

El puerto de Valencia necesita las inversiones proyectadas

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), que gestiona los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía cerró 2019 con un tráfico próximo a los 81'5 millones de toneladas (unas 200.000 tm/día); habrán operado unos 8.000 buques (más de 20 barcos diarios); los contenedores manejados son 5.500.000 (unos 15.000 al día), sin olvidar que con 1.100.000 pasajeros embarcados ya comenzamos a figurar -modestamente- como base de cruceros. Deberíamos enorgullecernos.

A este respecto, el lunes 20 de enero, el consejo de administración aprobó el pliego de bases para concursar la nueva terminal pública de pasajeros, que se ubicará en las naves de la antigua Unión Naval de Levante, edificios catalogados, proyectados por el arquitecto Demetrio Ribes, y que la futura concesionaria, previa restauración, consolidación y adaptación al nuevo uso -con una inversión prevista de no menos de 20 millones de euros- podrá explotar por un periodo de 35 años.

A partir del año 2024, fecha de apertura, podrá dar servicio simultáneamente a dos cruceros y a dos ferris (unos 5.000 pasajeros/día).

Concurso concesional felizmente iniciado tras aceptar las propuestas medioambientales impuestas por el alcalde Joan Ribó. Mas nos preguntamos, el exigir placas fotovoltaicas en las cubiertas, dotar a los parkings con puntos de recarga para vehículos eléctricos, imponer criterios socio-laborales de baremación de las plicas económicas de los licitadores, etc. etc. el porqué ha requerido una demora de casi dos años en idas y venidas entre despachos del ayuntamiento.

Ciudades como Rotterdam, Amberes, Hamburgo o Barcelona se sienten orgullosos de sus puertos, y gracias a la actividad por ellos generada han prosperado tanto económica como socialmente.

Por el contrario, en Valencia, el puerto más importante de España, y de todo el Mediterráneo en cuanto a volumen de contenedores, y el cuarto de Europa, conectado con más de 1.000 puertos de los cinco continentes, con un 'hinterland' en España de 350 kms. de radio, hay colectivos politizados falso ecologistas y cuyo único recurso es la descalificación, quienes ven perjudicial cualquier desarrollo portuario. Nos referimos evidentemente a la construcción y explotación de la nueva terminal norte de contenedores, a cuya concesión opta TIL (Terminal Investment Limal), filial del grupo naviero MSC, que aportará 1.000 millones de euros de inversión y generará 500 puestos de trabajo. Partidos socios del PSOE-PSPV en el Botánico II ven esta ampliación incompatible con el desarrollo sostenible de la ciudad, incluso pretenden

-llegado el caso- judicializar esta iniciativa.

Ampliación cuya primera fase consistió en la realización de las obras de abrigo (espigón) en el 2011, y gozó ya de una DIA (Declaración de Impacto Ambiental) favorable, sin que ningún colectivo ni partido político se opusiera.

Sometida a información pública esta segunda fase (relleno del recinto y línea de atraque) de la ampliación de la terminal se han recibido 200 alegaciones de todo tipo de colectivos: profesionales, ingenieros, portuarios y medioambientales, organizaciones empresariales, sindicales, ciudadanos y partidos políticos, etc., y de ellas 195 han sido favorables. Permisaseme el símil: el edificio, su estructura y fachadas están ya ejecutados, ahora sólo se trata de finalizar la distribución interior y amueblarlo.

No debemos olvidar y valorar muy positivamente el esfuerzo que la APV viene haciendo día tras día para reducir las emisiones de CO2 y otras partículas contaminantes, ser el primer puerto de Europa en utilizar la energía del hidrógeno, implantación de energías renovables, eólicas y fotovoltaicas hasta llegar a una completa 'descarbonización' en 2030, y potenciar sus redes ferroviarias interiores en el marco del proyecto 'Connecting Europe Facility - Connect Valencia Port'.

Cuenta la historia que los griegos, el primer mes de cada año, reunidos en la plaza pública, el conclave de los notables, escribían sobre los pedazos de cerámica inservible -llamadas Ostracas- el nombre de las personas que, en el año vencido, por sus actitudes, agravios y ofensas para con sus conciudadanos y el progreso de la ciudad (actitud descalificadora, demagógica y sectaria) deberían ser obli-

gados a alejarse indefinidamente de la ciudad. De aquella práctica deviene la palabra ostracismo. Pues bien, ante sus actitudes, sometemos justificadamente al alejamiento y ostracismo a Joan Ribó, Mónica Oltra y Mireia Mollà por posicionarse a que nuestro puerto pierda su liderazgo, renuncie a las inversiones sostenibles para atender el mayor tráfico futuro interoceánico, que demandan navieras y operadores, y con ello sibilinamente pretendan favorecer directamente al puerto de Barcelona, y 'a resultas' al de Algeciras o al de Tán-ger.

La lucha contra el cambio climático es irrenunciable, pero ello no significa dejar de crecer, invertir y volver a la autarquía. Máxime cuando la APV se caracteriza por un desarrollo sostenible social y medioambiental.

¡Rechacemos, sin ambages, los oníricos países catalans con el gran puerto de Barcelona desplazando al de Valencia! Eso nunca jamás lo debes permitir, Ximo Puig & José Luis Ábalos.



:: J. SIGNED