

DOCUMENT 2

DICTAMEN TÈCNIC SOBRE LA FUNCIO DEL SÒL DE L'ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL DE LA ZAL DEL PORT DE VALÈNCIA, EN EL SISTEMA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDA

Autors:

Carles Dolç Soriano, arquitecte amb l'especialitat d'urbanisme. Ex-professor del "Màster de Planificació Territorial, Mediambiental i Urbana" de la Universitat Politècnica de València.

Fernando Gaja Díaz, Dr. Arquitecte, professor Titular d'Urbanisme a la Universitat Politècnica de València. Consultor d'urbanisme i autor de diversos plans, projectes i estudis territorials.

El present INFORME té per objectiu analitzar, en el sistema de la infraestructura verda de la Comunitat Valenciana, la funció del sòl on es projecta instal·lar la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de València, segons el PLAN ESPECIAL actualment en tràmit d'informació i consulta pública (DOGV nº8091, de 25 de juliol del 2017).

1. CONCEPTE I SENTIT DE L'ANOMENADA INFRAESTRUCTURA VERDA.

Durant dècades el planejament urbanístic ha entés la funció del verd en la ciutat com l'obtenció d'espais de vegetació de distinta envergadura, sense obligatòria connexió entre ells, per a satisfer determinats serveis mediambientals, en particular que la ciutadania pugua gaudir de contactes amb la natura dins del sòl urbà. La introducció del concepte d'infraestructura verda suposa un canvi substancial en proposar que **el verd ha de passar a constituir una xarxa interconnectada de vegetació en el conjunt de l'àmbit territorial**, hi inclòs l'interior de les ciutats i les metròpolis, així com respondre a criteris ambientals multifuncionals (biodiversitat, enfrontar el canvi climàtic, qualitat de vida, paisatge, eficiència energètica...). La planificació urbanística tradicional inclou taques de verd (jardins, parcs) en l'ordenació urbana; les noves normatives ens indiquen que la natura s'ha d'integrar en la ciutat formant part de tota la seua estructura arterial constituint una xarxa continua. A eixa diferència ha d'atendre tot el nou planejament.

La Comissió Europea en el document "Construir una infraestructura verda per a Europa" (2014) ens diu:

“La infraestructura verda pot definir-se, en termes generals, com una xarxa estratègicament planificada de zones naturals i seminaturals d'alta qualitat amb altres elements mediambientals, dissenyada i gestionada per a proporcionar un ample ventall de serveis ecosistèmics i protegir la biodiversitat tant dels assentaments rurals com dels urbans”.

En eixa direcció la LOTUP dedica un capítol complet a la “Infraestructura verda” (dins el Títol I “La infraestructura verda, el paisatge i l'ocupació racional del territori”) i en diu que és “una xarxa interconnectada dels espais de major valor ambiental, paisatgístic i cultural”.

El Pla General d'Ordenació Urbana de València del 1988 declara la Partida de la Punta com a sòl no urbanitzable d'especial protecció, raó suficient per a que s'haja d'incloure com a part de la infraestructura verda de l'Horta de València. És un àrea d'alt valor agrícola, ambiental cultural i visual i, com a continuació analitzarem, formar part del canemàs o xarxa de connexions ecològiques i funcionals que reuneixen eixes característiques (article 27 del PATH).

2. LA ZAL EN UN NODE ESSENCIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

La ZAL que projecta el Plan Especial se situa en l'àrea agrícola tradicional de la partida de La Punta. La zona és tangent al nord amb el barri de Natzaret, on hi havia la desembocadura històrica del riu i ara la zona inconclusa del Jardí del Túria; a llevant hi ha el Port de València; al sud s'inicia el Parc Natural de l'Albufera; i a ponent continua el territori fèrtil de l'horta. La superfície on es projecta la ZAL resulta ser una ubicació on conflueixen tres espais territorials de major valor ambiental, paisatgístic i cultural (LOTUP, article 4.5): el Parc Natural de l'Albufera que s'estén vers el sud de la metròpoli, el Parc Natural del Túria que s'inicia en el vell caixer del Túria desenvolupant-se fins les comarques de l'interior i l'horta primigènia que envolta la ciutat.

El node que descrivim presenta la característica d'articular i connectar corredors i espais oberts d'infraestructura verda essencials per a l'àrea metropolitana. El corredor del llit vell del Túria penetra des de les forests de les comarques interiors, enllaça amb zones d'horta decisives com la Partida de Dalt situada a Campanar, i travessa València fins arribar a la mar; la franja litoral del Parc de l'Albufera hi connecta les platges del sud de la ciutat i la Devesa del Saler; l'horta s'estén vers ponent i possibilita una futura connexió verda amb el Parc Central; per últim, el caixer nou del riu és hui un espai lliure que s'hi manca pendent d'una intervenció que l'habilite com a corredor ecològic i funcional, que és com el reconeix el PATH. La seqüència d'imatges que s'adjunta ho il·lustra.



[Fig. 1]
Els dos espais a connectar:
-- el **llit vell del riu** en verd clar
-- el **PN de l'Albufera** en verd més fosc



[Fig. 2]
La funció de connector de la infraestructura verda en **sòl no urbanitzable**. La major part és horta caracteritzada en el PATH



[Fig. 3]
Finalment, la funció de la infraestructura verda en **sòl urbanitzable**, on l'espai que ocupa la ZAL (ara i després de la sentència del suprem, no urbanitzable) apareix com un nexe estratègic entre el PN del Túria – Jardí del Túria – PN de l'Albufera i d'aquests amb la zona d'horta d'En Corts protegida per el PATH i la resta de corredor d'infraestructura verda cap a l'Oest i el futur Parc Central



[Fig. 4]
La conservació de l'horta de la Punta permet la continuïtat del verd i, per tant, la connexió entre el llit vell (Parc del Túria) i el Parc de l'Albufera amb el futur Parc Central.

La ubicació de la ZAL en eixe node territorial no ha considerat la seua funció estratègica en el conjunt de la infraestructura verda de la ciutat i la metròpolis atés que l'ocupa, perdent així el node la seua condició d'espai lliure articulador, eliminant la biodiversitat que alberga i impeding la connectivitat ecològica d'ecosistemes rurals i urbans (l'Albufera, el Jardí del Túria, l'horta). No es pot considerar un disseny eficient del territori un planejament amb eixes característiques per comptes d'ocupar els sòls de menor valor ambiental, paisatgístic, cultural i productiu que són els situats en zones de secà de l'interior.

3. EL PATH DIBUIXA CONNECTORS QUE EL PLA ESPECIAL NO IMPLEMENTA

No és arbitrari ni producte d'una casualitat que el Pla d'Acció Territorial de l'Horta (PATH) dibuixe en el node de La Punta unes fletxes que marquen els vectors de connexió nord-sud que indiquen la necessitat d'enllaçar el tram final del Jardí del Túria amb el Parc Natural de l'Albufera, els dos grans parcs naturals declarats de l'àrea metropolitana de València. Eixa connexió la fa l'espai de l'horta de La Punta, espai lliure que, per la seua amplària i condicions visuals, és un autèntic corredor ecològic-funcional, com hauria de declarar-se. Ara bé, quedaria suprimit, o més aviat destruït, amb la construcció de la ZAL en eixe node. La imatge de la maqueta del Pla General de València del 1988 expressa perfectament com La Punta és la transició natural entre ambdós parcs, a més d'enllaçar amb el corredor del caixer nou del riu, amb el valor afegit de ser un espai verd de producció agrària i sòl no urbanitzable d'especial protecció.



[Fig. 5]
 Maqueta del Pla General d'Ordenació Urbana de València del 1988. L'horta de La Punta, entre el llit vell del Túria i el caixer nou, on comença el territori l'Albufera. Fa de connexió entre els dos parcs naturals, fent de transició suau al de l'Albufera i corredor de connexió ecològic i visual.



[Fig. 6]
 Segons el plànol d'ordenació de la infraestructura verda del PATH, cal establir connexió entre el PN de l'Albufera i la Font d'En Corts i el llit vell del riu Túria i per això dibuixa 3 connectors, dos dels quals van precisament sobre la projectada ZAL



[Fig. 7]
 En una escala més gran podem veure el sentit de connexió entre el PN del Túria i el PN de l'Albufera a través de La Partida de Dalt de Campanar, el Parc de Capçalera, el llit vell del riu i La Punta, sobre la que es projecta la ZAL. Aquest indret és clau en el sistema d'iv i per això el propi PATH dibuixa 2 vectors de connexió que el Projecte de Pla Especial que ens ocupa, no recull. (com ja s'ha dit, en el text, s'intenta fer passar un passadís de uns 5-20m d'ample com a corredor, quan hauria de tindre 200-500m per garantir la connectivitat per la biodiversitat i la continuïtat visual paisatgística)

Com que el redactor del Pla Especial de la ZAL no desconeix el valor com a node mediambiental del territori de La Punta, encara que la seua proposta l'ignore, dibuixa una xicoteta via de pas en paral·lel a l'autopista CV-500 per a justificar que alguna cosa quedarà connectada. Però **l'ample d'eix pas no té res a veure amb el propi d'un corredor biològic i territorial: l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV, Directriu 43) en recomana un ample mínim de 500 metres.** És tracta d'una amplària adient per a un corredor que connecta dos parcs naturals, el de l'Albufera i el del Túria. La ZAL projectada, però, ocupa aproximadament eixa dimensió (uns 670 metres en la línia de travessia del ferrocarril al Port) de manera que taponaria el corredor biològic i territorial existent. En realitat, la via de pas que dibuixa el Pla Especial de la ZAL **no es pot considerar ni tan sols un vector de connexió:** per les seues dimensions i forma **ni pot garantir la continuïtat física dels ecosistemes ni la visualització dels espais.** La connexió entre els dos parcs naturals demana un àrea lliure com és la Partida de La Punta.

Prenent com a referència la LOTUP, el PATH explicita que s'han de connectar els espais i paisatges de major valor de l'àrea metropolitana: l'horta, el Parc Natural de l'Albufera, el Parc Natural del Túria i els principals parcs, com és el cas del futur Parc Central, evidentment per mitjà de zones que exclouen l'edificació. Aquesta és precisament la funció de la infraestructura verda, que implica un canvi de paradigma en el planejament territorial recollit a la ETCV i plasmat a la LOTUP en el seu Títol primer, com ja s'ha dit anteriorment. Per això és tan necessari fer una avaluació ambiental estratègica i no una simple avaluació d'impacte ambiental com la que acompanya al projecte presentat del Pla Especial. Perquè la legislació i orientacions del planejament territorial actual és substancialment diferent del que hi havia quan es va fer el primer Projecte

de Pla Especial. A més, no es pot defugir aquesta avaluació estratègica després de la sentència del Tribunal Suprem de 2015 que anul·la el Pla Especial inicial obligant a començar el planejament des de zero (*ex-tunc*).

A la ciutat de València i la seua àrea metropolitana, el creixement de la ciutat ha produït que el medi natural haja desaparegut en la pràctica totalitat. Com a espais verds resten l'horta adjacent al sud i el nord, i destaca especialment el Parc Natural de l'Albufera, que va passar un període crític quan es va tractar d'urbanitzar la Devesa del Saler. Resulta evident que la conservació del medi natural a l'àmbit perifèric de la ciutat ha estat i és una qüestió molt problemàtica. En relació amb açò, al Departament d'Enginyeria Hidràulica i Medi Ambient de la Universitat Politècnica de València, es va fer un estudi¹ en el qual es tractava d'establir quina era la connectivitat ecològica per a vertebrats terrestres que podia haver-hi entre el Parc Natural de l'Albufera i altres zones de medi natural de la Província de València amb protecció o sense. L'objectiu desencadenant del treball era determinar la connectivitat entre l'Albufera i el Parc del Túria. A aquest estudi es van confeccionar mapes de resistència que ofereixen distintes cobertures i usos del sòl al moviment dels animals. El resultat va determinar que l'Albufera de València està pràcticament aïllada del Parc del Túria. L'únic element connector pel nord de l'Albufera és el Barranc de Silla (Rambla del Poyo) i, per l'estructura actual i estat que presenta, no resulta operatiu per a la fauna. Segons els resultats de l'esmentat estudi seria essencial recuperar com a corredor ecològic el nou llit del Túria i connectar-lo amb l'Albufera. Dins d'aquest esquema, la zona de La Punta on es vol implantar la ZAL i l'horta al seu oest fins el barri de Sant Marcel·lí, podria ser un valor essencial i determinant per a configurar un corredor verd que poguera connectar el curs nou del Túria amb el vell llit del riu a la zona de Natzaret. Açò li donaria a la ciutat un enorme valor ambiental, i des del punt de vista ecològic generaria una xarxa d'espais naturals i semi-naturals connectats que afavoriria l'augment de la biodiversitat i generaria un espai d'alta qualitat ambiental al pre-parc de l'Albufera. En contrast amb açò, des del punt de vista ecològic, el disseny que es proposa d'una via litoral com a connector funcional, no respon a cap criteri naturalista ni de conservació de fauna i flora, ni pel que fa al seu disseny ni a les dimensions, sinó a l'objectiu d'oferir un vial amb usos lúdics. Aquesta via litoral no té res a veure amb un corredor ecològic.

La ETCV demana "garantir la permeabilitat i la connectivitat dels corredors biològics i territorials". La construcció de la ZAL segons el Pla Especial ara presentat, en ser essencialment el mateix que el pla anul·lat produiria l'efecte contrari. El corredor ara existent desapareixeria i també la possibilitat de connexió amb el Parc Central de la ciutat pel teixit de l'horta que perviu al ponent quedaria descartada. El node territorial de La Punta, amb les seues ramificacions ambientals, desapareixeria. I el nucli d'horta primigènia de Font d'En Corts, que el propi PATH cataloga com un dels espais més emblemàtics a protegir, quedaria desconectat de la resta de teixit d'horta contravenint el propi esperit del PATH, de la LOTUP i la ETCV.

¹ Tesi del Màster Oficial "Biodiversidad: Conservación y evolución", dirigida per Vicent Benedito Durà, Departament d'Enginyeria Hidràulica i Medi Ambient, Universitat Politècnica de València. Autor Mattia Sacco.

4. EFECTES DE LA IMPLANTACIÓ DE LA ZAL SOBRE EL PARC DE L'ALBUFERA

La partida de La Punta on el Pla Especial projecta construir la ZAL limita al sud amb el Parc Natural de l'Albufera, de manera que està integrada en el perímetre del Parc: és part del territori que es coneix com del pre-parc. En tots els parcs naturals les zones perimetrals es consideren zones de transició que necessiten una cura especial per tal que la biodiversitat, els ecosistemes i el paisatge del territori protegit puguin evitar al màxim impactes negatius. El territori del pre-parc haurà de comportar-se com amortidor, disminuint les activitats no desitjables per a l'estabilitat del parc natural. Com que en l'interior del parc i al seu perímetre hi ha preexistències producte de l'activitat humana, moltes de les quals s'han de respectar, la normativa protectora del Parc les regulara i n'impedirà de noves, mentre al seu perímetre les intervencions problemàtiques per a la biodiversitat i/o el paisatge que puguin repercutir en el Parc també s'han de mesurar i prevenir.

Sense entrar en les alteracions en els territoris a ponent i al sud del pre-parc de l'Albufera, ens interessa valorar les que es produeixen en la banda nord on hi ha la Partida de La Punta per analitzar les repercussions que tindria instal·lar-hi la ZAL.

El creixement del Port de València de les últimes dues dècades ha tingut un fort impacte en el territori del Parc Natural. Les instal·lacions portuàries s'han ampliat considerablement vers la mar i el sud, quedant contigües per ponent amb La Punta. El Port ha triplicat la seua superfície des del 1990 amb un seguit de conseqüències. La primera, la desaparició de les platges de Natzaret i La Punta. La segona, l'alteració de les corrents marítimes locals, deguda a l'extensió longitudinal del port cap a la mar, provocant una forta erosió i regressió de les platges de Pinedo i del Saler, que inclou episodis destructius recents en la zona de la urbanització La Casbah. I, en tercer lloc, una modificació substancial del paisatge que s'observa vers el nord des de la Devesa del Saler, ara protagonitzat en exclusiva per les instal·lacions portuàries.

La implantació d'una ZAL en el territori de La Punta implicaria empitjorar encara més eixe efecte pantalla del paisatge portuari, atès que les construccions i activitats logístiques estendrien vers ponent la longitudinalitat de les instal·lacions del Port de València. El Parc Natural de l'Albufera és un territori d'aigua, ecosistèmic, de flora i fauna, pla sense estridències², de manera que el "paisatge" de la ZAL no pot ser una bona escorta.

Encara és més clar si s'analitza la qüestió accedint des del nord, des de la ciutat. Eixa entrada al Parc Natural, en direcció a la Devesa, transita el territori

² Si no entrem a considerar els volums de les platges del Perelló i el Perellonet, situats a l'extrem sud de la Devesa.

pla de La Punta, un sòl agrari protegit, amb alqueries aïllades lligades a la producció, pròpies de l'horta. És un àrea de transició adequada al caràcter del Parc Natural, que fins i tot en una delimitació més extensiva s'hi podria haver integrat. Si per la llarga banda de ponent el pre-parc és un pas suau per terrenys agraris, pel nord, des de la ciutat construïda, és més problemàtica i conflictiva. Els impactes en aquesta zona del pre-parc han segut greus i constants en les últimes dècades (implantació d'una autopista que s'estrangula en pocs kilòmetres, d'una subestació elèctrica, línia de ferrocarril, etc.) i la construcció de la ZAL completaria una desfeta territorial. Conservar el territori i el paisatge actual és l'entrada lògica al Parc Natural.

La implantació de la ZAL en La Punta, amb les seues instal·lacions construïdes i les inherents funcions logístiques, afectaria "la continuïtat territorial i visual dels espais oberts" (LOTUP, article 4.5). Trastocaria la vertebració del Parc Natural i el pre-parc, que quedarien desconnectats ambientalment atesa la disparitat funcional i territorial entre una zona logística i la biodiversitat de la Devesa i l'Albufera.

5. L'EFECTE ILLA DE CALOR

Les ciutats es comporten com illes de calor perquè n'acumulen en superior proporció que els espais lliures dels seus voltants. El fenomen es deu a les característiques dels seus materials components per la seua capacitat d'absorció calorífica, tant dels edificis com dels paviments dels sòls, que augmenta per la gran superfície d'embolcall dels immobles construïts. L'escassetat de verd en la ciutat i la supressió de terrenys permeables n'és un altre factor. A més, les activitats industrials i les tecnologies de climatització dels edificis, d'impacte creixent, també hi aporten calor a l'urbs amb el consum energètic consegüent. El que se sap és que el fenomen de l'illa de calor augmenta amb la grandària de la ciutat i és directament proporcional a la extensió de la taca urbana.

En tot cas, l'efecte de l'illa de calor planteja la necessitat de dissipar l'aire calent, problema que s'agreuja pel canvi climàtic. Una adequada ordenació urbana és una de les eines per enfrontar-lo, en aprofitar el règim de vents naturals per arrossegar l'acumulació de calor en la ciutat, cosa que no és una novetat en la història de l'urbanisme. València ho hauria de tindre present.

La partida de La Punta es veïna de la mar, per on accedeixen alguns dels vents dominants en aquesta ciutat. La seua condició d'ample espai lliure en eixa ubicació la fa ser un punt sensible per a facilitar la ventilació urbana. S'han fet aquestes consideracions en decidir situar la ZAL a La Punta? Tot i que aquest haja de ser un criteri entre altres, la qüestió que es planteja és si n'ha format part dels utilitzats per projectar aquesta implantació, perquè una zona logística no sembla allò més adequat per afavorir la ventilació de la ciutat per aquest indret. La construcció d'una ZAL implica impermeabilitzar la major part de la seua superfície, l'ús de paviments asfàltics i uns altres materials d'alta absorció calorífica i, sobretot, establir una nova interposició edificada en el perímetre

urbà que incrementarà l'efecte d'illa de calor, atès que s'ha pogut comprovar com l'augment de la taca construïda de les ciutats ho produeix. Seguint la línia marcada per l'ETCV, el PATH (article 28) indica com un dels objectius de la infraestructura verda l'amortir els efectes del canvi climàtic.

La desaparició del mantell verd, agrari, de La Punta, per la seua estratègica situació ambiental, pot propiciar l'increment de l'illa de calor.



[Fig. 8]

Esquema de connectivitat biològica i de infraestructura verda entre el futur parc Central i el llit vell del Túrria. La Punta ocupa una posició central i estratègica junt amb la franja de sòl entre la ciutat i el llit nou del Túrria per crear un continu de trama verda que proporciona de pas protecció front els episodis climàtics extrems i els efectes 'illa de calor'

6. INFLUÈNCIES EN LA QUALITAT DE VIDA DE NATZARET I LA PUNTA

El benestar de la ciutadania ha de ser un criteri ineludible i principal per al planejament urbanístic. Considerar els efectes en la qualitat de la vida humana de les noves implantacions i de les transformacions en el territori, així com les conseqüències sobre el patrimoni natural i cultural, és una obligació del treball planificador. Això val per al conjunt de la ciutat alhora que per als barris directament afectats, en aquest cas Natzaret i La Punta.

En el transcurs dels últims quaranta anys, Natzaret ha vist eliminar la seua platja –una de les més utilitzades al llarg de la història pels habitants de València– a causa del creixement del Port i el barri ha quedat parcialment encerclat per les instal·lacions portuàries. Viu una mena d'assetjament construït que s'agreuja si desapareix el canemàs verd de La Punta i s'hi implanta una nova barrera edificada: la Zona d'Activitats Logístiques.

Al seu torn, la construcció de la ZAL significa amputar una partida d'horta de gran valor agrari, component de la infraestructura verda de la ciutat, destruint el sistema de vida dels seus pobladors i residents legítims i totes les capacitats derivades de les seues condicions ambientals (climàtiques i acústiques)

Demana la LOTUP (article 4.5) millorar la vida de les persones i fomentar la sostenibilitat del medi urbà però no sembla que haja segut la preocupació del Pla Especial que ens ocupa. No ha estat redactat pensant en afavorir la qualitat de vida als barris de Natzaret i La Punta.

CONCLUSIONS

1^a. El territori de La Punta on el Plan Especial pretén instal·lar la ZAL, per tractar-se d'un terreny d'horta d'especial protecció, la seua condició d'espai lliure, sòl no segellat i les funcions mediambientals que compleix, forma part indestriable de la infraestructura verda de València.

2^a. La zona on es projecta construir la ZAL és un node essencial del sistema de infraestructura verda de l'àrea metropolitana per ser l'espai de confluència del Parc Natural de l'Albufera, el Parc Natural del Túria, l'horta de la ciutat i el corredor del caixer nou del riu. Aquesta funció mediambiental estratègica quedaria eliminada, de manera que ubicar en eixe node la ZAL no es pot considerar un disseny eficient del territori.

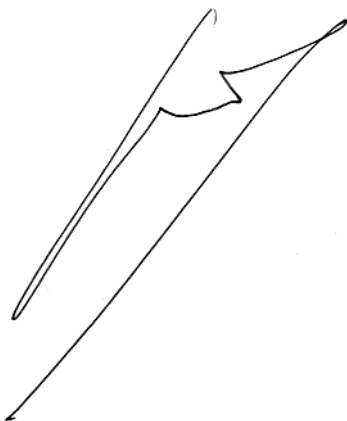
3^a. L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana demana garantir la connectivitat entre els espais de major valor natural per perpetuar i consolidar la xarxa d'infraestructura verda urbana. El territori de La Punta on es projecta la ZAL, per la seua condició d'espai lliure, constitueix **un corredor de connexió ineludible** entre el tram final del Jardí del Túria, que desemboca en la mar, i el Parc Natural de l'Albufera. La permeabilitat funcional, ecològica i visual, entre ambdós parcs naturals desapareixeria amb la construcció de la ZAL, a més d'eliminar la continuïtat amb els teixits de l'horta situats a ponent i la possibilitat de **connectar amb el Parc Central** en construcció tal com es mostra en la figura 8. Per tant, el Pla Especial no satisfà les necessitats de connexió.

4^a. La Punta està situada en la zona d'amortiment del Parc Natural de l'Albufera, s'integra en la franja perimetral del pre-parc. La construcció d'una ZAL i la seua funció logística agreujarien els impactes negatius en eixe espai del pre-parc i els problemes de vertebració amb el Parc. L'efecte pantalla creat per l'ampliació del port vers la mar creixeria vers ponent, i l'adequada transició suau des del nord al Parc pel territori de l'horta es desnaturalitzaria al complet.

La supressió de la continuïtat territorial i visual alteraria substancialment el paisatge.

5ª. La Punta per la seua situació d'espai lliure vers el sud i el litoral, facilita l'accés del vent a la ciutat i la dissipació de l'acumulació calorífica coneguda com a **illa de calor urbà**. La substitució de l'actual espai lliure per la construcció d'una ZAL seria un factor a sumar als que produeixen l'efecte illa de calor a la ciutat de València.

6ª. La ZAL s'ubicaria veïna al barri de Natzaret i als àmbits residencials que hi han a ponent de la partida de La Punta. La construcció de la zona d'activitats logístiques, pels seues efectes ambientals i acústics, empitjoraria la qualitat de vida d'eixes barriades. El benestar humà no sembla haver format part dels criteris per fixar la ubicació d'eixa ZAL.



Carles Dolç Soriano

Fernando Gaja Díaz

15 de setembre del 2017