

MÉS PORT? NO, GRÀCIES!

Julio Moltó¹

La historia demuestra que las relaciones entre el vecindario del sur de los poblados marítimos, especialmente Natzaret, y los del puerto han entrado en conflicto por el uso de un espacio limitado en perjuicio de la población afectada².

La lucha contra el malecón sur en 1894, que desvió el río y causó graves inundaciones en su desembocadura, continúa con las reivindicaciones contra la desaparición de la playa de Natzaret en los años ochenta del siglo XX, contra las bases ilegales de contenedores portuarios en la huerta de la Punta y el paso de camiones en los noventa, e incluso contra la ZAL del puerto que destruyó esa huerta y expulsó de sus viviendas a más de 100 familias en la Punta, conflicto que continúa abierto, dentro de una dinámica de imposición a la ciudad de un modelo insostenible de crecimiento portuario.

La ampliación sur del puerto en 1986 sacrificó la playa de Natzaret y de la Punta y se hizo sin Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.). Y "compensaciones" como la solución hidráulica para impedir la contaminación del final del cauce histórico del Turia aún no se han cumplido 35 años después

Todas las mercancías, incluidas las peligrosas, entra o salen por el acceso sur afectando negativamente a la seguridad y a la salud del vecindario de la V30, de Pinedo, de la Punta, Natzaret, Grau, La Marina y el Canyamellar.

En Natzaret y la Punta la ampliación sur del puerto destruyó muchos empleos en la hostelería, turismo, pesca, y la agricultura, y sigue causando la regresión de las playas del sur.

Por eso exigimos a las autoridades que no repitan los mismos errores y que reparen el daño causado; pero ahora el puerto quiere duplicar las instalaciones y los accesos por el norte y la v-30 al sur.

Pretenden pasar de 5 millones de contenedores anuales a 12'5 anuales adjudicando la terminal norte a la multinacional MSC a través de TIL, que se quedará con el monopolio del puerto de Valencia, y destruirá 500 puestos de trabajo por la robotización de dicha terminal.

Esta situación, además, conlleva la construcción de un nuevo acceso norte que ni está presupuestado [ni previsto en la desfasada y obsoleta declaración de impacto](#)

¹ Portavoz Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret

² *Natzaret entre la mar i l'horta (Dels orígens fins 1936)*. Ramon Arqués i Antonio Sanchis. Edita AVV de Natzaret 2019.

[ambiental \(DIA\) del año 2007](#). La ampliación que se quiere imponer no es la misma que pasó aquella D.I.A. y es contradictoria con la actual declaración de emergencia climática.

Para que MSC invierta 800 millones de euros hay que poner miles de millones de presupuesto público. ¡Que cada AVV calcule lo que se podría mejorar en su barrio con ese dinero creando empleo mucho más sostenible en educación, salud, servicios sociales, agricultura de proximidad, movilidad, o adaptación al cambio climático!

La contaminación que padecemos se agravará por el aumento del tráfico de camiones, de macrocruceiros y portacontenedores cada vez más grandes, y tendrá un impacto muy negativo en la salud y la calidad de vida de la población.

¿Quién y cómo decide hacer una macroampliación del puerto y sus accesos de un puerto con efectos muy negativos en la calidad de vida de la gente y el territorio donde vive?

¿Va a multiplicarse por dos la economía valenciana o española en los próximos años?
¿Interés general o el de una empresa privada?

Hoy el puerto tiene más poder de decisión sobre la ciudad que la máxima autoridad electa de esta ciudad. Los 25 km del litoral de la ciudad de Valencia están afectados negativamente por las sucesivas ampliaciones del puerto.

Proyectos de esta envergadura han de someterse al debate público, con informes independientes que aborden su impacto sobre el territorio y la sociedad que les acoge. Así ganaremos en ahorro, eficiencia en la inversión pública, bienestar social y medioambiental, y también en democracia participativa. Y nos ahorraremos inversiones ruinosas como la Copa América o la Fórmula 1.

Ante las pretensiones megalómanas de la Autoridad Portuaria recuperamos las movilizaciones ciudadanas de EL SALER PER AL POBLE que evitaron su destrucción, y las de EL LLIT DEL TÚRIA ÉS NOSTRE I EL VOLEM VERD convirtiendo la autopista proyectada en el Jardín del Turia aún por terminar. Las generaciones futuras se merecen que echemos el freno para repensar un proyecto muy negativo para toda la fachada marítima, las playas del sur y el parque natural de la Albufera. Y el Movimiento Vecinal está ahí poniendo todo su potencial al servicio de la causa común del conjunto de la ciudadanía.

Hay que completar el Jardín del Turia hasta recuperar la desembocadura abierta al mar, revertir la ZAL, salvar la Albufera, las playas de Pinedo y el Saler hasta Cullera, que están en riesgo de desaparecer por las ampliaciones del puerto.

Atentos a las próximas movilizaciones. ¡Gran manifestación el 22 de octubre!

LLIBERTAT PER AL TÚRIA!

RECUPEREM L'HORTA DE LA PUNTA!

SALVEM L'ALBUFERA I LES NOSTRES PLATGES!

PER UN PORT MÉS SOSTENIBLE,

que renuncie a duplicar innecessàriament les seues instal·lacions, que pague el seu deute ecològic reparant el mal causat en platges com la de Natzaret, en l'horta de la Punta amb més de 100 famílies desallotjades, i en l'aire que ens contamina.

El govern d'Espanya, la Generalitat Valenciana, i l'Ajuntament de València han de redirigir les inversions públiques al Bé Comú, la Salut i l'Ocupació verda.