

Otra Buena Práctica la constituye la “Ampliación Norte del Puerto de Valencia”

La obra ha consistido en la construcción de 4.700 metros lineales de diques de abrigo, para conseguir 230 Ha. de agua abrigada, con un calado medio de 15 metros y para la creación de una superficie de depósito de 29 Ha. en una terminal para grandes cruceros y en otra para contenedores, con una longitud de atraque total de 1.700 metros lineales. Los diques de abrigo son de tres tipos; verticales construidos mediante cajones de hormigón armado, en talud construidos con materiales sueltos de cantera y manto de protección de bloque de hormigón en masa y mixtos.



En la siguiente imagen se presenta la situación de la obra finalizada, dentro de las infraestructuras del puerto de Valencia:



Coste total del proyecto: (27 – GESFOND): 210.826.210,83 €
Coste total subvencionable: (26 – GESFOND): 171.486.837,00 €
Coste elegible: (Neto Subv. 37 – GESFOND): 92.497.764,20 €
Ayuda Comunitaria: 74.000.000,00 €

Se considera una Buena Práctica porque:

La actuación ha sido convenientemente difundida entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general.

Las acciones de información y publicidad realizadas para comunicar la actuación han sido las siguientes:

- Colocación de carteles y placas conmemorativas, ubicadas en lugares de acceso público, de los cuales se adjunta un reportaje fotográfico en el anexo Información gráfica y documental.
- Remisión de diversas notas de prensa a los medios de comunicación sectoriales y generalistas con motivo de los hitos más destacados que se acompañan como un anexo de dentro del apartado de información gráfica y documental.
- Acto inaugural con la Ministra de Fomento 24 de abril de 2012 se adjunta documentación en anexo.
- Publicación en la WEB corporativa de la Autoridad Portuaria de Valencia
<http://www.valenciaport.com/es/VALENCIAPORT/PuertoEnEuros/Paginas/Cuentas-Anuales.aspx>
- Visitas guiadas al puerto (incluyendo la zona de la ampliación) con diversos colectivos ciudadanos.
- Todas las acciones de información y publicidad están archivadas en la plataforma GESFOND, aplicación informática que está considerada como buena práctica de comunicación.
- Referencia en el Capítulo correspondiente a Subvenciones, Donaciones y Legados Recibidos de la Memoria de las Cuentas Anuales de la APV de los años 2009 a 2014, donde se incluye información de la actuación, así como de la ayuda recibida. Estas Cuentas Anuales se publican anualmente en el B.O.E., así como su inclusión en la página web de la Autoridad Portuaria de Valencia
<http://www.valenciaport.com/es/VALENCIAPORT/PuertoEnEuros/Paginas/Cuentas-Anuales.aspx>
-



Los resultados obtenidos con la misma se adaptan a los objetivos establecidos.

La Autoridad Portuaria ya ha construido dos muelles para grandes cruceros que era uno de los objetivos pretendidos y demandado por el fuerte crecimiento de cruceristas en Valencia y se está a la espera de que la inversión privada invierta en la construcción del muelle y terminal de contenedores..

Contribuye a la resolución de un problema o debilidad regional.

El Plan Estratégico 2001-2015 de la Autoridad Portuaria de Valencia definió la Misión del Puerto de Valencia como: "Favorecer la competitividad exterior del tejido económico y social de su área de influencia a través de una oferta competitiva en calidad y precio de infraestructuras y servicios portuarios, marítimos, intermodales y logísticos, alineados con las demandas sociales", o dicho de forma resumida, "Favorecer la competitividad del tejido económico y social de su área de influencia".

Para ser capaces de cumplir con la Misión, el Plan establecía una serie de líneas estratégicas asociadas a los factores clave de competitividad; una de esas líneas estratégicas era la "Ampliación de infraestructuras y espacios portuarios", y es a esta línea estratégica a la que responde la actuación objeto del presente informe.

<http://www.webpicking.com> 28-07-2009
Webpicking (Ed. Digital)

La Unión Europea ha concedido a la Autoridad Portuaria de Valencia 74 millones de euros

(Valencia) La Comisión Europea ha concedido 74 millones de euros a la Autoridad Portuaria de Valencia para las obras de la ampliación norte del puerto de Valencia, concretamente los diques de abrigo y el cierre de la primera fase.

La ayuda corresponde al programa operativo de Intervención Comunitaria del Fondo de Cohesión Europeo, del Marco Comunitario de apoyo 2007-2013, del programa operativo para el eje prioritario 1 de transporte.

El coste global de la inversión de las obras asciende a 900 millones de euros entre inversión pública y privada y la primera fase de las obras de abrigo de la ampliación norte finalizará en otoño de 2011.

Está pues claro que, en tanto en cuanto, el proyecto de "Obras de abrigo de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia" es un elemento indispensable para ejecutar la línea estratégica de "Ampliación de infraestructuras y espacios

portuarios”, debe ser también indispensable para “favorecer la competitividad del tejido económico y social de su área de influencia”.

Si establecemos, como parece lógico, que una disminución de la competitividad del tejido económico y social supone una debilidad para el área de influencia del puerto, queda claro que el proyecto en cuestión está contribuyendo a evitar que aparezca esa debilidad.

Tiene un alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido.

Si consideramos el proyecto de obras de abrigo como un primer paso para la Ampliación Norte del Puerto de Valencia podemos responder esta cuestión teniendo en cuenta los efectos que la entrada en servicio de dicha Ampliación tendrá sobre la población a que va dirigida.

El análisis del grado de cobertura sobre la población se puede hacer desde dos puntos de vista diferentes: uno que refleja el impacto directo, es decir, los puestos de trabajo directos e indirectos que proporciona la actuación, y otro que tiene en cuenta los efectos económicos sobre el hinterland.

Ambos aspectos fueron contemplados en los estudios realizados en la etapa de planificación de la actuación y, concretamente vienen recogidos en el Anejo 13, Estudio Económico de la Ampliación del Puerto de Valencia del Estudio de Impacto Ambiental realizado en 2006 y que, en su momento, fue tramitado a fin de obtener la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental antes de acometer las obras.

Las principales conclusiones del citado Estudio son las que se recogen seguidamente y, en opinión de esta Autoridad Portuaria, demuestran en términos económicos el alto grado de cobertura de la actuación sobre la población a que va dirigida:

La Ampliación del Puerto participaría en la producción total de la Comunidad Valenciana con 1.008.234.000 € (0,84% sobre el total de la producción de la Comunidad en el 2.015), aumentando moderadamente su peso relativo. En cualquier caso, estos resultados se derivan de unas hipótesis de los expertos muy conservadoras, advertidos de que el modelo es muy sensible a las divergencias entre el crecimiento de la economía y el crecimiento de la actividad portuaria.

La actividad económica del Puerto de Valencia derivada de la ampliación norte demanda bienes y servicios de una gran variedad de sectores, destacando Material de transporte (0,43% del total de la Comunidad Valenciana), la Intermediación financiera (0,254%) y la Construcción (0,251%). Por lo tanto, el efecto dinamizador de la ampliación a través de los eslabonamientos

intersectoriales, contribuirá a un significativo incremento de actividad en la estructura productiva valenciana.

La trascendencia económica de la Ampliación del Puerto no sólo se traduce en la cuota respecto a producción y eslabonamientos, sino también en su previsible participación en el excedente bruto y salarios, registrado en la participación agregada del Valor Añadido Bruto (0,844%).

No resulta despreciable la generación de empleo que partiendo de un efecto inicial de 11.660 trabajadores alcanza la cifra de 6.366 trabajadores más entre los incrementos directos, indirectos e inducidos.

Al comparar estos resultados con otros sectores de la Economía Valenciana, resalta aún más la relevancia de la ampliación; así, mientras que la cuota de valor añadido del Puerto se sitúa en el 0,844% del total regional, sectores como el de Vehículos a motor (0,24%) o el Mueble (0,37%) muestran unas cuotas mucho más reducidas.

Por último mencionar la importancia de los ingresos fiscales que con un valor de 23.381.000 € alcanzan a un 0,77% de los ingresos fiscales de la Comunidad Valenciana.

Se han tenido en cuenta los criterios horizontales de igualdad de oportunidades y de sostenibilidad ambiental.

En este tipo de actuaciones la aplicación de criterios de igualdad de oportunidades tiene difícil cuantificación ya que son operaciones de inversión.

La sostenibilidad ambiental del proyecto es uno de los objetivos básicos de la Autoridad Portuaria y la misma ha estado presente tanto en la planificación como en la ejecución del mismo; igualmente, dada la política ambiental de la APV esa sostenibilidad deberá ser uno de los factores que enmarque la explotación de las futuras instalaciones a construir al abrigo de la actuación que nos ocupa.

Así en la fase de planificación, y dado que el Proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia (del cual forma parte el proyecto objeto del presente informe) se encontraba comprendido en el apartado 6.d del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de Junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se sometió al proceso de evaluación de impacto ambiental con carácter previo a su autorización administrativa.

El resultado de ese proceso de evaluación fue la RESOLUCIÓN de 30 de Julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por lo que se formula declaración de impacto ambiental

(DIA) del proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia. (BOE núm/ 96 de 16 de agosto 2007).

La anterior RESOLUCIÓN concluye que: *En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de julio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.*

En cuanto al respeto a los criterios de sostenibilidad ambiental durante la fase de ejecución de las obras, se adjunta a continuación el informe sobre la ejecución del Plan de Vigilancia ambiental elaborado por el departamento de Medio Ambiente de esta Autoridad Portuaria.

Informe sobre la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental en las Obras de Ampliación del Puerto de Valencia

Las actuaciones realizadas por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia están encuadradas tanto en la DIA publicada en el BOE núm. 196 de 16 de agosto de 2007, como en el Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) incluido en el Estudio de Impacto Ambiental (EslA).

De igual forma, debemos señalar que en noviembre de 2010 se realizó una auditoría sobre el “Estudio del grado de eficacia de medidas correctoras y compensatorias establecidas en Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto Ampliación del puerto de Valencia”, a través del entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, auditoría que finalizó de forma satisfactoria

<http://www.empresaexterior.com> 22-07-2009
Empresa Exterior (Ed.Digital)

La Autoridad Portuaria de Valencia recibe una ayuda económica

El Fondo de Cohesión Europeo, gracias al programa operativo de Intervención Comunitaria, ha destinado 74 millones de euros para la ampliación Norte del Puerto.



El proyecto, presentado en el mes de febrero, está dentro del Marco Comunitario de apoyo 2007-2013, en relación al transporte.

Las obras consistirán en la remodelación de los diques de abrigo, que estarán acabados, aproximadamente, en 2011. La ampliación goza ya de 600 metros de la sección en talud del dique principal, y está concluida la construcción de la explanada de instalaciones auxiliares. Gracias a estas mejoras el Puerto de Valencia se va a asegurar una futura conectividad con los principales puertos del Mundo. Los productos valencianos dispondrán con ello de una mayor competitividad y una mayor área de influencia. También se verá mejorado y ampliado el espacio para la manipulación de contenedores, y los empleos, con más de 18.000 nuevos trabajadores, entre directos, indirectos e inducidos. Hay que destacar que el puerto español abarca un área geográfica de un radio de 350 kilómetros, el 51% del PIB nacional y la mitad de la población española.

Tomando como referencia lo anterior, y atendiendo a los vectores ambientales contenidos tanto en la DIA como en el PVA, se han realizado las actuaciones que a continuación se enumeran:

Medidas preventivas y correctoras de carácter general durante la ejecución de las obras, y gestión ambiental.

- Se ha exigido a la empresa subcontratada para realizar la obra que cuenten con un SGA certificado. Además se ha elaborado un Programa de Actuaciones Medioambientales (PAM) de las obras.
- Durante la fase de obras se han llevado a cabo buenas prácticas con el fin de minimizar los impactos de las obras, por ejemplo:
- Reducción de consumo de agua dulce, utilizando agua de mar para la limpieza y humectación de las zonas de obra.
- Minimización de emisiones a la atmósfera.
- Vinculación contractual del subcontratista en el cumplimiento de las medidas correctoras y establecidas en el PVA.
- Gestión adecuada de residuos y vertidos.

Calidad de aguas.

- Campañas de control de calidad de aguas realizadas:

Descripción:

8 estaciones de muestreo. En cada estación se toman dos muestras (una en superficie y otra cerca del fondo).

- Análisis in situ con sonda multiparamétrica: Temperatura (°C), oxígeno disuelto (mg/l), Conductividad (mmho/cm), salinidad (mg/l), transparencia (disco Secchi).
- Análisis en laboratorio: Nitratos, ortofosfatos, sólidos en suspensión, clorofila, aceites y grasas.

El listado de parámetros a analizar en los puntos de muestreo se ha consensado con la DG de Aguas de la Consellería. En relación a las campañas mencionadas en el punto anterior, se han realizado dos tipos de seguimiento:

Seguimiento Tipo 1, en el entorno de la obra, más amplio en extensión, incluye más parámetros y también el seguimiento de la calidad de los sedimentos marinos (a pesar de no estar contemplado en el PVA). Para este seguimiento se han definido 8 estaciones de control.

Parámetros (aguas) a analizar: Temperatura, Oxígeno disuelto, Conductividad, Salinidad, Turbidez, Clorofila, Transparencia del agua, Parámetro básicos (Nitratos, ortofosfatos, sólidos en suspensión, aceites y grasas), Parámetros adicionales (pH, HC, N orgánico, N Total, PTotal, Toxicidad, Metales, indicadores de contaminación fecal), Enterococos intestinales, E-coli.

Parámetros (sedimentos) a analizar: Granulometría, Materia orgánica, Indicadores de contaminación fecal, Metales y PCB's, En casos puntuales, otros parámetros.

Seguimiento Tipo 2, el propio de la obra, abarca menor extensión y menos parámetros. Para este seguimiento se han definido 25 estaciones de control.

Parámetros (aguas) a analizar: Irradiancia, Temperatura, Oxígeno disuelto, Salinidad, Transparencia del agua, Sólidos en suspensión.

Material de dragado y rellenos.

Según se recoge en la DIA: *“De realizarse extracciones “offshore” se comprobará que se encuentren alejadas de lugares Natura 2000.”*

No aplica, pues no se han realizado extracciones de materiales off-shore. Se han establecido medidas de prevención en dragados (sistema adecuado, pantallas protectoras, etc.)

Se ha establecido un control en colocación de escollera y rellenos.

Utilización de los materiales dragados como material de relleno de cajones y explanadas, en recintos confinados

Se han acopiado y colocado barreras anticontaminación para evitar la dispersión de la turbidez hacia zonas sensibles durante las operaciones de dragado.

Se ha ejecutado un programa de control del agua y los sedimentos en aquellas zonas que puedan verse afectadas por los dragados.

Biocenosis marina y praderas de posidonia.

Según se recoge en la DIA: *“El seguimiento de la afección a las playas situadas más al sur, Arbre Gros y Saler, debe incluir un estudio del impacto sobre los hábitats relacionados con las mareas y un análisis de la influencia de la actuación sobre el hábitat prioritario 1120* Praderas de «Posidonia» (Posidonia oceanica).”*

- No se ha detectado la presencia de praderas de posidonia en las zonas de las obras y entorno más inmediato.
- Para determinar la posible influencia de las obras en el estado de las praderas de posidonia del LIC de l'Albufera se ha llevado a cabo un control de la tasa de sedimentación.

Según se recoge en la DIA: *“Si de la aplicación del Plan de Vigilancia Ambiental se detectara la posible afección a las praderas de «Posidonia oceánica» presentes en el ámbito del estudio por las operaciones de dragado y*

relleno, con la consecuente pluma de turbidez, se suspenderán las actuaciones y, de acuerdo con la Dirección General de Costas, se aplicarán las medidas correctoras necesarias para evitar ese impacto.”

Dado que no se ha detectado la presencia de *Posidonia oceánica* en la zona de estudio, no ha sido necesaria la aplicación de medidas correctoras.

Se han realizado muestreos periódicos anuales en puntos representativos de las diferentes biocenosis. Estos muestreos se vienen realizando desde el inicio de la obra y continuarán hasta cinco años después de la finalización de la misma. Métodos de muestreo:

- En zonas sedimentarias: dragados para la obtención de endofauna y muestras de sedimento. Análisis faunísticos y granulométricos.
- En sustratos duros: Inspecciones visuales en inmersión de los poblamientos. Identificación de especies principales, grupos tróficos y niveles de enterramiento.
- Transectos con cámara remota para evaluar variaciones en la cobertura y extensión de los diferentes poblamientos. Localización de límites entre las distintas tipologías.
- Análisis comparativos de los resultados de los análisis, tanto a nivel espacial como temporal.

Seguimiento avifauna.

Para el seguimiento de la avifauna se han establecido cinco puntos de observación. Los muestreos se iniciaron en noviembre de 2008 y continúan en la actualidad. La periodicidad de los mismos fue inicialmente quincenal, pasando posteriormente a ser mensual, aunque se mantiene la periodicidad quincenal durante los periodos reproductores.

Para garantizar la adecuación de las actuaciones previstas con los objetivos del PRUG, la APV solicitó a la Oficina Técnica del Parque de la Albufera que verificase la adecuación de las actuaciones previstas, lo cual se viene haciendo hasta la fecha.

Recursos pesqueros y marisqueo.

Del seguimiento realizado se desprende que las obras de ampliación del puerto han tenido poca o nula influencia sobre los recursos pesqueros y el marisqueo, por lo que no ha sido necesaria la elaboración de proyectos específicos de medidas correctoras y/o compensatorias.

Durante la fase de obras, la zona de trabajo ha estado señalizada y delimitada tanto en ámbito terrestre como marino.

Con el fin de evaluar los efectos de las obras sobre los recursos pesqueros, se ha realizado el seguimiento de las capturas realizadas durante las obras, a partir del análisis de los registros diarios de la lonja de Valencia, diferenciando

las capturas según dos modalidades de pesca: artes menores y pesca de arrastre.

Además se ha llevado a cabo un seguimiento más específico sobre los recursos del marisqueo, teniendo en consideración dos especies concretas: la chirla y la tellina

Patrimonio arqueológico.

Se ha realizado el correspondiente estudio arqueológico subacuático cubriendo el 100% del área afectada por la ampliación portuaria.

No ha sido necesaria la Vigilancia por arqueólogo especialista durante los dragados, puesto que previamente a los dragados se prospectó toda el área de las obras, y se descartó la presencia de restos significativos.

Ruido.

Realización de un estudio acústico de control durante la obra, con carácter mensual y según indicaciones de normativa vigente.

Zonificación de las diferentes áreas, para valoración de las posibles afecciones y valoración de la eficiencia de las medidas correctoras.

Planificación tráfico pesado y ubicación zonas de acopio, descarga, etc.
Barreras vegetales y disposición edificios como barreras.

Calidad atmosférica.

Medidas genéricas para minimizar el levantamiento de partículas: riegos imprimación, cobertura remolques, etc.

Establecimiento de Normas de conducta de los trabajadores en operaciones de carga, descarga, almacenamiento y transporte de material pulverulento.

Adopción de sistemas anti polvo en operaciones de carga, descarga, almacenamiento y transporte de material pulverulento.

Vigilancia visual durante la fase de construcción complementada con los datos de la red automática de vigilancia de la contaminación atmosférica de la Consellería y los de la red de la APV.

En Fase de explotación se desarrollará un Plan de vigilancia anual con mediciones de los niveles de inmisión en las diferentes estaciones (de Consellería y de APV). Aún no se ha cumplimentado, pues no se ha llegado aún a esta Fase.

Impacto paisajístico.

Las instalaciones portuarias se dispondrán de manera que se minimice el impacto paisajístico, y se incluirán criterios de apantallamiento y sombreado en el ajardinamiento. (DIA. Apartado 6). Aún no ha sido implementada, ya que no se ha ejecutado la obra de edificios hasta el momento.

Contaminación lumínica.

Se han tenido en cuenta las Recomendaciones generales para instalaciones de alumbrado desde el punto de vista del uso racional de la energía y de protección del paisaje y fauna nocturna del Instituto de Astrofísica de Canarias (IAC).

Del seguimiento pormenorizado de todos estos vectores se envía semestralmente, desde el inicio de la obra en agosto de 2008, y hasta el año 2013, informe a la Dirección General de Calidad Ambiental del MAGRAMA. A partir del año 2014, y debido a la finalización de la fase actual de las obras, se ha consensuado con el MAGRAMA que el envío sea anual.

En relación a las exigencias ambientales que se exigirán a los futuros explotadores del nuevo desarrollo en cumplimiento con la Política Ambiental de la A.P.V., podemos incluir las siguientes, que se incluirán en los pliegos de explotación como viene siendo habitual en las concesiones y autorizaciones que se vienen otorgando en la actualidad.

- Que las empresas explotadoras estén en posesión de Sistemas de Gestión Ambiental certificados que cubran completamente las actividades para las cuales ostentan la autorización o concesión, según sea el caso.
- Integración en los grupos de trabajo correspondientes al proyecto Ecoport II liderado por la APV y participación activa en la consecución de los objetivos de mejora ambiental incluidos en los mismos.
- Control de los aspectos ambientales relacionados con su actividad, y en particular, en lo referente a la correcta gestión de residuos y aguas residuales.
- Participación en las iniciativas encaminadas a la reducción de consumos de recursos naturales, energía y agua, y en particular, en la reducción de emisión de Gases de Efecto Invernadero y de la Huella de Carbono.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública.

La actuación cofinanciada forma parte de un conjunto de instalaciones portuarias de la Autoridad Portuaria de Valencia las cuales favorecen el transporte marítimo y se complementa con otras actuaciones portuarias cofinanciadas en este Marco Comunitario 2007-2013, así como con otras infraestructuras que fueron cofinanciadas en Marcos anteriores, las cuales han contribuido a potenciar efectos positivos tanto económicos como sociales en la Comunidad Valenciana.