



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/1396	19/12/2019	2961
184/2212		4170
184/2213		4171
184/2300		4258
184/2301		4259

**AUTOR/A:** UTRILLA CANO, Julio (GVOX); GIL LÁZARO, Ignacio (GVOX); ESTEBAN CALONJE, Cristina Alicia (GVOX)

### RESPUESTA:

La Autoridad Portuaria de Valencia tiene establecidos desde hace muchos años unos grupos de trabajo dentro del marco del Consejo de Calidad del Puerto de Valencia que actúan de observatorio, análisis y propuesta de solución de los problemas que, en general, puede presentar el transporte en sus funciones de recepción y entrega de mercancías. En este sentido, cabe señalar que se desarrolló y puso en funcionamiento una plataforma de intercambio de información y órdenes de transporte para conocer con antelación la cantidad de trabajo que puede presentarse al día siguiente en cada terminal y, de esta forma, poder planificar la maquinaria y el personal necesario para atenderlo.

No obstante, se indica que, en contadas ocasiones, pueden producirse aglomeraciones debidas a la coincidencia de unidades de transporte en la misma franja horaria, lo que está llevando a analizar la implantación de un sistema de cita previa que permita el escalonamiento de llegadas de unidades al puerto y se eviten esperas indeseadas.

El acceso norte al puerto de Valencia ha sido una demanda de los empresarios valencianos desde los años 80, antes de que se plantease la ampliación norte del puerto de Valencia, originalmente asociado al cluster azulejero de Castellón, obligado a circunvalar el área metropolitana para acceder al Puerto.

Disponer de un acceso norte al puerto de Valencia supone una mejora en la accesibilidad para aproximadamente el 35% del tráfico pesado y el fortalecimiento del sistema logístico Valencia-Sagunto. Por otra parte, dicho acceso procuraría reducción de tráfico en la V-30 (único acceso actual al Puerto para el tráfico pesado).



Por lo tanto, su existencia aliviaría los flujos de tráfico que actualmente soporta la circunvalación a Valencia, que finaliza en el actual acceso Sur al puerto, y supondrá una mejora de la movilidad de toda el área metropolitana, permitiendo una importante reducción de las emisiones a la atmósfera del tráfico pesado.

En todo caso, se señala que el actual acceso por el sur, a través de la V-30, es insuficiente para dar respuesta al crecimiento de la movilidad de vehículos pesados con origen/destino en el puerto que se espera como consecuencia de la ampliación norte del puerto. Y ello, incluso considerando el decidido impulso que desde la Autoridad Portuaria se está dando al transporte ferroviario.

Con carácter previo a la firma del referido Protocolo, se deberán efectuar los estudios técnicos de alternativas.

En el momento actual, la Autoridad Portuaria de Valencia ha encargado a INECO la redacción de un Estudio Informativo del Acceso Norte al Puerto, que se redactará conjunta y coordinadamente con la Dirección General de Carreteras, con el fin de avanzar en los estudios técnicos de alternativas de soluciones.

Puertos del Estado ha recibido, el pasado mes de diciembre, por parte del Consell de la Generalitat Valenciana, dicha petición, por lo que se procederá a recabar los informes pertinentes para dar contestación a la misma.

La explotación de la futura terminal de contenedores de la ampliación norte del Puerto de Valencia (ampliación que ya se realizó hace unos años), será probablemente una de las inversiones privadas más importantes de los próximos años en España, y situará a Valencia en una situación muy competitiva, aumentando su capacidad de 6 a 11 Millones de Teus en volumen de contenedores.

La tramitación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Valencia, en el que se recogía la ampliación Norte, culminó con su aprobación en julio de 2006. Se inició entonces, durante su tramitación, un debate y participación ciudadana a través del trámite de información pública, que culminó con la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (BOE 230, 16/08/2007). Al amparo de esta Declaración de Impacto Ambiental, se realizaron las obras de abrigo concluidas en 2012.

Desde que el Gobierno de la nación encomendó en el año 1986 a la Autoridad Portuaria de Valencia, entonces Puerto Autónomo, la gestión del puerto de Sagunto, como consecuencia de la reconversión de la siderurgia y la desaparición de la empresa Siderurgia del Mediterráneo, que era la titular del puerto, son muchas las acciones emprendidas por la Autoridad Portuaria para facilitar el desarrollo de la dársena hasta llegar a su configuración actual.





En virtud de lo anterior, en el momento actual, el Puerto de Sagunto está especializado en tráfico ro-ro y mercancía no contenedorizada, con las siguientes peculiaridades:

- Recibe anualmente alrededor de 1.400 escalas de buques de mercancías.
- Mueve anualmente 5 millones y medio de toneladas.
- Es el segundo puerto español, después del de Bilbao, en operativas de material siderúrgico, y a larga distancia del tercero.
- Es el sexto puerto español en manipulación de mercancía general no contenedorizada.
- En el Puerto de Sagunto está ubicada la terminal de Toyota que es utilizada como punto de entrada de sus vehículos en la Península Ibérica.
- Otras marcas de automoción han optado por el Puerto de Sagunto como plataforma de distribución en la Península, habida cuenta sus excelentes condiciones, como así se recoge en los informes anuales elaborados por ANFAC en los que aparece como el segundo mejor valorado.
- Existe una línea naviera con cuatro escalas semanales que une Sagunto con Italia transportando plataformas, en lo que se conoce en el mundo marítimo como Autopistas del Mar, que evitan que esas plataformas con sus cabezas tractoras rueden por las carreteras españolas y europeas, con el consiguiente ahorro en las emisiones de CO2.
- Una de las regasificadoras que conforman el sistema gasístico español eligió Sagunto para asentarse y recibir los buques de gas natural licuado, y allí está operando desde el principio del año 2000 con los máximos estándares de calidad. Con los cambios previstos en la regulación española, y solicitados, entre otros, por la Autoridad Portuaria de Valencia, se espera que la planta de Sagunto tome mayor relevancia en el panorama gasista nacional.

Estas y otras actividades de menor relevancia, conforman la actividad de un puerto, cuya función es contribuir a la economía de la zona facilitando la importación y exportación de sus productos.

Los proyectos de futuro están basados en tres aspectos:

En primer término, completar las obras pendientes en la dársena II que permitan la ubicación de nuevos operadores. En segundo lugar, implicarse de forma decidida en



el desarrollo y potenciación del área logística de la zona conocida como Parc Sagunt, por su proximidad al puerto marítimo. Y, por último, planificar una tercera dársena con el tiempo suficiente para que la inversión privada pueda asentarse y desarrollar sus proyectos.

Además, cabe señalar que, actualmente, se está llevando a cabo la construcción de un nuevo puesto de inspección fronteriza en Sagunto, cuyas obras concluirán a principios de 2020 y que permitirá la atracción de nuevos tráfico y de nuevas líneas regulares a dicho puerto.

Como se ha comentado anteriormente, el Puerto de Sagunto es bien conocido por su especialización en cargas de proyecto y en la manipulación de mercancía general, participando la Autoridad Portuaria en todas las ferias de referencia del sector, con el fin de llevar a cabo su promoción comercial.

Adicionalmente, cabe indicar que un hito relevante en el desarrollo del Puerto de Sagunto lo constituirá la construcción del nuevo acceso ferroviario, a través del convenio suscrito entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Valencia. En esta línea, se informa que el 6 de septiembre de 2019, el Consejo de Ministros autorizó al entonces Ministerio de Fomento a licitar, a través de ADIF, las obras para llevar a cabo el nuevo acceso ferroviario de mercancías al Puerto de Sagunto y las mejoras en su conexión con el Corredor Mediterráneo y el Corredor Cantábrico-Mediterráneo. El contrato cuenta con un valor estimado de 20.218.604,62 euros (sin IVA).

Asimismo, se informa que se ha avanzado en la integración puerto-ciudad, habiéndose firmado recientemente un convenio con el Ayuntamiento que posibilitará la apertura de la zona norte para usos ciudadanos.

Por otra parte, se señala que el puerto de Gandía es un pequeño puerto con capacidad limitada y con una oferta suficiente para las demandas a las que se ve sometido.

Históricamente fue un puerto frutero dedicado a la exportación de la naranja, que hace tiempo dejó de ser transportada en buques de carga general, para utilizar el contenedor.

Las dimensiones de su dársena, en consonancia con las superficies de almacenamiento de mercancías, limitan el tamaño de los buques con capacidad de escalar en sus aguas.

Aun así, el volumen de tráfico se acerca a las 600.000 toneladas anuales, teniendo margen de crecimiento, si la demanda aumentase.



No obstante, el constante aumento de las dimensiones de los buques y la coincidencia de operaciones, al ser cada vez más habitual, ha llevado a la Autoridad Portuaria a la renovación del calado del muelle del Serpis y la mejora de su capacidad portante por 4 millones de euros en total, de forma que, en un futuro, puedan operarse al mismo tiempo dos buques de alrededor de 200 metros de eslora y así contribuir a la competitividad del tejido industrial al que sirve.

Además, recientemente se ha otorgado una nueva concesión al Club Náutico de Gandía, en línea con la potenciación de la integración puerto-ciudad.

Asimismo, con el fin de desviar el tráfico pesado del núcleo urbano se está llevando a cabo un nuevo acceso al Puerto Marítimo de Gandía.

Finalmente, cabe indicar que se está potenciando un servicio de ferry durante todo el año, que une el Puerto de Gandía con las Islas Baleares, vieja reivindicación histórica local.

Madrid, 26 de febrero de 2020