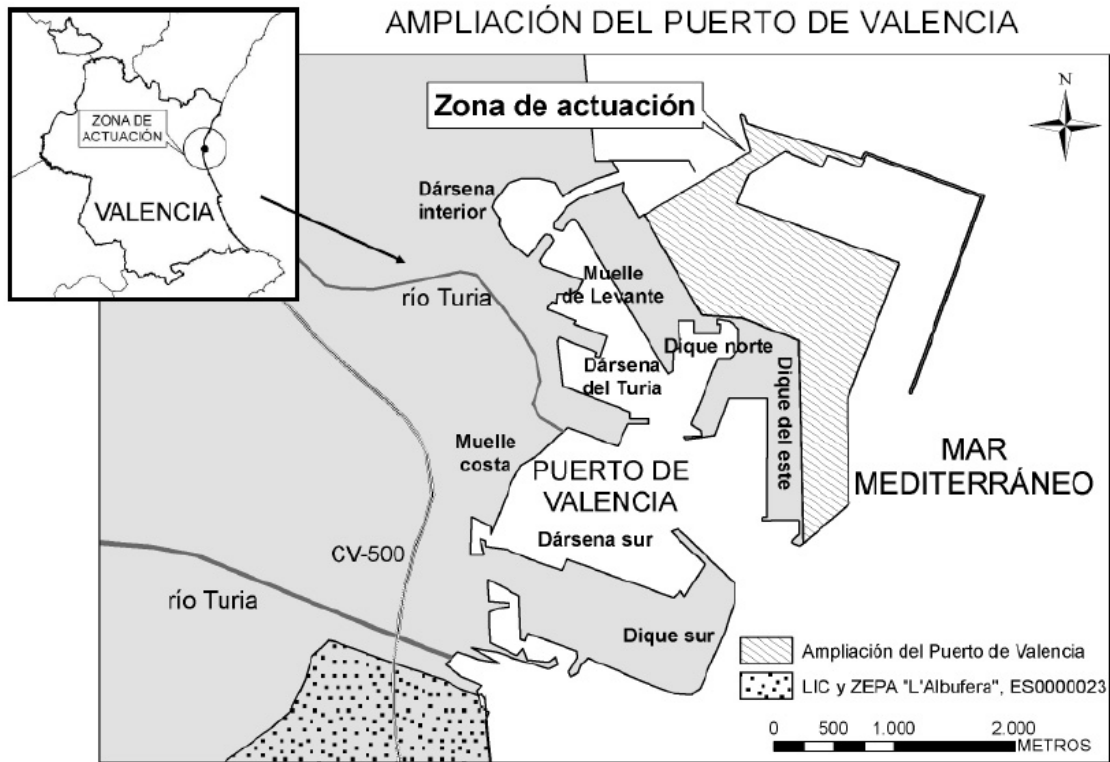


Figura 2.1 – Límites de la terminal VNPT en el Puerto de Valencia.