

la PUNTA

Una **proposta** de futur

ÍNDEX

● Introducció	3
● Anàlisi històrica	4
La Punta d'inicis del s. XX.	
La riuada de 1957 i el Pla Sud	
La CV-500 cap al Saler	
Les dotacions límit	
El creixement desbocat del Port	
La necessitat imposada d'una ZAL	
Nous accessos i infraestructures	
● Estat actual	11
● Aleshores, ara què?	14
1. Objectius derivats de la nostra Ponència Política.	
2. Recuperem la Punta.	
3. Perquè volem construir una proposta de futur.	
● Conclusions	18
● Glossari	19

Coordina:



Col·labora:



INTRODUCCIÓ

Joves PV - Compromís València va organitzar el passat mes de novembre una jornada per bastir una urgent i necessària reflexió entorn de la problemàtica de **la Punta** i el conflicte amb la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) del Port de València.

La sessió va servir per a conèixer de primera mà la problemàtica i l'estat actual del conflicte amb la ZAL, així com per establir i consolidar un ideari polític comú al respecte. I per això aquesta és la ferramenta que, des de l'organització, s'assumeix per fer front i donar resposta als esdeveniments que afecten aquest àmbit; així com als que afecten altres zones arreu del nostre país susceptibles de patir un assetjament i una destrucció semblants. És el nostre posicionament ferm a l'hora de defensar en quin model urbanístic i d'ordenació territorial creiem.

La Punta és i ha de ser el referent d'una lluita i d'un canvi de model: l'inici de la construcció d'un nou escenari. Per ser i representar, a més, l'última oportunitat de lligar i donar continuïtat a la ciutat de València amb el seu entorn immediat: l'Horta Nord, l'Albufera al sud i la connexió del vell llit del Túria amb el nou a través d'un front litoral digne per a la València que somiem.

APROPEM-NOS A LA PUNTA



1956

Ortofotos | València



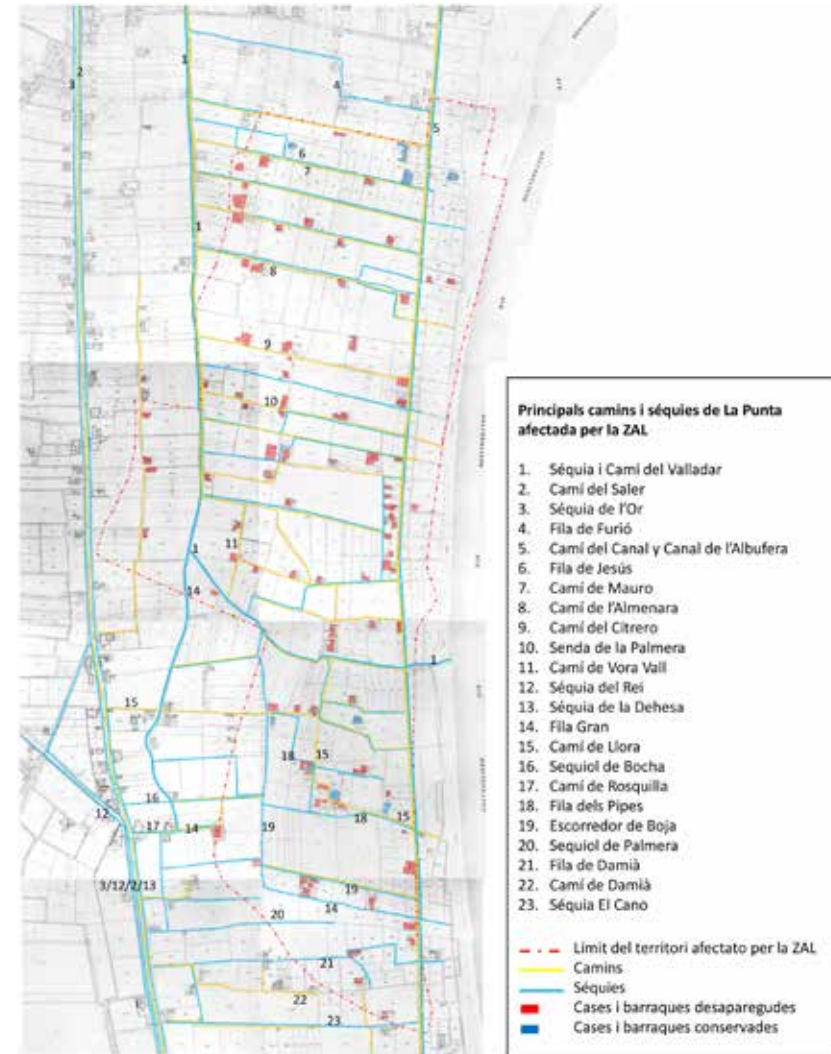
2017

La Punta d'inicis del s. XX

La partida de la Punta, com altres zones d'horta situades al voltant de València, es consolidà com una sèrie d'habitatges associats a unes parcel·les de producció agrícola, delimitades per camins i séquies.

Blasco Ibáñez, al seu llibre 'La Barraca', fa una bona descripció de l'estil de vida que es desenvolupava a l'horta. Segons Manuel Sanchis Guarner 'les barraques que es troben sempre molt properes les unes de les altres, estan en una comunicació mútua ininterrompuda, i llurs habitants tenen plena consciència de constituir una comunitat. El sentiment de solidaritat dels hortolans valencians pot arribar a dur-los a defensar amb duresa els interessos col·lectius, segons va narrar magistralment Blasco Ibáñez en la seua gran novel·la titulada precisament 'La Barraca' " (Manuel Sanchis Guarner, Les barraques valencianes, Barcelona, 1957, p. 11).

Així doncs, s'entén el territori com un patrimoni indissociable amb sentit propi caracteritzat no sols per la manera d'habitar-lo, els seus costums i tradicions, sinó també per les construccions i formes de treballar-lo. Durant anys, aquest conjunt cultural ha donat sentit a la història, l'economia, la societat i l'horitzó valencià.



Plànol Anàlisi La Punta 1929-1944

La riuada de 1957 i el Pla Sud

Les conseqüències de la riuada del 1957 sobre la ciutat i les decisions polítiques i urbanístiques posteriors abocaren la ciutat a la solució Sud. Un pla que va tenir un cost de 4.000 milions de les pessetes del 59 i va afectar a més de 280 hectàrees d'horta consolidada, productiva i habitada. El nou caixer de 12 km de longitud i 175 metres d'amplària suposaria una ferida irreparable, com afirma el professor Joan Olmos. I prompte la importància de la infraestructura hidràulica capaç de desaiguar 5000 m³/s, quedaria relegada a un segon pla pel protagonisme de les infraestructures viàries de caràcter supramunicipal que s'associaren ràpidament a la citada infraestructura. Aquest fet es recolliria al Nou Pla Comarcal de 1966, on s'incloïa la solució Sud amb l'ideari de desenvolupament incontrolat del moment. D'aquell temps són els primers intents de convertir el vell llit del Túria en una autopista, o la urbanització el Saler i l'Albufera. Per sort, l'estancament econòmic dels 70 i les intenses mobilitzacions i protestes veïnals paralitzarien aquestes intencions de desenvolupament depredador i despietat.



Pla Sud | València | 1969

La CV-500 cap al Saler

Abans, el 1962, l'Ajuntament de València havia promogut un pla per a urbanitzar la Devesa del Saler responent a les demandes del pla del ministre Manuel Fraga Iribarne de colonitzar els espais marítims singulars amb urbanitzacions destinades al turisme de masses. Es va fer tot i les crítiques per part d'ecologistes i experts com Félix Rodríguez de la Fuente, qui hi va dedicar en 1970 un capítol del seu programa 'Vida salvaje' per a TVE. En 1965 començà l'execució del projecte de l'arquitecte Julio Cano Lasso amb efectes irreparables al bosc i a la platja del Saler.

Més tard, el 1974, fent cas omís de les crítiques, a les quals s'havia sumat bona part de la societat valenciana, l'Ajuntament de València va ratificar amb un nou pla la intervenció sense canviar els criteris de l'original. D'aquesta forma, s'inicia el moviment ciutadà 'El Saler per al poble' que argumentava l'incompliment de la Llei del 1911 en la que se cedia la propietat del pulmó verd de l'Albufera. Aquesta lluita aconseguí, encara en el franquisme, més de 15.000 signatures oposant-se a la destrucció d'aquest paratge natural.

Tot i que el primer govern democràtic de la ciutat, presidit per Ricard Pérez Casado, paralitzaria el pla urbanitzador i aprovaria el Pla Especial Protector de la Devesa en 1982, les infraestructures, com l'autovia CV-500 que havia de connectar el centre de la ciutat amb la nova zona urbanitzada, suposarien una fragmentació estratègica per a l'horta al sud de la ciutat. Avui dia diversos barris de la ciutat, com Natzarret i el Saler, s'hi connecten a través d'una via amb secció de viari periurbà allunyant-los de la quotidianitat i dels moviments ciutadans més sostenibles i accessibles.



La Punta | CV - 500 | 1980

Les dotacions límit

La ubicació de les dotacions i infraestructures als extrems de la ciutat és un comportament que a la ciutat de València s'ha anat repetint al llarg de la història i encara avui es pot llegir amb claredat. Les dotacions cristianes als límits de la muralla àrab, del qual la Llotja és el millor exemple; les dotacions modernes com el Mercat d'Abastos, l'Estació del Nord i la Plaça de Bous, als límits de la muralla cristiana; i així successivament.

No és casual que, en aparèixer el pla Sud, s'hi associen les diverses dotacions que creen un efecte de barrera doble, perquè aquestes infraestructures s'entenen associades al límit i com a part d'ell, i per tant n'augmenten la capacitat constrenyedora i separadora.

En l'actualitat els marges delimitadors del Pla Sud s'han farcit a dreta i esquerra de la llera del riu fins quasi bloquejar per complet l'accés ciutadà a la infraestructura hidràulica. Pel costat de la ciutat trobem per exemple, d'est a oest, la depuradora, Mercavalència, l'estació ferroviària del Port-Fonteta de Sant Lluís, l'Hospital Universitari de la nova Fe, el cementeri municipal i el polígon industrial de Vara de Quart.



La Punta - La ZAL | Ortofoto | 2017

El creixement desbocat del Port

El port de València ha crescut des del seu origen a la plaça de les Hores, a la Marina interior, successivament cap al sud i mar endins. El ritme del creixement ha estat marcat per l'augment del volum de les mercaderies així com per la grandària dels mitjans de transport marítim i infraestructures associades.

Aquesta tendència expansiva ha estat prou independent de la soferta per la ciutat. Com que sempre s'ha materialitzat sobre terrenys guanyats al mar, allunyant el trànsit portuari de la ciutadania i dels barris propers, com el Grau o Natzaret, s'ha produït una desconexió social important. La fiscalització ciutadana i la quotidianitat de l'activitat industrial/portuària del passat és història. Fins i tot a partir de 2007, amb motiu de la celebració de la 32a Copa Amèrica es va cercar el seu perímetre convertint-lo en un recinte tancat, exclusivament portuari.

A més de l'impacte social, l'avanç del port ha tingut efectes ambientals devastadors. En 1992 s'engolí la platja de Natzaret, accentuant el procés de segregació i marginació sofert pel barri. La barrera artificial, guanyada al mar, provocà que els sediments es dipositaren sistemàticament a les platges del nord, erosionant les del sud i posant en perill l'ecosistema dunar del Saler i el mateix Parc Natural de l'Albufera.

El creixement del port dissociat del de la ciutat, d'esquena a la ciutadania i amb gran manca de transparència, fa que la societat no pugua ser conscient de la repercussió i influència d'una infraestructura que pretén respondre a requeriments globals sobre el territori local.



Plànol de València segle XVIII

Ortofoto | València



s. XVIII

s. XXI

La necessitat imposada d'una ZAL

En 1994 l'Autoritat Portuària de València (APV), el Ministeri de Foment (a través de l'empresa pública SEPES) i la Generalitat Valenciana signaren un conveni per a desenvolupar la Zona d'Activitats Logístiques mitjançant un Pla Especial, argumentant que era una necessitat urgent per a "l'interés públic", ja que es tractava d'horta protegida.

La urbanització de la ZAL va arrasar amb l'horta productiva, la seua xarxa de séquies i camins, el seu sistema de drenatge natural i desenes de cases tradicionals habitades. Va extingir l'estil de vida propi d'aquest territori, expulsant a les persones de les seues cases i impossibilitant la seua forma de vida.

Els efectes territorials també foren devastadors. La urbanització de la ZAL deixà de banda la possibilitat de consolidar el corredor verd que havia de vincular el Parc Natural Fluvial del Túria i el Parc Natural de l'Albufera. Aquesta infraestructura, més enllà del seu incalculable valor ambiental, hauria sigut clau en la integració dels Poblatos del Sud i en l'entesa de la ciutat com a part del seu territori, fora dels límits físics autoimposats.

Per aquestes raons, la Punta està cridada a ser patrimoni cultural i clau territorial. Des d'aquell moment la lluita ciutadana per defensar les pressions sobre aquestes 70 hectàrees d'horta no han cessat.



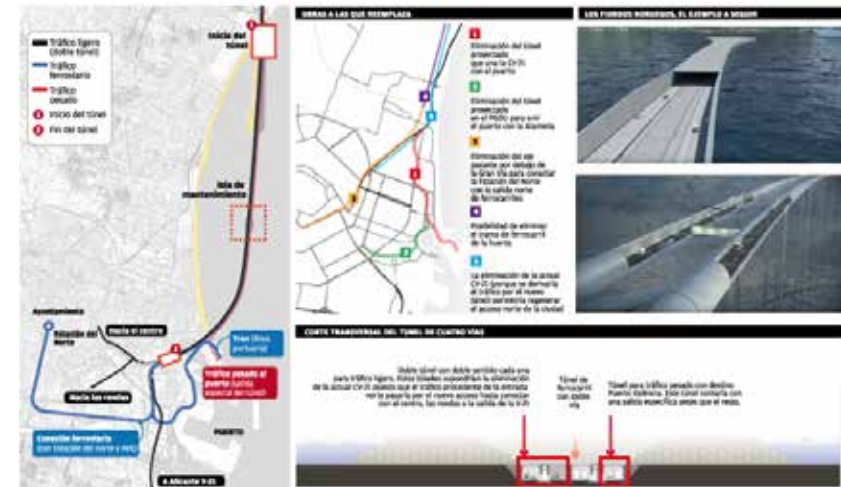
La urbanització de la ZAL | 2006

Nous accessos i infraestructures

El continu creixement del port per a augmentar el trànsit de contenidors té conseqüències directes sobre el territori. Segellar la zona d'activitats logístiques és un recolzament tàcit per part de l'administració i una ferramenta de pressió del Port perquè s'efectuen nous projectes desenvolupadors d'infraestructures d'èpoques passades, quan el desenvolupament urbà i territorial sols responia a criteris econòmics i interessos de la xarxa macroeconòmica global.

Els darrers anys han sorgit diverses idees i projectes d'ampliació de l'accés nord al port, com el pont que havia de discórrer sobre l'aigua front a les platges del nord, i fins a la nova ampliació de contenidors al Port; el túnel sota el Cabanyal; el túnel submarí paral·lel a la V-21 o incloent-la; o l'ampliació ara en disputa de la citada autovia ja en procés d'execució.

Als objectius de competitivitat i productivitat del Port com a infraestructura global, calen respostes polítiques equilibradores, que no condicionen el futur del nostre paisatge i territori, ni el seu funcionament.



La urbanització de la ZAL | 2006

Tot i que, efectivament, el PAT de l'Horta protegeix en bona mesura les zones agràries més importants al sud de la ciutat i fins a la Marjal de l'Albufera, establir lligams i connexions, corredors verds, entre aquestes zones és clau per a poder protegir-les. Això seria possible a través d'una xarxa d'espais naturals, espais seminaturals i horta productiva, incloent-hi els àmbits fluvials i els parcs i jardins de la ciutat per crear un sistema i infraestructura verda capaç de funcionar com un ecosistema continu, connectat i viu.

En l'actualitat, la plataforma Horta és futur, mitjançant la iniciativa 'Recuperem la Punta. No a la ZAL', s'ha reunit amb els principals responsables polítics, especialment amb els dels Govern del Botànic i la Nau: Joan Ribó, l'alcalde de València; M^a Josep Salvador, la Consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori; Elena Cebrián, la Consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural; Lluís Ferrando, el Secretari Autonòmic d'Habitatge i Obres Públiques; Vicent Sarrià, el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de València; i els síndics de les Corts Manolo Mata, Fran Ferri i Antonio Estañ, entre altres.

A tots ells se'ls ha explicat l'actual situació d'injustícia a què es troba sotmesa la Punta. D'ençà que el Tribunal Superior de Justícia de la Comunitat Valenciana i el Tribunal Suprem declaren nul de ple dret el Pla Especial de la ZAL, es deixa en mans de l'Administració Valenciana la gestió de la zona, tot informant de la necessitat de partir de zero, sense obligar a seguir amb el planejament anterior, i per tant amb la legislació vigent actualment, més restrictiva mediambientalment i incloent la nova Llei de l'Horta.



Diapositives de la presentació d'Horta és futur sobre la ZAL.



ESTAT ACTUAL

S'ha fet un 'Nou' Pla Especial que no respecta la sentència de l'Alt Tribunal per donar per bo un informe abreujat de sostenibilitat ambiental sense fer-ne un de nou com demana la sentència i per assumir que els terrenys són urbans quan la sentència diu que continuen sent d'horta protegida tot i estar urbanitzats. A més, una altra sentència de 2017 declara nul·la la subestació elèctrica que havia de donar subministrament a la futura ZAL per la impossibilitat de considerar els terrenys urbanitzats.

Per a aprovar aquest nou Pla Especial de Plataforma Intermodal per a la ZAL de València, des de la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori defenen els següents arguments: que es presenta com una oportunitat econòmica i de generació de llocs de treball, i que es tracta d'un pla amb millores urbanístiques respecte a l'anterior. Però aquests canvis són només tasques de maquillatge del Pla de Polígon Industrial i urbanisme depredador tradicional. Fer un eix arbrat associat al carril bici preexistent, deixar un pseudoaiguamoll i unes suposades reserves d'espais per a usos esportius no són mesures suficients, i disten prou de parèixer o aproximar-se al corredor verd que recomana el PAT de l'Horta. Per tant, continua fent-se planejament específic per a la zona, fent cas omís a les diverses sentències.

La integració paisatgística de la ZAL parteix de la reflexió inicial errònia de voler fer en la ZAL un corredor verd o de recuperar part del paisatge original actualment destruït. Però aquesta intervenció no s'aproxima al que és un corredor verd. La seua amplària de menys de 25 metres, el fet d'estar envoltada de vies rodades per a vehicles de gran tonatge i la desconexió respecte als grans espais verds fan que les funcions biòtiques d'aquest fals corredor siguin inviables.



Plànol II.3.08. Ordenació Pormenoritzada. Alineacions y Paràmetres Plànol de millora paisatgística de la ZAL

Pla Especial per al desenvolupament de la ZAL del Port de València.

ESTAT ACTUAL

Per tot això, i amb l'experiència de la lluita dels darrers anys i d'altres lluites recents de la ciutat, en cas de l'aprovació imminent del 'Nou' Pla, l'associació veïnal recorrerà el pla i demanarà davant dels tribunals la seua nul·litat. Es produirà de nou i previsiblement una situació d'inseguretat jurídica on la jurisprudència els és favorable i, per tant, es bloquejarà de nou el projecte durant un grapat d'anys més.

L'alternativa no és altra que demanar un informe d'avaluació i impacte ambiental estratègic que permeta veritablement establir els criteris d'acció d'acord amb la normativa i planejament estratègic vigent. I, per tant, reconfigurar la Punta com el connector de la infraestructura verda que ha de ser. On, a més, no es pugen fer justificacions de caràcter econòmic, ja que són absolutament increïbles. Els diners que es van gastar en expropiacions són una inversió i no poden utilitzar-se com a moneda de canvi per seguir amb l'actitud desenvolupadora. L'accés nord de camions pot arribar a tindre un cost aproximat de 500 milions d'euros i l'ampliació de la V-30 uns 90 milions d'euros, tot això sense sumar el cost social i ambiental que això suposaria. Mentre que tot açò suposa una inversió de 600 milions d'euros, **el cost de la desurbanització i la realització del corredor verd tindria un cost aproximat de només 30 milions d'euros**, aproximadament el mateix que val posar en marxa un kilòmetre d'AVE. I ja sabem que els beneficis socials, ambientals i estratègics de futur que suposa esta segona opció són incalculables.



Restauració del Paratge de Tudela Culip al Parc Natural de Cap de Creus

ALESHORES, ARA QUÈ?

1. Objectius derivats de la nostra Ponència Política.

De la Ponència Política de Joves PV - Compromís es poden extreure uns objectius dins de quatre dels grans eixos, fàcils de vincular amb la problemàtica actual de la Punta, i que poden servir per a afrontar els reptes de futur, així com definir l'alternativa a la deriva actual del desenvolupament industrial i econòmic.

Medi Ambient

Amb l'objectiu principal de reduir la contaminació i la sobreexplotació dels recursos naturals volem **conservar i protegir els nostres ecosistemes**, crear nous espais seminaturals que siguin capaços de conservar valors i funcions ecològiques i paisatgístiques, i que garantiscen la bona qualitat ambiental. A més, cal fer-ho incorporant-hi els **camins de l'aigua/infraestructura blava** i la seua connexió sistèmica per a garantir la vida.

Territori

Defensem un **desenvolupament territorial conscient i pròxim**. On la connectivitat entre pols d'atracció propers es produïska mitjançant l'ús d'infraestructures d'escala humana. Amb una mobilitat centrada en les persones, el seu contacte i diversitat. Per a garantir el creixement social i econòmic de **ciutats cooperatives** i compromeses amb l'entorn ambiental. Un progrés, per tant, controlat per una societat innovadora, participativa i culta.

Economia

Mitjançant la defensa de **polítiques mediambientals ambicioses i ecologistes d'avantguarda, transformadores i solidàries**, reivindicar el valor dels serveis ecosistèmics. Produir un nou model econòmic capaç de transformar el model productiu cap a un model d'**economia feminista** i inclusiu, on els nous criteris i interessos garantiscen la igualtat d'oportunitats, la solidaritat i les cures, posant-los al centre.

Consum saludable i responsable

Volem promocionar un **comerç just, pròxim i sostenible** vinculat a una producció agrícola responsable i a la protecció i explotació del territori. Fomentar una vida sana mitjançant una alimentació saludable afavorida pels **serveis ecosistèmics de l'entorn d'horta productiva**, perquè volem ser allò que mengem i el territori que habitem.

Per què és important la Punta?

- Perquè és un **símbol** que representa la possibilitat de crear un nou model de ciutat més sostenible i humana.
- Perquè és una **ferida** oberta. Una lluita no resolta, contra les injustícies, pels drets humans i pel medi ambient.
- Recuperar la Punta vol dir recuperar part de la **dignitat** perduda per la ciutat i el territori durant les darreres dècades. Significa donar la possibilitat a la ciutadania de **reapropiar-se** del territori.
- Per situar **l'horta** com l'element protagonista i fonamental del nostre entorn productiu vital. Perquè protegir-la i fomentar-la implica conservar les nostres **arrels**, la nostra cultura, l'esperit del nostre poble i el vincle amb la natura.
- Per caminar cap a un **futur més verd**, on l'interés social i ambiental prevalguen front a l'interés econòmic d'uns pocs.

Les respostes a la pregunta sobre per què és important la Punta deixen en evidència que aquesta és una oportunitat per a establir les claus del canvi necessari.

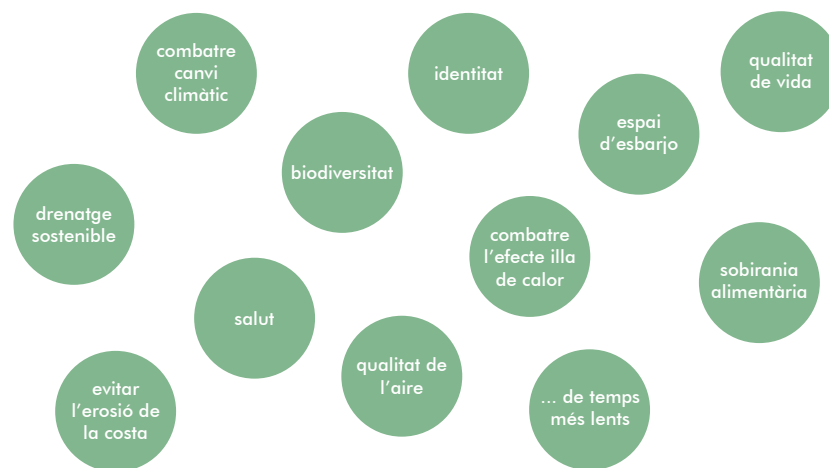
2. Recuperem la Punta

La Punta és un territori invisibilitzat, una lluita silenciada que s'ha de reprendre per curar les ferides i fer front al futur d'una manera justa. Començar a construir ciutat des d'un altre punt de vista, amb una nova actitud, especialment cap als que se situen als marges. S'ha d'interrompre l'urbanisme depredador i consumista de sòl i recursos, per a posar la vida i les persones al centre. El sòl no pot ser una mercaderia. Necessitem un planejament utòpic per consolidar un futur real i alternatiu de manera urgent.

La nostra capacitat resilient ha quedat demostrada al llarg de la història enfront de qualsevol circumstància, però volem ser avantguarda. La Punta, la ciutat, els rius, l'Horta i l'Albufera poden ser un atractiu i un important factor de cohesió i desenvolupament social, urbà i territorial. Però per a això serà fonamental connectar-los i cuidar-los, com ja deia la directriu de la Nova Política del Paisatge de la Generalitat Valenciana el 2012.

La Punta ha de ser l'exemple que el canvi és possible. És una peça essencial a la infraestructura verda promociionada per la UE com a eix clau del desenvolupament econòmic d'un territori. Ho és pel seu alt potencial i valuós servei social a l'hora d'evitar la fragmentació territorial, per la diversitat garantida per la connexió dels diferents ecosistemes, i pel manteniment dels serveis mediambientals i la integració de l'Horta i els espais naturals a la xarxa quotidiana de la ciutadania.

A més, l'actual escenari de canvi climàtic i les previsions requereixen un pla de mesures urgents que, començant pel nou disseny territorial i urbanístic, mitiguen els seus efectes. Perquè innovar significa no actuar com sempre. Volem liderar el canvi, hem de fer-ho per nosaltres i per les que venen. Reconduir la pressió sobre aquest territori per a promocionar una nova visió que aporte inversions destinades a complir aquest ideari. El nou enfocament i disseny territorial comportarà beneficis per a les generacions del futur.



Què aporta l'infraestructura verda?

“La Punta, una proposta de futur” vol situar aquest àmbit al centre i capdavant d'una nova política, d'un nou model territorial i de ciutat, i d'un nou model social que la Punta ha de representar.

3. Perquè volem construir una proposta de futur

Sent coneixedors de les pressions que operen sobre (l'àmbit, la funció i el planejament de) la Punta no deixarem que aquesta deriva es porte a terme. Fins ara, independentment del govern, els interessos del Port de València, les empreses que el gestionen i utilitzen, la especulació i la macroeconomia han sigut els agents que han definit els objectius principals del desenvolupament, en detriment d'un model econòmic i urbà sostenible, amb interessos socials i ciutadans.

Des de Joves PV València volem fer front a les pressions. Volem formar part dels consells de decisió d'objectius territorials, econòmics i socials del futur. No se'ns pot seguir exclòent d'allò que és nostre.

Objectius:

- Assumir la veu del poble, donar suport a la seua lluita i retornar-li la Punta.
- Garantir la sobirania alimentària i un consum racional i de proximitat. Garantir per tant un metabolisme social i del nostre hàbitat saludable.
- Recuperar la contextualització dels serveis socials i ambientals per gestionar el nostre paisatge productiu d'horta, i millorar la qualitat de l'entorn que habitem.
- Afavorir la connexió de la infraestructura verda periurbana (PAT Horta) i la xarxa verda urbana a través de la Punta, incorporant-la als cicles vitals quotidians.



Anàlisi participada del model actual.

- Garantir la biodiversitat del nostre hàbitat connectant-lo amb les diverses unitats de paisatge (urbà i periurbà) i millorant la seua i la nostra qualitat de vida.
- Imaginar un nou futur, més inclusiu i plural. Arrelat al territori i potenciant la identitat del nostre poble.
- Impulsar un canvi en el model i un canvi en les formes de fer i d'entendre les problemàtiques territorials.
- Protegir l'espai estratègic de la Punta per defensar tot açò, sense comprometre el futur de la nostra societat, i garantir el seu benestar.

CONCLUSIONS



Esquema participat de possibles models futurs.

- Cal prendre partit en contra de la política continuista que defén la consolidació de la ZAL en la Punta. Volem paralitzar este pla d'industrialització i desenvolupament de la zona.
- Cal generar una alternativa política que treballe per assolir els objectius de la transició que ací demanem. Perquè un altre futur és possible i ara és el moment d'encetar eixe camí.
- Cal instar a les autoritats competents, a les Conselleries i a l'Ajuntament de València a fer una Avaluació de l'Impacte Ambiental de la ZAL adaptada a les noves normatives, així com un estudi dels beneficis i serveis ecosistèmics de l'alternativa que proposa la plataforma ciutadana Per l'Horta.
- Defensem la realització d'un pla de desurbanització de la ZAL i la realització d'una alternativa real i contemporània adaptada i capaç d'assumir aquestes idees de futur ajustant-se a les diverses realitats i previsions acordades de manera transversal.
- Cal decidir i obrir el debat sobre quin és o ha de ser el Port de València; i quina és la influència o incidència que des del Port es pot tindre a l'hora de definir i comprometre la ciutat del futur.
- Arribar a la generació d'un nou escenari, i en definitiva, canviar el rumb d'aquesta història.

Infraestructura verda

Per a evitar la fragmentació territorial dels hàbitats que afecta molt negativament a la seua biodiversitat, i per a garantir la mobilitat de les espècies entre els distints espais de la xarxa natural i la seua supervivència a llarg termini, s'ha de garantir l'existència d'una xarxa d'espais. Millorar la connectivitat i la permeabilitat de les unitats de paisatge i identificar zones multifuncionals amb plans d'usos compatibles, mitjançant la lògica econòmica clara de mitigar els efectes i conseqüències del canvi climàtic i el seu desenvolupament d'una manera sostenible, eficient i barata, és la ferramenta per a realitzar una gestió territorial integral, actual i cuidadora. Han de formar part d'aquesta xarxa els espais naturals protegits, els de la xarxa Natura 2000, els paratges naturals municipals, les zones d'urbanització restringida per ser vulnerables als riscos d'inundacions, erosió i/o recàrrega d'aqüífers, tot conservant la identitat pròpia de cada espai.

Corredor verd

És la llengua de territori o àmbit de connexió funcional entre espais i unitats de paisatge de fort valor ecològic, antropològic, paisatgístic, social o cultural. Pot formar part de la infraestructura verda d'un territori i servir de lligam entre les seues parts. Podrà connectar espais protegits, ecosistemes i unitats de paisatge particulars entre ells i amb altres, masses d'aigua, espais costaners, zones crítiques respecte a la incidència de riscos naturals o induïts, àrees a conservar pel seu interès i valor mediambiental, cultural i visual... àrees agrícoles de valor i altres espais d'interès. Ha de tindre una amplària mínima d'uns 500 metres i si no és possible, cal treballar per garantir el seu funcionament d'aqüeducte natural i com a espai amb una identitat pròpia que permeta un ús de proximitat.

Serveis ecosistèmics

Són aquells serveis proporcionats pels ecosistemes naturals. Es poden agrupar en tres grans blocs: els serveis de provisió (contribucions directes amb recursos com puguen ser aliments, aigua, fusta, medicines naturals, principis actius i altres matèries primeres), de regulació (contribucions indirectes com la regulació climàtica, la qualitat i depuració de les aigües, la pol·linització...) i de lleure (coneixement científic, valor sociocultural, activitats recreatives i ecoturístiques, educació ambiental, etc.). S'ha de treballar per identificar i quantificar en termes econòmics aquests beneficis per a què, a l'hora de planejar, es faça en els termes segurs i de manera sostenible. Aquestes metodologies s'incorporaran als procediments d'avaluació ambiental de plans i programes, a l'avaluació d'impactes i mesures preventives, i a la correcció i compensació que es consideren oportunes durant els procediments administratius.

Infraestructura blava

Sovint la infraestructura verda s'emporta el protagonisme per haver passat de formar part de polítiques i objectius aïllats, a formar part de totes les polítiques sectorials de manera transversal (agricultura, energia, aigua, urbanisme, territori...). Però és difícil parlar de la xarxa verda sense parlar de la infraestructura de l'aigua que la garanteix. La incorporació dels camins de l'aigua i la gestió del Cicle Integral de l'Aigua per millorar l'estat de totes les masses d'aigua i els ecosistemes aquàtics, és fonamental per a millorar la salut dels nostres hàbitats i els seus potencials ecosistèmics, així com per a recuperar el valor patrimonial, cultural, emocional, estètic i lúdic de l'aigua, i els nostres rius.

Infraestructura grisa i SUDS

La gestió de les aigües residuals i les pluvials, és a dir, la seua recollida de la manera més eficient possible, garanteix una millora dràstica en el Cicle Integral de l'Aigua. Separar o, almenys, evitar la barreja indiscriminada d'aigües de diferents qualitats pot ajudar considerablement a la millora de les qualitats de les aigües. Treballar per fer-ho mitjançant una xarxa de recollida d'aigües residuals i sistemes urbans de drenatge sostenible pot suposar un estalvi i una millora de la qualitat i resiliència del nostre entorn considerables.

Ciutats cooperatives

Somem que una altra ciutat és possible. Volem construir una ciutat al servei del bé comú, on l'economia solidària, la participació democràtica i la cooperació siguin els eixos amb els quals redistribuir la riquesa equitativament. Una ciutat que afronte les necessitats econòmiques, socials i culturals de la ciutadania suprimint les desigualtats de classe, gènere, origen, opció sexual i raça. Una ciutat per a una vida cooperativa, ecològica, solidària i feminista, i en definitiva al servei del bé comú.

Urbanisme de gènere

Vist que la fisicitat de l'espai urbà construït no és neutra i que ha sigut consolidada pels homes i per als homes, s'han d'incorporar al disseny de les ciutats i de manera igualitària criteris d'altres esferes: de la productiva del treball remunerat, de la reproductiva de les tasques domèstiques i les cures, de la de la participació política i de la personal. Deixant així de banda el model on només importa l'esfera productiva del treball, des d'una visió que a més és heteropatriarcal, i tenint compte a l'hora de pensar i construir les ciutats i les nostres societats. Tot això amb l'objectiu de crear una ciutat més justa i segura per a totes.

Economies feministes

Per entendre quines són les desigualtats de gènere al mercat de treball, com es manifesten i reproduïxen, cal parlar d'economia feminista. També cal fer-ho per a evitar la bretxa salarial, els sostres de cristall, les professions feminitzades i mal pagades, i millorar la conciliació familiar i la presència de les dones en llocs directius i de presa de decisions. Per tant, innovació i economia social, per garantir de manera institucional el paper de les dones, complir la Llei d'Igualtat, fer polítiques preventives i no paliatives per a l'apoderament de les dones, establir un nou pacte del temps i la reforma horària, i valorar les cures. S'ha de modificar l'escala de valors per a canviar el món, amb les dones.

