

NOTES SOBRE EL “PLAN PARA LA RECUPERACIÓN Y MEJORA DE LA RESILIENCIA FRENTE A LAS INUNDACIONES EN EL TERRITORIO AFECTADO POR LA DANA EN LA COMUNITAT VALENCIANA” (31/10/2025)

d'ara en davant “Pla Post-Dana”

El document esdevé una ferramenta valuosa que ajuda a comprendre sintèticament com s'han comportat les aigües (i el llot i vehicles, etc. arrossegats per la seua força i cabal) en la Dana, donant lloc a les barrancades i inundacions produïdes; així com els efectes ocasionats sobre el territori, nuclis urbans i vides humanes, i, a partir d'això, plantejar quines serien les mesures de protecció o pal·liatives que cal planificar integradament per a evitar la reproducció, en allò possible, d'eixes desfetes davant fenòmens meteorològics similars que pugen donar-se en el futur.

Cal apuntar que, malgrat incidir en denunciar la colonització urbanitzadora e infraestructural del territori sense reparar en les circumstàncies mediambientals a respectar en evitació d'aquests mals, més enllà d'alguna actuació puntual (com és el cas de l'ampliació del barranc del Poio a Picanya per la marge esquerra, sacrificant les edificacions d'habitatges que en major o menor mesura han resultat afectades per la barrancada, o l'ampliació del DPH en altres barrancs on les aigües han arrabassat fins la desaparició algunes zones de conreu), les actuacions proposades no sols no reverteixen desurbanitzadorament l'ocupació de terrenys que s'havien d'haver preservat, sinó que venen a utilitzar els intersticis agrícoles com a recurs per a transformar-los (p.e. mitjançant la conformació de ZACs, excavació de zones d'emmagatzematge controlat d'aigües torrencials) al servei de la protecció d'aquells nuclis i infraestructures que allí mai s'haurien d'haver implantat i, a la vista del que ha succeït, menys encara consolidat. Com a exemple, la caòtica configuració urbanitzadora que presenta el Pla de Quart, de tal envergadura que el seu remei estaria més a prop de la dinamita que de la regulació hidrològica del seu entorn. Podríem apuntar també l'estretor canalitzadora, fins a desaparèixer, del Barranc de la Saleta pel bell mig del nucli residencial d'Aldaia, o la conurbació en barrera (reforçada per la CV-400, el ferrocarril i la V-31) que sobre l'eix de l'antic camí Reial va d'Alfarràs-Sedaví, fins a Albal, taponant el vessant natural d'aigües cap a l'Albufera.

En fi, feta aquesta consideració, que en alguns casos ens portarà a veure com se sacrifica més enllà de l'afecció puntual, un bé tan notable com és l'horta productiva, aplegant a un dimensió extensiva com mai ens ho podríem haver imaginat (p.e. per a la ZAC entre Païporta i l'esmentada conurbació, entre 130 i més de 200 ha, si l'abast inclou la versió 'ampliada'), cal dir que el document enumera tot un seguit d'actuacions que, integradament, suposarien un nou panorama de major seguretat en la protecció de l'Horta Sud front a fenòmens com la Dana del 29 d'octubre de 2024, però que si no s'executen (i mantenen al llarg del temps) articuladament de manera completa i al final sols s'implanten les actuacions que solen anomenar-se “infraestructurals”, bàsicament derivacions parcials de cabals dels barrancs de La Saleta i del Poio cap a al nou llot del Túria (en altres temps, canalitzacions dures, de formigó, que en l'actualitat es vesteixen de vegetació i ara s'anomenen “vies verdes”), hi haurà benefici per a les empreses d'obra civil i certa disminució d'efectes devastadors davant

fenòmens torrencials moderats, però de cap manera front a episodis extraordinaris com el que ara hem patit (p.e., la derivació de La Saleta, si no s'han fet les ZACs del barranc del Poçalet i no s'han impedit avingudes provinents del Poio, no té capacitat per a canalitzar els cabals extraordinaris de la Dana). En fi, sols pot justificar-se el sacrifici extensiu d'horta productiva si no havent-ne alternatives que ho eviten, s'implanten totes les actuacions en conjunt i el sistema dissenyat es materialitza i funciona integradament.

D'altra banda, cal apuntar que el resum final del document (enumeració, estimació econòmica i calendarització d'actuacions) resulta incomplet vers el seguit descriptiu que ha anat desgranant-se al llarg del text, cosa que es fa precis esmenar si es vol que tinga un mínim de credibilitat planificadora i de base per al compromís de les administracions que s'haurien d'implantar.

Així doncs, veiem que no es particularitzen suficientment les actuacions amb el seu àmbit concret d'intervenció, pressupost i calendari efectiu. En la planificació, moltes d'elles es descriuen 'a estudiar', per tant, es troben lluny de tindre projecte, pressupost i calendarització justificada, fins i tot alguna de les més publicitades (p.e. la via verda del Barranc del Poio). No oblidem que, com s'incideix en el document, encara que es tinga el criteri de començar actuacions de baix cap amunt, la seua teòrica funcionalitat depén del conjunt integrat d'actuacions planificades, per tant, cal esforçar-se en executar-les el més simultàniament que es puga i en el període de temps més curt possible. Deixant de banda la via verda de La Saleta, amb els tràmits molt avançats, la majoria de les altres actuacions pot ser puguen iniciar-se 'administrativament' en 2026, però resulta enganyós parlar de "l'inici de l'execució" en eixa anualitat. D'altra banda, les xifres estimades, tot i dir-se ampliables, semblen molt minses, com s'ha comprovat en l'actualització de pressupost d'actuacions molt concretes, duplicant o triplicant les considerades inicialment.

Amb això s'expliquen alguns oblits, entre altres, les modificacions de la canalització del Túria, el drenatge de la marginal dreta de la V-30 cap al nou llit del Túria o les actuacions associades al Barranc de Picassent a Beniparrell.

Tampoc es detalla l'assignació d'actuacions a d'altres administracions, amb el seu àmbit concret d'actuació, pressupost i calendari efectiu. Per exemple, en el cas de carreteres i ferrocarrils: drenatges, permeabilització transversal, variacions de cota, ZACs o dipòsits de tempesta, ampliació de les obertures de ponts; en el cas de l'agricultura, la restauració de condicions e infraestructures de conreu; en el medi ambient: reforestacions en capçalera, drenatges en l'Albufera,...

Fetes aquests consideracions, aportarem uns comentaris sobre dues de les actuacions més significatives que han estat cobejades pels mitjans de comunicació:

1) Via verda del barranc del Poio i desviament a la nova llera del Túria (capítol 5.4.4.4 del document, pàg. 161 i subsegüents)

Es tracta d'un projecte plantejat des de dècades enrere, no portat a terme per vicissituds –i decisions político-econòmiques– que venen a indicar-se en el propi document, però que res tenen a veure amb les limitacions que imposa la Llei de Protecció de l'Horta de València, com des d'algunes instàncies del Partido Popular (incloent-hi consellers de l'actual Govern de la Generalitat) i el

seu entorn mediàtic, s'insisteix en manifestar per tal de derivar responsabilitats a l'anterior govern autonòmic i a l'actual govern central, segons queda desmentit mitjançant l'exemple de la validació del desviament de La Saleta per part de l'extint Consell de l'Horta, i amb el fet demostrable que el Projecte del Poio no va aplegar a tramitar-se davant eixa administració.

Però a més a més, ara resulta que, vistes les xifres de cabals en la barrancada i l'abast de la inundació, en el propi "Pla Post-Dana" es diu que aquesta "via verda" de derivació parcial des de Picanya al nou llit del Túria, cal que siga repensada ben a fons. Literalment es diu: *La experiencia de la DANA del 29 de octubre de 2024 aconseja estudiar con profundidad la viabilidad actual de la solución de vía verde para el desvío de caudales al nuevo cauce del río Turia, cuyo trazado se situaría sobre los flujos desbordados que alcanzan el nuevo cauce del Turia (ver Figura 127). Esta actuación es fundamental si se quiere disminuir significativamente la peligrosidad y el riesgo en las poblaciones más afectadas de la Horta Sud. Hay que indicar también que los condicionantes de esta solución son importantes, debido a las infraestructuras existentes: el ferrocarril de la Generalitat Valenciana (FGV), la red de acequias, las conducciones de agua potable, el cruce de la V-30 y su conexión con el nuevo cauce del río Turia.*

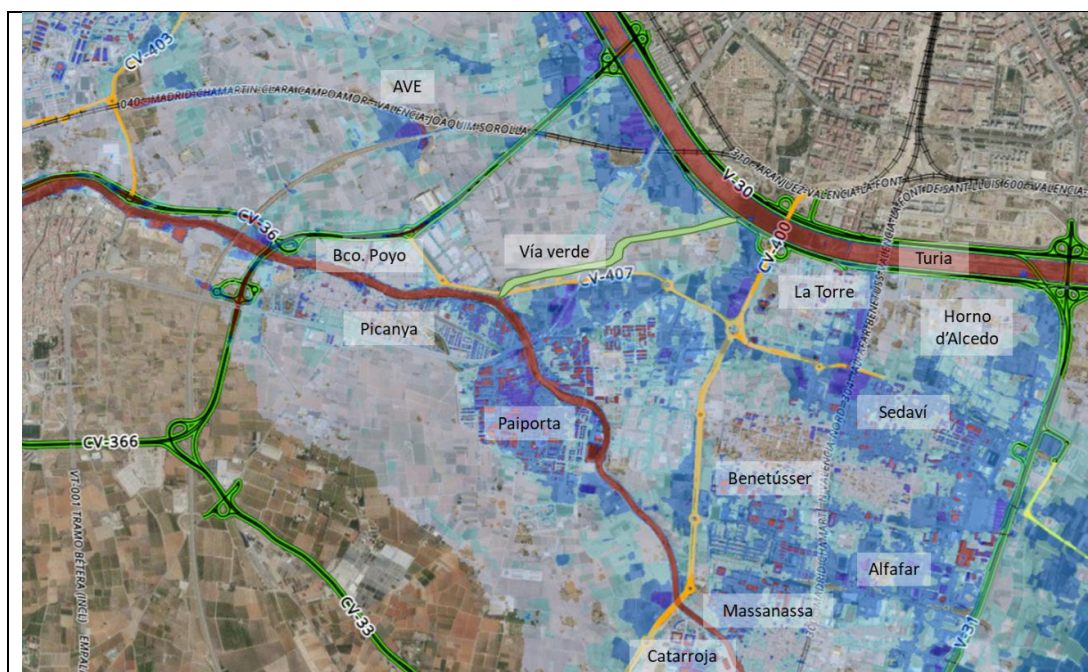


Figura 127 Trazado previsto para la vía verde en el desvío del barranco del Poyo al nuevo cauce del Turia y flujos desbordados durante la DANA

El text no dóna pistes respecte de quines premisses s'hauria d'estudiar "en profunditat la viabilitat" de la solució anteriorment projectada, de la que sols s'indica una capacitat màxima de 700 m³/s i un traçat orientatiu d'uns 2.000 m. de llargària, en un àmbit amb molts condicionants infraestructurals, del que s'obvia dir que es tracta d'horta protegida de Grau 2. Res s'avança sobre les dimensions del caixer i, en conseqüència, sobre la superfície hortícola que s'arrabassaria però, si pensem en l'amplària de 50-60 de la via verda de la Saleta per a encabir sols 130 m³/s, podem imaginar les grandíssimes dimensions que tindria aquesta canalització i el greu impacte que suposaria sobre el territori hortícola en tots els seus aspectes: social, econòmic, productiu, funcional i paisatgístic. Tenim massa present el que ha significat la canalització del Pla Sud amb un caixer de 185 m. d'amplària i unes marginals de circulació que incrementen la ferida fins

als 250 m. i ens temem que revisar en profunditat el projecte de desviament parcial del Poio en funció dels cabals de la Dana, conduïska a un gigantisme semblant que no ens podem permetre.

Perquè si en el text es qualifica de fonamental el paper d'aquesta obra per a reduir els riscos d'inundació de les poblacions de l'Horta Sud aigües avall de Picanya, tot seguit es contrapesa amb la lògica exigència d'un sospesament tècnic més meditat: *El proyecto de esta solución debe analizar cómo se hubiera comportado la solución del proyecto original de desvío de 700 m³/s al nuevo cauce con una crecida como la del 29 de octubre de 2024, muy superior a la de los caudales de diseño. Los estudios previos de esta vía verde contemplaban un rango de caudales que iba desde 550 m³/s hasta 1.200 m³/s, variando la capacidad en función de si la vía verde iba o no acompañada con otras actuaciones de laminación en la cuenca. Dado que la crecida actual ha sobrepasado ampliamente los caudales de diseño empleados, es aconsejable estudiar una solución que sea compatible con los caudales que circulan por el río Turia en el nuevo cauce, no incremente significativamente el riesgo actual en su margen izquierda y reduzca la peligrosidad y el riesgo en las poblaciones de la Horta Sud.*

Òbviament, aquesta anàlisi, si de cas s'està portant a terme, encara no ha generat dades suficientment contrastades com per a ser incloses en aquest document, i això ens impedeix no sols avaluar l'admissibilitat del seu impacte territorial (entre 12 i 60 ha?) i possibles alternatives, si més no dimensionar el seu cost econòmic i terminis d'execució. Una indefinició que augmenta els dubtes sobre les previsions pressupostàries de la taula resum on s'agrupa el cost d'aquesta actuació amb altres 6 de ben diferents (dues de la conca del Magre!) en un únic paquet de 340 milions d'euros (recordem que sols el Projecte de La Saleta ha elevat el seu cost als 100 milions). En tot cas, aquesta indefinició revela que el nou projecte, tot i descriure's com "projecte adaptat", està encara en les beceroles tècniques i administratives, molt lluny de fer-se realitat en un termini que responga a les expectatives de l'atemorida població de l'Horta Sud i que s'acompace amb la resta d'actuacions que han de constituir un conjunt integrat per al conjunt de la conca hidrològica.

2) Zones d'Emmagatzematge Controlat (ZACs) associades al Barranc del Poio al Sud de Paiporta (capítol 5.4.4.3 del document, pàg. 159 i subsegüents)

Entre un seguit d'actuacions planificades des de la capçalera de la conca hidrològica del Barranc de Poio (incloent accions sobre les subconques dels seus diferents afluents), dels barrancs del Poçalet-La Saleta i del barranc de Picassent, fins al vessant de l'Albufera, es projecten diverses "Zones d'Emmagatzematge Controlat (ZACs)" sobre territoris agrícoles normalment adjunts als seus caixers i que, en la majoria dels casos, s'han vist inundats per la dana, dispersant i esmorteint els seus efectes. Amb una transformació adequada, generalment mitjançant excavació, aquest espais passen a conformar amplies basses d'emmagatzematge o laminatge d'aigües que permeten rebaixar o retardar els cabals destructius d'avingudes extraordinàries, facilitant el seu curs controlat dins dels caixers que els corresponen. Com que la seua càrrega o servei es produirà davant comptats episodis meteorològics adversos, de manera esporàdica, i amb la finalitat de donar als espais resultants una major utilitat

social i qualitat paisatgística, poden projectar-se i utilitzar-se com a zones verdes, per al lleure habitual de la població.

Aquest últim és el plantejament d'unes ZACs que es proposen ubicar entre la població de Paiporta i la conurbació lineal conformada pels nuclis de Benetússer, Alfafar-Sedaví, Massanassa i Catarroja.

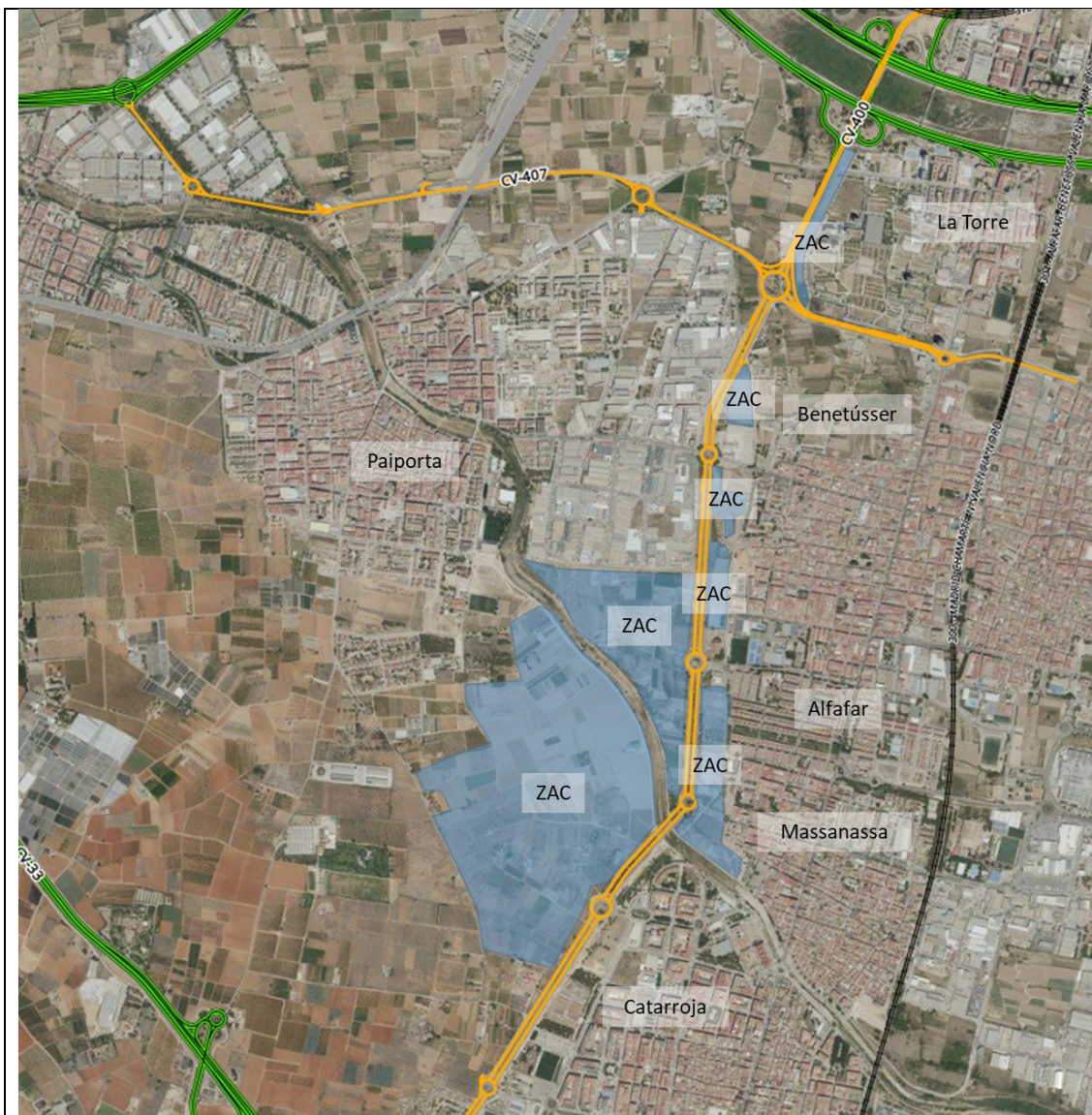


Figura 125 Zonas de almacenamiento controlado a estudiar en los términos municipales de Paiporta, Catarroja, Alfafar y Massanassa

Ocorre ací que els terrenys a emprar són valuosa horta productiva amb protecció de Grau 3, que l'extensió a ocupar és amplíssima, de l'ordre d'1 milió tres-cents mil m² (130ha), i que l'actuació comporta una transformació radical de la morfologia del territori, mitjançant excavacions i d'altres moviments de terres que redissenen la topografia per a generar els grans espais o basses d'emmagatzematge que es precisen per a la nova funció. De bell nou s'observa que es recorre íntegrament a terrenys agrícoles, i no s'actua desurbanitzant puntualment terrenys industrials, encara que ací la racionalitat en la disposició lineal de les ZACs proposades, ho faria ben lògic.

El “Pla Post-Dana” considera aquesta actuació de suma importància: “es fundamental realizar otra zona de almacenamiento controlada (ZAC) en las márgenes de la rambla del Poyo aguas abajo de Paiporta, justo antes de la entrada de los flujos desbordados a los cascos urbanos de Catarroja, Albal, Massanassa. Esta ZAC aumentaría el tiempo de reacción y la seguridad ante cualquier otro episodio de inundaciones. Puede diseñarse, al menos parcialmente, como un parque inundable que, además de proteger a las poblaciones frente a las inundaciones, se convierta en un espacio de recreo y ocio para la población. Ello requiere adquirir los terrenos y estudiar fórmulas de gestión de zonas verdes de uso público, temporalmente inundables, que permitan su mantenimiento por los municipios afectados. En el diseño de esta zona deberá estudiarse la disposición de aquellos elementos que refuercen la seguridad entre la infraestructura verde y las zonas urbanizadas.”

En el document, a més d’indicar-se les ubicacions, s’avança, mitjançant tres perfils (amb aprofundiments, entre 2 i 4 m.) “una posible modificación del terreno en esa zona de laminación, que requeriría un volumen de excavación del orden de 3 hm³.” **Aquesta xifra que sembla minsa equival a un volum de tres mil milions de litres que dividits per la superfície dels àmbits dibuixats, suposa uns 2.300 l/m², que, traduïts en termes d’excavació, significarien una mitjana 2,30 m. de fondària. En conseqüència, aquest plantejament comporta sacrificar totalment els cultius hortícoles i transformar radicalment el paisatge que li és característic, per un més propi d’una devesa o d’un espai riberenc, habitualment sec que, en efecte, podria emprar-se per al lleure ciutadà d’àmbit supralocal.**

A canvi, segons la simulació hidràulica realitzada “se produciría una reducción en el caudal máximo de unos 100 m³/s y un retraso en la punta del hidrograma de unas 2 horas”. **No estem en condicions d’avaluar si aquest resultat és poc o massa rendible, atès que, com cal exigir, les actuacions d’aquest pla s’han de sospesar (i executar) en conjunt, integrant-les, peça a peça, dins d’un sistema interdependent, però resulta evident que, altra vegada, es proposa una intervenció menyspreant (o donant-la per descomptat, sense cap recança) el greu impacte que suposaria sobre el territori hortícol a tots els seus aspectes: social, econòmic, productiu, funcional i paisatgístic.**

Pot ser resulte estratègicament i socialment interessant, de pas que s’afronta un repte hidrològic, implantar a l’entorn d’unes localitats densament poblades i infradotades, un gran parc (inundable) de caire quasimetropolità, i en aquesta tessitura, encara cobraria més sentit amb l’extensió cap al sud-oest, fins aplegar a l’altura d’Albal, pràcticament duplicant-ne la superfície, com el propi document planteja en referència a la utilització drenant dels ‘paleocauces’ de la zona però, sense una estratègia territorial d’ampli enfocament que ho justifique, no ho podem considerar plausible.

En el document, s’argumenta: “La zona de almacenamiento controlado entre Paiporta, Catarroja y Massanassa puede extenderse hacia el sur incluyendo una segunda zona de almacenamiento más al sur **(tota també sobre horta protegida Grau 3)**. La salida del agua de esta segunda zona puede realizarse mediante el “paleocauce” situado al sur de Albal hacia L’Albufera, teniendo que mejorar para ello el cruce con la V31.

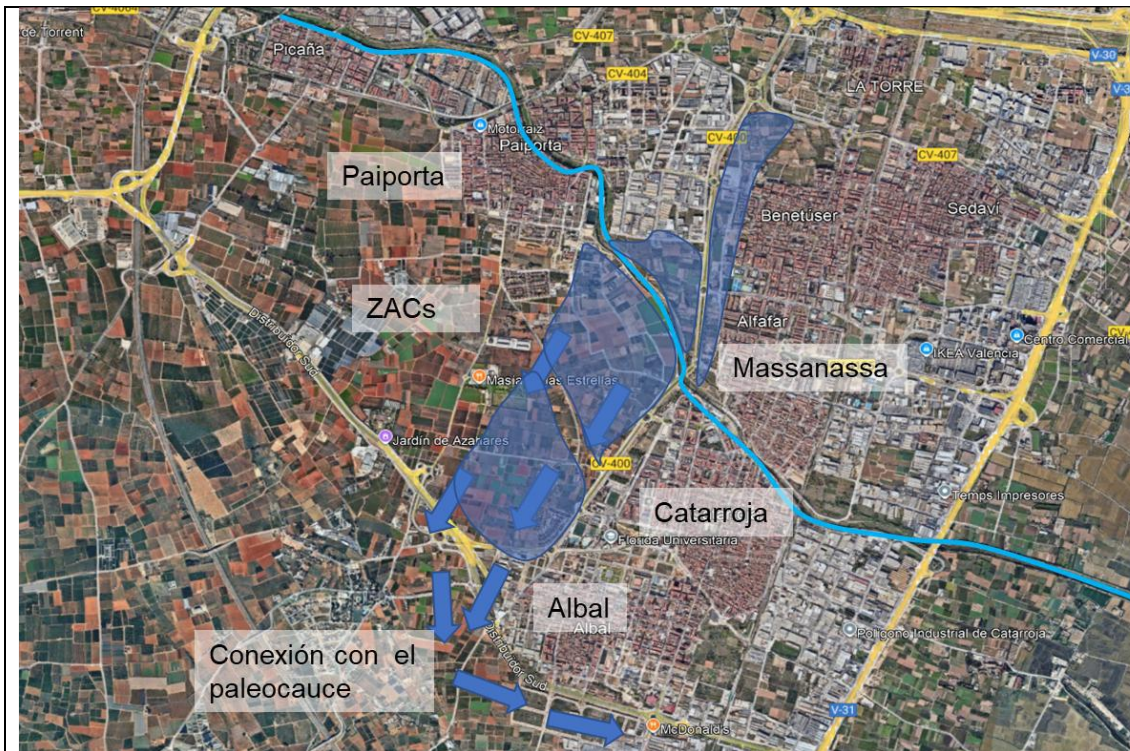


Figura 141 Zona de Almacenamiento Controlado (ZAC) y drenaje de las aguas desbordadas hacia L'Albufera de València

També sobre aquestes propostes es repeteix el plantejament d'ajornar la seua concreció a un estudi particular i integrat amb les altres mesures d'intervenció sobre el barranc del Poio i la seua conca, cosa que, igualment com hem dit abans, no ens permet avaluar-les amb ple coneixement, ni albirar el cost i la calendarització de la seua hipotètica execució. Evitarem repetir les consideracions que al respecte s'han fet sobre l'actuació anterior, plenament traslladables al present cas.

València, a 2 de desembre de 2025.