



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el **Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común**, presenta las siguientes preguntas relativas a la “Ampliación Norte del Puerto de Valencia” dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Autoridad Portuaria de Valencia, obtuvo una Declaración de Impacto Ambiental, concedida por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático de 30 de julio de 2007, para la “Ampliación Norte del Puerto de Valencia” (DIA-2007, en adelante).

La expresada DIA-2007 favorable se otorgó bajo determinadas condiciones y limitada a la denominada “alternativa 4”, en tanto que consideraba “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”, según dicción literal de la propia DIA-2007 (publicada en el B.O.E. de 16 de Agosto de 2007).

Según la documentación facilitada por la APV en el expediente de evaluación ambiental, las obras de la ampliación se habrían de ejecutar en dos fases. La primera de las cuales, efectivamente, comenzó en 2005 y se concluyó en 2012, sin que las correspondientes a la segunda fase, en los términos de la DIA-2007 llegasen nunca a ejecutarse.

Para la ejecución de las obras que integraban la primera fase se contó con financiación europea y entre las obras ejecutadas y puestas en servicio se encontraba una terminal de pasajeros que sigue en funcionamiento actualmente.

En 2018 la APV modificó su criterio respecto de las obras no ejecutadas para la ampliación Norte del puerto y presentó un anteproyecto que incluía actuaciones no previstas en el expediente de evaluación ambiental que desembocó en la DIA-2007, como es la “demolición de los muelles de cruceros” (página 26 de la Memoria del Anteproyecto de julio de 2018).

Con independencia de la razonable duda jurídica existente respecto de la eventual caducidad de la misma DIA-2007, resulta absolutamente fuera de toda duda que aquella no podía amparar simultáneamente la construcción de la terminal de pasajeros en una



primera fase (2005-2012) y su demolición en una segunda fase, aunque fuese indeterminada en el tiempo.

Por otra parte, la nueva construcción proyectada y que ya ha sido objeto de licitación (BOE núm. 48 de 25 de febrero de 2020) se plantea en un nuevo emplazamiento, ajeno al ámbito de aquella DIA-2007 sin que conste su sometimiento a evaluación ambiental alguna.

El Consejo de Administración de la APV en sesión del 10 de noviembre de 2022 acordó otorgar a la mercantil BALEARIA EUROLINEAS MARÍTIMAS S.A. una concesión administrativa para la ocupación de dominio público portuario situado entre el muelle de poniente y el muelle espigón turia norte, para construcción y explotación de una terminal pública de pasajeros, con una superficie aproximada de 100.000 m² ubicados en su totalidad fuera del ámbito de la DIA-2007.

Según la información periodística facilitada, la concesión tendrá una duración de 35 años prorrogables hasta un máximo de 50 años y para su puesta en funcionamiento la mercantil adjudicataria invertirá 37,3 millones de euros, mientras la APV deberá sufragar otros 61,8 millones.

Por todo esto, se pregunta:

- 1.- ¿Cree el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que la ampliación del tráfico marítimo de pasajeros mediante megacruceros y la ubicación de las terminales de los mismos cada vez más cerca de las zonas urbanas es la mejor política en tiempos de emergencia climática?
- 2.- ¿Cree el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que la ampliación del tráfico marítimo de pasajeros mediante megacruceros y la ubicación de las terminales de los mismos cada vez más cerca de las zonas urbanas es la mejor política para la ribera del mar Mediterráneo dada la situación medioambiental de este mar y la fragilidad de un territorio altamente tensionado?
- 3.- ¿Cuál es la posición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico respecto del fomento del turismo de megacruceros y la ubicación de las terminales de los mismos cerca de las zonas urbanas? ¿Conoce que ese modelo se está cuestionando ya en diversos países europeos como Francia, Italia o Grecia y que existe un amplio movimiento europeo de contestación ciudadana frente ese modelo que incluye a colectivos de diversas ciudades de nuestro estado que están intentando ser escuchados sin éxito por el Ministerio?



Grupo Parlamentario Confederal
UNIDOS PODEMOS
EN COMÚ PODEM | GALICIA EN COMÚN

4.- ¿Cree el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que la ejecución de obras de la envergadura de una nueva terminal de pasajeros en el puerto de Valencia, afectando 100.000 m2 de terreno, pueden llevarse a cabo sin evaluación ambiental?

5.- ¿Se dirigirá el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico al Ministerio de Fomento o directamente al organismo Puertos del Estado, para que la APV inste la Declaración de Impacto Ambiental preceptiva y previa a la ejecución de la expresada terminal de pasajeros?

6.- ¿Se dirigirá el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico al Ministerio de Fomento o directamente al organismo Puertos del Estado, instándole a que suspenda las actuaciones proyectadas hasta tanto se someta el proyecto a la preceptiva Evaluación Ambiental?

Madrid, Congreso de los Diputados, a 29 de noviembre de 2022.

Rosa Medel
Diputada

Roser Maestro
Diputada

Marisa Saavedra
Diputada

Txema Guijarro
Portavoz