

Un corredor verd des del llit vell del Túria fins al Saler, l'alternativa d'Horta és futur a la ZAL del port

La plataforma planteja la desurbanització de la Punta per a reconvertir-la en jardins, parcs i horts

Divendres, 25 de maig de 2018 06:00h

<https://www.diarilaveu.com/noticia/81970/corredor-verd-desurbanitzar-zal-punta>



Comparació entre un possible escenari amb la recuperació de la Punta (dalt) i l'escenari actual (baix).
© HORTA ÉS FUTUR

Íngrid Lafita / València

"No només hem d'oposar-nos a la ZAL, també fem propostes". Aquesta és una de les potes de la lluita de la plataforma Horta és futur, que aquest dijous va presentar davant els mitjans de comunicació la seua alternativa a la construcció de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) a la pedania de la Punta de València. La seua proposta és "un model de ciutat que assegure la connexió de les dues grans conquestes ciutadanes dels setanta, el llit vell del riu Túria i el Saler, mitjançant un corredor verd i d'hortes".

Els diners no són una excusa per a Horta és futur. Asseguren que "en converses amb representants de l'administració l'única raó que se'ns ha donat per a seguir endavant amb la ZAL és que ja s'han invertit 150 milions d'euros". Però la plataforma considera que acabar-la i fer-la operativa pot suposar uns 500 milions més, mentre que "recuperar

l'espai per a fer un corredor de connexió, hortes i restaurar paisatgísticament la zona es podria fer per uns 30 milions d'euros". A més, adverteixen que posar en marxa la ZAL pot hipotecar per sempre el futur d'una ciutat, perquè impedeix que siga verda. "La ciutat val molt més", remarquen.

Un nou model de ciutat

"Recuperar la Punta no és un caprici, perquè és un corredor d'importància regional", va explicar Josep Gavaldà, un dels fundadors de Per l'Horta i membre d'Horta és futur. "Cal pensar en verd, tindre en compte l'horta que envolta la ciutat i que uneix el Parc Natural del Túria i el de l'Albufera", va afegir. Els valors de l'horta no són pocs: sobirania alimentària per al veïnat, identitat pròpia i serveis ambientals. Dins d'aquests serveis ambientals hi trobem la mitigació dels efectes climàtics, el drenatge natural de les aigües i la mitigació de les illes i les onades de calor, entre d'altres. "Lluitar contra el canvi climàtic va més enllà de conduir cotxes elèctrics", va remarcar Gavaldà.

Per això, la plataforma Horta és futur planteja un nou paradigma en la planificació del territori. Un model de ciutat capaç de fer front als efectes del canvi climàtic amb noves polítiques urbanístiques i territorials que protegissen 'el verd' actual, però que també desurbanitzen i reverdisquen espais. Es tractaria, doncs, de posar per davant la infraestructura verda i no la infraestructura grisa. Gavaldà va exposar que hi ha exemples propers de desurbanització a l'Estartit –els aiguamolls de la Pletera– i al Cap de Creus –el paratge del Club-Med–. "Els empresaris haurien d'anar pensant també en això, perquè ací també hi ha negoci", va avisar Gavaldà. A més, també es va parlar del Saler, "on no sols s'havia urbanitzat la zona, sinó que s'havien fet edificis i s'havia construït una autovia". "Ara ningú dubta que en el seu moment es va prendre una decisió valenta però magnífica per al futur d'aquesta ciutat", van afegir.



Animació amb l'escenari actual de la Punta, l'escenari amb la construcció de la ZAL i la proposta del corredor verd. / HORTA ÉS FUTUR

Una infraestructura verda, però, no s'ha d'entendre com zones verdes aïllades, sinó com tota una trama connectada. En el cas dels parcs del Túria i l'Albufera, la ZAL impediria l'únic punt possible de connexió. "Legalment, la ZAL s'ubica sobre un corredor verd d'importància regional de 500 metres d'ample", va afirmar Gavaldà. Per això, Horta és futur planteja que cal desurbanitzar la Punta, ja que "reparar paisatgísticament no és posar plantetes, sinó restablir els fluxos naturals". En aquesta alternativa no es plantegen la reversió dels terrenys als propietaris –"molts d'ells ja no viuen, era gent gran"–, però sí que volen reservar sòl per a les persones que desitgen tornar a treballar terres.

Cronologia d'una ZAL aturada pels tribunals

Gavaldà va reiterar que calen noves estratègies per a combatre el canvi climàtic, "per això ens sorprén que les administracions segueixen amb projectes de fa 20 anys", i es va mostrar un poc decebut amb 'el govern del canvi', perquè "governe qui governe, governa el Port". Però, a més, va assegurar que el mateix Port ha reconegut que aquesta zona logística no els resulta interessant, "perquè és massa xicoteta", i per això busquen terrenys en llocs com Sagunt.

Pep Trasancos, activista de Per l'Horta i d'Horta és futur, va recordar que l'any 1997 es va signar un conveni entre la Generalitat, el Port i el Ministeri de Foment amb tres objectius: la Marina, l'accés nord al port i la ZAL. Dos anys després va arribar el Pla Especial de

Desenvolupament de la ZAL, que va comportar una expropiació "terriblement violenta" de les terres, l'enderrocament de cases i l'expulsió del veïnat de la Punta l'any 2000. Aquestos veïns, però, van continuar la lluita en l'àmbit jurídic fins al 2015.

Paral·lelament, en març de 2013 el Tribunal Superior de Justícia (TSJ) valencià va anul·lar per segona vegada el pla especial per a posar en marxa la ZAL del Port de València –la primera va ser en 2009, per no incloure un informe de Costes–. La sentència del TSJ declarava 'nul radical' el pla i obligava a començar de zero, "com si res s'haguera fet", va explicar Trasancos als mitjans. Aquest "començar de zero" també implica començar com si la Punta no fóra sòl urbanitzable. En juny de 2015, el Tribunal Suprem va confirmar la nul·litat del pla de la ZAL.

Tornant a la cronologia inicial, en desembre de 2014, quan el TSJ valencià ja havia tombat el pla, Valencia Plataforma Intermodal y Logística –societat administrada pel Port, l'Ajuntament, la Generalitat i el Ministeri de Foment– en va presentar un de nou. No obstant això, Trasancos va assegurar que el pla segueix sent quasi igual a l'anterior, amb xicotetes modificacions, en lloc de ser un pla dissenyat *ex novo*.

"El 'nou' pla especial és virtualment el mateix que l'anul·lat i pretén donar per bo un informe abreujat de sostenibilitat ambiental, quan la sentència diu que s'ha de fer tot de nou", denuncien des d'Horta és futur. Quan es va presentar aquesta versió del pla és quan va nàixer aquesta plataforma on s'agrupen representants de quaranta associacions veïnals ecologistes i en defensa del territori sota el lema 'Aturem la ZAL, recuperem la Punta'. Trasancos explica que estan units per dos motius: retornar al veïnat allò que se'ls va furta de forma violenta i recuperar un espai que és de vital importància per a tota la ciutat.



En cas que la Conselleria approve el nou Pla Especial per a la ZAL, la plataforma anirà als tribunals.
/ HORTA ÉS FUTUR

I si s'aprova?

La lluita de la plataforma s'estructura en tres potes. La primera és l'àmbit jurídic, amb la presentació d'al·legacions al projecte de la ZAL. La segona, una campanya de carrer per a popularitzar el projecte entre tota la ciutadania de València. Dins d'aquesta campanya s'ha fet un cicle de cinema sobre el territori, així com **una acció amb muralistes**. També hi ha previst un cicle de debats sobre el territori en juny a l'IVAM i una gran marxa des d'edifici del Rellotge fins a la Punta el 23 de juny. La tercera pota és la de fer propostes alternatives com la que van presentar aquest dijous.

En cas que la Conselleria approve el nou Pla Especial per a la ZAL, la plataforma recorrerà contra aquest davant els tribunals. "Si s'aprova, anirem al contenciós", asseguren, i sentencien que "és millor des de tots els punts de vista repensar el projecte i reubicar-lo en un altre lloc".