

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/16875

25/06/2020

41935

AUTOR/A: VALLUGERA BALANÀ, Pilar (GR); ERITJA CIURÓ, Francesc Xavier (GR)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, en primer lugar, es necesario indicar que el conjunto de cuestiones que se plantean en esta iniciativa consideran como un único proyecto lo que, en realidad, son dos, y además están siendo gestionados por dos entidades diferentes:

1. La ampliación del puerto de Valencia, que está siendo llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV).
2. La "remodelación de la ZAL de la Punta". Este proyecto a su vez, podría referirse al proyecto completo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que desarrolla la sociedad Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S. A. (VPI), en la que participa mayoritariamente la APV; o al Proyecto refundido de medidas correctoras para la recepción municipal de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia que debe llevar a cabo la Entidad Pública Empresarial del Suelo (SEPES) en su condición de socio de VPI y agente urbanizador.

La APV, en su Plan Estratégico 2015 elaborado en 2001-2002, con horizonte 2015 determinó, dentro de una estrategia de “especialización y complementariedad” de sus puertos, que el Puerto de Valencia orientaría y potenciaría su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados.

De cara a su implementación, se redactó y aprobó en el año 2006 el “Plan Director del Puerto de Valencia”, en el que se contemplaron y analizaron opciones de expansión, con una morfología, tanto exterior, como interior distintas, siendo la alternativa actual la que finalmente se seleccionó.



Toda la tramitación del Plan Director, del proyecto “Ampliación Norte del Puerto de Valencia” y del expediente de otorgamiento de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia, se ha llevado a cabo con estricta sujeción a la normativa sectorial aplicable.

Por otro lado conviene significar que en la decisión sobre la necesidad de la ampliación del puerto participaron tanto el Gobierno central, como el autonómico y local. En este sentido conviene recordar que en el Consejo de Administración de dicha Autoridad Portuaria, como máximo órgano de gobierno de la misma, están representadas todas las Administraciones, tanto a nivel estatal, como local y autonómico, así como el sector empresarial y sindical; participando en la toma de decisiones de los asuntos que atañen a dicha Autoridad Portuaria. En línea con lo anterior señalar, que la ciudadanía se halla igualmente representada en dicho órgano de gobierno, a través de sus representantes políticos.

A estos efectos hay que tener en cuenta que, anualmente, la APV aprueba su Plan de Empresa en su Consejo de Administración, Plan que incluye específicamente todas las actuaciones a llevar a cabo en los puertos de su competencia. Este Plan de Inversiones debe incorporarse a los Presupuestos Generales del Estado, por lo que está sometido al control parlamentario.

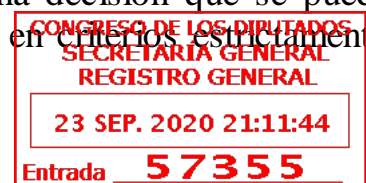
Por tanto, este Gobierno respeta, como no puede ser de otra forma, las decisiones que se tomen por todas las Administraciones en su ámbito competencial, siempre y cuando se respete el marco legalmente establecido.

En el momento actual, nos encontramos en una etapa en la que el puerto ya tiene hecha toda una expansión de las aguas abrigadas, por lo que ahora debemos plantearnos lo que se va a hacer dentro de ese recinto.

En contestación a la cuestión que se plantea, la ampliación estará justificada en la medida en que haya una apuesta privada por ella, ya que no tendría sentido una obra de esta envergadura con fondos públicos. Y ello, dado que la colaboración público - privada en los puertos funciona, lo que determinará si el proyecto resulta viable y necesario.

Entendiendo que se refiere al proyecto de ampliación del puerto de Valencia, cabe señalar que tanto la tramitación del Plan Director en su momento, como de la DIA asociada al mismo, respecto del proyecto de ampliación que dimana de dicho Plan, se efectuaron de manera escrupulosa, respetando todos y cada uno de los trámites previstos en la legislación sectorial aplicable, obteniendo como resultado final una DIA favorable.

La eventual tramitación de una nueva DIA no es una decisión que se pueda basar en criterios de oportunidad política o valorativos, sino en criterios, especialmente





jurídicos y técnicos, y serán estos criterios, una vez analizado el anteproyecto definitivo, los que determinen si es necesaria una nueva DIA o no.

Además, hay que tener en cuenta que la ampliación norte del puerto de Valencia es una decisión estratégica, que debe contar con el debido grado de colaboración y consenso entre las distintas Administraciones.

El Gobierno se limita a cumplir las sentencias dictadas por los Tribunales de Justicia, en aras del principio de separación de poderes.

Según informa la Autoridad Portuaria de Valencia, no existe ningún acuerdo entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia para la condonación de la deuda de la Marina Real.

El estudio realizado por la Consultora Maritime & Transport Business Solutions, B.V. (MTBS) junto con DYP Ingenieros Consultores y Arquitectos, S.L. de noviembre de 2018, es el adjudicatario del concurso público convocado el 4 de enero de 2017 por la Autoridad Portuaria de Valencia para la "Elaboración del estudio de viabilidad y concreción de las obras a realizar para el desarrollo de la terminal de contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia - Fase I".

Los puertos de Valencia y Sagunto no están creciendo a costa de terrenos de huerta. La pregunta parece referirse a las zonas anexas a los puertos, destinadas al uso logístico. La ordenación territorial de los municipios depende de los propios municipios, y tanto el municipio de Valencia como el de Sagunto, en sus respectivos planeamientos urbanísticos, han decidido dotar a zonas próximas a sus puertos de la calificación necesaria para que se puedan realizar actividades logísticas asociadas al tráfico marítimo.

Se adjunta **anexo** con el total de recursos invertidos en el proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia por la Autoridad Portuaria de Valencia.

Por otro lado, el desglose por ejercicios y partidas de los recursos invertidos por la empresa VPI, para la remodelación de la ZAL de la Punta, de acuerdo con los datos proporcionados por la misma empresa, son los siguientes:

Asistencia Técnica para la redacción de proyectos de obras de reparaciones y mejoras paisajísticas.

2019: 102.942 € sin IVA.

2020: 46.108 € sin IVA.



Madrid, 23 de septiembre de 2020

PROYECTO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
OBRAS DE ABRIGO PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VALENCIA (INCLUYE MODIFICADO)	-	32.942.479,54	76.284.212,95	63.419.213,67	32.219.198,76	20.599.867,52	194.683,24	126.553,06	273.178,16	921.423,45	558.447,15	304.496,20	353.248,85	451.600,20	228.648.602,75
MUELLE DE CRUCEROS DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VALENCIA. FASE I (PROYECTO VARIANTE)	-	-	-	-	92.651,31	7.886.827,07	14.235.495,79	1.556.353,30	212.302,74	49.197,79	-	12.781,76	-	-	24.045.609,76
CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO FARO EN LA AMPLIACIÓN NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA	-	-	-	-	-	47.500,00	-	569.393,09	360.249,32	-	-	-	-	-	977.142,41
ESTUDIO DE VIABILIDAD Y CONCRECIÓN DE LAS OBRAS PARA EL DESARROLLO DE LA TERMINAL DE CONTENEDORES DE LA AMPLIACIÓN NORTE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	107.847,20	244.702,80	-	-	352.550,00
PLAN DE VIGILANCIA DE LA EVOLUCIÓN DE PLAYAS DURANTE LA CONTRUCCIÓN OBRAS AMPLIACIÓN	-	47.812,88	46.582,12	48.839,34	51.288,70	57.565,78	50.457,00	52.272,00	38.962,00	-	-	-	-	-	393.779,82
SEGUIMIENTO PLAYAS DEL SUR HASTA COMIENZO DE OBRAS	-	30.000,00	28.900,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.900,00
ASISTENCIAS TÉCNICAS PARA PLAYA DE PINEDO	-	30.000,00	42.000,00	-	47.500,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119.500,00
CONTROL DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL DE LAS OBRAS DE LA AMPLIACION NORTE	-	816.000,00	-	-	-	133.622,18	1.750,00	80.809,64	-	-	-	-	-	-	1.032.181,82