

No a l'Ampliació Nord del Port de València

written by Lluita Internacionalista | 1 de novembre de 2021

L'origen del procés

La primera referència a l'ampliació ve del 2006, quan el consell rector de Ports de l'Estat va aprovar el Pla Director d'Infraestructures del Port de València, que triava l'alternativa quatre per a l'ampliació nord per tenir, suposadament, menor impacte ambiental.

Aquest pla estratègic va determinar que el port orientaria la seva activitat cap al trànsit de contenidors interoceànics, per la qual cosa necessitava escometre la seva expansió. El projecte va preveure la creació d'una nova dàrsena en la zona nord del port. Tenia 250 hectàrees amb la bocana orientada cap al sud, projectada per a tenir una terminal de contenidors de 153 hectàrees i capacitat per a cinc milions de TEU/any (és la capacitat de càrrega d'un contenidor).

El novembre de 2018 l'Agència Portuària de València aprova el plec per a la concessió i es treu a licitació el desembre. El maig de 2019, TIL (filial de la naviliera MSC) presenta la seva oferta, seleccionada el setembre pel consell d'administració amb l'únic vot en contra de l'alcalde Joan Ribó.

La filial de MSC opta per una concessió a cinquanta anys. El projecte s'executarà en tres fases consecutives, que preveu concloure el 2026. Amb la nova terminal nord el port tindrà una capacitat de 12,5 milions de TEU. La inversió ascendeix a 1.021 milions als quals se sumen els 400 que posarà l'Agència Portuària de València per a obres. La previsió és crear suposadament 3.000 llocs de treball incloent les fases de construcció i posterior explotació. En la seva oferta, TIL fa una aposta per la intermodalitat ferroviària i per

l'electrificació.

Les posicions

Compromís i Podemos intensifiquen el seu rebuig al projecte i reclamen una reversió de les obres executades.

En el si de PSPV hi ha diferents postures, mantenen un perfil molt baix i més aviat prudent en el debat. Alguns excàrrecs socialistes s'han posicionat obertament en contra de l'ampliació.

Compromís va manifestar en el seu moment que aquesta ampliació «respon als interessos de les grans navilieres i no a l'interès general».

Actualment, un text consensuat entre Compromís i PSPV sobre una «ampliació descarbonitzada», que «respecti la DIA (Declaració d'Impacte Ambiental)» i «eviti el desgast de les platges», seria l'acord entre Compromís i el PSPV, per salvar la situació de desacord polític en el tema de l'ampliació del Port.

Ara mateix, els principals suports a l'ampliació provenen, a més d'entitats clarament interessades, com la Cambra de Contractistes, de l'oposició política. De fet, la dirigent del PP a l'Ajuntament de València, María José Català, va promoure una moció defensant aquesta obra, amb la clara intenció d'explotar les diferències entre socis.

La Comissió Ciutat-Port (amb entitats com Acció Ecologista, Per l'Horta o l'Associació de Veïns de Natzaret, entre altres) presenta un informe analitzant els danys de la futura terminal sobre el medi ambient i en concret, els «efectes perniciosos» de les platges del sud. Alerta d'ones més grans i major erosió de la costa pel fet que l'obra projectada requereix un dragatge 14 vegades superior a l'autoritzat. Reclama un nou DIA (Declaració d'Impacte Ambiental per la caducitat de l'anterior, de fa catorze anys.)

La Comissió Ciutat-Port ha fet diverses accions de protesta contra el projecte de l'ampliació del Port de València.

Segons manifesta aquest col·lectiu, aquest projecte té «una influència directa en la deterioració ambiental dels barris marítims». Així mateix, han denunciat les conseqüències que tindrà la seva execució com «el desaprofitament dels recursos naturals i diners públics», així com «un gran perjudici per a la salut pública». Així mateix, han denunciat el cost de les obres previstes, ja que no seran gastats «en necessitats socials més urgents i essencials i a crear llocs de treball de proximitat».

Una altra de les decisions preses per aquest col·lectiu a portar als tribunals l'APV i a Ports de l'Estat, per l'autorització de l'ampliació del port sense un nou informe ambiental, deixem que tot no acabi només en un feixuc procés judicial.

Esperem que segueixin endavant amb les mobilitzacions que és l'únic mitjà de parar l'ampliació del Port, ja que queda clar l'impacte ambiental, amb l'ampliació de vies ràpides (V-30,V-31,V-21), l'augment desmesurat dels vehicles pesants i el consegüent augment de la contaminació. Aquesta ampliació està basada en el pur negoci especulatiu d'alguns sectors econòmics de la ciutat: només cal veure les xifres en les quals es mou aquest projecte, que basen les seves propostes en el pur negoci i en els beneficis obtinguts per l'ampliació de la terminal de càrrega i de creuers que permetrien la massificació turística de la ciutat. Tampoc és cert que signifiqui gran quantitat de nous treballs: uns serien temporals i els altres de caràcter portuari queden desmuntats amb l'automatització de les tasques portuàries, que si que és un fet real.

En aquesta ciutat ja hem hagut de suportar negocis especulatius com l'enderrocament de les cases del Cabanyal o el macro-projecte del circuit de la Fórmula I, tots aquests a

càrrec de PP Valencià, entre altres desastres urbanístics i especulatius. Els efectes que ja ha causat el port i els que vindran de l'ampliació sobre les platges, com la de l'Albufera, i la qualitat de l'aire i de l'aigua són un bon motiu per a oposar-s'hi.

No a l'Ampliació Nord del Port de València.

No a la Massificació Turística a València.

Els Diners de l'Ampliació per a Necessitats Socials.

Carlos Rodríguez. *Lluita Internacionalista*
(País Valencià)