

El «**Pla Endavant**» que es presenta marcat com a esborrany, i malgrat tot es presenta a exposició pública, pretén ser la resposta de la Generalitat Valenciana a l'impacte de la DANA, el **pla de Recuperació i Reconstrucció** que serveix de justificació a la continuïtat d'un president de la Generalitat amplament rebutjat al carrer. El present pla és el resultat del treball de la «Conselleria per a la recuperació econòmica i social de la Comunitat Valenciana» creada a propòsit setmanes després de la DANA i encapçalada pel vice president Gan Pampols.

En lloc de tractar-se d'un pla coherent i cohesionat, el que es presenta és una recopilació de centenars d'iniciatives o línies de treball, procedents en la seua majoria de les diferents conselleries del govern valencià. A més d'aquestes, s'inclouen altres iniciatives que en realitat són responsabilitat dels ajuntaments o del propi govern central. Totes aquestes, fins a sumar més de 300, presentades en conjunt, pretenen conformar un pla coherent sense aconseguir-ho.

Una revisió somera dels continguts ens porta a fer les següents valoracions.

1- En primer lloc, cal assenyalar l'absoluta manca d'autocrítica. En l'apartat «Comprensió de les causes» (2.1.) tot l'anàlisi es centra en les causes naturals com la DANA, qualificada com a «causa principal» o factors com l'abundància d'incendis forestals, la topografia o l'antropització dels sòls.

En la part on s'apunten a possibles millores en els sistemes dissenyats per mitigar els efectes, s'assenyala la falta d'inversió en projectes hidràulics, obviant que va estar motivada pels efectes de la crisi econòmica de l'any 2008. També s'assenyala la «falta de conscienciació social sobre els riscos de la població» assenyalant que «moltes persones van subestimar el perill» i es va fer una «inadequada interpretació de les alertes». Finalment s'apunta la necessitat de millorar els sistemes d'alerta, el que utilitza per apuntar a la responsabilitat de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer i l'AEMET.

No res s'assenyala sobre la responsabilitat del govern autonòmic, que està centrant les investigacions de la justícia (Jutjat de Catarroja), donat que la responsabilitat de les emergències està transferida als governs autònoms. No es parla de la convocatòria tardana del CECOPI, dels missatges tranquil·litzadors emesos des de presidència de la Generalitat a migdia del 29 d'octubre, ni de l'enviament de l'alerta als mòbils amb hores de retard. Tampoc es fa esment de la supressió de la Unitat Valenciana d'emergències, creada després de la DANA de 2019 per a coordinar els equips de rescat en cas d'emergència, però que el govern autonòmic va considerar supèrflua i va eliminar en novembre de 2023.

2-És evident en aquest punt que el pla pretén apuntalar el relat de la Generalitat sobre la catàstrofe de la DANA, en especial a l'hora de deslliurar-se de les seues responsabilitats en la gestió de la catàstrofe. En aquest sentit no ha deixat passar l'oportunitat per reiterar l'argumentari ja utilitzat per derogar parcialment la Llei de l'Horta de València, en insistir en que *«es va licitar i va adjudicar un projecte per al desviament de part de les aigües del barranc de la Saleta (que afecta Alaquàs, Aldaia i Xirivella) cap al nou caixer del Túria, però no es va executar per qüestions mediambientals i incompatibilitats amb la Llei de protecció de l'horta (Llei 5-2018, de 6 de març, de la Generalitat)»*.

Aquesta afirmació és falsa, ja que dels dos projectes, tan sols el del barranc de la Saleta va arribar a ser analitzat pel Consell de l'Horta de València, del qual formava part el col·lectiu Per l'Horta fins la seua dissolució. **El Consell der l'Horta no va emetre cap informe desfavorable sobre el projecte de desviament del Barranc de La Saleta**, tan sols va emetre un informe favorable, condicionat a la realització de millores de caràcter paisatgístic. L'únic bloqueig és el que va provocar el descens de la inversió en obres hidràuliques provocat per la crisi de l'any 2008, que ja hem esmentat abans.

3- **En el pilar del teixit econòmic i empresarial**, de les 31 iniciatives plantejades, tan sols hi han dos dedicades al sector agrari i en els dos casos no es justifica en cap cas la relació amb la DANA. Es tracta més bé d'iniciatives genèriques i prèvies, que es pretenen relançar en el marc de la recuperació de la DANA; la digitalització dels sector agrari i les ajudes a l'adquisició de noves terres. Resulta xocant que en un context d'enormes dificultats per al sector agrari (envelliment, falta de relleu, preus baixos), agreujats pels efectes de la DANA que ha fet perillar la continuïtat de molts dels projectes, es propose als afectats ajudes per a «inversions en maquinaria, equips i llicències d'aplicacions informàtiques que incorporen funcionalitats com el treball variable, el mapatge o la comunicació digital».

4- Els projectes agrupats com a **«Pilar del Medi Ambient»** arreplega 25 iniciatives. Com és habitual en aquest «Pla Endavant», la major part de les iniciatives són mers enunciats genèrics de polítiques que la Generalitat ha de portar endavant com a part de les seues funcions («Minimitzar la generació de residus» o «Facilitar l'accés a la informació relacionada amb els parcs naturals»). També tenen molt de pes les activitats de restauració post-Dana, de fet la meitat de les iniciatives pretenen «recuperar» o «restaurar» camins, séquies, espais naturals o infraestructures. En aquest apartat es dedica una iniciativa a l'eliminació de canyars (iniciativa C.15.2), ja que s'atribueix a la canya invasora el fet d'actuar «com a amplificador de l'efecte devastador de les crescudes fluvials». Estem d'acord en la importància d'eradicar la canya «arundo donax» dels caixers de rius i barrancs, però sorprèn que no s'haja realitzat una valoració semblant sobre la necessitat d'estudiar l'impacte dels automòbils, de cara a restringir zones d'aparcament en la proximitat de rius i barrancs amb caràcter permanent o bé en situacions d'alarmes per DANA.

5-El pilar inclou l'objectiu específic de «fomentar la creació de parcs urbans dissenyats per a inundar-se de manera controlada»(E.14.2). En aquesta iniciativa sorprenen dos coses. En primer lloc que s'obvie el paper d'espais inundables que ja han dut a terme els espais d'horta, funcionalitat que han desenvolupat històricament en episodis d'inundacions. Precisament, com es reconeix en aquest punt, ah estat la desaparició de l'horta en benefici de la urbanització, el que ha agreujat especialment aquest episodi de DANA. Es per això que no pareix justificable la política que es planteja de creació de parcs urbans, que sols es preveu a partir de la utilització de terrenys rústics (en cap cas es planteja el desmantellament de zones asfaltades) i concretament en espais d'horta. Finalment, ens sorprèn la limitació d'aquest apartat, que parla de «promoure la construcció de parcs urbans multifuncionals», que contrasta amb l'anunci recent de la Generalitat Valenciana de crear dos grans corredors verds de 1500 hectàrees que eviten noves inundacions («Dos corredores verdes de 35 kilómetros defenderán la zona metropolitana de València de nuevas riadas». Levante-EMV. 22/7/2025). **L'anunci recent d'aquests corredors verds que no estan recollits al pla Endavant sols és una demostració de la política improvisada de grans anuncis de l'actual generalitat.**

6- El objectiu E.21 planteja iniciatives d'infraestructures etiquetades com a «sostenibles» que impliquen una elevada inversió en un moment de dificultats pressupostàries, agreujades per l'impacte de la DANA i per les rebaixes d'impostos de la generalitat. Aquest seria el cas de la iniciativa E.21.1 **«Crear un gran parc lineal que connecte la ciutat de València amb els municipis de l'Horta Sud a l'altura del Parc Turianova»**. El projecte implicaria executar un gran pont verd, per damunt de trams de l'autovia V-30 i de les infraestructures del Pla Sud per a connectar l'horta sud i la ciutat. Es tracta d'una iniciativa costosa que va ser difícil que s'execute per falta de capacitat econòmica.

La iniciativa E. 21.2 proposa el desenvolupament d'un nou anell verd metropolità «envoltant la zona zero i connectant amb l'albufera. S'hauria d'avaluar previament els resultats de l'existent anell verd metropolità, una infraestructura que envolta la ciutat però no va preveure bé les connexions radials que són les realment més necessàries. En aquest cas, la proposta també sembla tindre més una voluntat turística (connexió amb l'albufera, miradors...) que de connexió entre els nuclis de

població. En tot cas, sempre caldria prioritzar el us de camins d'horta on l'ús agrari seria compatible amb el pas de vianants i ciclistes.

La iniciativa E.21.3 contempla adaptar les infraestructures de transport valencianes al projecte d'ampliació del port. Es tracta d'un projecte antic que no fa més que agreujar els efectes barrera en l'horta sud amb l'ampliació de les autovies V30, V21 i V31. Es segella més sòl, plantejant la substitució d'horta per autovies. En cap cas es veu la «sostenibilitat» ni on estan les lliçons apreses després de la DANA. Pensem tan sols el resultat d'un DANA com la d'octubre sobre l'horta nord i l'impacte que podria tindre en el projecte que es planteja d'un accés en tunel al port des de la V21.

Finalment, assenyalar que és molt cridanera l'absència absoluta de mencions o referències en tot el document a l'horta de València com a entorn amb valors agroecològics, paisatgístics i culturals. Un espai que compta amb una protecció reconeguda per la llei de l'horta de València (aprovada en l'any 2018 i modificada en l'any 2025) i que acull una declaració de SIPAM per la FAO i el reconeixement per el tribunal de les aigües de Patrimoni Immaterial de la Humanitat per la UNESCO.