

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Valencia**

Sección: **4**

Fecha: **31/07/2026**

Nº de Recurso: **18/2023**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana Sala de lo Contencioso-Administrativo Sección Cuarta

Calle HISTORIADOR CHABAS, 2 , 46003, València. Tlfno.: 963868549, Fax: 963868626, Correo electrónico: EMAIL000

N.I.G.: 4625033320230000173 **Tipo y número de procedimiento:** Procedimiento ordinario 18/2023 **Órgano origen:** Sección 4ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana **Tipo y número procedimiento origen:** Pieza de medidas cautelares 18/2023

Actuación recurrida: ACUERDO 2 DE DICIEMBRE DE 2022 POR EL QUE SE APRUEBA EL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL MUELLE DE CONTENEDORES DE LA AMPLIACION NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA PUBLICADO EN EL BOE 9 DE DICIEMBRE DE 2022.

Ponente: Ilmo Sr. Magistrado D. MANUEL JOSÉ DOMINGO ZABALLOS

Demandante: ACCIO ECOLOGISTA AGRO **Procuradora.:** Dª .MERCEDES MARTINEZ GOMEZ **Letrado:** D. SALVADOR MARTINEZ TARIN

Demandada: AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA **Letrado:** ABOGACÍA DEL ESTADO

Ilmos Sres. Magistrados:

D. Antonio López Tomás, presidente. D. Manuel José Domingo Zaballos, ponente. D. Edilberto Narbón Laínez. D. Eduardo Ortega Martín.

SENTENCIA Nº. 284/2026

En València, a 31 de julio de 2026.

Vistos por la Sección 4ª de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana integrada los magistrados que figuran en el encabezamiento el recurso PO 18/2023, interpuesto por "ACCIO ECOLOGISTA AGRO", representada por la procuradora doña Mercedes Martínez Gómez y asistida por el letrado D. Salvador Martínez Tarín, contra Acuerdo del Consejo de Administración la Autoridad Portuaria de Valencia de 2 de diciembre de 2022 por el que se aprueba el Proyecto Constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del P de Valencia, publicado en el BOE de 9-12-2022. Al no poder hacerlo, en nombre del magistrado Ilmo Sr. Eduardo Ortega Martín, firma el Ilmo Sr. Presidente.

Siendo demandada la Autoridad Portuaria de Valencia, representada y asistida por el Abogado del Estado y ponente el Ilmo Sr. magistrado D. Manuel José Domingo Zaballos, quien expresa el parecer de la Sala.

Materia: Dominio público. Puertos.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- El día 16-1-2023 "ACCIO ECOLOGISTA AGRO", interpuso recurso contencioso-administrativo frente a la resolución que reseñamos en el fundamento de derecho primero. Por decreto de 14-2-2023 se admitió a trámite.

Segundo.- Se formalizó demanda el 12-7-2023; escrito en el que, tras exponer los hechos y fundamentos jurídicos que estimó oportunos, terminó solicitando sentencia estimatoria, por la que se declare nulo o anulable el acuerdo impugnado.

Tercero.- Contestó a la demanda la abogada del Estado, escrito de 13- 9-2023 en el que terminó interesando sentencia desestimatoria.

Cuarto.- Quedó determinada la cuantía del recurso como indeterminada, decreto de la letrada de la Administración de Justicia de 14-9-2023.

Quinto.- Por auto de 14 de octubre de 2023 se recibió el juicio a prueba, admitiéndose: 1) de la parte actora documental, parte de la documental y pericial a cargo de ingeniero de caminos canales y puestos a designar por el Colegio profesional NUM000) de la demandada: documental (informe aportado) y pericial. La prueba se practicó.

Sexto.- Por escrito de 28/01/2025, interesó la asociación ecologista actora suspensión cautelar de la ejecutividad del acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia de fecha 02/12/2022, siendo desestimada por auto nº 82/2025 de fecha 3 de marzo de 2025.

Séptimo.- Practicada la prueba e incorporada a las actuaciones parte de la documental solicitada por la demandada ex art. 270 LEC (auto de 4-9-2025), por diligencia de ordenación de 16-9-2025 se abrió trámite de conclusiones, presentando los correspondientes escritos procesales la actora y la demandada.

Octavo.- Se declararon conclusos los autos por diligencia de ordenación de 15-10-2025, pendientes de señalamiento para votación y fallo siguiendo su orden.

Noveno.- Por providencia de fecha 30 de junio de 2026 se fijó para deliberación y fallo el 22 de julio de 2026, en que ha tenido lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.- El contenido de la resolución objeto del recurso y las pretensiones de las partes.

Tiene por objeto el recurso interpuesto por "ACCIO ECOLOGISTA AGRO" el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia(APV), sesión de 2-12-2022, aprobatorio del Proyecto Constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia, publicado en el BOE de 9-12-2022. Proyecto con un presupuesto base de licitación de 542.694.149,17€ (Iva incluido), y subsiguiente actualización de los cuadros de precios acordada por resolución de la Autoridad Portuaria de 5-12-2023 quedando la base de licitación en 660.387.997, 83€. La autoría del proyecto (doc. nº 25) corresponde a D. Juan Miguel y su dirección a D. Leonardo, ambos facultativos ingenieros de caminos, canales y puertos.

La resolución impugnada comienza en su apartado I con *Antecedentes*, si bien se ciñe a motivar la atribución del Consejo de Administración para la aprobación del proyecto constructivo. El apartado II refiere que la Autoridad Portuaria de Valencia en su Plan Estratégico, elaborado entre los años 2001 y 2002, con horizonte en 2015, determinó dentro de una estrategia de "especialización y complementariedad" de sus puertos que el Puerto de Valencia debía orientar y potenciar su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos e identificó la necesidad de acometer la expansión de sus instalaciones para afrontar los crecimientos de tráfico esperados. El Plan Director del Puerto de Valencia aprobado en el año 2006 determinó la necesidad concreta de ampliar la capacidad de manejo de contenedores para poder hacer frente a las necesidades de crecimiento de este tipo de tráfico, y entre las diferentes opciones de expansión analizadas fue seleccionada la Alternativa 4, que se ha dado en llamar "Ampliación Norte del Puerto de Valencia". Con arreglo a este Plan Director se redactó el "Proyecto de Ampliación Norte del Puerto de Valencia (Valencia)" que obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable y fue publicada en el BOE nº 196 de 16 de agosto de 2007. Sigue expresando el acuerdo que la construcción de dicha alternativa se configuró en dos fases constructivas consistentes en:

Fase 1ª:

- Construcción del Dique Exterior en el 100% de su longitud. - Construcción de muelles y del borde de fondo de dársena. - Construcción del dique adelantado en su tramo Norte definitivo y en su borde provisional. - Dragado de la dársena y formación de la explanada mediante relleno. - Ejecución de obras de superestructura (pavimentación, viarios, redes, entre otras).

Fase 2ª:

- Construcción del tramo 2 del dique adelantado al Dique del Este. - Relleno y formación de explanada. - Ejecución de obras de superestructura (pavimentación, viarios, redes, entre otras).

Y plasma también ese apartado II una cuestión fáctica: *Sin perjuicio de dicha planificación en dos fases, el proyecto en el que se ha materializado la citada Alternativa 4 ha consistido, de momento, en la creación de una*

nueva dársena en la zona norte exterior al Dique de Levante del puerto de València, a través de la construcción de un dique exterior de dos alineaciones que la rodea y cuya bocana está orientada hacia el sur.

Así, en el año 2008 dieron comienzo las obras correspondientes al proyecto “OBRAS DE ABRIGO PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VALENCIA”, que finalizaron en 2012 y consistieron, resumidamente, en la construcción del dique y contradique, de 3.450 m y 1.100 m de longitudes respectivas, y una explanada de apoyo a las obras, de unas 27 Ha de superficie y generando la correspondiente superficie abrigada, cubriendo así parte de las obras de la Fase 1ª, pero no finalizando el total de las actuaciones que componían la misma. Recoge también este apartado II que por la crisis económica mundial de 2008, se postergó la ejecución de la nueva terminal de contenedores de la Ampliación Norte, y no fue hasta 2017 cuando la APV consideró conveniente reanudar los trabajos conducentes a la construcción de la terminal de contenedores y su ubicación, lo que incluyó contratación de estudio de viabilidad y definición de la terminal de contenedores a ubicar en la ampliación, llegándose en el estudio de alternativas a seleccionar la más ventajosa según todos los criterios empleados a lo que siguió la redacción de anteproyecto incluyendo las obras todas circunscritas a la zona I de aguas de dominio público portuario(aguas abrigadas). El apartado III de la resolución impugnada plasma lo que constituye justificación de la no necesidad de sometimiento al procedimiento de Evaluación Ambiental simplificada del Proyecto constructivo, ello basándose en las conclusiones a que se llega en “Nota Técnica de respuesta a la consulta emitida por la autoridad Portuaria de Valencia en relación con su tramitación ambiental”, documento de 9-4- 2021 suscrito por el Director de Planificación y Desarrollo de OPPE, así como informe emitido, también en fecha 9 de abril por el Jefe de la Asesoría jurídica del Organismo Público “Puertos del Estado” en el sentido de la declaración de la DIA de 2007 (30 de julio) se encontraba vigente y, en fin, certificado de no exigibilidad de una nueva DIA suscrito por la Jefa de Gestión del Territorio el 29-11-2022. El apartado IV plasma aspectos relativos a la redacción del proyecto y su contratación. El apartado V refiere la emisión de una serie de informes preceptivos, destacando: a) el de Puertos del Estado, vinculante ex artículo 18.1 e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (LPEMM) y emitido en sentido favorable sobre el proyecto y pliego de bases técnicas remitido el 10-3-2022; b) el Informe de compatibilidad con las estrategias Marinas ex art. 7.2 del R.D. 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, también emitido en sentido favorable y c) el informe de supervisión con analogía con lo previsto en el art. 235 de la Ley 9/2017, de 8 de nov, de Contratos del Sector Público, que data de 20-11-2022 , como los anteriores, en sentido favorable.

La actora, “ACCIO ECOLOGISTA AGRO”, pretende sentencia estimatoria de su recurso con pronunciamiento declarando nulo o anulable el acuerdo.

La Administración –Autoridad portuaria de Valencia– interesa sentencia que declare la conformidad a Derecho de la resolución impugnada de adverso, absolviendo a la Administración del presente recurso.

Segundo.- Los motivos impugnatorios.

Arropa ACCIO ECOLOGISTA AGRO su pedimento anulatorio recogiendo en los antecedentes de hecho de la demanda alegaciones de orden fáctico y entremezclando consideraciones jurídicas:

a) En los antecedentes de hecho comienza la demanda aseverando la estrecha relación del presente po 18/2023 con otros tres, a saber: el procedimiento para el otorgamiento de una concesión administrativa de la nueva terminal de contenedores de la ampliación norte del puerto, el interpuesto por la misma asociación ecologista contra acuerdo de la APV de 10-11-2022 de otorgamiento a Balearia de la concesión para la explotación de administrativa de la nueva terminal de contenedores(el po 30/2023), de la nueva terminal de pasajeros entre el muelle de poniente y el muelle espigón Turia Norte y, por último, la modificación de la delimitación de espacios y usos portuarios (DEUP), sometido a información pública, BOE de 16-2-2023. También refiere las sucesivas aprobaciones y anulaciones judiciales sucedidas respecto del Plan Especial de la Zona de Actividades logísticas del Puerto de Valencia (ZAL), así como al rescate de la concesión de Unión Naval de Valencia Sacon concesión a Boluda, Corporación Marítima SA. Si bien el recurso contencioso se limita al acuerdo del Consejo de Administración de la APV de 2-12-2022, se pone de manifiesto que se está practicando la fragmentación como medio para evitar la evaluación de impactos ambientales acumulados de las actividades. La declaración de impacto ambiental de 30 de junio de 2007 toma como plan estratégico 2001-2015, elaborado por la Autoridad Portuaria, posteriormente ampliado hasta 2020. Continúa el escrito procesal plasmando lo siguiente:

-El 12 de septiembre de 2006, la entidad pública Puertos del Estado, en su condición de órgano sustantivo remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo del Proyecto de ampliación del Puerto de Valencia, redactado por la APV, en su condición de promotor de la actuación. El 27 de diciembre de 2006, dicha Dirección General solicitó información complementaria al promotor que fue recibida el 30 de marzo de 2007. Tal Dirección General fue la responsable del proceso de evaluación ambiental que, una

vez concluido, condujo a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA en los sucesivos) favorable a la realización del proyecto de “Ampliación del puerto de Valencia”, dictada por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente mediante Resolución de fecha 30 de julio de 2007(B.O.E. de 16- 8- 2007. En dicha DIA se concluía que “siempre y cuando que se autorice en la alternativa y con las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales”.

-La alternativa asumida en la DIA fue la denominada “Alternativa 4: Creación de una nueva dársena en la zona N exterior al Dique de Levante actual, a través de la construcción de un dique exterior de dos alineaciones que la rodea, dejando abierta la bocana orientada hacia el S.” en tanto que consideraba “menores los efectos negativos sobre el medio, destacando que implica un menor volumen de dragado que el resto de alternativas, así como una menor superficie de explanadas y movimiento de tierras”. La documentación elaborada por la APV para el EIA de 2007, como órgano sustantivo, contemplaba el desarrollo de la actuación en dos fases: una primera básicamente, en la construcción del dique exterior, construcción de muelles y de dique adelantado en su tramo norte, así como los dragados necesarios, incluido el de la dársena a -18 metros y formación de explanada mediante relleno, y ejecución de obras de superestructura (pavimentación, viarios, redes, etc.) asociadas, a ejecutar en el periodo 2006-2014. Y una segunda fase, consistente la construcción del tramo 2 del contradique o dique adelantado al dique del este, relleno y formación de explanada y ejecución de obras de superestructura asociadas, cuya ejecución se preveía para el periodo 2015-2018. La APV, conforme a la expresada DIA y a la autorización administrativa dictada a su amparo por parte de Puertos del Estado, encargó la redacción del proyecto constructivo denominado “Obras de abrigo para la ampliación del puerto de Valencia”, cuyo objeto venía a coincidir con la “Fase primera” según descripción de la DIA. Conforme al anuncio de licitación publicado (BOE del 13-12- 2007), su objeto consistía en una serie de obras/ actuaciones claramente incardinadas en la Primera fase informada favorablemente a través de la repetida DIA, a la que se remitía el propio proyecto constructivo cuando afirmaba cumplir “...los requisitos establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental (...) según Resolución de 30 de julio de 2007” (página 37 de su Memoria), así como que “la obra a que se refiere el presente proyecto es completa y puede ser entregada al uso general una vez finalizada, tal y lo previene el artículo 125 del vigente Reglamento General de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Decreto 1098/2001, de 12 de octubre” (página 39 de su Memoria). La APV decidió unilateralmente replantearse la configuración de las nuevas terminales y adoptar una solución que se expresó en el Anteproyecto formulado en julio de 2018 (documento nº 3 del expediente administrativo) y que incorporaba no sólo el cambio de ubicación de la nueva terminal pasajeros situada originalmente en el lado Norte de la dársena, adosada al Dique de la Ampliación Norte, para la consiguiente creación de un nuevo muelle de contenedores y otros auxiliares, sino también la ampliación del dique de abrigo existente en 505 m., la demolición de 1036 m. del contradique Norte y nuevos y más extensos “dragados, en canales de navegación, dársena y zanjas de cimentación de los muelles para los que resulta un volumen total de 21.392.820 m3” (páginas 19 y siguientes de la Memoria y anejos del Anteproyecto de julio de 2018 – documento nº 3 del expediente administrativo), así como el traslado de los muelles de cruceros y su terminal al Sur, entre el Muelle de Poniente y el Muelle Espigón Turia.

-No es razonable, ni jurídicamente correcto, sostener que la DIA de 2007 ampara el proyecto constructivo que se impugna, porque en el proyecto se ha previsto el derribo de 27 hectáreas de muelles construidos durante la primera fase, destinados a cruceros, y en ningún lugar del texto de la resolución de 30 de julio de 2007 se contempla ningún derribo. Además, el proyecto constructivo no cumple con las previsiones de la DIA, al menos en los siguientes aspectos que fueron considerados determinantes en su día para la evaluación favorable sobre la originaria “alternativa 4”:

- Volumen de rellenos (m3) 19.050.000 en la DIA y 25.600.000 en el proyecto (página 28 de la memoria que obra en el expediente administrativo).
- Volumen de dragados (m3) 1.500.000 en la DIA que fija una profundidad de (-)18 metros, mientras el proyecto contempla un volumen de dragado, solo en el Puerto de Valencia, de 15.143,130,66 con una profundidad de (-)24 metros en la dársena y de (-)28 m en el antepuerto (páginas 29 y 30 de la memoria que obra en el expediente administrativo).

Ello sin perjuicio de que la repetida DIA de 2007, jamás tuvo ocasión de pronunciarse sobre las demoliciones de obras concluidas y puestas en servicio en 2012 y que, entre otras consecuencias, derivan en el traslado del actual muelle de cruceros a un ámbito exterior al que fue objeto de evaluación favorable en 2007.

-La Declaración de Impacto Ambiental formulada por Resolución de 30 de julio de 2007, al amparo de la regulación sobre la materia vigente en aquel momento: Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, que no contenía ninguna previsión específica en materia de caducidad. Consiguientemente antes de la entrada en vigor del Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero, pero

después de la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril. Pudiera interpretarse interesadamente que la vigencia y efectos de la DIA no estaría sujeta a limitación temporal alguna lo que equivaldría a otorgarle una vigencia indefinida. Posición inadmisibles en materia de autorizaciones administrativas en general, donde la sujeción a plazo es una de las condiciones habituales para el ejercicio de determinadas actuaciones. Mucho más en un ámbito tan dinámico como el ambiental, donde la excesiva dilación en la ejecución de cualquier proyecto desde su evaluación, puede privar a la declaración de impacto ambiental de la posibilidad de lograr su auténtica finalidad tuitiva del medio ambiente y los recursos naturales. La Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que derogó el Real Decreto Legislativo 1/2008, vino a introducir una nueva regulación sobre la vigencia de las Declaraciones de Impacto Ambiental, concretada ahora en cuatro años, con pérdida de vigencia de la misma y cese de sus efectos si no se hubiese comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro años desde su publicación en el boletín o diario oficial que procediese (artículo 42 de la Ley 21/2013). Es por ello que a la repetida DIA de 2007 le resultan directamente de aplicación las previsiones contenidas en los apartados 3 y 4 de la referida disposición transitoria primera. Pretender una vigencia intemporal de la DIA de 30 de julio de 2007 respecto de cualesquiera actuaciones contempladas en la documentación aportada por Puertos del Estado en el proceso de evaluación ambiental sustanciado entonces pero voluntariamente no ejecutadas por el promotor, para lo que ha dispuesto de más de catorce años (y no digamos ya de actuaciones sustancialmente diferentes), es radicalmente contrario a las consideraciones que requiere el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y a la necesaria Evaluación Ambiental que requieren planes, programas y proyectos antes de la toma de decisiones con efectos significativos adversos en el medio ambiente.

- El órgano ambiental que formula la DIA sobre la ampliación adecuó su evaluación ambiental a la previsión por la APV de dos fases para “el desarrollo de la configuración final”. Pero no es hasta el periodo 2018- 2019 que la APV, a través de la pluralidad de procedimientos referenciados en el hecho primero de la demanda, reformuló la fase segunda del proyecto originario, modificándolo sustancialmente respecto del sometido a evaluación ambiental en 2006. Y ello a pesar de que, ya concluidas las obras de la Fase primera, la Ley 21/2013 puso término final de manera indubitada a la vigencia de la DIA de 30 de julio de 2007 y a los efectos que le eran propios, al fijar un límite de seis años a contar desde el día siguiente a la publicación de dicha Ley. En consecuencia, debe declararse la pérdida de vigencia y cesación de efectos propios de la DIA de 2007 por el transcurso del plazo de seis años concedido por la Disposición Transitoria Primera de la Ley 21/2013 o, al menos, entenderse que la DIA de 2007 no ampara el proyecto constructivo que contiene una modificación sustancial de la configuración inicial de la ampliación norte, superándose dos parámetros de la DIA en forma evidente, el volumen de rellenos y el volumen de dragados, como hemos señalado en el hecho segundo, y conlleva la necesidad de la evaluación ambiental simplificada de proyectos conforme a lo dispuesto en el artículo 7, 2, c) de la Ley 21/2013.

-El aumento del volumen de rellenos y dragados tiene un efecto significativo y adverso para el medio ambiente, en tanto en cuanto representa un incremento importante de la utilización de recursos naturales del nuevo proyecto constructivo, que no ha sido evaluado adecuadamente, incumpliendo lo dispuesto en el artículo 7, 2 de la Ley 21/2013, que obliga a someter a evaluación ambiental simplificada las modificaciones de proyectos ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, cuando puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente al implicar un incremento significativo de emisiones, vertidos, o generación de residuos, o de utilización de recursos naturales, o bien una afección significativa a lugares Red Natura 2000 o al patrimonio cultural.

-Por lo demás, el nuevo proyecto aprobado por la APV, ni siquiera acredita haber incorporado la totalidad de las 21 condiciones impuestas por la Dirección General de la Costa y el Medio Marino del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico en su informe de 18 de noviembre de 2022 (documento nº 18 del expediente administrativo).

- Ni la vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de València aprobada por Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre ni el vigente Plan Director del Puerto de València fechado en Diciembre de 2004 ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental como es obligado, dado que este traslado supone un incremento significativo de emisiones a la atmósfera en los términos previstos en el artículo 7, 2, c), 1º de la Ley 21/2013.

Consiguientemente –sostiene la representación de la ASOCIACIÓN ECOLOGISTA AGRO– el acuerdo del Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Valencia 2 de diciembre de 2022 debe declararse inválido a tenor de lo establecido en el artículo 9 de la Ley 21/2013, por falta de evaluación ambiental del proyecto constructivo, que suponiendo una modificación del originalmente aprobado por la DIA de 2007, cuya invalidez también defendemos por aplicación de la disposición transitoria primera de la misma ley, todo ello por las siguientes razones:

- El proyecto supone un aumento significativo de emisiones a la atmósfera como consecuencia del traslado de la terminal de pasajeros del norte al sur del puerto.
- También supone un incremento significativo de la utilización de recursos naturales.
- Representa una afección al Parque Natural de la Albufera (Red Natura 2000).
- Y, tiene efectos significativos adversos sobre el medio ambiente.

Además, la evaluación ambiental simplificada que haya de tramitarse deberá tener en cuenta todas las fases, referirse a la ejecución, pero también a la explotación y, en su caso, al cese, desmantelamiento y demolición de obras e instalaciones actualmente existentes.

b) En los fundamentos de Derecho jurídico -materiales se invoca el art. 45 de la Constitución y SSTC 194/1991, 239/1993 y 102/1995. A ello sigue que el acuerdo impugnado de 2-12-2022 incurre en nulidad de pleno derecho en los términos del Art. 47.1, e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo común de las AAPP, porque el acuerdo se adoptó careciendo de evaluación de impacto ambiental o, en su defecto, de un pronunciamiento expreso, fundado técnica y jurídicamente en Derecho adoptado por el órgano de gobierno de la APV, determinado sin ambigüedades ni género de dudas la supuesta no necesidad de nueva evaluación ambiental –ya fuese ordinaria o simplificada–, sin que pueda sustituirla una “extraña” certificación expedida por trabajadora de la autoridad Portuaria.

Se incurre en clara vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva en cuanto que la APVA era consciente de que se estaba sustanciando recurso contencioso-administrativo 1038 /2022 de la Audiencia Nacional combatiéndose la resolución de 30-3-2021 del Ministerio para la Transición Ecológica alegando la nulidad del cambio de órgano sustantivo de Puertos del Estado(según DIA) a favor de la Autoridad Portuaria de Valencia. No consta estudio de repercusiones sobre el hábitats Red Natura 2000, art. 46.4 de la ley 42/2007, de 13 de dic. del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y DA 7ª de la Ley 21/2013. Tampoco consta Informe Autonómico de repercusiones a la Red Natura, Dis Adc. Séptima de la ley 21/2013, ni Informe de compatibilidad con la Estrategia Marinas de la Demarcación Levantino-Balear en relación con el proyecto constructivo emitido con fecha 18/11/2022 por la Demarcación de Costas, con 21 condiciones. Existe un desfase evidente entre la fecha de aprobación del proyecto 2-12-2022 y la fecha de cierre del presupuesto de ejecución material (30-11-2021), lo que viciaría el proceso posterior de licitación administrativa de las obras. Aduce, a modo de síntesis que “ queda claro que la Autoridad Portuaria de València no ha realizado ninguna comprobación previa para determinar si el proyecto constructivo concesión puede tener repercusiones importantes en el medio ambiente (apartado 2.1 de la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de la Directiva sobre evaluación de impacto ambiental Directiva 2011/92/UE modificada por Directiva 2014/52/UE). Se ha limitado a incorporar informes de parte o notas técnicas, hasta certificados muy cuestionables, pero no hay mención alguna al problema de contaminación atmosférica, al incremento de utilización de recursos naturales, ni a las afecciones a la Red Natura 2000 que simplemente se niegan, pese al informe de la Junta Rectora del Parque Natural de la Albufera.

Por otra parte, esa DIA de 2007 que se pretende hacer valer para todo, podría considerarse obsoleta e inválida en la medida que se refiere a un proyecto, pero la realidad demuestra que era un plan, porque del proyecto de 2006 se están derivando otros proyectos y nuevas concesiones y, como se dice en el artículo 13 de la Ley 21/2013, la evaluación de un plan o programa no excluye la evaluación de los proyectos derivados de los mismos”. A la vista del art. 52 de la Ley de Puertos del Estado, la Autoridad portuaria de Valencia no está siguiendo la pauta correcta en la toma de decisiones. Anticipar la tramitación del procedimiento para otorgar la concesión de explotación y aprobar el proyecto constructivo antes de la modificación del plan (DEUP) condiciona innecesariamente decisiones posteriores, o garantiza indemnizaciones al concesionario por defraudación de su expectativa consolidada con la adjudicación. Al igual que no se pueden fragmentar los proyectos para dar lugar a contratos que no superen los estándares de contratación, desordenar el procedimiento lógico de toma de decisiones puede tener como consecuencia práctica que se sustraigan a la obligación de evaluación decisiones que, consideradas conjuntamente, pueden tener repercusiones significativas sobre el medio ambiente.

La demanda termina citando y transcribiendo distintos artículos de la Ley 34/2007, de 15 de nov, de Calidad del Aire y Protección de la atmósfera (1, 48,9, y 34), así como de la Ley 21 / 2013, de 9 de dic., de Evaluación Ambiental(artículos 1,6, 7,8, 9,, 43, 44, disposición adic 7º y disposición transitoria primera).

Tercero.- Los motivos de oposición.

La contestación a la demanda y en cuanto a sus Hechos, remite a “los expresamente consignados en el expediente y se muestra disconformidad con todos aquellos hechos consignados en la demanda que puedan estar en discordancia con los reseñados en el expediente”, si bien en los fundamentos de derecho jurídico -

materiales se anotan primeramente los antecedentes de la resolución del Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Valencia, sesión de 2-12-2022, destacando:

-La APV sometió a evaluación ambiental el proyecto de ampliación norte del puerto de Valencia, englobando todas las obras y actuaciones que debían ser posteriormente desarrolladas con dicho propósito, con la finalidad de crear las infraestructuras e instalaciones necesarias para potenciar el tráfico de contenedores y así mantener el carácter de puerto transoceánico. El proyecto fue evaluado -DIA de 2007- previa la creación de una nueva dársena en la zona norte del Puerto mediante la construcción de un dique exterior de dos alineaciones, con la configuración final que habría de llevarse a cabo en las dos fases descritas en el acuerdo aprobatorio. Como viene previsto en la Resolución 30 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia, todas las obras necesarias para la ampliación del puerto de Valencia (incluyendo los diques, muelles, dragados y rellenos para generación de las explanadas, superestructura, etc.) han sido evaluadas conjuntamente, precisamente, para tener en cuenta los efectos sinérgicos o acumulativos sobre el medio ambiente que ello podía determinar. Así viene previsto en la propia declaración de impacto ambiental favorable. A fecha de contestación de la demanda solo se encuentra ejecutada una parte de la Fase I de la ampliación. No es cierto, pues, como afirma la demandante, que se haya ejecutado toda la Fase I. En concreto, se han ejecutado las obras de abrigo que permite la creación de la nueva dársena (Proyecto Constructivo de las Obras de Abrigo de la Ampliación - 2007). En particular, se ha ejecutado el nuevo dique de abrigo, formado por tres alineaciones (Diques 1, 2 y 3), el contradique (Dique 4) y una pequeña parte de las explanadas. Entre los años 2012 y 2013, se construyó el denominado Muelle de Cruceros (Proyecto de Muelle de Cruceros en la Ampliación del Puerto de Valencia: Fase 1 (2011), que consta de dos alineaciones (Muelles 1 y 2). Asimismo, en el área destinada al nuevo muelle de contenedores (cuya ejecución estaba incluida en la fase I), se ejecutó un recinto en el que se han ido vertiendo diferentes materiales con el fin último de ir generando la explanada correspondiente. Por consiguiente, de la Fase I quedarían pendientes de ejecutar algunos muelles y, en particular, las obras de dragado y de relleno que generarían la nueva explanada sobre la que se ubicaría una primera terminal de contenedores. Igualmente faltaría por ejecutar íntegramente la Fase II, dentro de la cual se encuentran el nuevo dique de abrigo, paralelo al Dique del Este y el relleno para la ejecución de una nueva explanada con destino a la segunda terminal de contenedores.

- Las incertidumbres derivadas de la fuerte crisis mundial y los dos periodos de recesión que le siguieron (en 2009 y 2013) provocaron que las obras que debía seguir ejecutando la Autoridad Portuaria de Valencia en la Fase I y las de la Fase II se pospusieran.

En el año 2017 y por encargo de la APV se elaboró el “Estudio de viabilidad y concreción de las obras a realizar para el desarrollo de la Terminal de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto”. Dicho estudio contaba con los siguientes condicionantes de partida respecto de los considerados en los estudios y proyectos anteriores: Incremento de la capacidad de los buques máximos de diseño, que pasa de 11.000 TEU, a 24.000 TEU – e incremento de la anchura deseable de la terminal, que pasa de los 500 – 525 m adoptados inicialmente, hasta unos 650 m – 700 m. El estudio concluyó con la necesidad de adaptar el espacio disponible dentro de las aguas ya abrigadas a los nuevos condicionantes, lo que implicaba una redistribución de los muelles interiores y de las explanadas en el interior de la dársena para poder proyectar una única terminal acorde con las necesidades actuales. En julio de 2018 se elaboró el “Anteproyecto para el Desarrollo de la Nueva Terminal de Contenedores del Puerto de Valencia” (también, Anteproyecto 2018) que incluyó una serie de modificaciones sobre el proyecto original que había sido objeto de evaluación ambiental, que se pueden resumir en las siguientes:

- Una nueva línea continua de atraque de 1.970 m de longitud, sensiblemente paralela al dique de la ampliación Norte, con un relleno consolidado en su trasdós, todo ello destinado a una terminal de contenedores (Muelle 5).
- Unos muelles auxiliares (Muelles 6 y 7) en lugar de los muelles de cruceros (Muelles 1 y 2), que se demuelen.
- Una prolongación del dique de abrigo ya construido de 505 m de longitud (Dique 7).
- La demolición del actual contradique Norte (Dique 4) dejando un tramo de arranque de 54 m (Dique 8).
- La estabilización del dique Norte, a fin de asegurar su fiabilidad al aproximarse las obras de dragado de la dársena hasta una distancia de 25 m de su paramento vertical.
- El dragado de las aguas abrigadas ubicadas en zona I hasta la cota -20 m en la zona central de la dársena y antepuerto, y hasta la cota -19 m en las franjas adyacentes a las estructuras existentes o futuras, con anchuras entre 50 m y 70 m.
- Un dragado del canal de acceso marítimo a la nueva dársena, ya en aguas exteriores, a la -22,5 m.

En septiembre de 2019, Puertos del Estado y la APV formularon encargo al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), Organismo Autónomo adscrito al entonces Ministerio de Fomento, sobre “Estudio de agitación en modelo numérico en la nueva terminal de contenedores de la Dársena Norte para determinación de la longitud óptima de la prolongación del Dique de Abrigo Exterior y ensayo en modelo físico 3D de agitación de barcos atracados en la nueva terminal de contenedores de la Dársena Norte del Puerto de Valencia y Estudio de maniobra de grandes buques portacontenedores en la nueva terminal de contenedores de la Dársena Norte del Puerto de Valencia”. En el marco de dicho encargo, el CEDEX elaboró el “Estudio de agitación en modelo numérico en la nueva terminal de contenedores de la dársena Norte para la determinación de la longitud óptima de la prolongación del dique exterior de abrigo. Puerto de Valencia” (noviembre 2019); “Ensayos en modelo físico 3D de agitación y buques atracados en la nueva terminal de contenedores de la Dársena Norte del Puerto de Valencia” (diciembre 2020); y, la Nota Técnica del CEDEX sobre “Modificación de las cotas de dragado en el interior de la dársena norte y en el canal de acceso” (junio 2020).

Como consecuencia de los anteriores estudios del CEDEX, la APV elaboró una “Adenda al Anteproyecto de las Obras a realizar por la APV para el desarrollo de la Nueva Terminal de contenedores del Puerto de Valencia” (Julio 2020). Las modificaciones incluidas en las obras contempladas en el Anteproyecto 2018 se pueden resumir en:

1. No necesidad de prolongación del Dique de abrigo (Dique 7). 2. Retirada completa del Contradique Norte (Dique 4), eliminándose por tanto el Dique 8 3. Recuperación de los vigentes límites del canal de acceso (línea discontinua roja), reduciendo el calado de -22,5 m previsto a -18,5 m. 4. Se establece como calado de diseño de la dársena la cota -18,5

m. 5. Reposición de la protección del talud del Dique del Este (línea sólida naranja), que queda desabrigado tras la retirada completa del contradique Norte.

6. Modificación del dragado de profundización de la dársena interior hasta la cota -24,00 m, con el fin de obtener material de relleno para la explanada del muelle En noviembre de 2020, la APV redacta una nueva versión de la Adenda anterior que incluye pequeñas modificaciones, fundamentalmente en lo relativo al cómputo de los materiales requeridos para la ejecución de la obra, los volúmenes provenientes de las distintas fuentes y su comparación con los recogidos en el proyecto de Ampliación del puerto de Valencia que fue objeto de la DIA del año 2007. Las principales modificaciones que el Anteproyecto 2018 con sus Adendas 2020 introduce sobre el Proyecto original (2007) son las siguientes:

- Se modifica la disposición de terminales en el interior de la dársena, dentro de las aguas ya abrigadas, sustituyéndose las dos propuestas en el lado Sur de la misma, ambas con un atraque de algo más de 1.300 m. de longitud, por una sola terminal con un atraque de 1.970 m, ubicada en el lado Norte de la dársena interior, adyacente al dique de abrigo ya ejecutado.
- El proyecto original contemplaba un dragado en las aguas interiores del puerto (zona I), hasta la cota -18 m, mientras que el anteproyecto recoge un dragado de diseño de la dársena, así como del canal de acceso, hasta la -18,5 m.
- El nuevo proyecto requiere la demolición del contradique Norte y de los muelles de cruceros, ya ejecutados de acuerdo con la configuración original.
- Se plantea asimismo una profundización del dragado de la dársena hasta la -24,00 para la obtención de material de relleno para las explanadas.

4. Finalmente, con base en el Anteproyecto y Adendas, la APV elaboró el proyecto constructivo del “Muelle de contenedores en la ampliación Norte del puerto de Valencia” que, previos los informes preceptivos exigidos, fue aprobado por resolución del Consejo de Administración de la APV de 2 de diciembre de 2022. Frente a lo que afirma la demanda (pgs. 10 y 11), el proyecto no prevé ni la ampliación del Dique de abrigo existente en 505 metros, ni el derribo de 27 Ha de muelles construidos durante la primera fase. La cifra de 27 Ha se corresponde con la superficie de tierra ganada al mar durante las Obras de Abrigo para instalaciones auxiliares de la obra, acopio de materiales y puerto auxiliar. Por último, respecto de los trabajos necesarios de consolidación y estabilización de los diques, a los que hace referencia la demanda con remisión al Informe técnico del catedrático de Explotación de Puertos, D. Carlos Alberto, de enero de 2020, el proyecto constructivo objeto de la demanda ha tenido en cuenta el resultado de un estudio de la geotecnia de los materiales que se encuentran bajo los diques, lo que ha dado lugar a que en el proyecto constructivo se incorpore el mantenimiento de una distancia suficiente de los dragados al pie de los diques para que no resulten éstos afectados.

Respecto a las referencias en el escrito de demanda acerca de una serie de procedimientos, actuaciones más significativas impulsadas por la APV en el puerto de Valencia, opone la demandada no ser cierto que la

APV esté practicando la fragmentación como medio evitar la evaluación de impactos acumulativos de sus actividades; las obras de la ampliación son ajenas a otras actuaciones que se desarrollan en distintos espacios de la zona de servicio del puerto o incluso fuera de ellos y con las cuales no existen potenciales efectos sinérgicos o acumulativos que, por otra parte, tampoco se explican en la demanda. En realidad, la actora hace cuestión general de la actividad del puerto de Valencia, en especial en lo que se refiere a la ampliación norte, manifestando su oposición a cualquier actuación que permita desarrollar, mejorar e incrementar la actividad portuaria.

Es cierto que el “Proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia” modifica el proyecto de ampliación norte del puerto de Valencia que fue evaluado (DIA 2007), pero, como afirma la APV, no es necesario que dicho proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental.

Continúa la contestación a la demanda:

-Plasmando el art. 7 de la Ley 21/2013, de 9 de dic , de Evaluación del impacto ambiental (objeto de la ordinaria, y objeto de la simplificada, respectivamente números 1 y 2) y adiciona: Frente a la tesis de la actora el proyecto de ampliación del puerto norte de Valencia no tiene naturaleza de Plan, sino de “ proyecto”, comprendiendo el conjunto de obras e instalaciones a realizar y habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental conforme a lo establecido en la legislación aplicable R.D. leg. 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental por tratarse de obra incluida en su anexo I, apartado 6 d).

Una DIA que está vigente y no caducada, atendiendo a lo establecido tanto en el art. 43.1 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental de 2013 como al art. 4 del RD Leg. 1302/ 1986 (redacción dada por Ley 9/ 2006) - El proyecto aprobado en 2022 no altera en lo sustancial la alternativa 4º de la DIA de 2007 (se modifica la configuración interior de los muelles y explanadas y se prevé una única terminal para operar contenedores , en vez de dos. Como documenta el expte, las modificaciones introducidas sobre el proyecto constructivo original no tiene efectos sobre el medio ambiente adicionales a los supuestos ya considerados en la DIA. Con invocación del art. 7 .2 c) de la Ley 21/2013, de 9 de dic.

-No hay vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva por la falta de consideración de la medida cautelar solicitada por otra asociación ecologista en el recurso po 1038/2022 de la Sala de lo contencioso-advo del TSJM, como se desprende del auto de 5-12-2021.

-No ofrece duda que el órgano sustantivo respecto a las obras es la autoridad portuaria, promotora de las mismas.

-Es innecesaria la evaluación de repercusiones sobre hábitats Red Natura 2000 y de nuevo informe autonómico de repercusiones de Red Natura 2000. En cualquier caso existe la valoración en el anejo nº 31 suscrito por consultora HIDTMA, apartado 5-5. Asimismo obra incorporado dictamen de la Comisión Científica de la Junta Rectora del Parque Natural de la Albufera, de 24 de febrero de 2023. Existe informe de compatibilidad con la estrategia marina de la demarcación levantino-balear.

-No existe desfase en la aprobación del proyecto y la fecha de cierre del presupuesto material del mismo.

Cuarto.- La cuestión nuclear del litigio.

Según se extrae del expediente administrativo y demás documental obrante en las actuaciones, en rigor no existen divergencias de relevancia en lo tocante a los antecedentes que precedieron a la resolución aprobatoria del proyecto constructivo. Decimos “divergencias de relevancia”, porque aseveraciones en la demanda no se corresponden con lo documentado en autos y ha hecho ver el Abogado del Estado; así frente a lo indicado en la demanda (pgs. 10 y 11), ni el Anteproyecto ni luego el Proyecto constructivo prevé el traslado de la terminal de cruceros, como no prevén la ampliación del dique de abrigo existente en 505 metros ni el derribo de 27 Ha de muelles construidos durante la primera fase. La cifra de 27 Ha se corresponde con la superficie de tierra ganada al mar durante las obras de abrigo para instalaciones auxiliares de la obra, acopio de materiales y puerto auxiliar.

El desencuentro lo encontramos en las calificaciones o consideraciones que extraen las representaciones de demandante y demandada a partir de prácticamente los mismos antecedentes.

Así pues, partiendo de la enorme envergadura de las obras de ampliación en el puerto –nada menos que 660.387.997, 83€, base de contratación–, del extenso contenido del expediente administrativo, como también de la considerable extensión de los escritos de demanda y contestación, el núcleo de la cuestión litigiosa se ciñe a determinar si el “Proyecto constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia”, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad portuaria de Valencia en su sesión de 2 de diciembre de 2022 y publicado en el BOE de 9-12-2022, venía precedido y amparado por una declaración de impacto ambiental válida; en este caso la formulada por el órgano ambiental, la Secretaría

General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente mediante Resolución de fecha 30 de julio de 2007, B.O.E. de 16- 8- 2007- o si, con arreglo al régimen jurídico aplicable, precisaba de otra nueva, fuere ordinaria o simplificada.

Por lo demás, la pretensión anulatoria de ACCIO ECOLOGISTA AGRO se sustenta en la demanda, por un lado denunciando negación de la tutela judicial efectiva y, por otro, apelando en gran medida a circunstancias realmente ajenas al objeto de debate en este proceso, p.o. 18/2023. Un recurso jurisdiccional que, subrayamos, tiene por objeto único la resolución de constante referencia dictada por la APV el 2 de diciembre de 2022.

Sobre esta cuestión capital, en suma:

-La Autoridad Portuaria de Valencia se posiciona alegando ser cierto *que el proyecto impugnado modifica el proyecto de ampliación norte del puerto de Valencia que fue evaluado (DIA 2007) y, por ello, lo que en definitiva deberá dilucidarse es si, efectivamente, como afirma la APV, no es necesario que dicho proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental al no tener dicha modificación efectos adversos significativos sobre el medio ambiente o, por el contrario, como afirma la actora, es exigible una nueva evaluación de impacto ambiental del proyecto constructivo.*

-En rigor ACCIO ECOLOGISTA AGRO viene a coincidir sobre lo que hemos anotado que constituye el núcleo de la cuestión litigiosa, al reseñar en su escrito de conclusiones que *el principal hecho de debate consiste en la determinación de la obligación o no, que afecta al promotor demandado, de someter a un nuevo procedimiento de Evaluación de Impacto ambiental el PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL MUELLE DE CONTENEDORES DE LA AMPLIACIÓN NORTE DEL PUERTO DE VALENCIA, aprobado por acuerdo de 2 de diciembre de 2022 del Consejo de Administración de la autoridad Portuaria de València, con el que se quiere ejecutar la FASE II del proyecto informado favorablemente por la DIA, resolución de 30 de julio de 2007.*

Por razones sistemáticas alteramos el orden de exposición en el análisis de los motivos impugnatorios.

Quinto.- Sobre la denunciada nulidad por incompetencia y lesión del derecho a la tutela judicial efectiva

Expresa la demanda que en el momento de adoptarse el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia (2 de diciembre de 2022), el órgano sustantivo era Puertos del Estado (como así señalaba la Declaración de Impacto Ambiental de 2017) y no aquella referida Autoridad Portuaria de Valencia. Y ello así porque la resolución de 30 de marzo de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que cambió la sustantividad en favor de la Autoridad Portuaria de Valencia (BOE del 12 de abril de 2021), estaba por aquel entonces pendiente de decisión en la correspondiente pieza separada de medidas cautelares del procedimiento judicial en el que se impugnó. Y que en él se dictó el Auto nº 397/2022, del Tribunal Superior de justicia de Madrid, de fecha 5 de diciembre de 2022, acordando en efecto dicha suspensión. Por tanto, en sus tesis, la Autoridad Portuaria de Valencia carecía de la condición de órgano sustantivo, siéndolo Puertos del Estado, que (nos dice la recurrente) debía haber hecho un pronunciamiento ambiental previo a la aprobación del proyecto constructivo. De esta premisa obtiene también la actora que el certificado emitido por la Jefa de Gestión del Territorio de la Autoridad Portuaria de Valencia de 22 de noviembre de 2022 estaría emitido por autoridad manifiestamente incompetente.

Defiende así la asociación ecologista que, tanto la emisión de este certificado como la aprobación del proyecto constructivo por la APV están viciados de nulidad. En este sentido invoca la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo, expresivas de la imposibilidad, por parte de la Administración, de adoptar acuerdos o resoluciones cuando la suspensión cautelar haya sido solicitada, sin esperar el pronunciamiento judicial sobre la medida cautelar. Afirma también que la autoridad portuaria de Valencia sería conocedora de aquella petición de medidas cautelares, dado que la Abogacía del Estado, en fecha escrito de fecha 8 de junio de 2022, se dio por notificada de la demanda presentada en aquel procedimiento 6 meses antes de la adopción del acuerdo del Consejo de Administración.

Frente a dicho planteamiento el abogado del Estado alega en primer término, que la recurrente en aquel procedimiento ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid fue la asociación "Per L'Horta", diferente de la actual actora. Y que, además, la Autoridad Portuaria de Valencia, Organismo Público con personal jurídica propia y distinta de la Administración General del Estado, no fue parte en dicho procedimiento ni tuvo acceso al mismo. Y ni la asociación allí recurrente, ni Accio Ecologista Agro, comunicaron a la Autoridad Portuaria la pendencia de dicho procedimiento ni la medida cautelar solicitada con anterioridad a que fuera aprobado el proyecto constructivo. Por tanto la Autoridad Portuaria carecía de información alguna sobre aquella acción de nulidad. Con respecto al conocimiento de aquella acción por parte de la propia Abogacía del Estado, que se obtendría de un escrito de 8 de junio de 2022, y que ello produzca efectos frente a la APV, el abogado del Estado niega dicha efecto ya que el acto allí recurrido procedía de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, Administración General del Estado- de la que no forma parte la propia Autoridad Portuaria de Valencia que, como es sabido, ostenta personalidad jurídica propia

y distinta. Se insiste luego en que La Abogacía del Estado no ostentaba la representación procesal de la Autoridad portuaria de Valencia en aquel procedimiento, sino de la Administración General del Estado. También hace ver que el Tribunal Superior de Justicia, en su Auto de 5 de diciembre de 2022, acordó la medida cautelar consistente en suspender la resolución de 30 de marzo de 2021, pero rechazó expresamente la suspensión de otros actos administrativos, como el de la aprobación del proyecto constructivo objeto del presente litigio.

En nuestro criterio, la resolución de las cuestiones suscitadas bajo este conjunto de alegaciones requiere diferenciar dos planos: el primero relativo a la eventual lesión del derecho a la tutela judicial efectiva por haber ejecutado la Administración un acto pendiente de decisión cautelar. El segundo atañe a los efectos que hubiera producido aquella suspensión (o la decisión final de la cuestión en sentencia) sobre la posesión de la condición de órgano sustantivo por parte de Autoridad Portuaria de Valencia o de Puertos del Estado.

En ambos planos subyace además la cuestión de la naturaleza jurídica de aquella resolución de 30 de marzo de 2021 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se declara la subsanación de resoluciones de evaluación de impacto ambiental de proyectos portuarios, como paso previo a determina cuáles serían efectos de su desaparición cautelar (suspensión) o definitiva (en sentencia).

Asiste la razón al abogado del Estado en su alegato de que al no haber sido parte la Autoridad Portuaria de Valencia en el procedimiento judicial tramitado ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, ni tampoco habersele notificado su existencia, mal puede achacársele una actuación encaminada a la frustración de aquella tutela judicial efectiva en su modalidad de tutela cautelar. La mera presencia de la Abogacía del Estado, en la representación que ostenta tanto de la Administración General del Estado como de la Autoridad Portuaria, con el amplio conjunto de procedimientos que atiende y el conjunto de funcionarios-letrados que sirven en ella y la representan, no es suficiente para afirmar el conocimiento por la Autoridad Portuaria de Valencia de la existencia de aquel procedimiento ni por tanto justifica la existencia de una acción encaminada a frustrar los efectos de la suspensión.

Con respecto a cuál fuera la naturaleza jurídica y alcance de aquella resolución de 30 de marzo de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se declaraba la subsanación de resoluciones de evaluación de impacto ambiental de proyectos portuarios, este Tribunal considera que (con independencia del canal empleado) tenía naturaleza puramente interpretativa del bloque de legalidad existente. Así, en ella se indica:

Tras el análisis de la documentación, queda constatado que respecto de los proyectos de obras en los puertos de interés general la competencia para su autorización recae en las respectivas Autoridades Portuarias, en virtud de lo cual ostentan la condición de órgano sustantivo a los efectos de lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

De aquella naturaleza interpretativa de la resolución (y ausencia de contenido innovativo propio) deriva que su suspensión o anulación judiciales no produjeran otro efecto que la necesidad de acudir directamente a las leyes que se interpretaban (ya sin la mediación de la resolución) para determinar a que órgano le correspondía la condición de Sustantivo.

Por idéntica razón de su carácter interpretativo, no puede afirmarse que la Administración haya ejecutado el concreto acto cuya suspensión fue solicitada, sino que lo hiciera del bloque de legalidad por entonces vigente. Dicho de otra manera: la ilegalidad de aquella resolución interpretativa nunca podría privar de fuerza de obligar a las leyes que supuestamente interpretaba. Ello, con independencia de la ilegalidad del cauce empleado, que no fue otro que la corrección de errores.

Con respecto a ese cauce de subsanación de errores, la sentencia 199/2024, de 12 de abril de 2024, de la Sección 6ª de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que puso fin al procedimiento en la que fue dictada aquella medida cautelar, resolvió:

...el nexa resolutorio del presente procedimiento se centra en dilucidar si la sustitución del Organismo Público Puertos del Estado por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) como órgano sustantivo en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto 20050031, de Ampliación del Puerto de Valencia (BOE de 16 de agosto de 2007), recurriendo para ello al sencillo procedimiento de rectificación de errores del art. 109.2 LPAC 14 años después del dictado de la resolución a rectificar es o no realmente un error o trasciende de dicha naturaleza -lo cual conllevaría la nulidad de pleno Derecho por haberse prescindido del procedimiento "legalmente establecido", id est, el adecuado, ex art. 47.1 e) LPAC-, ha lugar a anticipar que la sustitución entre dos órganos ontológicamente distintos, tanto jurídica como fácticamente, en la situación de órgano sustantivo del procedimiento de 2007 no es un mero error que pueda ser rectificado de plano 14 años después de haberse incurrido en el mismo, por mucho que se aduzca por la administración que nos encontramos ante relaciones intra administrativas -y no entre administración y administrado- para eludir la necesidad de un procedimiento más

allá de la audiencia a los interesados. En términos de la jurisprudencia aplicable, no nos encontramos ante una realidad independiente de toda opinión o calificación jurídica que a primera vista constituya un error evidente, indiscutible y manifiesto pues, *inter alia*, de ser así no habrían pasado 14 años sin haberse apercibido nadie del mismo y la contestación de la Abogacía del Estado no se habría extendido a 26 rigurosas y exhaustivamente jurídicas páginas. De tal modo, no se controvierte que la Declaración de impacto Ambiental originaria (DIA-2007) identificaba a la APV como promotora del proyecto y a Puertos del Estado como órgano sustantivo, según consta en la pág. 35046 del BOE 196 de 16 de agosto de 2007. Tampoco se discute que tal mención deviniera firme por consentida, y resulta evidente por lo expuesto que la sustitución de un órgano por otro distinto y con distintas funciones no reviste la característica de mero error fácticamente evidente para cualquier operador, por lo que habrá lugar a la estimación del recurso.

Llegados a este punto, a juicio de la Sala no concurre la causa de nulidad alegada por, supuestamente, haberse ejecutado aquella resolución después de solicitada la medida cautelar, ni considera tampoco que su suspensión efectiva hubiera provocado efecto distinto a la aplicación del bloque de legalidad por entonces vigente.

Ello deriva también en que no podamos acoger el planteamiento de la asociación con respecto a que el certificado emitido por la Jefa de Gestión del Territorio de la autoridad portuaria de Valencia de 29 de noviembre de 2022 esté emitido por autoridad manifiestamente incompetente. No es algo que se derive directamente de la suspensión o anulación de aquella resolución interpretativa.

Sexto.- Posición de la actora y régimen jurídico sobre la vigencia de las declaraciones de impacto ambiental.

Complementando las anotaciones recogidas en el FD segundo de esta misma sentencia acerca de los motivos impugnatorios (tanto desarrollados en los antecedentes de hecho de la demanda como en sus fundamentos de derecho materiales), advertimos que protagoniza la posición y tesis de ACCIO ECOLOGISTA AGRO la denuncia de falta de vigencia o caducidad de la Declaración de Impacto Ambiental de julio de 2007.

Sobre tal cuestión, reconoce la representación de la actora que el R. D. Leg. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, vigente en el momento de la DIA de 30 de julio de 2007, no contenía ninguna previsión específica en materia de caducidad, pero si tras el R. D. Leg. 1/2008, de 11 de enero, que aprobó el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, cuyo artículo 14, inciso 1 , incorporó por vez primera que la DIA del proyecto o actividad caducará si, una vez autorizado o aprobado el proyecto, no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo fijado por la Comunidad Autónoma y se razona como sigue: *Evidentemente esa previsión no podía tener efectos retroactivos, de tal forma que , con posterioridad , la Ley 6/2010 , de 24 de marzo, (de modificación del TR de 11-1-2008) estableció a través de su disposición transitoria segunda que las declaraciones de impacto ambiental formuladas por la Administración General del Estado con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril debería solicitar informe del órgano ambiental relativo a si se hubieran producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental. Finalmente transcurrido el plazo de tres años establecido en aquel régimen transitorio sin que hubiese comenzado la iniciación del proyecto, habría de ser de aplicación el nuevo régimen de caducidad en los términos de lo dispuesto en el artículo 14 del referido texto refundido.*

Por consiguiente, para la demandante la DIA formulada el 30 de julio de 2007, antes de la entrada en vigor del R. D. Leg. 1/2008, de 11 de enero, pero después de la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, mal podría mantenerse la apariencia de una vigencia indefinida; interpretación de la norma que, se nos dice, *sería algo absolutamente inadmisibles en las relaciones jurídicas, especialmente en materia de autorizaciones administrativas, donde la sujeción a plazo es una de las condiciones habituales para el ejercicio de determinadas actuaciones (y) mucho más en un ámbito tan dinámico como el ambiental en el que la excesiva dilación en la ejecución de cualquier proyecto, desde su evaluación, puede privar a la Declaración de Impacto Ambiental de la posibilidad de lograr su auténtica finalidad protectora del medio ambiente y de los recursos naturales* (pág 15 de la demanda). Por ello, continúa argumentando la asociación ecologista, que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, vino a introducir una nueva regulación sobre la vigencia de las Declaraciones de Impacto Ambiental, concretada en 4 años, con pérdida de vigencia y cese de sus efectos si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto actividad en dicho plazo. Aduce además que las actuaciones que constituían la Primera Fase se ejecutaron de manera independiente de las correspondiente a la segunda, y que se encontraban concluidas a la fecha de entrada en vigor de la Ley 21/2013, pero las actuaciones de la denominada Fase Segunda no fueron iniciadas en el plazo de los 6 años contados desde el día siguiente a la publicación en el Boletín oficial del Estado de la ley 21/2013. Pretender, sigue diciendo la recurrente, la vigencia intemporal de la DIA de 30 de julio de 2007 respecto a cualesquiera actuaciones contempladas en la documentación aportada por Puertos del Estado en el proceso de evaluación ambiental, sería radicalmente contrario a las consideraciones que requiere el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y a

la necesidad de evaluación ambiental, que requieren planes, programas y proyectos antes de las tomas de decisiones.

Así pues, la tesis de la demandante en lo que atañe a este conjunto de alegaciones se sustenta en las siguientes premisas: (i) La fase I y la Fase II del proyecto constituirían en realidad dos proyectos distintos, o pasaron a serlo como consecuencia de las modificaciones realizadas para esta fase II con respecto a lo evaluado y cubierto por la Declaración de Impacto Ambiental de 2007; (ii) La fase I se inició y fue ejecutada en su plenitud; (iii) La fase II no fue iniciada, de manera que la aprobación del Proyecto objeto del presente recurso (el 2 de diciembre de 2022), con el conjunto de modificaciones introducidas con respecto al proyecto analizado en la Declaración de Impacto Ambiental, no sólo no quedaba cubierta por dicha Declaración sino que habría provocado la caducidad o pérdida de sus efectos de la repetida DIA.

En definitiva, subraya la representación de la actora en que una Declaración de Impacto Ambiental formulada el 30 de julio de 2007 no puede amparar proyecto incorporando importantes modificaciones sobre el original y aprobado transcurridos más de catorce años.

Para la Sala, sin embargo, con dichos alegatos acerca del régimen de la DIA, en realidad la parte actora “hace decir” a las normas estatales de referencia y que proyecta al caso litigioso lo que no establecen, sino lo que, en su entendimiento, debiera haber prescrito. Y su tesis aun habiendo reconocido que el R. Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental –vigente en el momento de la Declaración de Impacto Ambiental de 30 de julio de 2007– no contenía ninguna previsión específica en materia de caducidad.

Nos detenemos en ello.

El art. 43.1 de la Ley 21/2013, de 9 de dic. de Evaluación del Impacto ambiental (redacción dada por ley 9/2018, de 5 de dic.) dispone que *La declaración de impacto ambiental del proyecto o actividad perderá su vigencia y cesará en la producción de efectos que les son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial del Estado o diario oficial correspondiente, no hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro años. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo [...]*

El ya mentado artículo 7, por su parte, disciplina el ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental, estableciendo en su apartado 1.c) la exigencia de evaluación de impacto ambiental ordinaria *cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el anexo I o en el anexo II, cuando dicha modificación cumpla, por sí sola, los umbrales establecidos en el anexo I.*

Por su parte el nº 2, letra c) del mismo artículo, ocupándose del objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada, prescribe que *Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:*

1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera. 2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral. 3.º Incremento significativo de la generación de residuos. 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales. 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000. 6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.

Naturalmente ha de estarse al régimen transitorio tomando como referencia la fecha de aprobación del Proyecto constructivo del Muelle de contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia, el 2-12-2022.

La disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de dic. de Evaluación del Impacto ambiental establece por lo que aquí interesa, lo siguiente : [...] *3. Las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor de esta Ley. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto conforme a lo establecido en esta Ley.*

Como viene a decir la demandante, es verdad que en nuestro derecho el régimen de autorizaciones administrativas está sujeta a plazo en punto a sus efectos. Ciertamente, pero sujetas al plazo predeterminado en cada caso directamente por la ley (generalmente sectorial) o bien, conforme a ella, al impuesto en la resolución por la que se concedan; una evidencia que pasa por alto en la demanda. La declaración de impacto ambiental no es propiamente una autorización y, en cualquier caso en la fecha de la DIA litigiosa la norma estatal, como sabemos no la preveía y, por otro lado, no se incorporó *ex novo* en la resolución por la que se formuló.

Decae por ello el particular incluido entre los motivos impugnatorios.

Séptimo.- Acerca de la vigencia de la Declaración de Impacto ambiental formulada el 30 de julio de 2007. Valoración de la prueba.

En lo fáctico es de significar que el proyecto impugnado incorpora modificaciones sobre el proyecto originario, tomado en consideración y valorado en la formulación de la declaración de impacto ambiental de 30 de julio de 2007. Las modificaciones de envergadura indudable son circunstancia indiscutida viniendo documentada en el expediente; comenzando por el contenido de la resolución impugnada coincidiendo en ese punto los informes técnicos, tanto del expediente como del ramo de prueba y, en fin, se recoge no solo en la demanda, sino en su contestación así como en los escritos de conclusiones de las dos partes litigantes.

Ahora bien, la problemática pasa a ser, no si ha habido modificaciones sobre el proyecto inicial –que sí se constatan, importantes además– porque la cuestión a despejar conforme a los preceptos legales de referencia es si nos encontramos ante proyectos distintos o si estamos ante un mismo proyecto con modificaciones; ello entendido desde la perspectiva de la Evaluación del Impacto Ambiental. Anotado que precisamente *desde esa perspectiva* porque el artículo 7 de la Ley de Evaluación Ambiental de 9 de dic. de 2013 incluye entre los *proyectos* objeto de una evaluación de impacto ambiental *cualquier modificación de las características de un proyecto* (originario) cuando dicha modificación encaje en lo previsto, bien en el nº 1 de la letra c) del reseñado artículo 7 LIA o bien en la letra c) de su nº 2, respectivamente objeto de evaluaciones de Impacto Ambiental ordinaria o simplificada. Y la problemática a despejar –determinante para el desenlace del pleito– además es si el proyecto constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia aprobado por acuerdo de 2-12-2022 de la APV incorpora modificación (alteraciones, innovaciones...) pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente en los términos que acota el artículo 7.2 del repetido cuerpo legal. Dicho de otro modo es preciso concluir si se trata de dos proyectos a los efectos del Impacto Ambiental, no “proyecto” a los efectos puramente conceptuales o con arreglo a otras prescripciones legales (como Ley de la Edificación, la legislación de contratos del Sector público en punto a las modificaciones de proyectos por encima del 20% etc), porque respuesta eventualmente afirmativa habría de llevarnos a entender que se hubiera requerido una nueva evaluación ambiental. Esa unidad o dualidad de proyectos resulta además esencial para el cómputo de los plazos de caducidad que nos ocupan, pues, al tratarse de un solo proyecto a efectos ambientales, es evidente que su ejecución fue iniciada dentro de los distintos plazos legalmente previstos.

En la demanda se mantuvo que la actuación litigiosa precisaba de nueva declaración de impacto ambiental simplificada; en el escrito de conclusiones, que ordinaria.

Pues bien, el muelle de contenedores proyectado se emplaza en la zona I o interior de las aguas portuarias, conforme a la delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobada por Orden FOM 1973/2014, de 28 de octubre, aprobatoria de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Valencia. Lo recoge la resolución impugnada y no ha venido desautorizado una vez practicada la prueba. Por consiguiente el proyecto constructivo aprobado y objeto del recurso no se encuentra incluido en el Anexo I de la repetida ley estatal imponiendo la exigencia de evaluación de impacto ambiental; repárese en el enunciado en el grupo 6, *proyectos de infraestructuras*, y el del grupo 9, *otros proyectos*.

Resta analizar si hemos de tenerlo por incluido dentro de los proyectos objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada del art. 7 nº 2, letra c) de tan repetida ley estatal. No, en nuestro criterio, por todo lo que precede y más particularmente por lo que sigue valorando el material probatorio.

El escrito de conclusiones de la parte actora se afirma corroborada su tesis primeramente en el “Informe técnico sobre el anteproyecto constructivo 2018 vinculado al concurso promovido por la APV en relación a la terminal contenedores norte del puerto de Valencia”, suscrito el 8 de febrero de 2020 por D. Carlos Albertos, ingeniero de caminos (doc nº 2 unido a la demanda), concluyendo que es distinto a la alternativa 4 seleccionada mediante DIA Favorable del año 2007, y por tanto, no ha sido evaluada a efectos medioambientales. Las razones que se reseñan, a saber:

-Incremento de los volúmenes y áreas de actuación de los dragados necesarios, Demoliciones de los actuales Contradique Norte y Muelle de Cruceros, Prolongación del Dique Este Exterior, Recalce de diques Norte y Este Antiguos y Cambio de ubicación de las explanadas y muelle de atraque

Alega además la Asociación en mismo escrito procesal que tales conclusiones coinciden en lo fundamental con el resultado de la prueba pericial practicada a propuesta de la parte demandante, dictamen del ingeniero de caminos, canales y puertos D. Demetrio fechado diciembre de 2024, con las siguientes conclusiones:

“4.1 Considerando las principales diferencias definidas, se concluye que el PROYECTO promovido por la APV, es distinto a la Alternativa 4 seleccionada y aprobada mediante DIA favorable en el año 2007 y por tanto, no ha sido evaluado a efectos medio ambientales, por las siguientes razones:

- Incremento de los volúmenes y áreas de actuación de los dragados necesarios.*

• Demoliciones de los actuales Contradique Norte y Muelle de Cruceros. • Cambio de ubicación de las explanadas y muelle de atraque. • Es muy probable que ya se hayan conformado comunidades marinas en el nuevo hábitat de escollers debido al tiempo transcurrido entre la 1ª fase del proyecto y la 2ª.

4.2 A juicio del técnico que suscribe el presente informe; procede efectuar una nueva evaluación de impacto ambiental ordinaria, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 21/2023, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, ya que no se trata de una modificación en tanto en cuanto la obra es nueva”.

Veamos.

El informe acompañado por la parte actora fue emitido por D. Carlos Albertos, como recoge su encabezamiento “a los efectos del trámite de información pública del anteproyecto constructivo 2018”. Consiguientemente no se confeccionó sobre el proyecto constructivo aprobado por la APV objeto del presente recurso cuyo contenido fue el resultado de dos adendas introducidas por la APV en julio de 2020 y en noviembre del mismo año.

De cualquier modo, ese informe de 8 de febrero de 2020 aborda el *desarrollo de las obras de ampliación norte del puerto de Valencia hasta el día de hoy* (apartado 2.2) partiendo de que el Plan Director del Puerto, de 2006, el proyecto constructivo de abrigo de la ampliación, de 2007 contemplando dos fases de desarrollo para las nuevas terminales de contenedores (con la configuración similar a las figuras que, esquemáticamente incorpora) y expresando que, en consecuencia, se concluye que *la APV hoy en día habría ejecutado todas las actuaciones vinculadas a la construcción de los diques y contradiques abrigos y el dragado de acuerdo con lo previsto en la DÍA 2007, quedando por tanto pendiente de ejecución los rellenos y formación de explanadas*. La afirmación de la demandante sobre que la fase I estaba concluida, constituyendo la segunda fase un nuevo proyecto se ve desautorizada, no solamente por lo que documenta el expediente sino además por el informe acompañado con la demanda.

Por lo que respecta al dictamen de D. Demetrio, denuncia la representación de la Autoridad Portuaria de Valencia que se pronuncia de forma *extra petita*; que se extralimita suponiendo indebida ampliación del objeto del encargo y reiteración improcedente del informe de parte (por el informe del Sr. Carlos Albertos) e invade competencias del órgano judicial. La respuesta a dicha alegación obliga a deparar en el auto dictado el 4-10-2023 acotando la prueba admitida incluyendo, en concreto, dictamen pericial propuesto por la actora en los siguientes términos: *Se solicita la emisión de una conclusión motivada y expresa sobre la existencia o no de proyecto, considerando tanto la fase de creación de infraestructuras como la de explotación, considerando las emisiones atmosféricas derivadas de la explotación de las terminales, emisiones a la atmósfera del tráfico marítimo (buques, cruceros y líneas regulares) y del tráfico rodado asociado, tanto de pasaje como de mercancías. Diferenciando las derivadas del tráfico de mercancías (marítimo y rodado asociado), del tráfico de pasaje (marítimo, aéreo y rodado asociado). Así como los efectos, en su caso, de incrementos en la utilización de recursos naturales, el vertido al litoral, la generación de residuos y la afección al Parque Natural de la Albufera*.

No le falta del todo razón al abogado del Estado en esta su primera crítica sobre el informe en cuestión.

Si nos detenemos en el contenido del dictamen pericial emitido por el ingeniero designado por la Sala, y particularmente en sus conclusiones, en efecto: a) no deja de llamar la atención el hecho de que venga a reiterar (literalmente, en gran parte) lo recogido en el informe aportado por la demandante, y que sirvió para presentar alegaciones en sede administrativa, reproducción en unos casos reseñando seguir el informe y silenciando en otros esa referencia, b) más allá de algunas consideraciones, omite adentrarse a fondo sobre lo que, en rigor, le fue solicitado en concreto, y c) se manifiesta concluyentemente sobre la necesidad de efectuar una nueva evaluación de impacto ambiental ordinaria; como sabemos, la cuestión nuclear del pleito, cuya calificación jurídica y consecuente resolución corresponde a la Sala.

No por ello dejamos de valorar la parte del contenido del dictamen que puede servir para el esclarecimiento de los hechos. Así:

En punto al *desarrollo de las obras de ampliación norte del Puerto de Valencia hasta el día de hoy* (apartado 2.1.2 del dictamen), reproduce literalmente lo reseñado en el informe de su colega D. Carlos Albertos. En lo tocante a la ubicación de la explanada expresa lo siguiente (apartado 2.1.1 del informe, al final) “*un cambio de ubicación dentro del dique de abrigo, no produciría efectos significativos sobre el medio ambiente. Si se trata en la DIA las afecciones por dragados, contaminación, paisaje, pesca, posidonia existente, pesca (no le afecta porque se iría al comenzar las obras)*”. Repárese en que el cambio más significativo del proyecto constructivo aprobado frente al valorado por el órgano competente en la formulación de la DIA de 2007 es la ubicación donde situar los rellenos (bien al norte o bien al sur de una dársena ya existente). Este dictamen del perito Sr Demetrio- apartado tercero y último expresa en punto a los dragados previstos en el proyecto lo siguiente:

“3.1 Dragados -No hay dragado en el exterior del puerto. -La cota de dragado en la dársena pasa de -18m prevista en el proyecto original a -24 m -28m en su dársena y antepuerto en el PROYECTO. Todo el material dragado

será vertido dentro del puerto, en la zona de relleno para la formación de las explanadas. Se establece un Plan de Vigilancia Ambiental de las obras siguiendo los parámetros de calidad del agua, que permite intervenir paralizando las actividades de dragado. También está previsto barreras antidispersión si fuere necesarias, que reducirían a cero la sedimentación fuera del entorno de las obras en caso de utilizarse”.

Sigue en el 3.2 recogiendo lo siguiente: DEMOLICIÓN DE LOS

ACTUALES CONTRADIQUE NORTE Y MUELLE DE CRUCEROS:

En este apartado, se hace referencia al informe de Carlos Albertos. [...] “3.2.2.- Demolición de los actuales Contradique Norte (1.036 m) y Muelles de Cruceros (870m)” Impacto ambiental En consecuencia, los impactos sobre el medio ambiente derivados de las demoliciones de dichas infraestructuras que, evidentemente, no formaban parte del proyecto aprobado por la DIA 2007, serán totalmente diferentes a los originales por su construcción, siendo por tanto necesario por ello una nueva evaluación ambiental por dicho motivo que recoja adecuadamente la integración de esos aspectos ambientales en el proyecto y determinar las condiciones que deben establecerse para la adecuada protección del medio ambiente”.

En el 3.3 : “CAMBIO UBICACIÓN EXPLANADAS Y MUELLE ATRAQUE: En este apartado, se hace referencia al informe de Carlos Albertos. [...] ...Por otra parte, la cota de coronación del espaldón de los diques se diseña para limitar la roción de agua que lo sobrepase en los temporales. Esta tolerancia puede ir desde que el dique sea parcialmente rebasable hasta una altura que no permita el paso del agua en ningún momento. La exigencia de protección para una terminal donde se almacenan mercancías, circulan personas y vehículos, existen instalaciones eléctricas y de otro tipo, etc., además de necesitar una capacidad de desagüe puntual mayor, es muy superior a la que se permite en un dique de abrigo donde basta prohibir el paso para evitar daños personales o materiales. Esto quiere decir que sería necesario elevar la cota superior del dique para garantizar la operatividad y la seguridad de la terminal, afectando al impacto visual desde las playas del Cabañal (ya extinta) y la Malvarrosa, punto que ya se llama la atención en la DIA 2007, respecto de las grúas y maquinaria. [...] A lo ya indicado por Carlos Albertos en su informe, añadir que desconocemos el hábitat creado por los años transcurridos en el interior del dique de abrigo.”

A solicitud de la parte demandada, la Sala acordó la comparecencia del perito para aclaraciones a su dictamen, teniendo tuvo lugar el 4-9- 2025. Pues bien, del contenido del mismo, incluyendo sus aclaraciones, considera la Sala no acreditado que estemos ante un nuevo proyecto a efectos medioambientales, como anotamos más arriba, y tampoco ante una modificación sustancial del originario -también a dichos efectos- siguiendo la alternativa 4º evaluada. De las aclaraciones que le fueron solicitadas, para la Sala lo más relevante queda puesto de manifiesto en el escrito de conclusiones de la Autoridad Portuaria de Valencia: El dictamen no se pronuncia sobre el objeto del encargo consistente en analizar las emisiones atmosféricas del tráfico marítimo rodado asociado, los incrementos en la utilización de recursos naturales, análisis de los vertidos al litoral ni la generación de residuos y la hipotética afección al Parque Natural de la Albufera, en escenario actual y futuro tal y como se indica en el otrosí Segundo Digo: apartado c) de la demanda (proposición de prueba pericial). Y se pronuncia el informe sobre lo que no versó el encargo pericial: si el acuerdo aprobatorio del proyecto constructivo precisa de una nueva evaluación ambiental; en las aclaraciones, sin embargo matiza el perito judicial que, siendo el proyecto constructivo “obra nueva”, la calificación de si jurídicamente es un nuevo proyecto, ha de decidirlo en tribunal (entiéndase, nuevo proyecto a efectos medio ambientales, conforme hemos significado más arriba).

Llegados a este punto hemos de deparar en la fundamentación que incorpora la resolución aprobatoria del proyecto constructivo sobre no exigencia de nueva declaración de impacto ambiental por estar “vigente” la de 2007. Que tal fuera el parecer jurídico plasmado en informe de 9-4- 2021 del Jefe de la Asesoría Jurídica del organismo público Puertos del Estado merece nuestra consideración, como generalmente ocurre con los informes jurídicos (preceptivos o facultativos) en el curso de los procedimientos administrativos pero obviamente sin que nos pueda vincular, como tampoco, en este caso, el contenido del denominado “*certificado de no exigibilidad*” expedido por la Jefa de Gestión del Territorio. Ahora bien otra cosa es que tales informe y “*certificado*” no van suscritos en el vacío, sino coincidiendo con el contenido de la “*Nota Técnica de respuesta a la consulta emitida por la autoridad Portuaria de Valencia en relación con su tramitación ambiental*” suscrita el 9-4-2021 por el Director de Planificación y Desarrollo y conformada por el presidente de Puertos del Estado.

Tal denominada “*Nota Técnica*” se emite respecto al anteproyecto de 2018 con sus dos adendas de julio de 2020 y de noviembre del mismo año (Doc nº 25 del expte) Se explicita que “*no constituye más que una opinión técnica emitida ante una consulta realizada por la propia Autoridad Portuaria*”, que en su condición de órgano sustantivo asume la responsabilidad de determinar el sometimiento o no a evaluación ambiental de las actuaciones contempladas en el anteproyecto a la que corresponde asumir la responsabilidad de es un estudio acerca precisamente de si el proyecto constructivo que terminó aprobando la APV incurría o no en los

supuestos de la letra c) del artículo 7.2 de la Ley de Impacto Ambiental (transcrito en el FD sexto) que determina si una modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, de cara a analizar si procede o no someter el proyecto de nueva terminal de contenedores a evaluación ambiental.

El estudio se detiene en el análisis de si “el proyecto constructivo” (por el anteproyecto de 2018 con sus dos adendas) cabía incluirse en alguno de los seis supuestos, concluyendo que no incurría en ninguno de ellos, *con lo que no resultaría obligado proceder a una evaluación ambiental simplificada de la modificación del proyecto[...]* Lo anterior es posible en la medida que han sido eliminadas del Anteproyecto inicialmente presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia, las actuaciones de prolongación del dique exterior de abrigo y de dragado de la canal exterior a -22,5m. No obstante las conclusiones terminan con la recomendación de que en el proyecto definitivo y ante un incremento significativo de vertidos al litoral el material sobrante procedente de las demoliciones sea realmente reutilizado para relleno de las explanadas o para otras infraestructural del puerto, *de forma tal que no suponga un incremento significativo de la generación de residuos con respecto al citado proyecto original.*

Seguimos analizando el contenido de otros informes técnicos.

Obra en el expediente (doc nº 25, anexo 31) Informe de HDTMA, SL emitido por encargo de la APV y suscrito en febrero de 2022 por el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Gregorio que lleva por título “Necesidad de sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia” . Se contrasta el proyecto que terminó aprobando la APV descendiendo sobre los posibles efectos del mismo con la prescripción del art. 7.2, letra c) de la Ley de Impacto Ambiental de 2013 separadamente en cada uno de sus seis supuestos. Y se llega a la misma conclusión que en la Nota Técnica de 9- 4-2021 del Director de Planificación y Desarrollo y conformada por el Presidente de Puertos del Estado. En el apartado 2 (sumario ejecutivo), su nº1 incluye el resultado del Análisis y en el 2.2 la Conclusión: Del análisis realizado se puede concluir que el Proyecto constructivo no produce ninguno de los efectos establecidos en la letra c) del apartado 2º del artículo 7 de la Ley de Impacto Ambiental que implicarían la necesidad de sometimiento a un nuevo procedimiento ambiental.

Es pertinente plasmar los aspectos fundamentales del contenido del informe (respetamos la negrita del informe) por lo solvente que le resulta a la sala tanto en su metodología como en sus conclusiones.

El resultado de su análisis comienza con el punto relativo a la utilización de recursos naturales, expresando haber considerado dos premisas importantes: la reutilización de todos los materiales que ya se encuentran en la ampliación norte y la minimización de los materiales necesarios para la banqueta de cimentación e ilustra recogiendo lo siguiente:

[...]Por su tipología y forma de medición, para cuantificar la variación en el consumo de recursos naturales, en este documento se ha calculado por separado el balance de recursos naturales de cantera y el balance de rellenos para la formación de explanadas, incluyendo al final el balance conjunto entre ambos.

El material de cantera necesario para la ejecución de la solución inicial del Proyecto con DIA de 2007, resultaba ser de 11,6 millones de toneladas (Mt), de los que 4,6 Mt se correspondían con los diques exteriores, 4,7 Mt con los interiores y 2,3 Mt con los muelles.

La cuantificación de las necesidades para la solución final se expresa como sumatorio de los 3 proyectos que la conformarán: los 2 que ya se han ejecutado- el de Obras de abrigo y el de los Muelles de Cruceros- más el que se desarrolla en el presente Proyecto.

Para los dos primeros se ha tomado la información reflejada en sus respectivos Proyectos de Liquidación y para el proyecto que resta por ejecutar, el del Muelle de Contenedores, se ha tomado la información incluida en el propio Proyecto constructivo.

Las necesidades resultantes de estos 3 proyectos son, respectivamente, de 8,03 Mt, 0,46 Mt y de tan sólo 0,05 Mt, gracias a la mencionada estrategia de reutilización y reducción de consumo de materiales de cantera.

El total de materiales de cantera para la obra final resulta de 8,54 Mt, lo que supone una reducción de 3,09 Mt frente a la solución con DIA de 2007, que totalizaba 11,63 Mt.

Respecto a las necesidades de relleno para la formación de explanadas, siguiendo con el criterio indicado para catalogar qué materiales conllevan un consumo de nuevo recurso natural y cuáles son materiales reutilizados, en primer lugar se establecen las cantidades que se reseñaban en la solución con DIA de 2007 y, a continuación, se ha realizado lo propio con los valores para la solución final, siendo estos últimos el sumatorio de los rellenos ya ejecutados junto con los previstos en el Proyecto constructivo.

En la solución final se emplearán 11,15 Mm³ más de material reutilizado que con la solución de la DIA 2007, mientras que los materiales considerados como de consumo de recurso natural, tienen un aumento de 1,43 Mm³, totalizando 12,58 Mm³ más de rellenos en la solución de este Proyecto que en el de la DIA 2007.

Tras homogeneizar las unidades a metros cúbicos, el balance conjunto resulta en una disminución en el consumo de recursos naturales de 0,24 Mm³, que supone un decremento del 1,3%.

Por todo ello, **se concluye que no sólo no se produce un incremento significativo en la utilización de recursos naturales, sino que se consigue una disminución en la cantidad de recursos naturales a utilizar.**

Sobre generación de residuos (apartado 2.1.4), ilustra en el siguiente sentido:

2.1.4. Generación de residuos En el apartado 5.4 se indica que el Proyecto propone el máximo aprovechamiento de los materiales resultantes de las demoliciones que deben realizarse, del material procedente de los dragados y de la retirada o desmontaje de instalaciones ya existentes.

Por otro lado, durante la fase de explotación de la nueva terminal de contenedores se espera una reducción acumulada de generación de residuos con respecto al Proyecto con DIA de 2007, habida cuenta de la ganancia de eficiencia de las operaciones con la disposición de una sola terminal en lugar de dos terminales separadas entre sí.

Se concluye que **no se producirá un incremento de la generación de residuos.**

Acerca de la obtención, incremento o disminución total de emisiones de CO₂ entre el proyecto con DIA de 2007 y el nuevo, plasma el apartado 5.2 del Anejo la metodología seguida, tal como se refleja en el apartado 5.2 de este Anejo, ha sido la siguiente:

I. Recopilación de las mediciones de las principales unidades de obra, tanto para la solución con DIA del año 2007 como para las obras del presente Proyecto, haciendo uso de la información ya recogida en el apartado anterior, de los Apéndices de este Anejo y de las mediciones del proyecto constructivo. No se incluyen en este listado comparativo unidades de poca relevancia por sus emisiones o que resulten similares en ambas soluciones.

II. Estimación de las tasas de emisiones a la atmósfera para cada una de las unidades de obra, en función de la maquinaria que interviene en ellas.

III. Aplicando las tasas de emisiones calculadas en el punto anterior a las mediciones obtenidas en el punto primero, podemos obtener el total de las emisiones de CO₂ de una y otra solución y, por diferencia, el balance entre ambas.

Tras plasmar por separado en su cuadro de mediciones la solución DIA 2007 y la solución 2021 (Tabla 1), se dice:

Tras el análisis realizado **se puede concluir que**, durante la fase de ejecución de las obras del Proyecto, **se prevé una disminución de las emisiones a la atmósfera** con respecto a lo previsto en el proyecto con DIA 2007, puesto que, aunque hay un ligero aumento en la longitud de muelle y en la superficie de explanada a ejecutar, la longitud de dique es menor y, por tanto, el material de cantera a emplear en la solución final será mucho menos, influyendo en este descenso también la estrategia de reutilización y reducción de material de cantera aplicadas en el proyecto constructivo para las unidades de mejora del terreno, banquetas de cimentación y trasdós.

Como se ha visto en el cálculo de la tasa de emisiones, esta tiene mucho impacto en aquellas unidades que precisan un transporte de los materiales a gran distancia, como es el caso del suministro de material de cantera y de la creación de relleno con material procedente del exterior del recinto de obra.

Así mismo, el hecho de que finalmente una de las fuentes principales de aportación de relleno sea el dragado en la propia dársena en la que se ejecutan las obras y sus inmediaciones, muy cerca del punto de vertido, favorece a la disminución de las emisiones por cada metro cúbico aportado frente a la obtención del material de alguna de las otras fuentes propuestas en la DIA, tales como canteras o dragados en la costa argelina.

Además de la disminución de emisiones en la fase de construcción, cabe destacar que en la fase de explotación de la obra, la configuración final en la que se van a sustituir las dos terminales inicialmente planteadas separadas por una sola terminal, redundará en una mayor eficiencia de las operaciones que, junto con el doble proceso de automatización y electrificación a implementar, declarado por el único licitador, contribuirá a una reducción importante de emisiones.

Como conclusión, se puede establecer que el Proyecto no representa un incremento de emisiones respecto al que tiene DIA favorable, sino muy al contrario, **supone una REDUCCIÓN EN LAS EMISIONES.**

También se somete a análisis y recoge el informe lo tocante a vertidos a cauces públicos o al litoral. También el informe se alinea con el resultado de los demás aspectos:

Para los dos proyectos estudiados, las zonas más sensibles por la afección de la dispersión de finos han sido:

Sobre todo, las zonas circundantes a la propia obra. # En los momentos en los que actúan los vientos con cierta entidad del sur, la playa de la Malvarrosa. # Cuando soplan vientos del sector N-NE, la zona enfrente de la playa de Pinedo, en su sector más cercano al puerto. Como se indica en el Anejo nº 8 del EIA, "Estudio hidrodinámico", en su apartado 5.3, "Resultados de las simulaciones de dispersión de partículas", el resultado de las simulaciones para el Proyecto con DIA de 2007 en su fase más desfavorable (Fase III), y siempre partiendo del supuesto más desfavorable de que no se empleen barreras antidispersión, la pluma del vertido cuando actúen vientos del nordeste se podría llegar a extender desde la obra hacia el sur por el frente de la playa del Saler y Pinedo, aunque reseña que fuera del entorno del puerto las concentraciones serían muy reducidas, como máximo del orden de 1 kg/m2/día.

En el caso del Proyecto, las simulaciones realizadas, también sin barreras antidispersión, muestran que el material de 0.02 mm puesto en suspensión sedimenta prácticamente por completo en el entorno del puerto (tasa de concentración <0,01 kg/m3), siendo la tasa de depósito más allá de este entorno extremadamente reducida (<0,001 kg/m2).

*En conclusión, los resultados obtenidos indican que, aun siendo en el Proyecto con DIA los efectos de dispersión y sedimentación muy bajos más allá del entorno de las obras, en el caso del Proyecto de 2021 resultan prácticamente inapreciables, por lo que podemos afirmar que **no se va a producir un incremento en la dispersión de los materiales finos.***

Como se ha indicado, estas simulaciones han sido modelizadas sin incluir barreras antidispersión, elementos que reducirían a cero la sedimentación fuera del entorno de las obras en caso de utilizarse.

Igualmente, se establece en el Plan de Vigilancia Ambiental de las obras un seguimiento de los parámetros de calidad del agua que permite intervenir paralizando las actividades de dragado, en caso de necesidad, con vientos de las procedencias reseñadas.

En punto a la incidencia sobre espacios protegidos red natura 2000 recoge el informe lo que sigue sobre análisis de impactos:

5.5.2. Análisis de impactos El límite norte del LIC de L'Albufera en su parte marina está a unos 3,4 km al sur del puerto de Valencia, por lo que cabría concluir que se encuentra a una distancia suficiente como para no verse afectado de forma directa por las obras de ampliación del puerto.

Las afecciones que cabrían esperarse durante la fase de construcción se centran en los posibles efectos negativos derivados del incremento de turbidez de las aguas con motivo de la puesta en suspensión de materiales finos en las labores de dragados y rellenos.

Como se refleja en la valoración de la dispersión de materiales en suspensión del EIA, apartado 5.6 y Anejo 8 "Estudio Hidrodinámico", las plumas de finos tendrán una difusión en el entorno de las obras, pero no llegarán hasta el LIC marino de L'Albufera. Además, los impactos debidos a la dispersión de finos se consideran moderados en las inmediaciones del puerto, siendo su efecto cada vez menos relevante a medida que nos alejamos del mismo, tanto hacia el norte como hacia el Sur. Hay que destacar que ese modelo se realizó partiendo del supuesto más desfavorable de que no se empleasen barreras antidispersión.

Para el caso del Proyecto constructivo, en el apartado 5.2 de este documento se analiza la dispersión de materiales en suspensión, realizando simulaciones de las actividades que pongan en suspensión la mayor cantidad de sólidos y también sin incluir barreras antidispersión. Los resultados muestran que el material de 0.02 mm puesto en suspensión sedimenta prácticamente por completo en el entorno del puerto (tasa de concentración <0,01 kg/m3), siendo la tasa de depósito más allá de este entorno extremadamente reducida (<0,001 kg/m2).

Los resultados obtenidos indican que aun siendo en el Proyecto con DIA los efectos de dispersión y sedimentación muy bajos más allá del entorno de las obras, en el caso del Proyecto constructivo resultan inapreciables, no existiendo afección al LIC L'Albufera.

Como se ha indicado, estas simulaciones han sido modelizadas sin incluir barreras antidispersión, elemento siempre recomendable durante la operativa para anular la dispersión, especialmente ante la existencia de vientos de las procedencias reseñadas.

En lo referente a la zona costera, al no producirse una modificación de las obras exteriores, el Proyecto no supondrá cambio alguno en los impactos ya determinados para el Proyecto con DIA de 2007.

5.5.3. Conclusiones El Proyecto Constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia no generará ningún impacto significativo adicional sobre los espacios naturales protegidos.

Asimismo, se señala que, pese a reconocerse en el EIA la inexistencia de afecciones al LIC y ZEPA L'Albufera, la DIA del año 2007 establece que "la planificación de las obras evitará la afección al LIC y ZEPA «L'Albufera», estableciendo un calendario diseñado en función de la avifauna presente en la zona. Las actuaciones a desarrollar no contravendrán los objetivos del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de L'Albufera, aprobado por Decreto 259/2004, de 19 de noviembre".

Por lo que respecta al patrimonio cultural (apartado 5.6 del informe), se expresa así:

5.6. PATRIMONIO CULTURAL Dado que el área cubierta por las actuaciones previstas por el Proyecto con DIA de 2007 es superior a la del Proyecto constructivo, dada la no ejecución de la 2º Fase de las obras con los diques exteriores adosados al Dique del Este, no se espera ninguna afección de este al patrimonio cultural distinta a la establecida en el EIA del Proyecto con DIA de 2007.

Conviene mencionar que el EIA, basándose en un intenso trabajo de prospección arqueológica consensuado con la Dirección General de Patrimonio Valenciano, incluyó un estudio relativo a la potencial ocupación y destrucción de yacimientos sumergidos. En el análisis de los inventarios existentes, así como en la prospección arqueológica llevada a cabo, no se encontró material arqueológico relevante en la zona, siendo negativos todos los estudios realizados en el área.

Como anejo al Proyecto constructivo se recopilan los trabajos realizados en esta materia para cubrir la necesidad de determinar que no se produce afección al Patrimonio Cultural Subacuático de la Comunidad Valenciana.

Este informe de diciembre de 2021 obviamente no pudo tomarse en consideración en el informe del ingeniero Sr. Carlos Albertos por ser posterior, pero sí por el perito interviniente D. Demetrios, que, sin embargo admitió en sus aclaraciones que no lo había valorado. Nuevamente llama la atención que el perito se basara muy significativamente en el referido informe de D. Carlos Albertos aportado con la demanda (como hemos dicho sin poder evaluar los apéndices al proyecto de 2018), y pase por alto un informe mucho más completo, meticuloso y centrado en el análisis de cuestiones tan relevantes para el esclarecimiento de los hechos concernientes al desenlace del litigio a la luz de lo establecido en el repetidamente citado art. 7 de la ley de Impacto Ambiental.

Octavo.- El juicio de la Sala: vigencia de la Declaración de Impacto ambiental formulada el 30 de julio de 2007

En definitiva, a criterio de la Sala, la Declaración de Impacto ambiental formulada el 30 de julio de 2007 se mantenía vigente en la fecha de aprobación del proyecto constructivo redactado en 2021 y aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia el 2-12-2022 -único acuerdo objeto del presente recurso contencioso-advo- en tanto que las obras de la primera fase contempladas en DIA no habían sido concluidas y la segunda fase formaba parte del mismo único proyecto; ello entendido desde la perspectiva de la Evaluación del Impacto Ambiental, según explicitamos en el FD anterior(al principio). No "caducada" la DIA de 2007, las modificaciones incorporadas en el proyecto de 2021 –aunque de muy notable envergadura respecto al proyecto originario– no constituyen *proyecto* que exigiera nueva declaración de impacto ambiental ex artículo 7 de la Ley de Evaluación Ambiental de 9 de dic. de 2013, ni siquiera simplificada por no llevar consigo innovaciones que pudieran tener efectos adversos significados sobre el medio ambiente en los términos del artículo 7.2, letra c) dicho cuerpo legal.

Noveno.- Sobre los otros procedimientos concernientes al puerto de Valencia referidos en la demanda.

Tanto los Hechos como en los FFD jurídico-materiales de la demanda se incluyen consideraciones relativas a determinados procedimientos concernientes al puerto de Valencia, concretamente: a) Otorgamiento de concesión sobre el dominio público portuario para la explotación de una terminal de contenedores mediante concurso público, b) Otorgamiento de concesión a BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A. sobre el dominio público portuario para la construcción y explotación de una terminal de pasajeros, c) Rescate de la concesión de UNIÓN NAVAL DE VALENCIA y pago del precio del rescate a BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.A. d). Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia (ZAL), e) Procedimiento de modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Valencia.

A ese respecto primero que nada nos cumple significar que, certera o no la calificación del Abogado del Estado –lo tilda de exposición en un "totum revolutum"– no cabe en este proceso el enjuiciamiento del proceder de la Autoridad Portuaria de Valencia a lo largo de los últimos años en punto a mejoras y explotación en sentido amplio de las instalaciones portuarias. La lógica procesal y su regulación en la vigente LJCA de 1998 impone ceñirse al objeto litigioso, atendiendo a la conducta administrativa impugnada, en nuestro caso no otra que el

Acuerdo del Consejo de Administración la Autoridad portuaria de Valencia de 2 de diciembre de 2022 por el que se aprueba el proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia.

Pues bien, la contestación a la demanda explícita en qué consisten las obras de la ampliación y se nos dice que ajenas a otras actuaciones que se desarrollan en distintos espacios de la zona de servicio del puerto o incluso fuera de ellos sin potenciales efectos sinérgicos o acumulativos por otra parte, no explicados en la demanda. Alegatos en ese punto del abogado del Estado convincentes al entender de esta Sala en los términos que siguen:

-Es indiferente a los efectos de la evaluación de impacto ambiental, que la explotación de la nueva terminal de contenedores se lleve a cabo en régimen de concesión o mediante cualquier otra fórmula de gestión. En cualquier caso las obras a ejecutar por el concesionario se limitan a la pavimentación y superestructura de los terrenos (explanada) ganados al mar como consecuencia de las obras que ha de ejecutar la APV conforme al proyecto constructivo aprobado. Tengamos en cuenta que el objeto de las obras de ampliación norte del puerto de Valencia fue, precisamente, incrementar los espacios destinados al tráfico de contenedores, actividad tenida en cuenta en el proyecto de ampliación del puerto de Valencia, que preveía la creación de dos terminales de operación de contenedores y las obras de superestructura (pavimentación, viarios, redes, etc.) asociadas a las mismas, incluyendo el estudio de impacto ambiental, entre otros, un estudio paisajístico de dichas obras durante la fase de explotación.

- Sobre el procedimiento relativo a la concesión para una terminal de pasajeros, por acuerdo de la APV de 10-11-2022 se otorgó a la mercantil Balearia la concesión para la explotación de administrativa de la nueva terminal de pasajeros entre el muelle de poniente y el muelle espigón Turia Norte; recurrido por ACCIO ECOLOGISTA AGRO (el po 30/2023), la sentencia 58/2024 (firme) dictada por la Sección 5ª de esta Sala estimó la falta de legitimación activa de la asociación ecologista. Ciertamente cabe tomar en consideración en el presente procedimiento alegatos al respecto de lo que pudiera llevar consigo la adjudicación del proyecto, pero no se acierta a entender qué relación guarda tal decisión administrativa con las obras del proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia. Y lleva razón el abogado del Estado al objetar que no procede, como pretende la demandante, acumular a la evaluación ambiental de las obras de la ampliación norte del puerto de Valencia con cualquier otra obra que se vaya a ejecutar en la zona de servicio del puerto ya que, de una parte, se trata de obras que se producen fuera del ámbito de la ampliación y con un objeto diferente y, de otra, porque las obras que se ejecuten en la zona I o interior de las aguas portuarias, como es este caso, (limitadas a la construcción de un pantalán y a la rehabilitación de un edificio protegido para destinarlo a terminal de pasajeros) ,no se encuentran sometidas a evaluación de impacto ambiental [ex artículo 7 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, en relación con el Anexo I -grupo 6; ap. e)- y Anexo II -grupo 7, ap. j)-].

Comparte la Sala también con la representación de la APV la negación de efectos acumulativos en el rescate de la concesión de la que era titular Unión Naval de Valencia y el pago del precio del mismo mediante el otorgamiento de una nueva concesión de terrenos de dominio público al grupo BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA. Indiscutido que mediante el rescate, la APV recupera los terrenos de dominio público que estaban destinados a astilleros y a ocupar para la ejecución de la terminal de pasaje objeto de la concesión otorgada a BALEARIA, pero el rescate no entraña, en sí mismo, ninguna actuación que deba someterse a evaluación ambiental. De otra parte, dicho rescate y el pago del precio mediante el otorgamiento de una concesión, se ha juzgado conforme a derecho en la sentencia 381/2023, de 6 de junio de 2023 de la sección 5ª de esta misma Sala.

Por lo que se refiere al Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia (ZAL), admite la APV fue anulado por esta Sala al no haberse seguido el procedimiento ordinario de evaluación ambiental, pendiendo la resolución de recurso de casación en la fecha de contestación a la demanda. Pues bien, anotamos por nuestra parte que el Recurso de casación interpuesto por la Generalitat fue estimado por STS de 30-10-2024 (R 7928/2022), anulando la sentencia dictada por la Sección 1ª de esta Sala y desestimando el recurso interpuesto por asociación ciudadana contra el Decreto del Consell que había aprobado el plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta Valenciana. De cualquier modo, la superficie de la ZAL se ubica no ya fuera del ámbito del proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia, sino fuera de la zona de servicio del puerto.

Respecto de las alegaciones plasmadas en el ordinal sexto de los antecedentes de hecho, reprocha la actora que, tanto la vigente Delimitación de Espacios y Usos portuarios de València (DEUP), aprobado por Orden FOM 1973/2014, de 28 de octubre como el vigente plan Director del Puerto de Valencia de 2004 no han sido sometidos a evaluación de impacto ambiental y que el traslado que contemplan de los tres muelles de cruceros en funcionamiento supone un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera. Al respecto opone el abogado del Estado que tales alegatos suponen desconocer la naturaleza y finalidad de la DEUP ex artículo 69

en relación con el 72 del texto refundido de la Ley de Puertos sin que nos encontremos ante un proyecto de los definidos en el artículo 5.2 de la LEA que deba someterse a evaluación de impacto ambiental, ni tampoco ante un plan o programa en el sentido previsto en el art. 5.1 de la LEA sometido a evaluación ambiental estratégica, parte de que no sería posible evaluar conjuntamente el proyecto constructivo del muelle de contenedores con una DEUP que tienen naturaleza radicalmente distinta, sin que de la DEUP se derive la ejecución de proyecto alguno. Compartimos la posición de la demandada partiendo de lo antedicho más arriba sobre la *cognitio* en el presente proceso, donde no se impugna siquiera indirectamente instrumentos de planificación como los referidos por la actora.

En definitiva, no se acredita por la demandante que con el conjunto de procedimientos a los que se refiere se esté llevando a cabo la segunda fase de la ampliación norte del puerto de Valencia de manera fragmentada y deliberadamente al objeto de burlar la exigencia de una nueva DIA; posición de ACCIÓ ECOLOGISTA AGRO que viene a imputar una suerte de desviación de poder proscrita por nuestro ordenamiento jurídico, pero aquí sin fundamento al no estar acreditada.

Décimo.- Sobre la legalidad del proyecto constructivo.

El petitum ACCIÓ ECOLOGISTA AGRO, se concreta en sentencia con pronunciamiento anulatorio del acuerdo de 2-12-2022 aprobatorio del proyecto constructivo del muelle de contenedores de la ampliación norte del puerto de Valencia, pero poco se objeta acerca del procedimiento seguido hasta su aprobación apenas aparecen reproches propiamente sobre el proyecto, por centrada la tesis de la demandante en haberse aprobado sin amparo de una DIA.

La propia resolución aprobatoria del proyecto refiere los informes de mayor relevancia evacuados con carácter previo por órganos distintos a los de la persona jurídica, Autoridad Portuaria de Valencia: a) El evacuado por Puertos del Estado, vinculante ex artículo 18.1 e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (LPEMM) y emitido en sentido favorable sobre el proyecto y pliego de bases técnicas; b) el Informe de compatibilidad con las estrategias Marinas ex art. 7.2 del R.D. 79/2019, de 22 de febrero.

Alega la ACCIÓ ECOLOGISTA AGRO (ordinal quinto de los antecedentes de hecho) que el proyecto aprobado por la APV, ni siquiera acredita haber incorporado la totalidad de las 21 condiciones impuestas por la Dirección General de la Costa y el Medio Marino del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su informe de 18 de noviembre de 2022. No enuncia en concreto qué condiciones de las 21 han dejado de incorporarse, si bien alega que “las modificaciones se deberían introducir forzosamente en el proyecto técnico que ha de servir de base a la contratación que corresponde autorizar al Consejo de ministros, deben ser contempladas en términos de ejecución material y evaluadas económicamente”. *Y que el mantenimiento de precios por debajo de la realidad actual del mercado puede llevar al falseamiento de los términos de la licitación, la alteración de la competencia y al encubrimiento inicial de unos más que previsibles sobrecostes millonarios que pueden poner en peligro la viabilidad financiera de la actuación.* El reproche mal podría servir para anular el acuerdo aprobatorio del proyecto (acaso hacerse valer por persona legitimada frente al acuerdo de contratación); aparte de obviar la demanda que el informe de supervisión con analogía con lo previsto en el art. 235 de la Ley 9/2017, de 8 de nov, de Contratos del Sector Público, que data de 20-11-2022 se emitió en sentido favorable. Pero hay más, dicho informe vino a imponer campaña a realizar, reconocimiento submarino sobre las poblaciones de posidonia oceánica y cymodocea nodosa, siendo el caso que la APV se prestó a ello, habiendo encomendado el trabajo a la consultora GAMASER, “Cartografiado bionómico en el entorno de los puertos de Valencia y Sagunto” interviniendo en su confección equipo de facultativos (entre licenciados(as) en Ciencias biológicas, en Químicas en ciencias ambientales y en Ciencias del mar), suscrito el 14-12-2023 incorporado a las actuaciones ex art. 270 LEC por auto de 4-9-2025.

Se denuncia (ordinal segundo de los FFD de la demanda) el desfase entre la fecha de aprobación del proyecto (2-12-2022) y la fecha de cierre del presupuesto de ejecución material (30-11-2021), “lo que viciaría el proceso posterior de licitación de las obras”, se dice. de cualquier modo hace ver el defensor de la Administración que la diferencia temporal obedece a causa ajena a la APV (el tiempo transcurrido entre la fecha de finalización del proyecto y la de emisión del informe de compatibilidad con la estrategia marina de la Demarcación Levantino Balear a cargo de la Dirección General de la Costa y el Mar).

Se aduce en la demanda ausencia en el expediente de estudio de repercusiones sobre hábitats, Red Natura 2000 ex art. 46.4 de la ley 42/2007, de 13 de dic. de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Sin embargo, como también alega el Abogado del Estado y hemos tratado en el FD anterior, sí figura el estudio, Doc, nº 25, Anejo 21, constituyendo uno de los supuestos previstos en el art. 7.2 c) de la Ley de Impacto ambiental.

En fin, se invocan el artículos de la Ley 34/ 2007, e 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección Atmosférica sin mayor ligazón o concreción acerca sobre supuestas transgresiones de los mismos.

Así las cosas, no se ha acreditado, ni en lo fáctico ni en lo jurídico que el acuerdo aprobatorio del proyecto constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia incurra en vicio invalidante alguno.

Todo lo que precede conduce a la desestimación del recurso.

Undécimo.- Conforme deriva del art. 139.1 LJCA, deben imponerse las costas a la parte demandante. Se hace en la suma máxima por todos los conceptos de 3.000 €.

En atención a todo lo expuesto, en el nombre del Rey y por la autoridad que nos confiere la Constitución Española.

FALLAMOS

Desestimar el recurso contencioso-administrativo interpuesto por ACCIO ECOLOGISTA AGRO contra el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, sesión de 2-12-2022, aprobatorio del Proyecto constructivo del Muelle de Contenedores de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia, publicado en el BOE de 9-12-2022.

Con imposición de las costas procesales a la demandante en la suma máxima de 3.000€.

A su tiempo, con certificación literal de la presente Sentencia, devuélvase el expediente administrativo al centro de su procedencia.

Esta Sentencia no es firme y contra la misma cabe interponer recurso de casación. Esta Sentencia no es firme y contra ella cabe, conforme a lo establecido en los artículos 86 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, recurso de casación ante la Sala 3ª del Tribunal Supremo o, en su caso, ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana. Dicho recurso deberá prepararse ante esta Sección en el plazo de treinta días a contar desde el siguiente al de su notificación, debiendo tenerse en cuenta respecto del escrito de preparación de los que se planteen ante la Sala 3ª del Tribunal Supremo los criterios orientadores previstos en el Apartado III del Acuerdo de 20 de abril de 2016 de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo, sobre la extensión máxima y otras condiciones extrínsecas de los escritos procesales referidos al Recurso de Casación ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE número 162 de 6 de julio de 2016).

Así por esta nuestra Sentencia, de la que se unirá certificación a los autos, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada, fuera de los casos previstos en una Ley, solo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que el mismo contuviera y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución, y en los documentos adjuntos a la misma, no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines distintos a los previstos en las leyes.