

Port del —  futur

Un port del futur per a València

UN PORT DEL FUTUR PER A VALÈNCIA

Port del  futur

Port del Futur és un treball de Vigla que es materialitza en aquesta publicació i una plataforma web.

portdelfutur.info

Vigla

Iniciativa:	Vigla.city
Autors:	Ramon Marrades Julia Pineda Paloma Medina Marta Popiolek Júlia Gomar
Disseny:	Diego March
Programació web:	Félix Gimeno
Finançament:	Compromís València

Aquest document està compartit amb llicència Creative Commons:
Reconeixement - NoComercial - SenseObraDerivada 4.0 Internacional
(CC BY-NC-ND 4.0)

Introducció Pàg. 6

Port del futur, 15 idees força Pàg. 8

Per què un nou model de port per a València? Pàg. 11

Una aproximació estratègica Pàg. 16

Un port de València més eficient Pàg. 19

I Millorem l'eficiència de la gestió del tràfic marítim i l'aprofitament dels molls Pàg. 23

II Establim un sistema de compensació amb la ciutat Pàg. 24

III Creem un sistema de coordinació portuària Pàg. 25

IV Apostem per distribuir la qualitat del treball portuari Pàg. 26

V Fomentem l'ecosistema d'innovació marítim Pàg. 27

Un port per a totes Pàg. 31

VI Permeabilitzem la frontera urbana del port Pàg. 34

VII Ampliem les oportunitats d'ús públic i connexió amb l'aigua Pàg. 35

VIII Posem en ús el patrimoni portuari obsolet Pàg. 36

IX Garantim l'accessibilitat sostenible al llarg del front portuari Pàg. 37

X	Regenerem l'ecosistema port-ciutat-territori	Pàg. 44
XI	Garantim la connexió de la infraestructura verda metropolitana	Pàg. 45
XII	Promocionem un districte portuari d'energia positiva	Pàg. 46
XIII	Dissenyem estratègies de convivència amb l'aigua.	Pàg. 47

XIV	Activem el procés de democratització	Pàg. 54
XV	Aprofundim en la formalització del Port de la Ciutat	Pàg. 55
XVI	Modifiquem de la legislació estatal	Pàg. 56

Mapa de propostes	Pàg. 60
Propostes d'inversió	Pàg. 62

Introducció

Port del Futur suposa una mirada propositiva cap a les infraestructures portuàries i la seua interacció amb ciutats i territoris. És una resposta possible per a la consolidació dels ports com a actius del territori; perquè generen prosperitat, valor afegit, i promoguen un desenvolupament sostenible i responsable cap al present i el futur.

La primera publicació del treball del Port del Futur presenta 15 idees força globals per al desenvolupament de les infraestructures portuàries. Aquest segon document aterra aquestes idees força plantejant i quantificant alternatives per al cas de València.

La definició de les 15 idees força s'ha enfocat amb una perspectiva exploratòria suportada per una recerca acadèmica i entrevistes semiestructurades a 9 persones referents en la gestió i investigació al voltant de les infraestructures portuàries i les relacions ciutat-port. La recerca acadèmica s'ha dissenyat com una revisió documental de literatura especialitzada definint els principals reptes i tendències actuals de les realitats portuàries.

Les entrevistes semiestructurades han servit per a aprofundir qualitativament en eixos reptes i tendències. Com a estructura general s'han dissenyat quatre blocs de conversa amb cadascun dels testimonis: (1) els reptes i la situació actual dels ports, (2) les accions o propostes que s'estan duent a terme en l'actualitat, (3) els desitjos a futur i (4) un resum final de les principals idees. La documentació de cadascuna de les entrevistes es pot consultar a l'apartat testimonis del web del projecte www.portdelfutur.info.

La primera publicació plasma els resultats obtinguts els quals es conjuguen per redactar les 15 idees força del treball general del Port del Futur, on s'il·lustren les idees per a cadascun dels àmbits amb les cites que les donen suport, extretes de les diferents entrevistes.

Les 15 idees força globals per al Port del Futur són les següents:

1. Optimitzem l'ús de les infraestructures portuàries
2. Un port al servei de l'economia local i regional
3. Un actiu de progrés social i econòmic

Innovació i treball

4. Ampliem les possibilitats d'ocupació de qualitat i desenvolupament personal
5. Apostem per la igualtat de gènere i la dignitat dels treballs portuaris
6. Desenvolupem l'ecosistema marítim d'innovació

Ciutat i territori

7. Tombem les barreres cap a un ecosistema ciutat-port-territori
8. Introduïm usos compatibles d'accés públic
9. Resignifiquem els imaginaris litorals

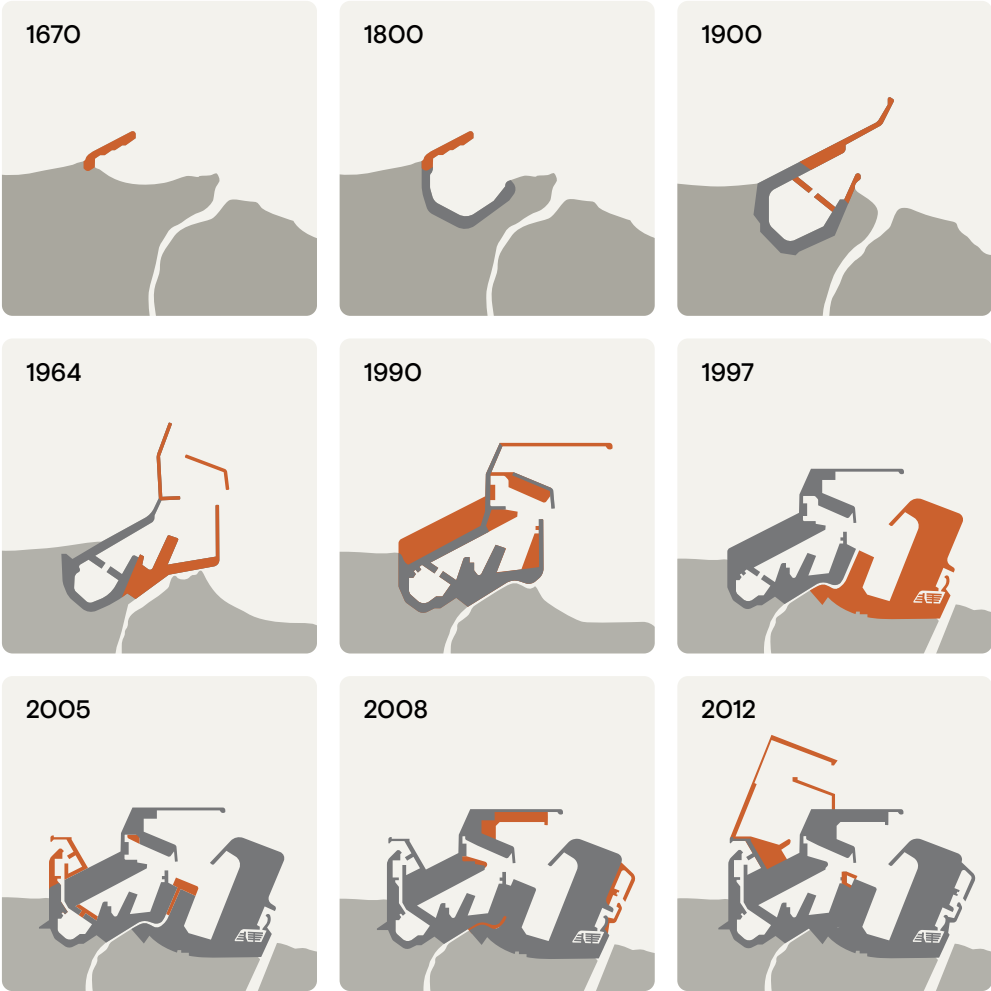
Medi ambient i salut

10. Convivim amb l'aigua
11. Reduïm la petjada ecològica
12. Entenem el front litoral com un actiu de salut i benestar

Govern i participació

13. Un port de la ciutat
14. Processos oberts i transparents de presa de decisions
15. Innovem en els processos de planificació portuària

Els aprenentatges traçats en les 15 idees força globals per al Port del Futur s'han aterrat i quantificat definint les alternatives estratègiques per al desenvolupament d'un port del futur per a València que es detallen en aquesta publicació, classificades en quatre àmbits: (1) un port més eficient, (2) un port per a totes, (3) un port verd, i (4) un port democràtic. ●



Adaptat de: Olmos, J. (2019). La Nueva Terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de València. Comissió Port-Ciutat

Per què un nou model de port per a València?

1 Font: Navarro, C. (2021, 18 de febrer). La ampliación del Puerto de València se complica: Puertos del Estado retrasa un mes más el dictamen sobre el informe ambiental. EIDiario.es.

2 Font: EFE (2020)

3 Font: Autoridad Portuaria de Valencia (2022, 21 d'abril). Valenciaport publica en su web el proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del Puerto de València. www.valenciaport.com

4 Font: Chapapriá, V.E., Domingo, J., Medina, R., & Martí, M. (2020). Puerto de Valencia: La Nueva Terminal en la Ampliación Norte. Sostenibilidad, efectos socioeconómicos y necesidades. Confederación Empresarial Valenciana, Cámara Valencia, Propeller Valencia.

El debat actual sobre l'ampliació del port de València està emmarcat en una discussió més àmplia sobre el paper que tenen les grans infraestructures per al desenvolupament econòmic i el progrés social en un moment on el sistema de preferències i les polítiques econòmiques canvien en resposta a la urgència de fer front al canvi climàtic.

El port comercial de València està gestionat per l'Autoritat Portuària de València, i forma part de l'estructura administrativa del govern central. El tràfic de càrrega s'ha incrementat més de 10 vegades en els darrers 40 anys^[1], i la infraestructura portuària ha anat creixent de manera paral·lela, creant grans impactes en els ecosistemes humans i ecològics, tal com es mostra a la figura següent.

L'Autoritat Portuària de València va introduir en la seua estratègia de 2001, fa vint anys, un important pla d'expansió de la seua zona nord, que incloïa una terminal de creuers juntament amb una nova terminal de contenidors. Aquesta ampliació, polèmica des de l'inici, va ser autoritzada per una preceptiva Declaració d'Impacte Ambiental emesa pel Govern espanyol fa quinze anys, l'any 2007. Aquesta ampliació només s'ha efectuat parcialment, amb la construcció de nous molls i una terminal provisional per a creuers, amb una inversió pública de 211 milions d'euros.

En les darreres dècades, l'Autoritat Portuària ha anat modificant la seua estratègia, amb constants canvis en la seua planificació, per tal d'adaptar el port a les noves necessitats d'un mercat marítim en constant evolució.

L'any 2018 es va decidir continuar amb l'ampliació del port, introduint canvis substancials al projecte presentat l'any 2001, eliminant la terminal de creuers i traslladant-la a una ubicació més propera a la ciutat, i creant una zona molt més gran per a l'emmagatzematge de contenidors. Malgrat les evidents modificacions del projecte, tal com es mostra a la Figura següent, l'Autoritat Portuària va argumentar que la Declaració d'Impacte Ambiental de 2007 mantenia la seua vigència i legitimava a continuar amb els seus plans. S'inicia el procés de contractació pública per a la construcció de l'ampliació nord^[2] i s'impulsa el procés de concessió per a la seua explotació. Només un licitador va presentar una proposta per explotar la nova terminal, es tracta de Terminal Investment Limited (TIL), una filial de Mediterranean Shipping Company (MSC).

El projecte d'ampliació es va anunciar amb una inversió estimada de 1.200 milions d'euros, 400 dels quals provenen directament de subvencions públiques, i suposa l'ampliació de la capacitat del Port de València fins a 5 milions de TEU més/any.^[3] El projecte finalment anunciat l'abril de 2022, augmenta la inversió pública fins als 448 milions d'euros (sense aplicar l'IVA).^[4]

L'APV justifica la necessitat de l'ampliació amb el potencial impacte econòmic de la nova infraestructura per a la ciutat i la comarca de València. Un estudi encarregat per la principal associació empresarial regional quantifica els beneficis amb una avaluació d'impacte de la construcció i explotació de la terminal de contenidors, a partir d'una metodologia input-output i utilitzant efectes multiplicadors estàndard.^[5]

5 Font: Valencia Plaza (2021, 24 de maig). Estibadores creen que el traslado de MSC a la terminal norte del Puerto destruirá "cientos" de empleos. Valencia Plaza.

Aquests són els beneficis previstos:

BENEFICI 1	<u>Creixement del PIB.</u> La inversió global de 1.600 milions d'euros (inversió pública i privada) tindrà un efecte multiplicador d'1,56 en el conjunt de l'economia regional.
BENEFICI 2	<u>Creació de llocs de treball i marges de benefici.</u> La construcció i equipament de la terminal generarà 500 milions d'euros en sous i benefici empresarial. La divisió entre aquests no s'aclareix. La construcció de la terminal crearà 4.200 llocs de treball directes (temporals) i fins a 13.000 llocs de treball indirectes.
BENEFICI 3	<u>Evitar el col·lapse.</u> L'APV argumenta que els terminals existents ja tenen un 81% de capacitat. La construcció de la nova terminal evitaria que es col·lapsen.
BENEFICI 4	<u>Augment del trànsit marítim.</u> L'APV calcula que el nombre de contenidors que gestiona es duplicarà en els pròxims 30 anys, passant dels 5,2 milions de TEU el 2018 als 10,5 milions de TEU el 2050. L'APV considera que la nova terminal és necessària per a acollir aquest creixement. El document no explica la metodologia utilitzada per calcular aquesta predicció.

BENEFICIARI 1	<u>Autoritat Portuària de València.</u> El primer beneficiari de l'ampliació del port és l'APV que farà créixer els seus ingressos i en teoria recuperarà la inversió.
BENEFICIARI 2	<u>Empreses constructores.</u> El següent grup de potencials beneficiaris són les empreses constructors i d'enginyeria civil que rebran els contractes de construcció i equipament, d'almenys 1,6 milions d'euros.
BENEFICIARI 3	<u>Titular de l'explotació.</u> TIL, l'únic candidat en el procés de contractació pública per explotar la terminal, es beneficiarà de la inversió pública i tindrà el dret exclusiu de gestionar aquesta zona portuària durant els pròxims 50 anys.
BENEFICIARI 4	<u>Navilieres.</u> Les multinacionals navilieres tindran més espai disponible per atracar, carregar i descarregar i emmagatzemar contenidors. Les navilieres i l'APV han estat acusades de portes giratòries. ^[5]
BENEFICIARI 5	<u>Empreses logístiques.</u> L'ampli sector logístic, que avui representa el 4,5% del PIB de la Comunitat Valenciana, tindrà més oportunitats de negoci.
BENEFICIARI 6	<u>Empreses industrials exportadores.</u> El sector d'empreses exportadores de la regió metropolitana valenciana també tindrà més oportunitats per enviar les seues mercaderies a l'exterior.
BENEFICIARI 7	<u>Empleats potencials.</u> Persones que potencialment podrien obtenir un dels 4.200 llocs de treball directes (temporals) i fins a 13.000 llocs de treball indirectes.
BENEFICIARI 8	<u>Ciutadans de la Comunitat Valenciana.</u> L'APV argumenta que a través de l'efecte multiplicador, la inversió beneficiarà l'economia valenciana.

Tot i que la principal justificació d'una infraestructura com el Port de València és la d'estar al servei de l'economia i la societat locals, l'argument s'ha de matisar. Com va escriure el sociòleg Jose Miguel Iribas l'any 2010 "es tracta d'un port importador, que en comptes d'estimular la seua activitat secundària [la indústria local], el priva d'oportunitats i l'exposa a competidors més barats".^[6]

A més, una gran part dels TEU es manipulen en trànsit, és a dir, es descarreguen d'un vaixell, s'emmagatzemen una estona i es carreguen a un altre vaixell sense deixar el recinte portuari, sense tenir cap relació amb l'economia local. També val la pena esmentar que una gran quantitat dels contenidors viatgen totalment buits.

Com a referència, en abril de 2021^[7], el 53% dels contenidors es van manipular en trànsit, i el 13% es van manipular buits, sense cap càrrega. Per tant, sembla oportú afirmar que el Port de València està tant al servei d'ell mateix i de les multinacionals globals i com de l'economia local.

A més, el sindicat de l'estiba assegura que la construcció d'aquesta terminal, en estar altament automatitzada, podria suposar finalment la destrucció de "centenars" de llocs de treball de gran qualitat.^[8]

La proposta d'ampliació del port generarà un impacte ambiental negatiu considerable, tenint en compte el CO₂ incorporat causat per la construcció, l'augment del trànsit marítim i també el creixement del nombre de camions que circularan per l'àrea metropolitana. Actualment, només el 8,3% de la càrrega entra i surt del port amb tren, la resta es transporta per carretera. Així, duplicar el trànsit marítim crearà una pressió inassumible en termes de contaminació i congestió.

Experts i activistes mediambientals també han manifestat la seua preocupació pel possible dany de l'ampliació a les platges i zones verdes del sud de València i especialment de l'Albufera^[9]. L'ampliació portuària està, doncs, desafiant el clima i, per extensió, la qualitat de vida de la ciutadania valenciana, creant també una amenaça per al medi ambient de conseqüències encara incertes.

Atés que la proposta d'ampliació es finança amb recursos públics obtinguts per la garantia pública que atorga a l'APV el dret exclusiu d'explotació del front marítim de la ciutat, aquest treball tracta de definir algunes alternatives que podrien ser més sostenibles i beneficioses per a la ciutat que l'ampliació proposada.

La planificació de l'Autoritat Portuària ha despertat preocupació entre representants municipals, les organitzacions de la societat civil, l'acadèmia i la ciutadania, esdevenint una qüestió destacada en l'esfera pública local. Les preocupacions es basen en l'impacte ambiental massiu de la construcció d'aquesta infraestructura, la pressió sobre la mobilitat metropolitana per la quantitat de camions que atraurà i el seu posterior impacte en la qualitat de l'aire i, finalment, però no menys important, a causa del procés opac de presa de decisions.^[10] Les anteriors ampliacions de molls ja van generar greus conseqüències ambientals, posant en perill la qualitat de les platges del sud de la ciutat, destruint el paisatge dels barris marítims i augmentant la contaminació.

Durant les últimes dècades, el Port ha fet prevaldre els seus interessos econòmics sobre l'entorn de la ciutat. Però ara, en un moment d'emergència climàtica, que

6 Font: Pérez, M. (2021, 17 de maig). València, una ciutat metropolitana condicionada pel port. El Temps.

7 Font: Autoridad Portuaria de Valencia (2021). Boletín Estadístico APV, Abril 2021.

8 Font: Valencia Plaza (2021, 24 de maig).

9 Font: Zafra, I. (2020, 5 de febrer). El clima agita la batalla del puerto de Valencia. El País.

10 Zafra, I. (2020, 5 de febrer).

la ciutat de València ha declarat formalment, és el moment de capgirar el rumb, prioritzar els objectius ambientals i socials, tot dibuixant un panorama més ampli de desenvolupament econòmic sense comprometre el planeta on vivim.

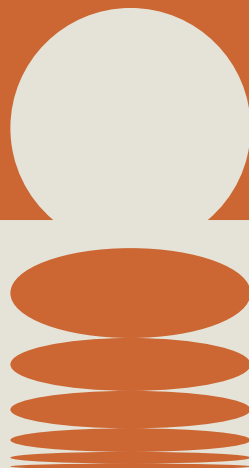
L'anàlisi del debat actual sobre l'expansió nord deixa clar que una discussió més àmplia sobre l'agenda de desenvolupament del port és necessària. La recerca general sobre el Port del Futur (vegeu document anterior) es plasma llavors en recomanacions específiques, aterrades al cas de València, per definir les coordenades del seu port del futur i desenvolupa alternatives argumentades a l'ampliació amb un impacte econòmic major i un impacte mediambiental menor.

Les alternatives estratègiques per al desenvolupament del port de futur de València es detallen en la següent secció, classificades en quatre àmbits: (1) un port més eficient, (2) un port per a totes, (3) un port verd, i (4) un port democràtic. ●

Una aproximació estratègica

UN PORT DE VALÈNCIA MÉS EFICIENT

Posem el port al servei de l'economia valenciana i fomentem
la triple sostenibilitat de l'ecosistema ciutat-port territori.



ECOSISTEMA D'INNOVACIÓ MARÍTIM
Promoció usos mixtes
i desenvolupament participat

SISTEMA DE COMPENSACIÓ
Retorn dels beneficis a la ciutat

CONNECTIVITAT FERROVIÀRIA
Prioritzar la descarbonització
amb sistema intermodal

**GARANTIA DE QUALITAT DEL
TREBALL PORTUARI**
Pla igualtat i regulació
banderes de conveniència

**DIVERSIFICACIÓ
ECONÒMICA**
Aprofitament del
sòl disponible i
edificabilitat amb
usos compatibles

**GESTIÓ COORDINADA
DELS PORTS DE LA CV**
Optimitzar la infraestructura
existent i gestionar
pics de demanda

AUTOMATITZACIÓ I EFICIÈNCIA
Maximitzar l'ocupació i
aprofitament dels molls

El treball de recerca del Port del Futur evidencia la necessitat de posar el port al servei del territori de proximitat a la vegada que millorem la seua eficiència, sense augmentar la petjada ecològica. Consolidar el pol de desenvolupament econòmic no ha de posar en qüestió la sostenibilitat i els mecanismes de decisió democràtics.

Un port del futur al servei de l'economia valenciana ha d'incorporar com a condició necessària les anàlisis cost-benefici econòmics i socials en els processos de planificació junt amb les avaluacions de triple impacte –social, econòmic i ambiental–, el disseny participat d'estratègies econòmiques i l'avaluació de les alternatives des de la perspectiva de la ciència ciutadana.

Pel que fa a les qüestions laborals es fa necessari avaluar la qualitat i quantitat dels llocs de treball potencialment generats –promovent l'avaluació amb perspectiva de gènere interseccional– en cada mesura i incorporar-les en les anàlisis cost-benefici comentats abans; facilitar l'organització de treballadors/res en estructures sindicals, i, essencialment, la generació d'espais de diàleg i intercanvi, formals i informals, entre agents, per fomentar l'intercanvi en un ecosistema d'innovació.

COORDINACIÓ
DIGITALITZADA
Optimització dels
temps d'espera.

Millorem l'eficiència de la gestió del tràfic marítim i l'aprofitament dels molls

Recomanacions

A través del procés de digitalització, automatització, i de gestió dels usos del sòl, proposem consolidar la capacitat de gestionar el tràfic marítim, priorititzant aquell relacionat amb l'activitat econòmica territorial –no d'intercanvi de càrrega–, sense incrementar la petjada ecològica.

Impactes

1. Increment fins a un 40% de la capacitat de càrrega sense augmentar la petjada ecològica fins al 2030.
2. Increment del 20% de les activitats econòmiques complementàries.

Dimensions

- Maximitzar l'ocupació dels molls a través de l'automatització i la millora de l'eficiència en la gestió.
- Optimització dels temps d'espera, cues i descàrrega dels vaixells a través de la coordinació digitalitzada. Fomentar, en la mesura que siga possible, les estratègies de digitalització de codi obert.
- Acollir usos econòmics complementaris amb l'aprofitament de l'edificabilitat del sol portuari, facilitant els processos administratius per la implantació de noves activitats.

Establim un sistema de compensació amb la ciutat

Recomanacions

La ciutat de València i la seua àrea metropolitana absorbeixen la majoria de les externalitats negatives que genera el port en forma de congestió, contaminació o l'artificialització del sòl. Els esforços per pal·liar-los s'han portat a terme, fins ara, de manera no coordinada entre els distints agents que influeixen en el territori. Proposem que els ports compensen de manera directa al territori.

Impactes

3. La disponibilitat d'uns recursos econòmics addicionals de fins a 10 milions d'euros anuals per a inversions locals.

Dimensions

- Establir un fons de compensació del port a la ciutat d'una quantia equivalent al 5% dels seus ingressos localitzats. Aquests ingressos aniran destinats a reforçar les comunitats afectades negativament per l'activitat portuària en projectes de sostenibilitat social i mediambiental.

III Creem un sistema de coordinació portuària

Recomanacions

Establir un sistema de gestió coordinada dels ports de l'APV (València-Gandia-Sagunt) incloent els altres d'interés general de la Comunitat Valenciana (Castelló i Alacant) i idealment de tot el Corredor Mediterrani, sense necessitat de fusionar les autoritats portuàries, per optimitzar l'eficiència conjunta.

Impactes

4. Garantir la capacitat d'augmentar i distribuir la demanda en un 40% en tot el sistema portuari en 2030.
5. Reduir la petjada ecològica en un 30% en la cadena de distribució amb la gestió coordinada i connexió intermodal.

Dimensions

- Establir un sistema de gestió coordinada dels ports d'interés general de la Comunitat Valenciana que permeta optimitzar de manera conjunta les infraestructures existents i absorbir pics de demanda.
- Garantir la connectivitat ferroviària per generar un sistema de transport i logística intermodal amb les menors emissions possibles. Aprofitar el corredor Mediterrani com oportunitat diferencial i infraestructura de suport al sistema de coordinació portuària.

Apostem per distribuir la qualitat del treball portuari

Recomanacions

A la vegada que es consoliden els treballs de qualitat, s'ha de treballar per estendre les bones condicions a tota la comunitat portuària incloent aquelles ocupacions considerades de baixa qualificació i aquelles que es donen als vaixells –subjectes a altres condicions laborals i de regulació– i a les empreses concessionàries. Es fa especialment necessari fomentar la incorporació de les dones a tots els nivells de les ocupacions portuàries.

Impactes

6. Reduir la bretxa de gènere fins a aconseguir el 35% dels treballs siguen ocupats per dones en 2030.
7. Aconseguir que el 80% de les treballadores participen de manera organitzada
8. Millorar les condicions laborals de les persones treballadores a bord.

Dimensions

- Plans d'igualtat. Definir de manera planificada les possibilitats i objectius per a incorporar les dones a tots els nivells de les ocupacions portuàries.
- Facilitar els mecanismes de sindicació i autoorganització de les treballadores
- Prohibir les escales de vaixells amb banderes de conveniència i augmentar les exigències laborals a les transitàries i consignatàries.

Fomentem l'ecosistema d'innovació marítim

Recomanacions

Un ecosistema d'innovació marítim és aquell que connecta els i les agents portuàries amb les noves activitats, les organitzacions educatives, les de suport empresarial i la disponibilitat d'espais públics i infraestructura cultural. Això necessita que es faciliten espais d'encontre, mecanismes d'inversió i la participació dels membres de l'ecosistema en les estratègies econòmiques.

Impactes

9. Increment del 20% de les activitats econòmiques complementàries.
10. Estratègia d'innovació participada amb 100+ agents.
11. Activació de l'Edifici del Relotge i d'altres espais amb l'organització d'activitats de l'ecosistema.

Dimensions

- Atraure i densificar les activitats econòmiques i d'innovació complementàries, públiques i privades: start-ups, formació, inversió, logística, oficines, etc.
- Definir la governança participada de l'estratègia d'innovació incloent als membres de l'ecosistema.
- Facilitar i activar mecanismes d'intercanvi, d'inversió, encontre i debat entre els agents de l'ecosistema.

Un port de València més eficient

Recomanacions

I Millorem l'eficiència de la gestió del tràfic marítim i l'aprofitament dels molls

A través de procés de digitalització, automatització, i de gestió dels usos del sòl, proposem consolidar la capacitat de gestionar el tràfic marítim, prioritzant aquell relacionat amb l'activitat econòmica territorial –no d'intercanvi de càrrega–, sense incrementar la petjada ecològica.

II Establim un sistema de compensació amb la ciutat

La ciutat de València i la seua àrea metropolitana absorbeixen la majoria de les externalitats negatives que genera el port en forma de congestió, contaminació o l'artificialització del sòl. Els esforços per pal·liar-los s'han portat a terme, fins ara, de manera no coordinada entre els distints agents que influeixen en el territori. Proposem que els ports compensen de manera directa al territori.

III Creem un sistema de coordinació portuària

Establir un sistema de gestió coordinada dels ports de l'APV (València-Gandia-Sagunt) incloent els altres d'interés general de la Comunitat Valenciana (Castelló i Alacant) i idealment de tot el Corredor Mediterrani, sense necessitat de fusionar les autoritats portuàries, per optimitzar l'eficiència conjunta.

IV Apostem per distribuir la qualitat del treball portuari

A la vegada que es consoliden els treballs de qualitat, s'ha de treballar per estendre les bones condicions a tota la comunitat portuària incloent aquelles ocupacions considerades de baixa qualificació i aquelles que es donen als vaixells –subjectes a altres condicions laborals i de regulació– i a les empreses concessionàries. Es fa especialment necessari fomentar la incorporació de les dones a tots els nivells de les ocupacions portuàries.

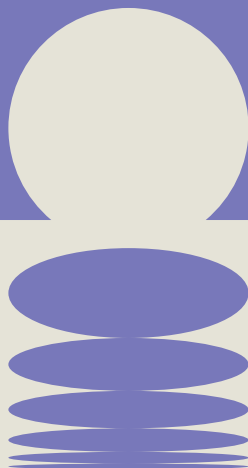
V Fomentem l'ecosistema d'innovació marítim

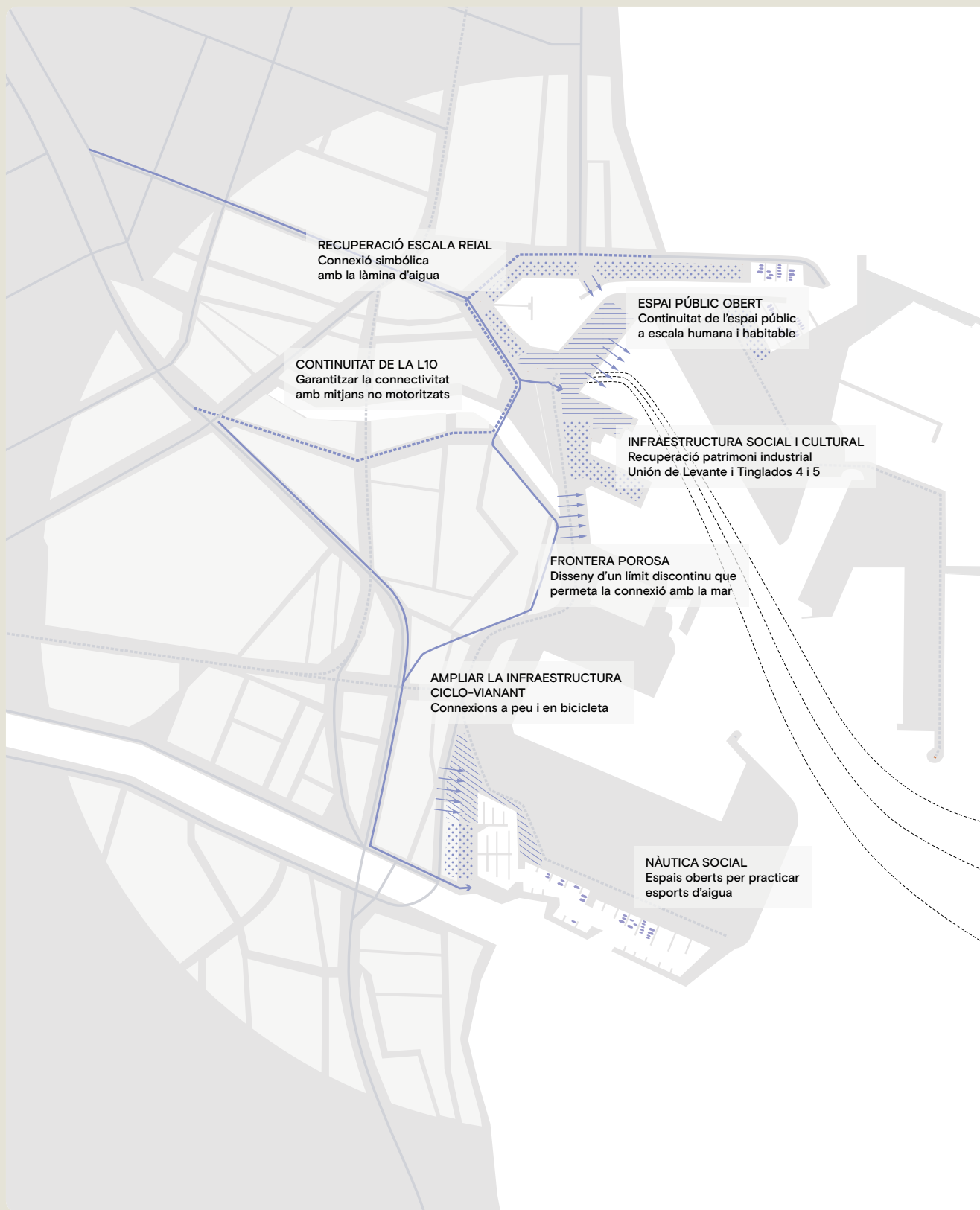
Un ecosistema d'innovació marítim és aquell que connecta els i les agents portuàries amb les noves activitats, les organitzacions educatives, les de suport empresarial i la disponibilitat d'espais públics i infraestructura cultural. Això necessita que es faciliten espais d'encontre, mecanismes d'inversió i la participació dels membres de l'ecosistema en les estratègies econòmiques.

Dimensions	Impactes
● Maximitzar l'ocupació dels molls a través de l'automatització i la millora de l'eficiència en la gestió. ● Optimització dels temps d'espera, cues i descàrrega dels vaixells a través de la coordinació digitalitzada. ● Fomentar estratègies de codi obert al procés de digitalització. ● Acollir usos econòmics complementaris facilitant els processos administratius per a la implantació de noves activitats.	1. Increment fins a un 40% de la capacitat de càrrega sense augmentar la petjada ecològica fins a 2030. 2. Increment del 20% de les activitats econòmiques complementàries.
● Establir un fons de compensació del port a la ciutat d'una quantia equivalent al 5% dels seus ingressos localitzats.	3. La disponibilitat d'uns recursos econòmics addicionals de fins a 10 milions d'euros anuals per a inversions locals.
● Establir un sistema de gestió coordinada dels ports d'interés general de la Comunitat Valenciana que permeta optimitzar de manera conjunta les infraestructures existents i absorbir pics de demanda. ● Garantir la connectivitat ferroviària per generar un sistema de transport i logística intermodal amb les menors emissions possibles, aprofitant el Corredor Mediterrani.	4. Garantir la capacitat d'augmentar i distribuir la demanda en un 40% en tot el sistema portuari en 2030. 5. Reduir la petjada ecològica en un 30% en la cadena de distribució amb la gestió coordinada i connexió intermodal.
● Plans d'igualtat. Definir de manera planificada les possibilitats i objectius per a incorporar les dones a tots els nivells de les ocupacions portuàries. ● Facilitar els mecanismes de sindicació i autoorganització de les treballadores. ● Prohibir les escales de vaixells amb banderes de conveniència i augmentar les exigències laborals a les transitàries i consignatàries.	6. Reduir la bretxa de gènere fins a aconseguir el 35% dels treballs siguen ocupats per dones en 2030. 7. Aconseguir que el 80% de les treballadores participen de manera organitzada. 8. Millorar les condicions laborals de les persones treballadores a bord.
● Atraure i densificar les activitats econòmiques i d'innovació complementàries, públiques i privades: start-ups, formació, inversió, logística, oficines, etc. ● Definir la governança participada de l'estratègia d'innovació incloent als membres de l'ecosistema. ● Facilitar i activar mecanismes d'intercanvi, d'inversió, encontre i debat entre els agents de l'ecosistema.	9. Increment del 20% de les activitats econòmiques complementàries. 10. Estratègia d'innovació participada amb 100+ agents. 11. Activació de l'Edifici del Rellotge i d'altres espais amb l'organització d'activitats de l'ecosistema.

UN PORT PER A TOTES

Obrim el port a la ciutat i la ciutat a la mar a través de les connexions amb l'aigua, incrementant les oportunitats per a l'ús públic i permeabilitzant les fronteres urbanes de la infraestructura portuària.





RECUPERACIÓ ESCALA REIAL

Connexió simbòlica
amb la làmina d'aigua

CONTINUITAT DE LA L10
Garantitzar la connectivitat
amb mitjans no motoritzats

ESPAI PÚBLIC OBERT
Continuitat de l'espai públic
a escala humana i habitable

INFRAESTRUCTURA SOCIAL I CULTURAL
Recuperació patrimoni industrial
Unión de Levante i Tinglados 4 i 5

FRONTERA POROSA
Disseny d'un límit discontinu que
permeta la connexió amb la mar

**AMPLIAR LA INFRAESTRUCTURA
CICLO-VIANANT**
Connexions a peu i en bicicleta

NÀUTICA SOCIAL
Espais oberts per practicar
esports d'aigua



El treball de recerca del Port del Futur aconsella desdibuixar els límits per pensar l'espai de connexió del port amb la ciutat com un espai viu, canviant i permeable que aconseguisca generar situacions enriquidores a cadascuna de les bandes. La vinculació entre ciutat i port ha de passar per trobar espais on el port siga també ciutat. Per això, cal hibridar la infraestructura portuària amb infraestructura social i cultural: establir usos que lliguen de forma real i simbòlica la ciutadania als molls i al port. El Port de València, ha de construir un relat de futur que vincule als valencians i valencianes amb el port i la mar, reconeixent la memòria i identitat marinera.

Això significarà reclamar i utilitzar els territoris i infraestructures portuàries obsoletes, a la vegada que es facilita la convivència de les activitats portuàries amb usos urbans i públics en les zones i horaris on es puga permetre, aconseguint espais d'accés i caràcter públic al llarg de l'extensió del port on les persones puguin arribar a la mar.

Permeabilitzem la frontera urbana del port

Recomanacions

Treballar la integració ciutat-port de forma decidida passa necessàriament per diluir el límit impenetrable que les separa actualment. La millora dels sistemes d'automatització i digitalització així com la millor regulació dels vaixells ha de permetre l'obertura gradual de la infraestructura. Proposem iniciar amb els usos marítims més compatibles i avançar amb les millores tecnològiques disponibles.

Impactes

1. Substituir el 30% de la tanca perimetral per un límit permeable.
2. Duplicar l'espai públic disponible al front marítim.

Dimensions

- Obrir nous espais públics a escala humana. Potenciar la recuperació i humanització de l'espai de Marina sud amb la integració de l'arribada a la terminal de ferris fins a la Unión Naval de Levante.
- Millorar la visibilitat de l'activitat portuària com a part del procés de reconeixement i valorització. L'espai portuari esdevé espai de pedagogia i coneixement on es visibilitza la idiosincràsia de la infraestructura.

Ampliem les oportunitats d'ús públic i connexió amb l'aigua

Recomanacions

El procés d'obertura haurà de garantir la màxima connexió possible amb l'aigua, entenent la làmina d'aigua com a patrimoni comú i amb alt valor sentimental i simbòlic. Alhora, l'accés ha de democratitzar-se reduint desigualtats i promovent l'equitat.

Impactes

3. Aconseguir espais amb cantil alliberat al nord i sud del port comercial.
4. Duplicar les persones usuàries d'esports nàutics.
5. Recuperació de l'escala Reial com a punt de connexió simbòlica.

Dimensions

- Maximitzem l'accés públic a la làmina d'aigua. Redoblem els esforços per connectar la ciutat amb l'aigua. La continuïtat de la línia oberta de cantil és una aspiració que cal anar treballant en el present, encara que amb caràcter discontinu.
- Apostem per la nàutica social i pública. Els esports nàutics han de sortir del procés d'elitització, valorant la seua diversitat i integrant els seus espais al procés d'obertura. El club nàutic ha d'integrar-se en el procés de proximitat i aprofitar a infraestructura existent maximitzant el seu ús i obrint-se a la ciutadania.

Posem en ús el patrimoni portuari obsolet

Recomanacions

Recuperar i activar el patrimoni arquitectònic vinculat a l'activitat portuària és una proposta clara per resignificar l'imaginari col·lectiu de la ciutadania cap a l'ecosistema. El procés d'obertura i requalificació de l'espai públic, genera l'oportunitat a més de donar una segona vida a aquests edificis, per relacionar passat i futur de la ciutat portuària.

Impactes

6. Definir un procés de placemaking i activació per als usos dels edificis històrics.

Dimensions

- Finalitzar la recuperació dels Tinglados 4 i 5. Recuperem definitivament els espais dels Tinglados a la Marina de València, per expandir el procés d'activació i promoció de la innovació i l'economia del coneixement.
- Obrim les naus d'Unión Naval de Levante a la ciutat. Proponem la rehabilitació i activació del patrimoni arquitectònic vinculat a la mar amb usos educatius, socials i culturals. Vincular l'oportunitat per humanitzar la connexió amb Natzaret i el parc de desembocadura.

Garantim l'accessibilitat sostenible al llarg del front portuari

Recomanacions

Per últim, la proximitat i la integració ciutat-port implica connectar-los amb mitjans de mobilitat sostenible. Una mobilitat més amable amb les persones i el medi ambient, requereix una infraestructura a l'alçada que aproxime els espais i facilite la transició cap a aquests modes de transport.

Impactes

7. Aconseguir el 50% dels desplaçaments no motoritzats fins al front marítim.

Dimensions

- Accessos a peu i en bicicleta.
Relacionats amb la millora de la qualitat de l'espai públic i el procés de descarbonització, tant per a persones que visiten com que treballen al port.
- Millorar la xarxa de transport públic.
Implementar la connexió de les línies 10 i 6 de metrovalència. Millorar la freqüència i connexions de l'EMT amb Pobles del Sud.

Un port de per a totes

Recomanacions

VI Permeabilitzem la frontera urbana del port

Treballar la integració ciutat-port de forma decidida passa necessàriament per diluir el límit impenetrable que les separa actualment. La millora dels sistemes d'automatització i digitalització així com la millor regulació dels vaixells ha de permetre l'obertura gradual de la infraestructura. Proposem iniciar amb els usos marítims més compatibles i avançar amb les millores tecnològiques disponibles.

VII Ampliem les oportunitats d'ús públic i connexió amb l'aigua

El procés d'obertura haurà de garantir la màxima connexió possible amb l'aigua, entenent la làmina d'aigua com a patrimoni comú i amb alt valor sentimental i simbòlic. Alhora, l'accés ha de democratitzar-se reduint desigualtats i promovent l'equitat.

VIII Posem en ús el patrimoni portuari obsolet

Recuperar i activar el patrimoni arquitectònic vinculat a l'activitat portuària és una proposta clara per resignificar l'imaginari col·lectiu de la ciutadania cap a l'ecosistema. El procés d'obertura i requalificació de l'espai públic, genera l'oportunitat a més de donar una segona vida a aquests edificis, per relacionar passat i futur de la ciutat portuària.

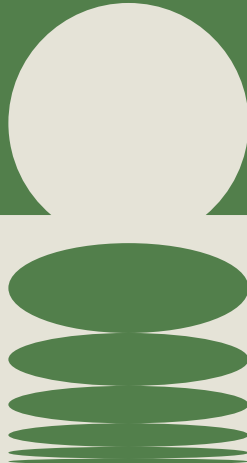
IX Garantim l'accessibilitat sostenible al llarg del front marítim

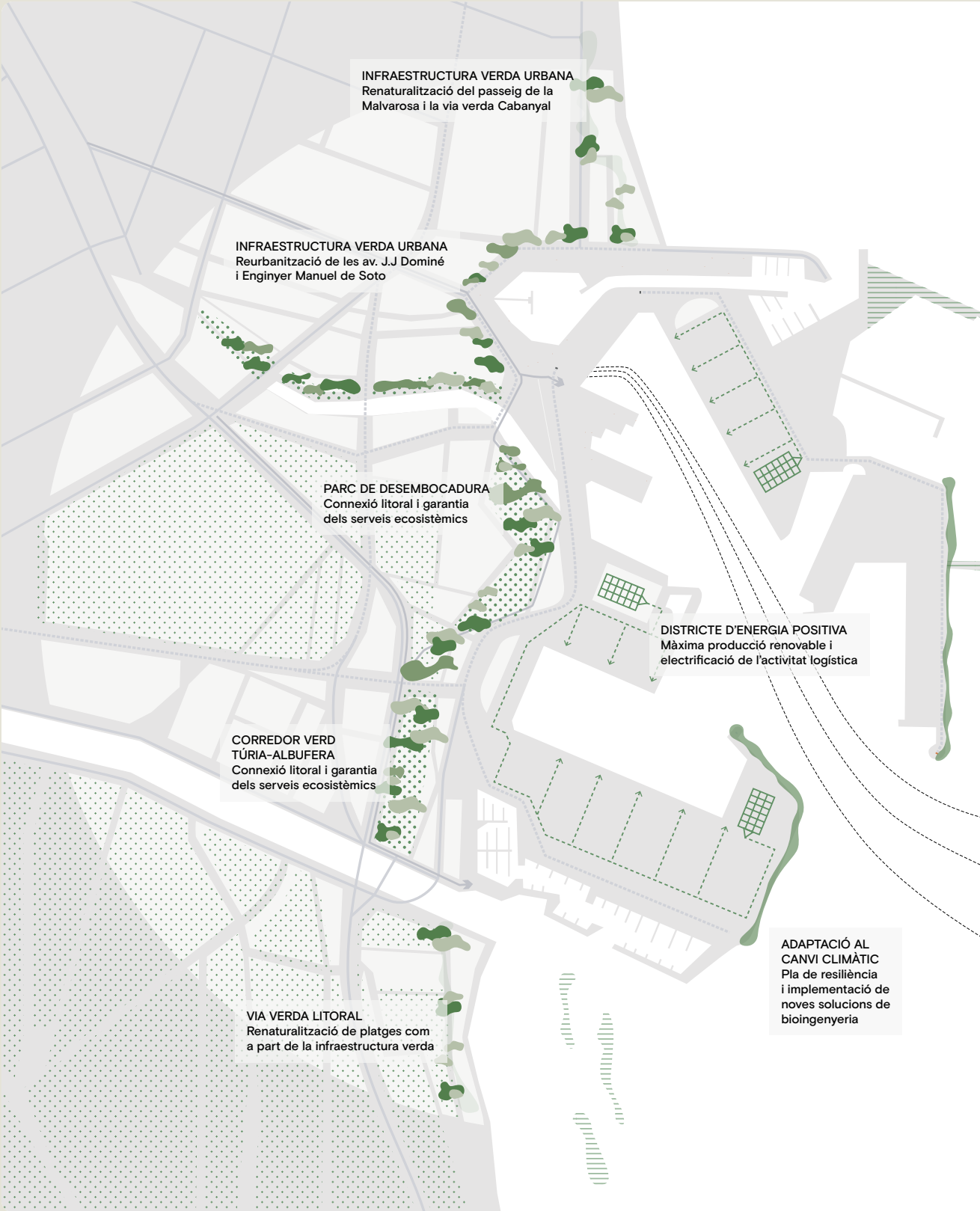
Per últim la proximitat i la integració ciutat-port implica connectar-los amb mitjans de mobilitat sostenible. Una mobilitat més amable amb les persones i el medi ambient, requereix una infraestructura a l'alçada que aproxime els espais i facilite la transició cap a aquests modes de transport.

Dimensions	Impactes
● Obrir nous espais públics a escala humana. Potenciar la recuperació i humanització de l'espai de Marina sud amb la integració de l'arribada a la terminal de ferris fins a la Unión Naval de Levante. ● Millorar la visibilitat de l'activitat portuària com a part del procés de reconeixement i valorització. L'espai portuari esdevé espai de pedagogia i coneixement on es visibilitza la idiosincràsia de la infraestructura.	1. Substituir el 30% de la tanca perimetral per un límit permeable. 2. Duplicar l'espai públic disponible al front marítim.
● Maximitzem l'accés públic a la làmina d'aigua. Redoblem els esforços per connectar la ciutat amb l'aigua. ● Crear més oportunitats per a la nàutica social i l'accessibilitat dels esports d'aigua.	3. Expandir la connexió amb l'aigua al nord i sud del port comercial. 4. Duplicar les persones que practiquen esports nàutics. 5. Recuperar l'escala Reial com a connexió simbòlica amb l'aigua.
● Finalitzar la recuperació dels Tinglados 4 i 5. ● Rehabilitar i posar en ús les naus de Unión Naval de Levante amb usos socials i culturals.	6. Definir un procés de placemaking i activació per als usos dels edificis històrics.
● Accessos a peu i en bicicleta. Relacionats amb la millora de la qualitat de l'espai públic i el procés de descarbonització, tant per a persones que visiten com que treballen al port. ● Millorar la xarxa de transport públic. Implementar la connexió de les línies 10 i 6 de metrovalència. Millorar la freqüència i connexions de l'EMT.	7. Aconseguir el 50% de desplaçaments no motoritzats a front portuari.

UN PORT VERD

Apostem per la interdependència dels sistemes territorials,
amb la promoció d'un ecosistema ciutat-port-territori resiliient,
conscient i actualitzat front a la crisi climàtica.





INFRAESTRUCTURA VERDA URBANA
Renaturalització del passeig de la
Malvarosa i la via verda Cabanyal

INFRAESTRUCTURA VERDA URBANA
Reurbanització de les av. J.J. Domínguez
i Enginyer Manuel de Soto

PARC DE DESEMBOCADURA
Connexió litoral i garantia
dels serveis ecosistèmics

CORREDOR VERD
TÚRIA-ALBUFERA
Connexió litoral i garantia
dels serveis ecosistèmics

VIA VERDA LITORAL
Renaturalització de platges com
a part de la infraestructura verda

DISTRICTE D'ENERGIA POSITIVA
Màxima producció renovable i
electrificació de l'activitat logística

ADAPTACIÓ AL
CANVI CLIMÀTIC
Pla de resiliència
i implementació de
noves solucions de
bioingenyeria



REVERTIR
L'AMPLIACIÓ NORD
Retirada del dic
i regeneració resilient
de les platges del sud

El treball de recerca del Port del Futur posa de manifest el consens internacional sobre la interdependència dels sistemes territorials i la necessitat d'alinear el futur de la infraestructura portuària amb la resiliència del territori que l'acull, per fer front al canvi climàtic. El front litoral és un dels espais amb major impacte dels efectes adversos de la crisi climàtica. A la ciutat de València suposarà la pujada del nivell del mar en 2100 entre 28 i 58 cm en el millor dels casos.

La viabilitat del port del futur suposa assegurar que la seua activitat redueix les seues emissions al màxim i promocionar la producció d'energia renovable, alineant-se amb la missió local de *València neutra en 2030*, i garantir el millor escenari en 2100. A més, la convivència del port de València amb ecosistemes d'alt valor ambiental i especial protecció, requereix dissenyar solucions innovadores per corregir els impactes ja visibles.

La sostenibilitat de l'ecosistema ciutat-port-territori al litoral Valencià, implica garantir el futur de les platges del sud, així com protegir el parc natural de l'Albufera de les falques d'intrusió salina. La implementació de solucions basades en la natura, amb una aposta ferma per enfocament que potencien els serveis ecosistèmics de la infraestructura verda i blava, ha demostrat majors capacitats d'adaptació als efectes adversos, alhora que produeixen beneficis per a la població que cohabita en aquest ecosistema.

Regenerem l'ecosistema port-ciutat-territori

Recomanacions

La degradació de les platges al sud del Port de València demostra la insostenibilitat de la situació actual. La manca d'aportació de sediments per l'absència de curs fluvial amb desembocadura i la modificació de les derives litorals produïdes per les darreres expansions portuàries, posen en risc l'ecosistema de la Devesa del Saler i el llac de l'Albufera. Tal com alerten les persones expertes, revertir aquesta situació és urgent i la preservació del patrimoni natural ha d'estar al centre del projecte portuari.

Impactes

1. Recuperem la línia litoral de les platges del sud que tenien l'any 2000.

Dimensions

- Revertir l'ampliació Nord.
Desmantellar dics per recuperar la deriva litoral i detenir l'erosió.
- Regeneració de les platges del sud.
Investigar i aplicar solucions alternatives a l'aportació de sorra basades en la bioenginyeria, que garantisquen la permanència i durabilitat.

Garantim la connexió de la infraestructura verda metropolitana

Recomanacions

L'àrea metropolitana de València ha d'aspirar a intensificar el seu entramat d'infraestructura verda, complementant l'arc principal que suposa l'Horta amb projectes i connectors de menor escala al front litoral. Garantir la connexió dels espais naturals existents, millorarà la convivència dels diferents usos presents al territori. A més en els barris i pobles del litoral i sud de la ciutat serà clau per millorar les condicions de vida dels seus veïns i veïnes, que sofreixen els impactes del conjunt d'infraestructures que es localitzen al voltant de l'àrea nou llit del Túria – Port de València.

Dimensions

- Corredor ecològic Túria-Albufera. Potenciar els beneficis ecosistèmics connectant el futur parc de desembocadura amb el territori agrícola, fins a l'Albufera. Amplificar la renaturalització del límit portuari per reduir els impactes sobre la ciutadania i l'ecosistema.
- Millora de la infraestructura verda urbana als Poblatos Marítims. Ampliar i garantir la presència de verd

urbà en l'espai públic, prioritzant el verd urbà en nous espais, com el PAI del Grau, o millorant els existents com la connexió entre el llit del Túria, La Marina de València i la Malvarrosa.

- Renaturalització de platges. Implementar la recuperació de les platges com a part de la infraestructura verda litoral. Promocionar els ecosistemes dunars com a espais protectors també dels efectes del canvi climàtic.

Impactes

2. Connectar 21.230 Ha dels dos dels principals espais verds de l'àrea metropolitana (parc natural de l'Albufera 21.120 Ha i jardí del Túria 110 Ha).
3. Recuperar 89,75 Ha de sòl portuari per assegurar la continuïtat de la infraestructura verda litoral.
4. Plantar 2030 arbres per expandir la infraestructura verda urbana.

Promocionem un districte portuari d'energia positiva

Recomanacions

La millora de l'eficiència, gràcies a la digitalització i automatització, ha d'anar acompanyada d'un procés de descarbonització de l'activitat del comerç i logística portuària per garantir la seua viabilitat. Valènciaport és un organisme referent a Europa en projectes d'innovació i sostenibilitat, liderant la transició energètica del sector. L'abast del territori portuari és una oportunitat a més, per a la producció localitzada d'energies renovables, contribuint al repte de mitigació de tota la ciutat.

- Promoció de la renovació de flotes. El procés de digitalització permetrà la reducció d'emissions a l'entrada a les instal·lacions; tanmateix, cal pressionar per la renovació efectiva dels bucs, normalment amb banderes de conveniència, per garantir el compliment dels estàndards europeus i la reducció d'emissions associades.

Impactes

5. Aconseguir un port 100% autònom energèticament.
6. Reduir el 80% de les emissions dels vaixells.

Dimensions

- Màxima producció d'energia renovable. Promocionar la instal·lació de fonts de producció d'energia, tant eòlica com fotovoltaica. Intensificar la producció per a contribuir al subministrament del districte marítim.
- Electrificació de la demanda. Intensificar el procés d'electrificació dels molls de càrrega, així com altres consums interns, com els desplaçaments interns.

Dissenyem estratègies de convivència amb l'aigua

Recomanacions

Per acabar, cal no perdre de vista la necessitat de canvis sistèmics en la interdependència dels sistemes territorials. Més enllà de les intervencions que cal anar fent en el curt termini, el canvi climàtic comportarà modificacions en la nostra realitat litoral. Necessitem planificar les adaptacions de les infraestructures necessàries i aportar solucions innovadores que transiten des de la protecció de l'aigua cap a la convivència amb ella.

Impactes

7. Implementar 5 projectes pilot insígnia de solucions basades en la natura.

Dimensions

- Pla de resiliència i adaptació al canvi climàtic del front litoral de València.
A través del treball de coordinació interinstitucional definir un pla que avalue els impactes i riscos del canvi climàtic sobre el litoral, contemplant les variables lentes i els criteris de sistema obert. Definir un pla d'inversions per estructurar la implementació i garantir la viabilitat.
- Promocionar la compra pública d'innovació i la recerca aplicada per desenvolupar solucions d'adaptació i convivència amb l'aigua basades en la natura.

Un port verd

Recomanacions

X Regeneració de l'ecosistema port-ciutat-territori

La degradació de les platges al sud del Port de València demostra la insostenibilitat de la situació actual. La manca d'aportació de sediments per l'absència de curs fluvial amb desembocadura i la modificació de les derives litorals produïdes per les darreres expansions portuàries, posen en risc l'ecosistema de la Devesa del Saler i el llac de l'Albufera. Tal com alerten les persones expertes, revertir aquesta situació és urgent i la preservació del patrimoni natural ha d'estar al centre del projecte portuari.

XI Garantim la connexió de la infraestructura verda litoral

L'àrea metropolitana de València ha d'aspirar a intensificar el seu entramat d'infraestructura verda, complementant l'arc principal que suposa l'Horta amb projectes i connectors de menor escala al front litoral. Garantir la connexió dels espais naturals existents, millorarà la convivència dels diferents usos presents al territori. A més en els barris i pobles del litoral i sud de la ciutat serà clau per millorar les condicions de vida dels seus veïns i veïnes.

XII Promocionem un districte portuari d'energia positiva

La millora de l'eficiència, gràcies a la digitalització i automatització, ha d'anar acompanyada d'un procés de descarbonització de l'activitat del comerç i logística portuària per garantir la seua viabilitat. L'abast del territori portuari és una oportunitat a més, per a la producció localitzada d'energies renovables, contribuint al repte de mitigació de tota la ciutat.

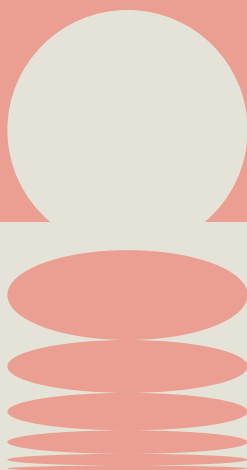
XIII Dissenyem estratègies de convivència amb l'aigua

Més enllà de les intervencions que cal anar fent en el curt termini, el canvi climàtic comportarà modificacions en la nostra realitat litoral. Necessitem planificar les adaptacions de les infraestructures necessàries i aportar solucions innovadores que transiten des de la protecció de l'aigua cap a la convivència amb ella.

Dimensions	Impactes
● Revertir l'ampliació Nord. Desmantellar dics per recuperar la deriva litoral i detenir l'erosió. ● Regeneració de les platges del sud. Investigar i aplicar solucions alternatives, a l'aportació de sorra basades, en la bioenginyeria, que garantisquen la permanència i durabilitat.	1. Recuperar la línia litoral de les platges del sud que tenien l'any 2000.
● Corredor ecològic Túria-Albufera. Potenciar els beneficis ecosistèmics connectant el futur parc de desembocadura amb el territori agrícola, fins a l'Albufera. ● Millora de la infraestructura verda urbana als Poblatos Marítims. Ampliar i garantir la presència de verd urbà en l'espai públic, prioritzant el verd urbà en nous espais. ● Renaturalització de platges. Implementar la recuperació de les platges com a part de la infraestructura verda litoral. Promocionar els ecosistemes dunars com a espais protectors també dels efectes del canvi climàtic.	2. Connectar 21.230 Ha dels dos dels principals espais verds de l'àrea metropolitana (parc natural de l'Albufera 21.120 Ha i jardí del Túria 110 Ha). 3. Recuperar 89,75 Ha de sòl portuari per assegurar la continuïtat de la infraestructura verda litoral. 4. Plantar 2030 arbres per expandir la infraestructura verda urbana..
● Màxima producció d'energia renovable. Promocionar la instal·lació de fonts de producció d'energia, tant eòlica com fotovoltaica. ● Electrificació de la demanda. ● Promoció de la renovació de flotes. La renovació efectiva dels bucs, normalment amb banderes de conveniència ha de garantir el compliment dels estàndards europeus i la reducció d'emissions associades.	5. Un port 100% autònom energèticament. 6. Reduir un 80% les emissions dels vaixells.
● Pla de resiliència i adaptació al canvi climàtic del front litoral de València. A través del treball de coordinació interinstitucional definir un pla que avalue els impactes i riscos del canvi climàtic sobre el litoral, contemplant les variables lentes i els criteris de sistema obert. ● Promocionar la compra pública d'innovació i la recerca aplicada per desenvolupar solucions d'adaptació i convivència amb l'aigua basades en la natura.	7. Implementar 5 projectes pilot insígnia de solucions basades en la natura.

UN PORT DEMOCRÀTIC

Aspirem a implementar un sistema de governança obert per a l'ecosistema ciutat-port-territori, amb la participació de totes les agents implicades, transparència en la gestió i dades obertes.



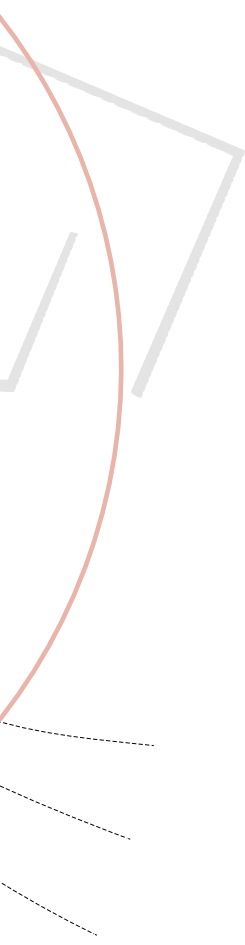
GOVERN PROPER
Nou model de govern amb
pes decisiu de la ciutat

DADES OBERTES
Monitoreig, avaluació
i accés democràtic
a les dades

REVISIÓ DEL DEUP
Actualització de l'espai de transició
ciutat-port i planificació nous usos

PLANEJAMENT I ORDENACIÓ INTEGRADA
Integració Port al PATEVAL i nou Pla Estratègic 2045

**MODIFICACIÓ
LLEI DE PORTS**



El disseny d'un marc democràtic de governança del port, amb la participació de totes les agents implicades, la transparència de les dades, i el control democràtic dels ciutadans és una condició necessària per a un port del futur que prioritze l'interés general. Per garantir l'objectiu principal d'un port al servei de la ciutat; la ciutat i la ciutadania hauran de tenir un pes decisiu en els processos de decisió i gestió de les infraestructures portuàries.

Aquesta transformació requereix canvis institucionals i polítics en diferents escales de govern, que influeixen, necessàriament en la manera en què el port es relaciona amb la ciutadania, però també, en el marc normatiu i model actual de Ports de l'Estat. Entenent que les transformacions d'aquesta profunditat requereixen temps lents i consensos amplis, es proposen tres nivells per activar un procés de modificació, que ajude a ampliar la base, alhora que genere el marc per iniciar les accions proposades en el mentrestant.

Activem el procés de democratització

Recomanacions

Proposem el marc operatiu per transitar cap als processos de transformació proposat. Actualitzar les ferramentes de planejament i govern per definir conjuntament els següents passos del desenvolupament de l'ecosistema ciutat-port-territori, amb representació de les agents implicades i una mostra representativa de la ciutadania afectada.

- Garantir els principis de participació, transparència i dades obertes. Millorar i actualitzar el portal de transparència, incloent-hi les dades i documentació disponible per a consulta ciutadana.

Impactes

1. Definir un nou marc de governabilitat i planejament.

Dimensions

- Consolidar una comissió Ciutat-Port-Territori, revisar l'estructura de l'actual comissió Port-Ciutat, depenent del Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària. Desenvolupar una estructura innovadora amb diferents espais o òrgans on tinga cabuda la representació i participació de la ciutadania.
- Actualitzar el marc de planejament portuari actual per integrar les aspiracions de la proposta actual. Redactar el Pla Estratègic 2045 garantint la visió ampliada del context portuari i els principis de desenvolupament inclusiu i sostenible. Actualitzar el DEUP per iniciar les accions proposades.

Aprofundim en la formalització del Port de la Ciutat

Recomanacions

La recerca del Port del Futur aconsella optar pels models centre-europeus o nòrdics on la ciutat té un pes decisiu en la governança portuària.

Impactes

2. Aconseguir un paper central de la ciutat al desenvolupament del port.

Dimensions

- Crida a la votació en referèndum ciutadà, per optar per una via o altra de disseny i gestió de l'espai portuari.
- Donar a la ciutat capacitat de vet en les decisions ciutat-port.

Modifiquem la legislació estatal

Recomanacions

Els objectius explicats seran assolibles només si s'impulsen les modificacions legislatives necessàries per a garantir-ho, ja que la vigent Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant no defineix la interacció port-ciutat i, en canvi, configura les Autoritats Portuàries com a espais de gestió aliens a la governança municipal.

Per tot això exposat s'ha de reclamar una modificació del Decret legislatiu 2/2011, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant, tenint en compte els següents apartats.

Dimensions

- Una definició objectiva i més concreta del concepte d'interés general aplicat als àmbits estrictament portuaris, delimitant l'interés general portuari a la gestió estratègica del mateix port, és a dir, de les activitats industrials, comercials, logístiques i de trànsit de passatgers, reservant la resta d'usos a una gestió més flexible.
- Una definició clara de la interacció port-ciutat relacionada amb l'urbanisme i l'ordenació del territori, tant dels espais concrets que la

defineixen en la condició urbana com en els usos i els processos aparellats de planificació territorial i urbanística.

- El canvi a una gestió multilateral i democràtica dels espais portuaris, amb una filosofia d'acord amb el fet que l'administració local i autonòmica, en tant que titulars de la competència en matèria d'ordenació del territori, hagen d'aprovar de manera conjunta amb l'Administració General de l'Estat, l'afectació, la desafectació, les ampliacions i les modificacions de l'entorn portuari, així com autoritzar, regular i gestionar els espais i usos que es troben fora de l'àmbit estricte de la competència exclusiva estatal.
- Una modificació de la política de taxes portuàries amb criteris territorials i ambientals. La imposició de gravàmens als espais vinculats a la interacció port-ciutat amb independència del seu ús concret resulta clarament regressiu. La política de taxes per utilització del domini portuari per a activitats que no siguin de competència exclusiva estatal s'ha de flexibilitzar per donar marge a la gestió conjunta per les diferents administracions en via reglamentària.

Impactes

3. Guanyar la votació per tal de modificar la Llei estatal de Ports.

Un port democràtic

Recomanacions	Dimensions	Impactes
XIV Activem el procés de transició Proposem el marc operatiu per transitar cap als processos de transformació proposat. Actualitzar les ferramentes de planejament i govern per definir conjuntament els següents passos del desenvolupament de l'ecosistema ciutat-port-territori, amb representació de les agents implicades i una mostra representativa de la ciutadania afectada.	● Consolidar una comissió Ciutat-Port-Territori, actualitzant i complementant l'actual comissió Port-Ciutat del Consell d'administració. ● Actualitzar el marc de planejament portuari. Nou Pla Estratègic València Port 2045 i modificació del DEUP. ● Garantir els principis de participació, transparència i dades obertes.	1. Definir el nou marc de governabilitat i planejament.
XV Aprofundim en la formalització del Port de la Ciutat La recerca del Port del Futur aconsella optar pels models centre-europeus o nòrdics on la ciutat té un pes decisiu en la governança portuària.	● Crida a la votació en referèndum ciutadà per demandar la cessió de poder. ● Donar capacitat de vet a la ciutat i autonomia en les decisions ciutat-port-territori.	2. Aconseguir un paper central de la ciutat al desenvolupament del port.
XVI Modifiquem la legislació estatal Els objectius explicats seran assolibles només si s'impulsen les modificacions legislatives necessàries per a garantir-ho, ja que la vigent Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant no defineix la interacció port-ciutat i, en canvi, configura les Autoritats Portuàries com a espais de gestió aliens a la governança municipal.	● Promoure la modificació legislativa incloent: una definició objectiva i concreta del concepte d'interés general. Una definició clara de la interacció port-ciutat. El canvi cap a una gestió multilateral i democràtica dels espais portuaris. Una modificació de les taxes portuàries.	3. Guanyar la votació per tal de modificar la Llei estatal de Ports.

Impactes econòmics

Mapa de propostes



Un port de València més eficient

1. Automatització de dues terminals i infraestructura de digitalització
2. Millores en les infraestructures de ferrocarril
3. Promoció d'activitats innovadores, creatives i tecnològiques complementàries

Un port per a totes

4. Espai públic de connexió entre la dàrsena històrica i la dàrsena comercial
5. Nova terminal marítima de passatgers
6. Recuperació de l'Escalà Reial
7. Condicionament i activació dels Tinglados 4 i 5
8. Rehabilitació i pla d'usos per a les naus d'Unión Naval de Levante
9. Millora de la infraestructura ciclista
10. Connexió de l'L10 i l'L6 de metrovalència

Un port verd

11. Desmantellar els dics de l'ampliació nord
12. Regeneració de les platges del saler amb solucions basades en la natura
13. Parc de desembocadura i parc sud de Natzaret
14. Connector verd Túria-Albufera amb la reversió de la ZAL
15. Renaturalització de J.J. Domínguez, E. Manuel de Soto i plaça del Tinglado 2
16. Renaturalització Passeig de la Malvarrosa
17. Infraestructures generació d'energia renovable
18. Impuls de projectes pilot basats en la natura

Les alternatives plantejades en aquest document es quantifiquen en la taula que figura a continuació, on s'especifiquen les inversions dirigides a l'automatització, millora de l'eficiència i democratització del port. Les mesures de sostenibilitat inclouen el desmantellament de l'ampliació nord, el parc de desembocadura, el parc sud de Natzaret i reversió de la ZAL. Es contempla específicament l'atracció d'empreses complementàries, el manteniment de la capacitat de càrrega i trànsit i les millores en la infraestructura del ferrocarril.

La proposta contempla una inversió pública superior als 700 milions d'euros i porta aparellada l'atracció d'unes inversions privades d'uns 350 milions d'euros. L'impacte econòmic en l'economia Valenciana de les inversions proposades seria superior als 1.600 milions d'euros amb la creació potencial d'uns 48.000 llocs de treball.

Un port de València més eficient

INVERSIÓ	65,000,000 €	195,000,000 €
Automatització de dues terminals i infraestructura de digitalització	10,000,000 €	45,000,000 €
Milliores en les infraestructures de ferrocarril	55,000,000 €	
Activitats innovadores, creatives i tecnològiques complementàries		150,000,000 €

Un port per a totes

INVERSIÓ	164,300,000 €	85,000,000 €
Urbanització espai públic connexió dàrsena històrica i dàrsena comercial	25,000,000 €	
Nova terminal marítima i recuperació de l'escala reial	28,500,000 €	5,000,000 €
Condicionament Tinglados 4 i 5 i Rehabilitació de les naus d'Unión Naval de Levante	30,000,000 €	80,000,000 €
Millora de la infraestructura ciclista i connexió de l'L10 de metrovalència	80,800,000 €	

Un port verd

INVERSIÓ	475,000,000 €	65,000,000 €
Desmantellar els dics de l'ampliació nord i projecte de regeneració de les platges del saler	180,000,000 €	
Parc de desembocadura, parc sud de Natzaret i Reversió de la ZAL	185,000,000 €	
Rbanització J.J. Domínguez, E. Manuel de Soto, Plaça Tinglado 2 i Passeig Malvarrosa	45,000,000 €	
Infraestructures generació d'energia renovable	60,000,000 €	60,000,000 €
Compra pública d'innovació	5,000,000 €	5,000,000 €

Inversió total	704,300,000 €	345,000,000 €
-----------------------	----------------------	----------------------

- L'estimació sobre la inversió en automatització s'ha elaborat segons Ferrer i Borja (2018).
- La quantificació de les millores en ferrocarril estan extretes del Pla d'Empresa de València Port 2000-2024.
- La inversió en espai públic està quantificada prenent com a referència el mòdul d'urbanització de la intervenció a la plaça del Mercat i plaça de Bruixes, i segons projectes municipals de reurbanització presentats públicament.
- La inversió en la nova terminal s'extreu del Pla d'Empresa de València Port 2000-2024.
- La millora de la infraestructura ciclista i de la connexió amb tramvia s'estima segons les dades de Metrovalència i els mòduls de construcció per a carril bici protegit.
- El cost de reversió de l'ampliació nord, s'ha estimat segons projectes públic de recuperació de platges i els mòduls de construcció del Projecte d'execució de l'ampliació nord.
- Per a la inversió en el parc de desembocadura s'ha pres com a referència el mòdul d'urbanització de la intervenció del Parc Central i el mòdul d'urbanització del IVE.
- La inversió en renovables s'ha extret del la d'Empresa de València Port 2000-2024.
- L'efecte multiplicador de la inversió és el mateix a l'estudi de la Càmara de Comerç sobre inversions portuàries (1,56).
- El càlcul de la creació de llocs de ha utilitzat l'estimació de la Conselleria de Transició Ecològica per a la creació d'ocupació verda.

BIBLIOGRAFIA

- Autoridad Portuaria de Valencia (2021). *Boletín Estadístico APV*, Abril 2021. <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/2104-Boletin-Estadistico-Abril-2021.pdf>
- Autoridad Portuaria de Valencia (2022, 21 d'abril). Valenciaport publica en su web el proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del Puerto de València. www.valenciaport.com. <https://www.valenciaport.com/valenciaport-publica-en-su-web-el-proyecto-constructivo-del-muelle-de-contenedores-de-la-amplacion-norte-del-puerto-de-valencia/>
- Chapapría, V.E., Domingo, J., Medina, R., and Martí, M. (2020). *Puerto de Valencia: La Nueva Terminal en la Ampliación Norte. Sostenibilidad, efectos socioeconómicos y necesidades*. Confederación Empresarial Valenciana, Cámara Valencia, Propeller Valencia. <https://www.cev.es/wp-content/uploads/Puerto-de-Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf>
- EFE (2020, 6 de febrer). Ampliar el Puerto de Valencia creará 6.000 empleos y 600 millones de valor añadido, según un estudio de la CEV. *El País*. https://elpais.com/ccaa/2020/02/06/valencia/1580996201_021135.html
- Navarro, C. (2021, 18 de febrer). La ampliación del Puerto de València se complica: Puertos del Estado retrasa un mes más el dictamen sobre el informe ambiental. *ElDiario.es*. https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/ampliacion-puerto-valencia-complica-puertos-retrasa-mes-dictamen-informe-ambiental_1_7232243.html
- Olmos, J. (2019). *La Nueva Terminal de Contenedores en la Ampliación Norte del Puerto de València*. Comissió Port-Ciutat. <http://ciutat-port.valenciasaludable2030.es/>
- Pérez, M. (2021, 17 de maig). València, una ciutat metropolitana condicionada pel port. *El Temps*. <https://www.eltemps.cat/article/13795/valencia-una-ciutat-metropolitana-condicionada-pel-port>
- Tena, V. (2021, 17 de maig). València-Port: una relació que fa aigües. *El Temps*. <https://www.eltemps.cat/article/13789/valencia-port-una-relacio-que-fa-aigues>
- Valencia Plaza (2021, 24 de maig). Estibadores creen que el traslado de MSC a la terminal norte del Puerto destruirá “cientos” de empleos. *Valencia Plaza*. <https://valenciaplaza.com/estibadores-creen-que-el-traslado-de-msc-a-la-terminal-norte-del-puerto-destruira-cientos-de-empleos>
- Vázquez, C. (2020, 21 de febrer). El puerto de Valencia suaviza su ampliación norte para evitar una nueva declaración de impacto. *El País*. https://elpais.com/sociedad/2020/02/21/actualidad/1582290502_622255.html
- Zafra, I. (2020, 5 de febrer). El clima agita la batalla del puerto de Valencia. *El País*. https://elpais.com/sociedad/2020/02/04/actualidad/1580842579_036188.html

