

Cuando la ingeniería acalla al populismo

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

Tras más meses de «calma chicha» –término marinero que implica exasperante quietud de viento– respecto a la paralización del expediente administrativo para la finalización de la ampliación de la Terminal Norte del Puerto de Valencia (en poder del Ministerio de Fomento –desde enero 2023 está en posesión del proyecto constructivo, incluida la DIA –Declaración del Impacto Ambiental– positiva por parte del Ministerio de Transición Ecológica, y que debería ser, el encargado de solicitar al Consejo de Ministros el visto bueno para su licitación), se han producido, no obstante, una serie de hechos que nos anima a ser optimistas, a la vez que exigentes.

En primer lugar, la nueva presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), la ingeniera de Caminos Mar Chao López (nombrada por el Consell el 19-09-23) relevando a Joan Calabuig (nombrado por Ximo Puig para complacer a sus socios de Compromís&Podemos), ha manifestado que, sin entrar en valoraciones políticas, trabajará sin descanso con todo el equipo portuario para hacer realidad en el menor tiempo posible la Terminal.

En segundo lugar, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado en Les Corts, una PNL (Proposición no de Ley) que contempla una iniciativa para que Les Corts manifiesten su apoyo expreso a la Ampliación norte como elemento estratégico para la economía y competitividad de la ciudad de Valencia, la Comunidad Valenciana y España, solicitando al Gobierno que de forma urgente se proceda por el Consejo de Ministros a licitar las obras.

Ante estas iniciativas esperanzadoras, debe quedar meridianamente clara que la negativa por parte de colectivos denominados ecologistas (falsamente ecologistas, y fuertemente politizados en contra de Valencia, los denomino yo) y movidos/subvencionados/alecciona-

dos por intereses espurios, conviene destacar nuevamente la trayectoria transparente, técnica e ingenieril y cumplidora de todas las prescripciones ambientales que ha llevado este ejemplar proyecto.

El Plan Director del Puerto de Valencia de 2006 ya recogió y aprobó como mejor opción la ejecución de la primera fase de la Ampliación Norte: obras de abrigo (espigón/escollera de 200 mts); orientación Este-Sureste, con alineación perpendicular de 1.300 m. y un contra-dique de 1.090 m. de longitud. Estas obras que comenzaron en junio 2008 y finalizaron en octubre 2012 supusieron una inversión, con fondos propios de la APV de 240 millones de euros.

El Ministerio de Medio Ambiente, que en julio 2007 ya formuló la DIA favorable de estas obras de abrigo, exigió que a lo largo de 10 años, durante y tras finalizadas las obras, se estableciera un plan de observación y vigilancia sobre las playas del Norte y Sur del Puerto para ver si las obras de abrigo habían introducido algún efecto perjudicial...y en su caso acometer «ac-

tuaciones suplementarias correctoras».

Las conclusiones favorables se presentaron sucesivamente en el transcurso de las XIII y XIV Jornadas españolas técnico/académicas sobre ingeniería de costas y puertos celebradas en Avilés en junio de 2015 y Alicante en mayo 2017.

Esto es técnica, ingeniería y rigor, frente a las últimas manifestaciones de Yolanda Díaz, en su paseo/campaña político-electoral autonómica, y su visita fugaz a la gola de Pujol, playa de la Creu del Saler y mirador de la Albufera, acompañada del prupo pseudo-ecologista 'Ciutat Port', cuando 'ex cátedra' afirmó que la Ampliación Norte sería el final de la Albufera, precioso y preciado lago valenciano. Lago de cuya existencia y ubicación, sin duda, buscó en Google la vispera de su viaje en AVE a Valencia.

A todo ello, el catedrático emérito de Puertos y Costas de la ETS de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de la UPV, Vicent Esteban Chapapriá; los catedráticos ICCP Josep R. Medina Folgado y José C. Serra Peris, al frente del laboratorio de Puertos y Costas, al igual que el Rector de la UPV, Pepe Capilla, han afirmado una y otra vez: «El Puerto de Valencia y su necesaria ampliación es esencial y estratégico para España y Europa».

A todo ello la multinacional italo-suiza MSC lleva 4 años esperando a que la Administración pública le dé el placet para invertir 1.021 millones de euros en esta ampliación.

Presidente Pedro Sanchez, sabemos que está presidiendo un Gobierno en funciones, lo cual no quiere decir que ceje en sus funciones presidenciales y apruebe en el Consejo de Ministros esta licitación, que para mayor inri como contrato de colaboración público-privada, en un 80% o quizás más de su coste de ejecución, equipamiento y explotación, corre a cargo de la iniciativa privada, y es fundamental para mantener el liderazgo del Puerto de Valencia en el Mediterráneo y en Europa, y para dinamizar la economía valenciana y española.



REUTERS