

## La Ribera en Bici-Ecològistes en Acció

...

amb la intenció d'ampliar-la i millorar-la, presenta les següents AL·LEGACIONS a l'

### **ESTRATÈGIA VALENCIANA DE CANVI CLIMÀTIC I ENERGIA**

C/ DE LA DEMOCRÀCIA, 77. CIUTAT ADVA. 9 D'OCTUBRE -TORRE 1, 46018 València

#### 1. DENOMINACIÓ DE L'ESTRATÈGIA

Atenent que la Conselleria ha canviat de nom<sup>1</sup> i que la mateixa Generalitat ha fet pública una Declaració d'Emergència Climàtica, la denominació de l'Estratègia potser hauria d'actualitzar-se també així:

### **ESTRATÈGIA VALENCIANA D'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA**

I no es tracta d'una simple qüestió semàntica, aquest nom resulta més apropiat per definir millor la situació actual, molt més greu i perillosa que la de fa quatre dècades, quan es va celebrar la «1<sup>a</sup> Conferència Mundial sobre el Clima» a Ginebra.

Dir clarament com estem ara també ajudaria a conscienciar la població sobre els problemes i el risc que tenim davant, i a implicar-la per actuar ja.

A més, resultaria coherent amb l'actual nom de la Conselleria i la recent Declaració de la Generalitat.

I, encara que açò no és massa important, la cueta «energia» en el títol potser sobra. Quedaria més clar i ample sense ella, perquè eixa cueta pareix centrar el problema en el sector reduït de l'energia<sup>2</sup>, quan l'Estratègia engloba òbviament tots els sectors.

---

#### 2. PER QUÈ HEM PASSAT DEL CANVI CLIMÀTIC A L'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA?

Hauríem d'afegir aquest altre punt a l'Estratègia, per aclarir el nou concepte, davant del punt 3, per exemple. Perquè cal explicar la gravetat de la situació actual, amb els riscos probables, si seguim igual, de que:

-> L'Àrtic es desgele completament durant l'estiu entre 2030 i 2040, amb el qual s'enfosquirà la superfície oceànica, disminuirà l'albedo de les regions nòrdiques i augmentarà més l'absorció de radiació solar.

1 No té a penes importància però en la mateixa presentació, 00, el nom de la Conselleria no és el correcte, perquè ja no es diu d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, sinó d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica. Caldria corregir-ho.

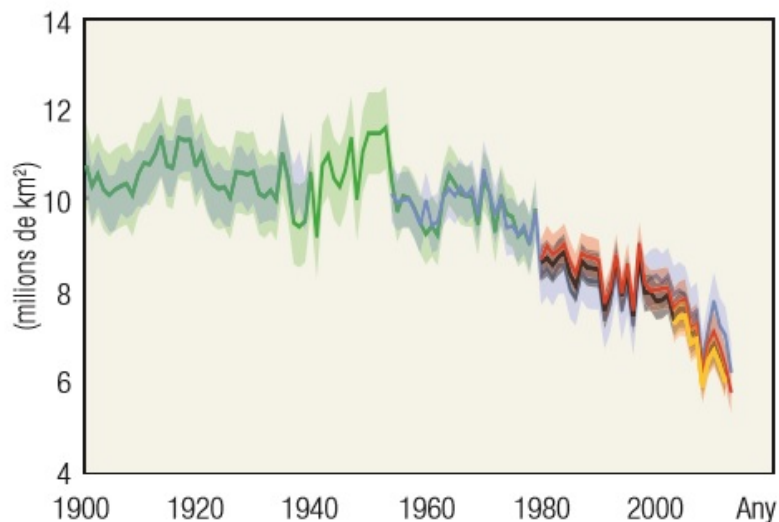
2 El sector de l'energia és sols el referit a les activitats amb els recursos energètics:

[https://es.wikipedia.org/wiki/Sector\\_energético](https://es.wikipedia.org/wiki/Sector_energético)

[www.mincotur.gob.es/es-ES/IndicadoresyEstadisticas/Energia/Paginas/Index.aspx](http://www.mincotur.gob.es/es-ES/IndicadoresyEstadisticas/Energia/Paginas/Index.aspx)

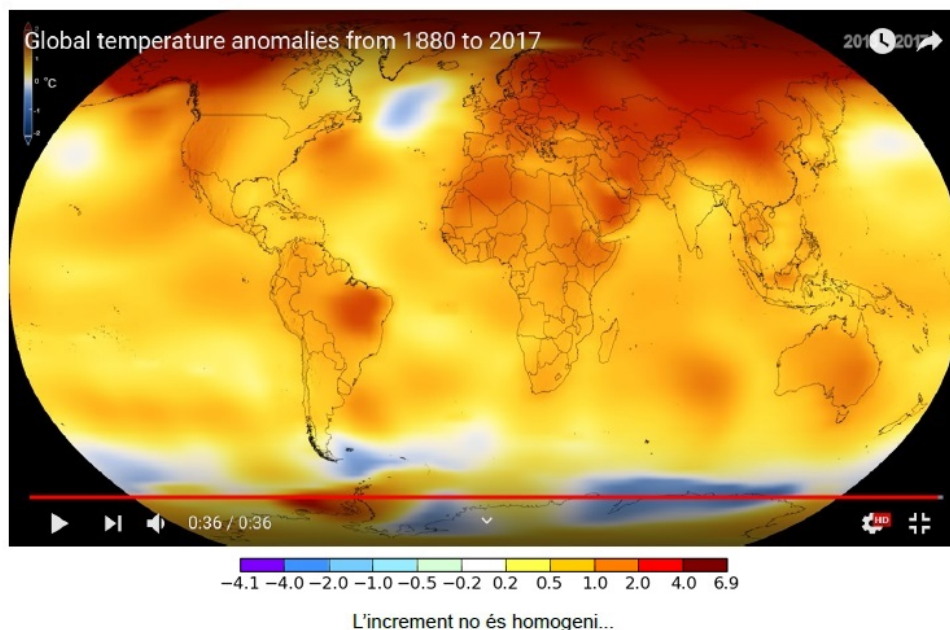
En la mateixa Estratègia, a la pàgina 14, fig. 5 (*Extensión de hielo marino en verano en el Ártico*. Font: Canvi climàtic 2014. Informe de Síntesi IPCC), es pot veure com la superfície gelada de l'Àrtic decau ràpidament durant els últims anys i per extrapolació es pot deduir que entre 2030 i 2040 probablement caurà a zero:

**Figura 5.**  
**Extensión de hielo marino en verano en el Ártico.**  
Font: Canvi climàtic 2014. Informe de Síntesi IPCC



I al mapa de la pàgina 13 es veu com el calfament global no és homogeni i resulta més intens precisament en les regions nord-polars, especialment durant els últims anys. Ara mateix, mentre la pujada de temperatures globals és d'1°C i a la nostra zona geogràfica al voltant d'1'5°C, a les regions nord-polars supera ja els 2°C. De manera que el risc de desgel és prou seriós.

[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=2&v=Z4bSxb5THm4](https://www.youtube.com/watch?time_continue=2&v=Z4bSxb5THm4)

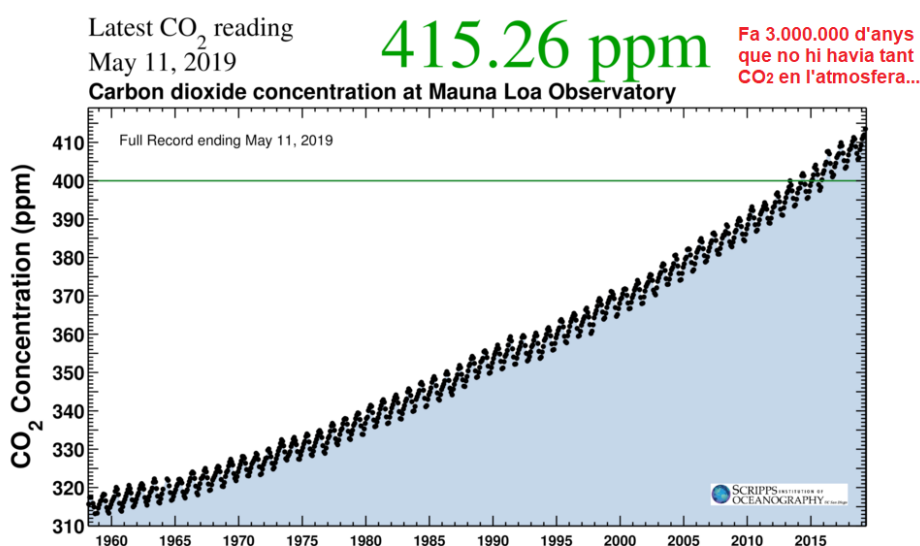


(Font: *Goddard Institute for Space Studies* de la NASA)

-> Paral·lelament la tundra, situada en les zones que més s'escalfen, seguirà fonent-se i alliberant milions de tones de metà, un gas que resulta 25 voltes més absorbent que el CO<sub>2</sub> de les radiacions infraroges que emet la Terra per equilibrar la radiació que rebem del Sol.

-> i altres efectes com la fusió de les glaceres i neus, acidificació de mars, pèrdua d'espècies i empobriment d'ecosistemes, mort dels corals, ...

De manera que, si seguim igual, les temperatures globals continuaran pujant pels gasos d'efecte hivernacle (GEH) existents ja en l'atmosfera, més els que augmenten (veure la gràfica del CO<sub>2</sub>) i encara més pels efectes combinats de la fusió de l'Àrtic, la fusió de la tundra i d'altres, de manera que desembocaríem en un procés retroalimentat, molt més accelerat que ara, capaç de superar ràpidament els 2°C de mitjana global i probablement entrariem en una fase sense retorn.



Per tot això, els científics calculen que sols tenim fins al 2030 per canviar i frenar aquest procés, quedant-nos en l'increment dels 1'5°C globals i evitant la irreversibilitat, el desastre climàtic...

Lamentablement la majoria de països, inclòs el nostre, segueixen sense actuar.

Per tant, **cal afegir aquest punt i explicar bé la gravetat i la urgència de l'Emergència Climàtica.** Perquè la Comunitat Valenciana (CV) és un territori que es veurà molt afectat «sobretot pel que fa a la disminució dels recursos hídrics, les sequeres prolongades, la regressió de la costa, les pèrdues de biodiversitat i d'ecosistemes naturals, i a l'increment dels processos d'erosió del sòl», com es diu a l'Estratègia, pàg. 17.

I aquesta valoració es queda curta perquè les nostres terres van camí de convertir-se en deserts a mig plaç (dècades), però a llarg plaç (segles), la fusió de Groenlàndia i l'Antàrtida faria pujar el mar uns 67 metres<sup>3</sup>, submergint les nostres costes, municipis i terres més fèrtils. Recordem que València està a una mitjana de 16 metres sobre el nivell del mar, Alacant a 5, Castelló a 27, Gandia a 22, Alzira a 15 m, Sueca a 3, Cullera a 2, ...

3 [https://es.wikipedia.org/wiki/Subida\\_del\\_nivel\\_del\\_mar#Contribuci3n\\_Ant3rtica](https://es.wikipedia.org/wiki/Subida_del_nivel_del_mar#Contribuci3n_Ant3rtica)

Així doncs, cal explicar tot açò, que la gent sàpiga a què ens enfrontem realment, nosaltres i els nostres descendents. A vore si així reaccionem i comencem a canviar...

### 3. ORIGEN DELS GASOS D'EFECTE HIVERNACLE A LA CV PER SECTORS

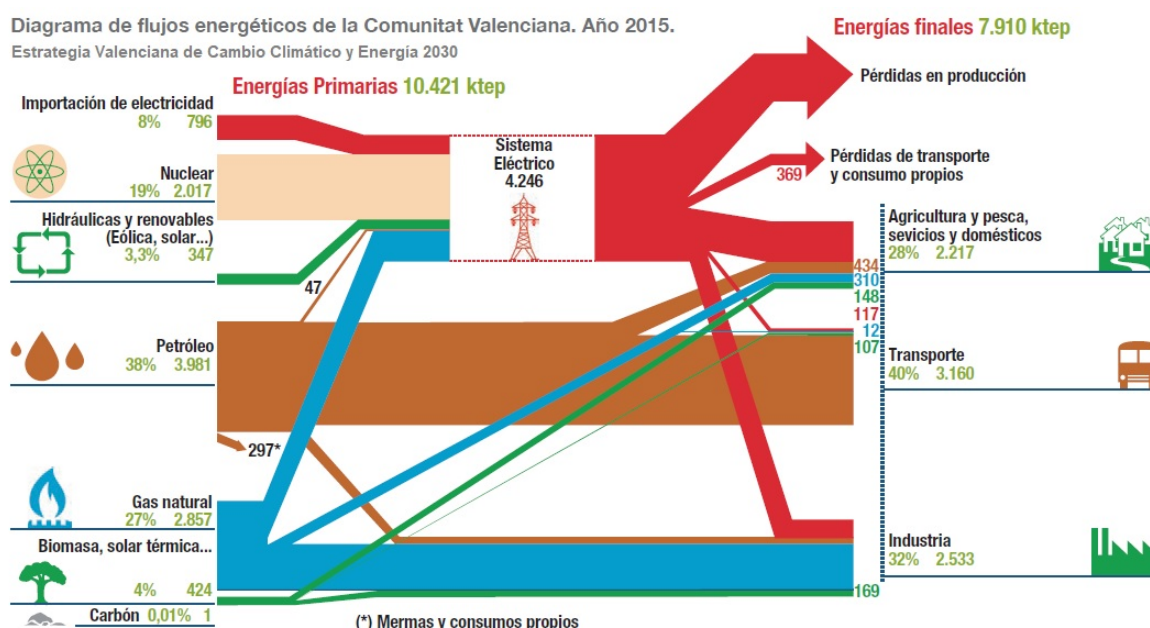
Abans dels Objectius de l'Estratègia caldria també incloure un altre punt clarificador, que podria tindre el títol anterior.

Resulta **imprescindible saber on es generen els GEH i en quina proporció**, desglossant cada sector, per reduir-los després com cal. Els objectius hauran d'estar dissenyats en funció d'aquest origen i prioritzats segons les emissions de cada sector.

Lamentablement en l'informe això no queda clar, entre altres coses perquè els sectors que més CO<sub>2</sub> generen apareixen diluïts baix epígrafs com «Processament de l'Energia» o «Sectors Difusos». Hi ha moltíssimes dades en l'informe, especialment als annexos, però no s'aclarix bé quant CO<sub>2</sub> genera cadascun dels sectors per separat.

En la figura 15 de la pàgina 34 es pot veure alguna cosa pareguda, però es tracta simplement d'una gràfica per a l'evolució estatal, que tampoc quantifica numèricament els diferents sectors. La qual, de pas siga dit, mostra el fracàs de la política governamental ja que sobrepassa la proposta de contenció, amb un creixement inassumible en l'actual Emergència Climàtica.

No obstant, podem aclarir-ho aproximadament a partir del diagrama de fluxos energètics de la pàg. 104:



Segons aquest diagrama, en 2015 consumírem a la CV unes 6.946 ktep de combustibles fòssils més biocarburants<sup>4</sup>, que són els majors generadors del CO<sub>2</sub> i d'altres GEH. Concretament:

4 Suposem que són les 107 ktep que apareixen al transport.

- El transport va consumir unes 3.090 ktep<sup>5</sup> de combustibles fòssils, el 44%.
- La indústria unes 2.180 ktep<sup>6</sup>, el 31%.
- La resta, agricultura, pesca, serveis, domèstics, etc., unes 1.410 ktep<sup>7</sup>, el 20%. Caldria desglossar-los per veure quina proporció consumix realment cadascun d'estos sectors, però ens faltes dades.
- Les minves i consums propis foren unes 297 ktep, el 4%.
- El carbó, amb 1 ktep, ha d'haver anat a la indústria però no s'explicita i de totes formes aquesta quantitat és insignificant i menyspreable (0'01%).

Donat que totes les quantitats estan referides a ktep, resulten homogènies i són igualment proporcionals a la quantitat de CO<sub>2</sub> emés, el primer gas d'efecte hivernacle (suposa el 81% dels GEH a Espanya<sup>8</sup>). Per tant, l'emissió de CO<sub>2</sub> a la CV seguirà aquesta proporció:

transport (~44%) > indústria (~31%) > resta (~20%)

Respecte a la generació d'electricitat, el diagrama no quantifica el seu consum de gas, però es veu com aquesta aportació i la de petroli resulten inferiors a la d'indústria, de forma que el sector elèctric (encara que intermedi i inclòs al final en els altres) aniria en la tercera posició de l'anterior ordenació i per tant serà el tercer generador de CO<sub>2</sub>.

Falten també els incendis forestals (i les cremes agrícoles), que al món venen a suposar aproximadament una quarta part del CO<sub>2</sub> emés<sup>9</sup> i ací pot ser menor perquè cada any ens queden menys boscos per cremar. Caldria quantificar-ho bé i incloure-ho, en quart lloc (?). Quedant així la prelación:

**transport > indústria > electricitat > incendis > resta**

Segons açò, i a la vista del diagrama, sembla indiscutible que el primer i principal emissor de GEH a la CV, amb molta diferència respecte dels altres sectors, és el transport.

Igual que a Espanya, on el transport emet el 27%<sup>10</sup> (més segons el Banc Mundial...), la indústria el 19%, la generació elèctrica el 17%, l'agricultura el 12%, els sectors Residencial, Comercial i

5 A l'energia final consumida pel transport li llevem les 117 ktep procedents d'electricitat i li afegim el 39% d'aquestes perquè ací el 39% de l'electricitat es produïx amb gas, cogeneració i residus, que també generen CO<sub>2</sub>. Les demés aportacions de combustibles fòssils ja estan incloses.

6 Corregint la part procedent d'electricitat, que sols genera CO<sub>2</sub> en un 39%. Caldria corregir també el factor procedent de la biomassa i calor solar, però no trobem dades separades, així que suposem que tot és biomassa.

7 Corregint també la part elèctrica.

8 <https://www.discalpnet.es/actualidad/2018/07/las-emisiones-de-co2-crecen-en-espana-un-44-en-2017-con-respecto-al-ano-anterior>

9 <https://osbodigital.es/2018/12/31/emisiones-de-CO2-por-incendios-forestales/>

10 [www.miteco.gob.es-es-prensa-ultimas-noticias-las-emisiones-de-CO2-disminuyen-en-espana-un-22-en-2018-con-respecto-al-año-anterior-tcm:30-497589](http://www.miteco.gob.es-es-prensa-ultimas-noticias-las-emisiones-de-CO2-disminuyen-en-espana-un-22-en-2018-con-respecto-al-año-anterior-tcm:30-497589) Són les dades oficials però el Banc Mundial publica que el transport suposa a Espanya el 35% de les emissions (nota 12).

Institucional 9%, els residus 4%, etc. A Europa el transport genera més del 30% de les emissions totals<sup>11</sup> (el 72% en les carreteres) i el mateix sol passar a la resta de països<sup>12</sup>.

Doncs bé, aquest nou apartat hauria de clarificar bé que **el transport és el principal causant del calfament**. No té sentit amagar aquesta realitat<sup>13</sup> si realment volem resoldre el problema, altra cosa és que es vulga seguir com fins avui, amb el qual en volta de resoldre el problema deixem que l'Emergència Climàtica esclate definitivament...

---

#### 4. LA CV PRESCINDIRÀ TOTALMENT DE L'OLI DE PALMA

En l'anterior punt o en algun altre de l'Estratègia, cal explicitar que **la CV prescindirà totalment de la part de biocombustibles procedent de l'oli de palma**, per la destrucció de selves que origina el seu cultiu en altres continents i l'amenaça que provoca a espècies tan sensibles i en perill com l'orangutan.

En realitat es tracta d'una part poc important dels combustibles que utilitzem i ací no resol cap problema, així que pràcticament no notarem la seva absència. Però el rebuig donarà exemple i ajudarà a salvar les selves i la seua biodiversitat.

El que sí cal mantindre és l'aprofitament dels olis alimentaris usats i filtrats, que no suposen cap impacte mediambiental negatiu, tot el contrari: eviten problemes i contaminació.

---

#### 5. PUBLICACIÓ ANUAL DE LES EMISSIONS PER SECTOR

**Cada any la Conselleria publicarà el consum d'energia primària i les emissions de GEH de tots els sectors desglossats**, no sols el diagrama de fluxos energètics, perquè tothom pugui conèixer d'on ixen i en quina quantitat els gasos que estan desequilibrant el clima i amenaçant el present i el futur de tots/es.

Sols així es pot demanar després els canvis imprescindibles, alguns difícils d'assimilar en poblacions i sectors acostumats a no tindre cap limitació...

Es podria afegir aquest apartat al nou punt 3, com un subapartat.

---

#### 6. OBJECTIUS

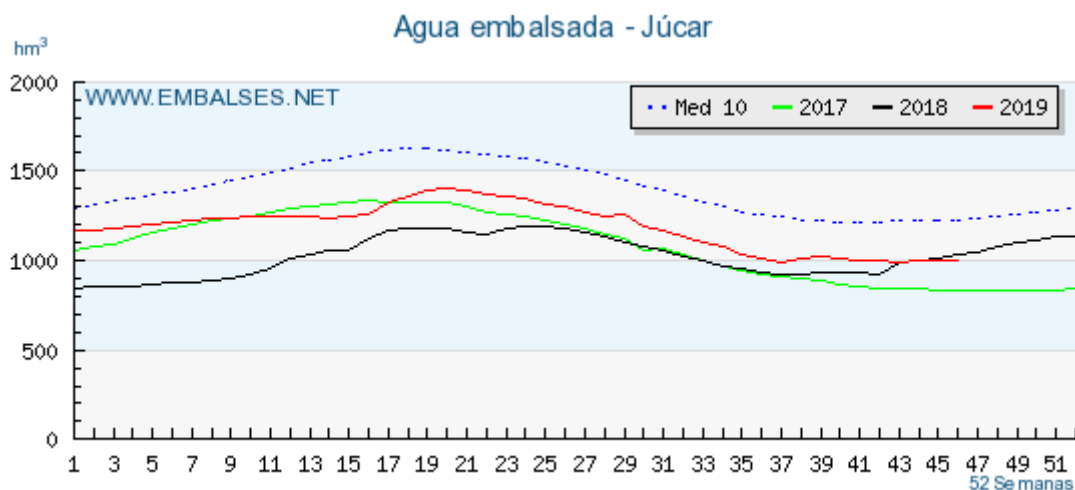
Lògicament, els objectius de l'apartat 4 de l'Estratègia es queden molt curts per a tot el que es pot i es deu fer a la CV, perquè ens juguem massa amb el clima, potser la supervivència de la pròpia CV.

11 [www.europarl.europa.eu/news-es/headlines-society-20190313STO31218-emisiones-de-CO2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia](http://www.europarl.europa.eu/news-es/headlines-society-20190313STO31218-emisiones-de-CO2-de-los-coches-hechos-y-cifras-infografia)

12 <https://datos.bancomundial.org/indicador-en.CO2.tran.zs>

13 Pàgina 52, inici apartat 5.1. 4, textualment: «Els sectors difusos són els sectors que no cobreix el règim d'emissió de GEH, i que, per tant, no estan sota l'obligació de lliurament de l'informe anual verificat de les seues emissions de GEH.» Pot ser no volen tocar el sector d'automoció? Doncs sense ell, sent el principal emissor de CO2, no hi ha solució per al clima...

Recordem que som la zona europea amb major risc de desertificació i que al nostre territori són recurrents les sequeres<sup>14</sup>, els incendis, les pluges torrencials i les inundacions, tot el qual s'agreuja exponencialment conforme pugen les temperatures. Incloent-hi les plagues noves, com la mosca negra el mosquit tigre i d'altres...



A la pàg. 39 es diu que «Amb l'objecte de complir els compromisos en el marc de l'Acord de París, en aquest reglament, a Espanya se li assigna un 26 % de reducció per al 2030 de les emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte dels nivells d'emissions del 2005». Però l'IPCC en el seu darrer informe demana reduccions del 45% per no sobrepassar els 1'5°C<sup>15</sup> crítics, ja que a partir d'aquests s'agreuarien molt tots els problemes i podríem desembocar en una fase retroalimentada i irreversible per la fusió de l'Àrtic amb augment d'absorció de la llum solar, la fusió de la tundra amb augment de metà i d'absorció d'infrarojos, etc.

De fet, la proposta de París no es capaç de limitar la pujada als 1'5°C sinó que passaria dels 2°C. Damunt, els compromisos adquirits pels governs són encara menors i poden dur-nos a sobrepassar els catastròfics 3°C.

Per tant, hem de marcar-nos uns **objectius de reducció coherents amb el problema, del 45%** proposat per l'IPCC, que podem aconseguir si actuem amb intel·ligència i fermesa. Per tant, en la mitigació hi ha dos objectius fonamentals:

- a) Reconduir el 85'5% dels desplaçaments motoritzats cap a la sostenibilitat (bici+transport públic)<sup>16</sup>. Paral·lelament reduir les emissions de GEH associades al transport a la meitat en 2030.
- b) Transformar el sistema energètic cap a l'autoabastiment amb energia solar, tancant la nuclear de Cofrents durant aquesta legislatura i deixant les altres fonts com a complementàries, reduint-les com a mínim a la meitat en 2030.

I molts altres objectius secundaris però importants també, com els que s'apunten a continuació.

14 Segons [www.embalses.net](http://www.embalses.net) (de la Confederació), l'aigua embalsada a la conca del Xúquer està ja més de 3 anys per davall de la mitjana del deu últims anys, sequera crònica.

15 [www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/SR15\\_Hheadline\\_Statements\\_Spanish.pdf](http://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/SR15_Hheadline_Statements_Spanish.pdf)

16 En la pàgina 55 de l'Estratègia es reconeix com a real esta possibilitat.

## 7. MITIGACIÓ

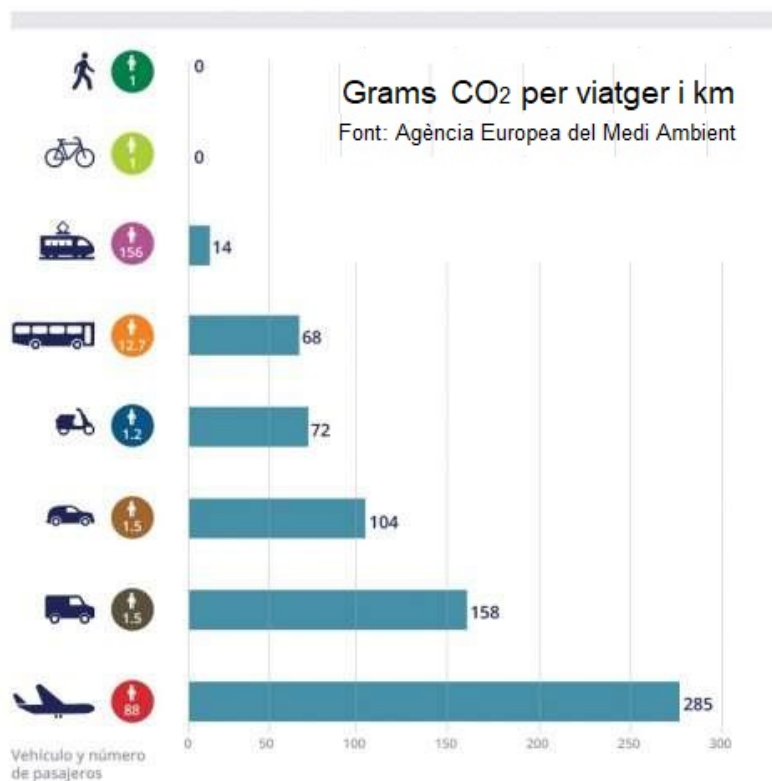
En l'apartat 5 (que amb les anteriors ampliacions, seria ja el 7) cal **pujar el de mobilitat al primer lloc**, de «5.1.4.1 Mitigació: Mobilitat i transport» a «5.1.1» (en realitat «7.1.1», incloent-hi els nous punts proposats), òbviament perquè és el principal focus d'emissió de GEH a la CV, a Espanya, a la Unió Europea i a la immensa majoria de països.

## 8. MOBILITAT I TRANSPORT

Hem de tindre ben clar que l'Emergència Climàtica no té remei si no reduïm el sector del transport, perquè, com hem vist, és el major emissor de gasos hivernacle pertot arreu, amb molta diferència, i especialment a la CV, on arriba al 44% de les emissions totals de CO<sub>2</sub>. Per això cal:

**8.1 Reduir la hipermobilitat actual** a uns nivells racionals, el transport no pot ser un fi en si mateix, ha de tornar a ser un medi per desplaçar-nos quan realment fa falta, no a tothora, i per desplaçar els recursos que no tenim o no tenen, no les coses que tenim o tenen. És prou absurd dur taronges d'Argentina o kiwis d'Austràlia quan ja en tenim ací<sup>17</sup>, per exemple. O anar-se'n a Cancun quan tenim bones platges a la CV, les Illes o els països veïns.

**8.2 Fomentar la proximitat dels serveis i el treball**, per reduir els milions de desplaçaments actuals, quelcom cada volta més insostenible. Tendir cap al km 0 i consumir preferentment productes ecològics i locals o comarcals.



17 Aquesta reducció del comerç internacional serviria a més per protegir la nostra producció, cada any més arruïnada per la competència deslleial dels països del sud que paguen jornals de misèria i pel megatransport internacional que no assumix els costos ambientals.



8.3 Com es pot veure a la gràfica, elaborada per l'AEMA sobre les emissions de cada mode de transport, cal **reduir l'ús d'avions i automòbils**, sobretot cotxes (especialment els de major cilindrada i el tot-terreny) i motos; les furgonetes se suposa que s'utilitzen per treballar, però han de reduir les emissions. Sembla que els joves comencen a entendre-ho d'alguna manera perquè, a diferència del que ocorria amb les generacions anteriors quan eren joves, ara la meitat ja no es trauen el carnet de conduir<sup>18</sup>...

Als països nòrdics han inventat una nova paraula que es referix, per aquest motiu, a la vergonya de viatjar en avió: *flygskam*.

I encara que l'infografia no incloga el transport marítim (vaixells intercontinentals, creuers, etc.), aquest també és molt contaminant<sup>19</sup> i hauria de limitar-se, exigint reduccions importants de les seues emissions o directament prohibir-los atracar als nostres ports.

8.4 Cal també **eliminar les subvencions públiques que beneficien els automòbils**, res de subvencions directes a cap companyia automobilística, com Ford que va rebre 49 milions de la Generalitat en la passada legislatura i en 2020 ja li adjudiquen altres 13. Ni indirectes, com els plans Renove o les autopistes, autovies<sup>20</sup>, carreteres<sup>21</sup>, aeroports, ports, AVE, etc.

Tots eixos diners faran falta per recol·locar als treballadors d'aquest sector que van a quedar-se sense treball, per la robotització, la deslocalització, l'excés de producció i perquè caldrà reduir els autos durant els pròxims anys per resoldre l'Emergència Climàtica. Un treball que declina igual com va passar amb els carreters, llenyataires i d'altres durant el passat segle.

8.5 A més, els autos provoquen cada any milers de morts i ferits pels accidents, maten i emmalaltixen encara més per la contaminació, són el principal problema de les nostres ciutats per l'ocupació de l'espai urbà i la inseguretat que generen, destrüïxen el territori, originen dependència del petroli, guerres llunyanes pels jaciments, fugitius i refugiats, xenofòbia, ... I el sùmmum, imperdonable, és que estan desequilibrant totalment el clima.

Al principi els autos eren un medi per transportar coses necessàries que no teníem ací o allà i venien bé. Però ara s'han convertit en un fi en sí mateix, un símbol de poder i ostentació, una font d'immensos beneficis per a uns pocs i un luxe perillós per a la majoria. Perquè estan absolutament desbordats i són ja més de 1.300.000.000 D'autos pel món (més d'1 per cada 2 habitants ací) i provoquem 1.300.000 de morts i 35.000.000 de traumatismes greus<sup>22</sup> cada any... És com una guerra de màquines contra persones, una espècie de terrorisme tecnoeconòmic que la població ha

18 [https://cadenaser.com/ser/2019/01/25/sociedad/1548397130\\_049291.html](https://cadenaser.com/ser/2019/01/25/sociedad/1548397130_049291.html)

19 [www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All\\_English.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf)

20 L'ampliació de la V-21 ha estat totalment fora de lloc i de temps per la destrucció de l'horta, l'augment del trànsit, l'impacte dels autos sobre el clima, etc. Sobretot ara que en València estan fomentant l'ús de la bici i el transport públic. Igual com el despropòsit del rescat de les autovies infrautilitzades de Madrid.

21 La Generalitat pressuposta 15 milions d'€ (al final seran més), en tres anys, per a la 3ª carretera entre Carcaixent i Alzira, quan ja hi ha dos i altres dos camins paral·lels en una franja d'1 km, encara que creua el Xúquer i el Barxeta en una zona amb molts problemes d'inundacions, sobresaturada d'infraestructures i de camps fèrtils. Totalment rebutjable pels impactes i pel malbaratament de diners públics .

22 [www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/](http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/)

assumit per la manipulació intensiva de la publicitat. Resulta increïble que amb tants i tan greus problemes com originen, quasi tots/es assumisquen que els autos són imprescindibles i bons.

Per tant, caldrà **informar bé a la població, intoxicada per 60 anys de publicitat**, desprogramar-la. Cosa que correspondria a la Conselleria i que podria fer per mig de la radio i televisió públiques.

8.6 Per altra banda cal **fomentar els modes de transport més respectuosos** amb les persones i el medi ambient: peu, bici, tren. I es pot fer moltíssim perquè com es diu a la pàgina 55:

«A la Comunitat Valenciana, el 28% de desplaçaments diaris recorren distàncies de menys d'1,5 km. Si sumem els desplaçaments en el rang entre els 1,5 km i els 5 km de distància, el potencial de modes no motoritzats (a peu i amb bicicleta) augmenta fins al 59% dels fluxos de mobilitat. Si considerem que els desplaçaments entre 5 km i 10 km són aptes per al transport públic, així com la meitat dels que es troben entre 10 km i 25 km, el potencial per al transport col·lectiu ascendeix al 26,5% de tots els desplaçaments, la qual cosa indica un total de **desplaçaments sostenibles potencials del 85,5%**».

I eixa és la clau. Resulta inexcusable lluitar a fons per fer realitat això, amb el qual el transport motoritzat a la CV cauria enormement, amb una reducció equivalent de les emissions de GEH...

Per aconseguir-ho, cal declarar Ciutats 30 i 20, deixar els centres urbans per a vianants i bicicletes, completar la Xarxa Verda que connecte amb seguretat per a bicis i vianants tots els nostres pobles, aprofitant els camins existents, fer les Vies Verdes pendents (Ribera-Safor o de l'Antic Trenet, Ribera-Costera o de Manuel-Xàtiva, Camí del Xúquer, etc.), etc. Estem molt atraçats respecte als països del N d'Europa, on fins i tot alguns com França i Holanda paguen als ciutadans per anar al treball en bici, caldria començar a assajar-ho ací.

Anàlogament cal millorar les línies de trens, metro i bus, amb qualitat i puntualitat, i reduir el preu dels bitllets. Les companyes d'Indignades amb Renfe diuen, amb raó, que si tot el que han malbaratat en l'AVE ho hagueren dedicat al transport públic normal, aquest podria ser gratuït, com han fet en les ciutats de Tallin, Hasselt, Luxemburg, etc. Ho demanem, almenys per a estudiants, jubilats i aturats.

I reclamem que s'abaratiscuen els bitllets a preus que siguen més barats que la gasolina o el gasoil. No pot ser que anar i tornar a València des d'Alzira coste 7'5 € en tren i uns 5 € en gasolina/gasoil. O se li fica un impost extra als combustibles fòssils, que ara són barats perquè no assumixen i externalitzen el seu impacte ambiental (que al final paguem tots nosaltres i els que vindran després, i per suposat la Natura), o s'abaratixen els bitllets dels transports públics.

Al final que paguen als que van en bici o fer gratuït el transport públic resulta més barat que cuidar una població ferida pels accidents i malalta per la contaminació, i assumir els costos dels fenòmens extrems de l'Emergència Climàtica, que cada vegada seran més destructius.

També cal ja el bitllet intermodal, de manera que pugua usar-se per a tren de rodalies, metro i bus urbà, almenys en les capitals. Cal facilitar al màxim l'ús del transport públic. I el de la bici i els nous

vehicles de mínima ocupació de l'espai i mínima contaminació, com els patinets elèctrics, encara que la preferència sempre ha de ser per als de contaminació zero: peu, bici, patins, ...

Finalment cal dificultar l'entrada i l'aparcament dels autos a les ciutats, perquè si no, no canviarem els pèssims hàbits adquirits. A alguns els pareixerà mal, igual com els va paréixer mal la prohibició de fumar en llocs públics, però acabaran entenent-ho i assumint-ho.

**8.7 Completar la línia fèrria Gandia-Dénia**, ajornada des de fa dècades. I hauria de fer-se durant aquesta legislatura, pels beneficis socials i mediambientals que suposa, i també per demostrar que els nous polítics fan coses importants i útils, per a tots/es.

Per tot això cal eliminar les inversions directes i indirectes als vehicles motoritzats, perquè necessitem tots els fons possibles per aquestes alternatives. Algunes no suposen a penes despesa però altres sí, i prou.

I per això cal que tothom sàpiga el que ens ve damunt amb l'Emergència Climàtica i que aquest sector és el principal responsable. Per combatre la manipulació publicitària i reduir les resistències als canvis necessaris.

---

## 9. INDÚSTRIA

Durant els darrers anys, les instal·lacions industrials valencianes han superat en un 30% els drets d'emissió de GEH assignats (pàg. 105), una proporció excessiva, sense pal·liatius.

Per tant, les Conselleries corresponents han de desenvolupar algun **Pla Especial per limitar les emissions industrials** a les assignacions, amb l'objectiu de reduir-les més posteriorment. El Pla hauria de facilitar a les indústries les possibilitats d'aprofitar l'Energia Solar (directament o amb concentració), els residus agroforestals (llenya de poda, palla d'arrós, etc.), la plantació d'espècies forestals autòctones (per compensar parcialment les emissions de CO<sub>2</sub>), etc. etc.

Un any seria el termini raonable per redactar i aprovar el Pla.

---

## 10. GENERACIÓ ELÈCTRICA

Quant a la producció elèctrica, és un sector intermedi fonamental que quasi està autoresolt, si potenciem el que tenim...

La CV rep al voltant d' 1 kw/m<sup>2</sup> d'energia solar, que pot transformar-se amb les plaques actuals en uns 0'6 kwh/m<sup>2</sup>-dia, a un preu final de 0'05 €/kwh, front als més de 0'17 €/kwh de les energies convencionals.

De forma que **l'energia fotovoltaica és ja prou més barata que l'electricitat convencional** i en tenim de sobra, de fet és l'única font primària que tenim a la CV i damunt ens sobra, perquè som el país del Sol. I pràcticament pot autoabastir-nos: amb uns 6 m<sup>2</sup> de plaques per cada valencià

podríem generar l'electricitat que consumim de mitjana i amb 2 m<sup>2</sup> més podríem tancar la nuclear de Cofrents.

Igual passa amb els mòduls termosolars de calfar l'aigua domèstica. Són absolutament recomanables per a tots aquells que tenen termo elèctric. Resulten més cars però **s'amortitzen en uns 5 anys amb l'electricitat que estalvien**. De fet la llei obliga a ficar-los en els nous habitatges.

Ja no cal subvencionar l'energia solar, en tot cas vindria bé que l'Administració avançara el cost a les famílies sense recursos o, com fan a Califòrnia, li ficara les plaques gratuïtament als pobres<sup>23</sup>. Els que podem pagar-les, les amortitzem en 5 anys o menys, i després l'energia que produïxen ens resulta pràcticament gratis, el Sol ens la regala<sup>24</sup>.

La Generalitat hauria de pressionar fortament perquè el govern central approve definitivament l'**autoconsum de balanç net**, com férem a Alemanya, on hi ha instal·lades 8 voltes més plaques que a Espanya (amb un 30% menys de Sol), de manera que l'electricitat solar que sobra durant el dia i s'envia a la xarxa i es compensa amb l'agafada per la nit de la xarxa. També hauria de reclamar que el factor de potència contractada, car i abusiu, baixi a nivells raonables.

**Pla d'Autoconsum de l'Administració Valenciana**, amb auditories energètiques prèvies per estalviar-ne energia. Una cosa molt important és que la Generalitat done exemple instal·lant-ne plaques solars en els edificis públics, la inversió inicial pot ser important però en 5 anys s'amortitza i després s'estalviarien molts diners, que podrien emprar-se en cobrir altres necessitats. En aquesta legislatura la meitat dels edificis que depenen de la Generalitat haurien d'arribar a autoabastir-se amb plaques solars.

I és molt important també informar a la població de tot açò.

---

## 11. INCENDIS FORESTALS

Cal incloure'ls en l'Estratègia Valenciana d'Emergència Climàtica perquè és un factor important d'emissió de CO<sub>2</sub> i recuperant els boscos poden ser també uns grans absorbidors de CO<sub>2</sub>. Potser caldria fer el mateix amb les marjals i les praderes de posidònia, pel seu paper absorbent de CO<sub>2</sub>.

Respecte als incendis, cal **invertir més en prevenció, vigilància i extinció**, procurant sempre el mínim impacte ambiental en totes les tasques. L'extinció no hauria de dependre d'empreses particulars, ni en el cas dels hidroavions, perquè no és encertat que algú se lucre amb els incendis...

Per altra banda cal **restaurar amb espècies autòctones i tècniques de mínim impacte** els boscos que no se recuperen sols per haver patit incendis reiterats, abans que es convertisquen en deserts irrecuperables, com ja passa a alguns llocs.

<sup>23</sup> <https://ecoinventos.com/california-dara-paneles-solares-gratis-a-familias-con-pocos-recursos/>

<sup>24</sup> Eixe era el gran problema per a les companyies elèctriques, que no podien seguir explotant els consumidors, per això les han sabotejat tot el que han pogut, amb l'Impost al Sol, preus abusius de potència contractada, etc. I amb la complicitat dels governs han paralitzat l'energia solar, per seguir lucrant-se a costa dels consumidors captius.

Estes activitats, a més, crearien molts milers de llocs de treball, especialment a les zones rurals, que són les més deprimides. Per tant tenen també una vessant social tan desitjable que no s'entén com no estan aplicant-se des de fa dècades...

Entre tots/es hauríem de crear un cultura que estime veritablement els boscos i els arbres, fomentant les zones verdes urbanes i extraurbanes a tots els nostres pobles. Amb campanyes com «Cada valencià un arbres! (o 10)». I no és cap exageració, hi ha campanyes internacionals que han aconseguit plantar milers de milions d'arbres<sup>25</sup>.

---

## 12. II PLA D'AGRICULTURA ECOLÒGICA

Donat que l'Agricultura Ecològica evita els productes agroquímics, millora els equilibris edàfics, fomenta les bardisses, etc., pot fer un magnífic paper per absorbir el CO<sub>2</sub><sup>26</sup>. Això, junt els altres avantatges mediambientals i sanitàries<sup>27</sup> fan que siga necessari **un II Pla que amplie molt més l'Agricultura Ecològica Valenciana**, millor pressupostat que l'anterior i que podria desenvolupar-se amb el consens del sector durant 2020.

Caldria incloure-ho explícitament en la mesura 19, pàg. 60.

També haurien d'eliminar-se les cremes de restes agrícoles i **subvencionar el triturat** en el cas del brancam i la derivació de la llenya grossa cap a forns o cogeneració.

Cal investigar i desenvolupar més **aprofitaments alternatius** com en el cas de la palla de l'arròs, que podria servir inclús per a fer falles amb materials naturals<sup>28</sup>, cosa que hauria de ser obligatori (en els orígens les feien de fusta i cartró, no de poliestiré súpercontaminant com ara!) i resoldria diversos problemes al mateix temps.

---

## 13. FOMENTAR LA JARDINERIA ECOLÒGICA

Fan falta moltes més zones verdes i arbres pels carrers a les nostres ciutats. Amb espècies autòctones xeròfiles, que són les millor adaptades al nostre clima mediterrani i no necessiten pràcticament manteniment ni reg més que els primers anys.

I que aquestes es cuiden amb tècniques ecològiques: res d'herbicides com el glifosat, ni verins, res d'agranar les fulles de terra baix dels arbres, res de gespa que necessita massa aigua que no en tenim, etc.

Jardineria que imite la nostra Natura, que sap més que nosaltres.

25 [https://es.wikipedia.org/wiki/Plantemos\\_para\\_el\\_Planeta](https://es.wikipedia.org/wiki/Plantemos_para_el_Planeta)

26 <https://porelclima.es/toolbox/1316-el-potencial-de-la-agricultura-ecologica-para-mitigar-el-cambio-climatico>

27 Recordem que molts pobles de la CV no poden beure l'aigua dels seus pous per l'excés de nitrats i plaguicides provinents de l'agricultura convencional. I milions de persones compren aigua embotellada per això, generant tones de residus plàstics i de CO<sub>2</sub> pel transport d'aquesta aigua.

28 [www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2017/01/10/5873ff8422601d632a8b4633.html](http://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2017/01/10/5873ff8422601d632a8b4633.html)

## 14. TERRASSES I SOSTRES VERDS

Igual com estan fent en altres països cal fomentar a fons els hortets familiars ecològics, en l'entorn urbà, els hortets escolars i fins i tot les **terrasses i sostres verds**, perquè els ciutadans cobrisquen de plantes la major part del sòl urbà.

A més, la gent que té un minijardí, en un hort comunitari o en la terrassa, és gent que cuida més el medi ambient i pot entendre i col·laborar molt més en les mesures que planteja per exemple aquesta Estratègia.

---

## 15. APLICAR JA LES 4R

Urgix, perquè a comarques com La Ribera el rebuig, que és més de la meitat dels RSU<sup>29</sup>, s'envia a Alacant o Múrcia, una triple barbaritat perquè nos sols es perd aquesta matèria prima i contamina allà on s'aboca sinó que, damunt, suposa un continu transport a llarga distància, amb les tones de CO<sub>2</sub> que emeten els camions...

Per tant cal **implantar obligatòriament les 4R**: Reducció, Reutilització, Reparació i Reciclatge amb recollida selectiva prèvia.

En el cas de la matèria orgànica, que pot suposar un 45% dels RSU, si es separa en casa i se duu neta a la planta es pot reciclar perfectament i servir d'adob per a parcs i jardins. Europa ens obliga ja i és una molt bona solució per a la major part del problema. No entenem a què esperen Ajts. I Conselleries per a desenvolupar-ho.

Cal pressupost per organitzar les 4R i necessitem bones campanyes d'informació i conscienciació perquè la ciutadania col·labore.

Hauria d'explicitar-se en l'apartat 5.1.4.6

---

## 16. CONSCIENCIACIÓ

Junt a totes les mesures assenyalades abans, resulta fonamental que la Generalitat realitze bones **campanyes informatives per conscienciar la població**: sobre què és i per què ha arribat l'Emergència Climàtica, quins són els principals emissors de CO<sub>2</sub>, quines alternatives hi ha, etc.

Això en general i en particular **campanyes educatives** dirigides als educadors, perquè sàpiguen què està passant i com ensenyar-lo. I als joves, especialment dels nivells d'ESO, Batxillerat i Cicles Formatius. Sabem que se fan coses, però cal ampliar-les i generalitzar-les.

No per casualitat, les grans companyies petrolieres i altres han estan manipulant a la opinió pública durant dècades amb publicitat enganyosa i esbiaixada, mostrant sols lo bo del consumisme, exagerant-ho, i amagant tots els problemes que origina. Doncs ara urgix fer la feina contrària,

29 <https://riberaivalldigna.sedelectronica.es/transparency/4fb24506-92fc-49ac-a360-04fd3e4df490/>

informar bé i a fons a la població, i li pertoca a l'Administració fer-ho. És prioritari, per poder aconseguir el canvi.

També en el tema de l'estalvi energètic i foment de l'energia solar resulten necessàries bones campanyes informatives, per explicar que ara per fi ja són rentables, a més d'ecològiques i autònomes.

---

## 17. PRESSUPOSTAR JA L'ESTRATÈGIA VALENCIANA CONTRA L'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

Al mateix temps que s'aprova l'Estratègia, hauria de dotar-se amb un pressupost significatiu perquè el primer any se facen aquestes coses:

- Campanyes de conscienciació: ús racional del cotxe, foment de la bici i el tren, potenciar l'estalvi energètic i l'Energia Solar, les 4R, ... Amb espots publicitaris inclosos.
- Començar a subvencionar l'anar a peu, en bici o tren/metro/bus a estudiar o treballar. Per exemple estudiants, aturats, jubilats i ames de casa bo gratuït per a metro i bus en València capital.
- Completar la Xarxa Verda, aprofitant camins rurals.
- Completar la Via Verda Ribera-Safor i Manuel-Xàtiva.
- Iniciar el Pla d'Autoconsum Solar de l'Administració Valenciana, amb auditories energètiques per estalviar energia i instal·lant-ne plaques fotovoltaïques almenys en un edifici públic a cada poble, per estalviar energia, diners i servir d'exemple demostratiu.
- Elaborar el Pla Especial per reduir les emissions industrials
- Ampliar la protecció i vigilància de boscos i monts.
- Començar repoblacions autòctones i de baix impacte en monts que no es recuperen sols.
- Elaborar el II Pla d'Agricultura Ecològica consensuat amb el sector.
- Subvencionar triturat de brançam, falles amb palla d'arròs, etc.
- Fomentar la Jardineria Ecològica.
- Promoure els hortets escolars, familiars i les terrasses verdes.
- Desenvolupar les 4R, especialment la recollida selectiva de matèria orgànica per a compostar i aprofitar després.
- ...