

## Cal la ZAL?

Josep Sorribes | 27/02/2019 - 09:46h

[https://www.eldiario.es/minoria\\_absoluta/Josep\\_Sorribes-minoria\\_absoluta\\_6\\_872522741.html](https://www.eldiario.es/minoria_absoluta/Josep_Sorribes-minoria_absoluta_6_872522741.html)



Imatge de la ZAL del port de València. EUROPA PRESS

Ja fa uns quants anys m'invitaren a un col·loqui sobre temes mediambientals al Saló d'Actes del Jardí Botànic. A la taula hi havia una representant de Salvem la Punta, una veïna molt afectada per tot el que havia passat. D'aperitiu ens posaren el vídeo "A Tornallom", que posa els pels de punta pel cinisme oficial i la brutalitat policial en el desallotjament. Corria, si no recorde malament, l'any 2002 quan es produïren els fets (irreversibles?). Després, malgrat la suposada urgència, 16 anys d'un paisatge buit, desolador i dues sentències del 2013 (TSJCV) i el 2015 (Tribunal Suprem) anul·lant l'operació per defectes legals. Ara, ja publicat en el BOP el "nou" projecte al desembre del 2018, estem davant del darrer episodi (amb nous recursos en marxa) i la pregunta que em ve al cap és: cal la ZAL?

Deixaré de costat les reflexions, necessàries i molt respectables, sobre el mal que s'ha fet i sobre si la ZAL ha de recuperar-se com a terrenys d'horta. Només vull incidir en algunes qüestions d'ordre estratègic. La primera, no per molt repetida menys important, fa referència a la tossuderia de l'Autoritat Portuària en no considerar seriosament el

progressiu desplaçament de l'activitat portuària al Port de Sagunt (amb avantatges evidents pel que fa a la localització) que depèn de la mateixa Autoritat Portuària. Ho hauria d'haver fet abans de la macro-ampliació nord que consolida i augmenta els enormes costos ambientals, entre altres, la regressió comprovable de les platges del sud i, fins i tot, de les dunes del Saler, guardianes del fràgil ecosistema de l'Albufera. A més, l'ameba infinita que és el Port en continu i accelerat creixement introdueix un tall bruscat entre el nord i el sud de la façana marítima, tall reforçat per l'heterogeneïtat social que suposen els PAI de França, Moreres i, si ningú no hi posa remei, el PAI del Grau.

El Port de València està localitzat al sud-est de l'àrea metropolitana, en el pitjor lloc possible des del punt de vista de l'accessibilitat i del trànsit dels milers de camions de diàriament entren i ixen del recinte. Un port que creix i creix i s'embarca en grans projectes d'inversió, com el darrer invent del canal submarí del qual cal una seriosa discussió sobre el cost d'oportunitat i les alternatives. Un port que va a la seua des de fa dècades i sobre el que no tenen capacitat de decisió ni la Generalitat ni l'Ajuntament, gràcies a l'invent dels Ports Autònoms cuinat a Madrid ja fa també dècades. Un port que practica l'autobombo, la dèria quantitativa (guanyar a Algesires i a Barcelona en milions de contenidors estàndars de 27.780 Kg. de càrrega útil, anomenats TEUS) i una particular transparència gràcies a la qual no sabem bé la rendibilitat unitària dels quasi 5 milions de TEUS que es mouen, part dels quals són de trànsit o be contenidors buits. La del Port (ea València o, millor, a Sagunt i València) és, sense dubte, una activitat estratègica i logística molt important però cal molta més i millor informació, comprensible per a la ciutadania. Una informació que vaja més enllà dels llocs de treball directes i indirectes generats i del volum d'activitat.

La "integració" port-ciutat (la concessió d'ús a la Marina, la cessió de terrenys al nord-est de la castigada Natzaret i "l'embelliment" del carril bici que travessa la ZAL) ha millorat des del 2015 però és manifestament millorable. I aquesta millora té molt a veure amb la ZAL. Una ZAL que es queda curta per a les necessitats (613.313 metres quadrats dels quals 307.977 són vials) quan a Sagunt o a Bunyol/Requena hi ha terrenys disponibles amb major superfície i sense el cost humà, ambiental i paisatgístic de la maleïda ZAL. Però, a més d'insuficient, el nou projecte que proposa la connexió Jardí del Túria-Albufera-Nou llit (Llit nou, Riu nou)-Parc de Capçalera (que hauria de ser

més gran i metropolitana)-Parc de Les Riberes del Túria, exigeix un corredor verd més consistent que l'esquifit mini-corredor projectat.

És aquest sense dubte un projecte de futur, de gran abast estratègic per a la ciutat i l'àrea metropolitana i no és acceptable que no es pugui realitzar en tota la seua potència estructuradora per la típica visió *tout court*, miope i sectària. Si no es resol el tema, la frase "el port contra la ciutat" es veu malauradament reforçada i els 160 milions ja invertits en la ZAL no poden ser excusa per a deixar-ho córrer. Tant de bo si no està ja tot el peix venut i no hipotequem una vegada més el futur de la ciutat en benefici de no es sap ben bé què. Sincerament crec que no cal la ZAL i que hi ha unes altres alternatives millors per a "l'interés general".