



València per l'aire

MANIFIESTO

El aire limpio de componentes tóxicos constituye un bien común básico para la salud, el bienestar, la prosperidad, la supervivencia humana y del resto de la multidiversa hermandad viviente con la que compartimos el planeta. Las diferentes agresiones urbano-industriales que adoptan la forma de contaminación y degradación de las condiciones atmosféricas y de la calidad del aire constituyen lesiones y amenazas muy graves contra los derechos humanos y los derechos ecológicos más fundamentales e invulnerables. La contaminación industrial y urbana de la atmósfera no es acorde con las exigencias de una ecojusticia adaptada a los tiempos que vivimos. Las crecientes emisiones tóxicas a la atmósfera dañan el derecho a la vida y a unas condiciones ambientales dignas que favorezcan la salud y el florecimiento de los seres humanos en el actual contexto de una biosfera cada vez más contaminada y desestabilizada en sus capacidades bioproductivas de generar bienes y servicios naturales tan fundamentales como son el aire y el clima.

El aire constituye un recurso ambiental renovable que necesitamos pero que los seres humanos no podemos crear a nuestro antojo, solo la trama de los ecosistemas de la biosfera terrestre lo puede hacer mediante complejos metabolismos geo-biogenerativos creados en su larga historia de evolución biológica. La atmósfera y el aire son parte esencial de la vitalidad y supervivencia de las formas de vida y de las especies y ecosistemas de la Tierra. El maltrecho estado de situación en que se encuentra el clima global de la Tierra (nuestro único y común hogar) y su atmósfera, a menudo convertida en un vertedero de uso libre para todo tipo de detritos y basuras tóxicas de origen tecnológico, urbano e industrial, ha de obligarnos a urgentes cambios en nuestras maneras de vivir, organizarnos, producir, consumir y desplazarlos.

Para poder escapar con relativo éxito de las trágicas perturbaciones antropogénicas que están alterando aceleradamente los ciclos y metabolismos naturales de la Tierra, y que recaen de lleno sobre un bien común tan vital como es la atmósfera y el clima, se hacen necesarios nuevos imperativos morales, normativos y legales que establezcan claras limitaciones y regulen colectivamente nuestras formas de organizarnos y nuestros estilos de vida. Han de establecerse frenos de emergencia y novedosas fórmulas específicas de autocontención sobre las expansivas tendencias de destrucción entrópica que alimentan las actuales prioridades economicistas y neoliberales del desarrollo urbano y techno-industrial, el mercado y el lucro particular.

Los valores alternativos del cuidado y la protección del aire y el clima han de traducirse con urgencia en normativas y leyes específicas, que establezcan regulaciones colectivas eficaces para frenar el auge de las transformaciones de la materia y la energía que degradan el aire y el clima y son generadas por nuestras formas malsanas de producción, consumo y movilidad. Estas regulaciones prácticas limitativas han de acompañarse también de importantes cambios sociales y culturales en mentalidades, creencias, valores, costumbres y comportamientos prácticos mayoritarios, en favor del disfrute de la buena vida, larga y sana, la equidad, la ecojusticia y la solidaridad intra-especie, inter-especies e inter-generacional.

¿Quiénes somos?

La plataforma social «València per l'aire» somos una iniciativa organizada de ciudadanía colectiva, autónoma y plural. Los motivos y fines generales que nos mueven buscan soluciones eficaces que mejoren la calidad del aire urbano de la ciudad de Valencia y de su entorno metropolitano. Nos hemos dotado de medios técnicos propios que son necesarios para realizar mediciones y vigilancia sobre la calidad del aire. Producimos y difundimos información objetiva y socialmente accesible sobre la contaminación del aire de Valencia y su área metropolitana. También realizamos un seguimiento continuado y unas valoraciones específicas por zonas sobre la composición del aire y la presencia de componentes tóxicos.

“València per l'aire” está integrada por una amplia diversidad de colectivos: asociaciones de vecinos, asociaciones de madres y padres, ONGs, colectivos ecologistas, ciudadanos conscientes y preocupados, profesionales, técnicos y especialistas (urbanistas, ingenieras, arquitectas, diseñadoras, médicos, ambientalistas, periodistas, educadores, sociólogos, ...) como afectados directos y como personas motivadas por la necesidad de impulsar cambios que favorezcan el bienestar colectivo mejorando las condiciones ambientales del aire de la ciudad y su área metropolitana.

Son abrumadoras las evidencias científicas que confirman que la contaminación del aire urbano daña severamente nuestra salud y disminuye la esperanza de vida, además de degradar los ecosistemas y la biodiversidad que son necesarias para la estabilidad de las condiciones de la vida en general y de la vida humana. Desde la plataforma *València per l'aire* realizamos continuadas mediciones, producimos y ofrecemos datos abiertos a la ciudadanía, sobre el estado de la calidad del aire en la ciudad de Valencia y su entorno. Hacemos socialmente visibles y accesibles los valores de la cantidad de partículas y gases presentes en el aire, que nos dañan la salud y son causantes potenciales de enfermedades. Emprendemos acciones de concienciación y sensibilización social, políticas e institucionales, para favorecer el cambio de mentalidades, valores y hábitos prácticos dominantes. Nuestras actuaciones son educativas, conciencian e informan sobre el aire urbano y sobre las condiciones y elementos que contribuyen a disminuir la calidad ambiental del aire que respiramos. También reivindicamos cambios importantes en las prioridades políticas e institucionales y en las normativas legales. Exigimos responsabilidad y transparencia a las autoridades políticas y a los técnicos y gestores públicos, que están dotados de los medios y el poder institucional necesario para emprender proyectos y establecer normativas y regulaciones en favor del cuidado y la protección de la calidad del aire en el medio urbano.

La plataforma ciudadana *València per l'aire* ha comprobado el reiterado incumplimiento por parte de las autoridades valencianas de las exigencias legales en materia de calidad del aire (Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo y de las WHO Air quality guidelines-2005 global update). Cuestionamos la laxitud y el gran desinterés político e institucional existente por no responder de forma eficaz ante la problemática del aire, por no actuar como sí lo están haciendo ya más de 200 ciudades europeas, mediante políticas y regulaciones estructurales obligatorias a su alcance con la finalidad de eliminar o reducir significativamente la contaminación atmosférica de la ciudad. La falta de medidas y regulaciones normativas obligatorias, eficientes, articuladas y proporcionales a la gravedad socio-ambiental del problema y acordes con el principio de

precaución, por parte de los responsables públicos, ha derivado en la abertura de dos procedimientos de infracción por parte de la Comisión Europea ante el incumplimiento de la normativa europea el 2006 y 2007.

Desde *València per l'aire* sabemos que para reducir los niveles de contaminación del aire urbano es necesario tomar valientes medidas restrictivas del tráfico individual motorizado. Son necesarios los indicadores socio-ambientales, las redes de vigilancia, las estaciones de toma de muestras para mediciones realistas, objetivas e independientes y una continuada producción de datos e informaciones socialmente visibles y de acceso abierto. Necesitamos con urgencia un plan para la reducción continuada de los valores de los gases y las partículas tóxicas PM2.5, NO2 y PM10 con el objetivo de cumplir los valores marcados por la OMS (Organización Mundial de la Salud) (8) (9).

Como colectivo ciudadano organizado nos hacemos portavoces de la urgente necesidad de un plan estratégico de movilidad saludable y sostenible para la ciudad de Valencia y su corona metropolitana, que reduzca el volumen global del tráfico rodado en la ciudad y su entorno metropolitano. Las reducciones de la escala global (8) (9) de coches y de humos tóxicos en la ciudad y su área metropolitana no pueden reducirse ni equipararse a simples intervenciones puntuales y localizadas en algunas calles o barrios, ni a los datos parciales y sesgados obtenidos en las mismas.

El diagnóstico y los valores de presencia de contaminantes tóxicos que arrojan las muestras y mediciones del aire de la ciudad han motivado la constitución y el despegue inicial del colectivo *València per l'aire*. Una serie de mediciones realizadas en 55 puntos de la ciudad por parte de los técnicos integrantes de la plataforma, evidencian empíricamente que en la ciudad de Valencia se exceden los límites de concentración permitidos por la OMS en NO2 y partículas ultrafinas. Esta situación representa, no solo un incumplimiento legal de la normativa (con significativas variaciones y desigualdades en función de las zonas concretas de la ciudad), sino que desde el punto de las condiciones generales de la calidad y salubridad del aire de Valencia constituyen un gran riesgo y peligro para la salud humana.

Desde *València per l'aire* asumimos como propios los siguientes **cinco grandes ejes de actuación**:

I.- Uso de indicadores físicos y socio-ambientales integrales y actualizados para el diagnóstico del estado de situación de la contaminación atmosférica. Visibilización, transparencia y acceso abierto a los datos empíricos sobre la calidad del aire urbano, que permita evaluar con realismo y objetividad la eficacia de las actuaciones y los planes de acción.

II.- Monitorización continuada sobre las emisiones contaminantes a la atmósfera, exposición pública de los datos y comprensible para la ciudadanía. Ampliación de la red oficial de vigilancia. Ubicación adecuada, no alejada de las calles y plazas de la ciudad, de la red oficial de estaciones de medición para determinar con realismo y objetividad los impactos reales de la contaminación. Esto permitirá a su vez mejorar la objetividad y representatividad de los datos obtenidos.

III.- Concienciación, debate público y educación social sobre la problemática de contaminación del aire en favor de valores y soluciones prácticas acordes con las exigencias conjuntas de la salud humana y la sostenibilidad ecológica.

IV.- Generación y mantenimiento de redes y tejido social informado, responsable, crítico y comprometido.

V.- Incidencia en la acción y gobernabilidad política, en la planificación y proyectos urbanos, en las normativas y leyes reguladoras, con la finalidad de reducir significativamente las fuentes causantes de la contaminación del aire mediante cambios sustanciales y eficaces. Establecimiento de exigentes normativas legales, reglas de uso y sanciones desincentivadoras ante infracciones. Participación ciudadana y evaluación del cumplimiento efectivo de las mismas.

La contaminación del aire urbano

La contaminación del aire urbano constituye un problema de salud humana de primer orden. La Organización Mundial de la Salud (OMS) y numerosos estudios científicos evidencian la relación directa existente entre una mala calidad del aire y el elevado número de enfermedades respiratorias, cardiovasculares, neurológicas, inmunológicas y el cáncer (1). CSIC, CREAL, ITC, avalan la necesidad de hacer planes urgentes y solicitan responsabilidad a las administraciones públicas locales. En el proyecto europeo de investigación sobre el aire urbano AIRUSE se denuncia la falta de planes eficaces de acción local.

En la ciudad de Valencia se superan los umbrales de partículas y gases máximos establecidos por la OMS que corresponden con unas condiciones saludables del aire (7) (8) (9). A pesar de que la ciudad en su historia ha sido un espacio creador de valores de convivencia pacífica, protección y seguridad, contrariamente día a día estamos sometidos a condiciones urbanas atmosféricas y climáticas que merman la salud humana, la calidad de vida y los equilibrios ecológicos y los metabolismos bioproductivos del planeta. Los contaminantes más críticos y peligrosos del aire en la ciudad son el gas dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas materiales que son fruto de los procesos de combustión de hidrocarburos y del desgaste de frenos y neumáticos (PM₁₀ o PM_{2.5}; el polvo respirable de tamaño inferior a 10 y 2.5 micras respectivamente). El NO₂ es tóxico, irritante de mucosas, desencadenante de patologías respiratorias agudas y es precursor de la lluvia ácida. El NO₂ causa daños irreversibles en los tejidos pulmonares si se inhalan en elevadas concentraciones. Las partículas en suspensión se incorporan a los tejidos mediante la respiración, favoreciendo el desarrollo de enfermedades respiratorias, cardiovasculares, neuronales y cánceres.

La principal causa de contaminación del aire urbano en la ciudad de Valencia y su entorno metropolitano es el tránsito rodado de vehículos privados con motores de combustión de hidrocarburos. El tráfico motorizado alimenta la noria de impactos negativos sobre el espacio público urbano y las condiciones de habitabilidad y salud urbana. También es causante de la distribución desigual de daños, riesgos y peligros contra la salud, con variaciones según las zonas urbanas y la densidad del tráfico motorizado. Una espiral de impactos biocidas es retroalimentada por el gran dominio del automóvil privado en el medio urbano de Valencia. A mayor espacio destinado para el automóvil privado mayor es el volumen de tráfico motorizado, que a su vez reduce drásticamente el espacio público y su calidad ambiental y cronifica la distribución muy desigual del escaso espacio público. Esta privatización, reducción y deterioro del espacio público generado por el dominio del automóvil privado, que daña el interés común y conjunto de la ciudadanía urbanita, también pone en extrema desventaja y marginación a otras formas de movilidad en el medio urbano que sí son saludables y ecológicamente sostenibles: peatones y ciclistas. En definitiva, el dominio y aumento del volumen total de coches privados tiene el efecto directo de aumentar las emisiones al aire de

compuestos químicos de alta toxicidad que son producto de los motores de combustión de energía fósil de los vehículos.

En la ciudad de Valencia y en su área metropolitana en las últimas cinco décadas el modelo de ocupación y usos del suelo se ha caracterizado por una creciente expansión urbana. Este modelo de zonificación y separación de usos del suelo ha extendido a modo de mancha de aceite la edificación residencial suburbana y metropolitana. En los últimos decenios esta inflación urbanizadora desarrollista ha contribuido a cambios profundos en las pautas de movilidad. Su patrón de crecimiento urbano inacabable ha alejado geográficamente los centros de trabajo, de estudio o de ocio, de los lugares de residencia, y ha obligado a desplazamientos cotidianos con trayectos más largos en vehículos privados con motores de combustión. Lamentablemente, esta explosión urbanizadora no se ha acompañado de políticas decididas de ampliación y mejora del transporte público, contrariamente las inversiones públicas han tendido a satisfacer la espiral interminable de demandas de nuevas infraestructuras al servicio del vehículo privado. El coche se ha convertido así en el gran protagonista y rey para los planes generales de ordenación urbana de los Ayuntamientos y para todo tipo de actuaciones y proyectos. Todo ello ha contribuido a un gran aumento del número de desplazamientos mediante el transporte motorizado individual, y en consecuencia al incremento de emisiones de gases y partículas contaminantes al aire, de niveles de ruido inadmisibles y de accidentes de tráfico.

Otras fuentes destacables de emisión de contaminantes al aire que necesitan planes específicos de eliminación y minimización de emisiones son las obras públicas y el Puerto de Valencia. En ambos casos se hace necesaria una exhaustiva y continuada vigilancia.

Las políticas valencianas en favor de formas alternativas de movilidad, más acordes con las exigencias de la salud humana y ambiental, son testimoniales, erráticas e insuficientes, y no pueden afrontar la creciente escalada de los daños socio-ambientales diseminados. Las actuales políticas de movilidad y transporte no se adecuan a los requerimientos de mejora del sistema de transporte público y de las infraestructuras que favorezcan los desplazamientos intermodales y el uso de medios de transporte con menos impactos destructivos en la salud humana y en los ecosistemas (de cuya estabilidad y bioproductividad dependemos).

Los humos de los tubos de escape no son las únicas causas de contaminación del aire. Además del motor de combustión, el funcionamiento de la maquinaria de un automóvil también requiere de neumáticos y frenos. Las partículas ultrafinas provenientes del roce entre los neumáticos y el asfalto, y del polvo que genera la fricción de las pastillas de freno, son elementos inherentes al funcionamiento de los vehículos y son fuente de una buena cantidad de partículas contaminantes emitidas a la atmósfera. Por tanto, la idea tecno-optimista de encontrar soluciones mediante un simple cambio de tecnología, como la implicada en los coches eléctricos, no resolvería por sí sola el problema de contaminación del aire urbano de Valencia y su entorno. Tampoco sería aconsejable la lentitud que supondría la sustitución del parque móvil en favor de los coches eléctricos, algo que no se ajustaría a la urgencia temporal implicada en el diagnóstico de nuestra mala situación atmosférica y climática.

Se podrían evitar miles de muertes prematuras anuales si se redujera la exposición media de PM2.5 y PM10 sin que se sobrepasaran los valores medios anuales recomendados por la OMS (10 y 20 ug/m³ respectivamente) (3) (9). Los contaminantes más críticos y peligrosos del NO₂ han aumentado de forma continuada a causa del creciente parque de turismos con motores diésel y su fraude en la contabilidad oficial y pública de las emisiones contaminantes (7). Estos vehículos emiten niveles de NO₂ mucho más altos que los de la gasolina (4). En 2012, la Agencia Internacional para la Investigación sobre el Cáncer (IARC, por sus siglas en inglés) ha clasificado los productos de la combustión del motor del vehículo diésel como cancerígenos para los seres humanos (Grup 1) (5).

La calidad del aire en Valencia y su entorno metropolitano

Las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de la capital y la Generalitat Valenciana son muy insuficientes, no han frenado el empeoramiento de la calidad del aire de Valencia y su área metropolitana. Nos encontramos ante un grave problema de salud pública y ambiental que exige respuestas políticas rápidas y de envergadura. En la ciudad de Valencia, especialmente por su relación con el entorno metropolitano (7), sigue aumentando una de las fuentes principales de contaminación del aire: el número de vehículos motorizados, y con ello también crecen las emisiones contaminantes a la atmósfera.

Desde *València per l'aire* entendemos que es necesario establecer importantes restricciones al tráfico rodado. Las soluciones pasan por racionalizar y reducir drásticamente el libre uso individual del automóvil privado a cambio de ganar colectivamente con un eficiente sistema de movilidad y un espacio público de mayor calidad ambiental. Si se reduce el tráfico de vehículos en la ciudad también disminuirán las emisiones de partículas contaminantes en el aire que respiramos. La reducción del total del tráfico de vehículos exige controlar la entrada de vehículos a la ciudad y racionalizar el uso del vehículo privado dentro de los núcleos urbanos. No solo se trata de adoptar medidas excepcionales o puntuales en algunas calles, barrios y zonas concretas de la ciudad, se ha de reducir sensiblemente el uso del coche particular revertiendo con ello la tendencia actual de aumento del número de coches circulando por la ciudad.

Son necesarias y urgentes las medidas para reducir eficazmente el volumen global de vehículos privados que circulan por las calles de Valencia cada día. Por ello, desde la plataforma social *València per l'aire* estamos radicalmente en contra del aumento de las infraestructuras viarias y de las ampliaciones de las carreteras de acceso a la ciudad debido a que facilitan la penetración y el aumento del número de coches. **Nos oponemos con rotundidad al proyecto de Acceso Norte al Puerto de Valencia y a los actuales proyectos de ampliación de carriles de entrada a la ciudad en las carreteras: V21, V30 y V31.**

Las plazas de aparcamiento rotativo actúan como imanes que atraen más vehículos e inciden en el aumento del flujo de tráfico de coches en zonas ya muy sensibles por estar saturadas de contaminación atmosférica. Barrios residenciales con alta presencia y atracción comercial, zonas escolares, lugares de trabajo, etc., padecen a diario las consecuencias colaterales del ciclo del visitante foráneo que llega en automóvil y busca aparcamiento: contaminación acústica, aumento de los niveles de partículas contaminantes en el aire por el constante flujo de automóviles, reducción y privatización de uso del espacio público útil y de calidad en las calles al ser usurpado por aparcamientos de vehículos privados en superficie, con el nefasto efecto de una merma sustancial del espacio público para peatones.

En suma, se hace necesaria y urgente la drástica reducción del número de plazas rotatorias de parking por toda la ciudad y de los aparcamientos gratuitos en superficie. Consideramos que resulta del todo irracional seguir empeorando la contaminación del aire urbano con la apertura de más plazas rotatorias de parking en el centro de la ciudad de Valencia, como son los aparcamientos de la Plaza de Brujas, la Plaza de la Reina y el Parc Central.

Las autoridades políticas, el Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana, han de afrontar con responsabilidad, rapidez y realismo la problemática de la degradación del aire mediante ambiciosos planes estratégicos en favor de la reducción global del tráfico rodado en Valencia y en su zona metropolitana. Estos planes han de desarrollarse mediante una serie de etapas con claros objetivos temporales, medibles y evaluables a partir de indicadores socio-ambientales completos y actualizados. Esta reducción del tráfico de vehículos ha de desarrollarse conjuntamente con la ampliación y mejora sustancial del transporte público.

Combatir eficazmente la contaminación del aire urbano y el cambio climático exige cambios estructurales de carácter transversal en materias de transporte, urbanismo, industria, vivienda, que habrán de acompañarse de significativos cambios sociales y culturales en nuestros valores, creencias y estilos de vida y comportamientos cotidianos. Se trata de soluciones conjuntas y retroalimentadas ante los graves problemas de salud pública, ecológicos, energéticos, climáticos y de movilidad. Aunque también es cierto, que la realidad y gravedad de los problemas implicados no puede esperar a los necesarios cambios estructurales, que incluso puede que no lleguen nunca. Podemos y debemos ir actuando ya mediante políticas novedosas de remodelación urbana. Existe el conocimiento, la información y los medios técnicos suficientes para emprender políticas sectoriales concretas que propicien la efervescencia de estos cambios. No hay excusa posible para no actuar ya en nombre de dar prioridad a los cambios estructurales. Las herencias estructurales a favor del dominio del coche privado no han de seguir usándose como letanía justificadora para no hacer nada en el presente o para seguir alimentando la espiral endemoniada de inercias en favor del vehículo privado como eje, patrón y modelo urbano y territorial de movilidad.

¿Cómo mejorar la calidad del aire?

La movilidad no saludable ni sostenible centrada en el reinado del vehículo privado con motor de combustión hoy representa un grave problema de salud pública y ambiental. Considerando que los medios de transporte que utilizan combustibles fósiles son los principales agentes de emisiones de gases tóxicos al aire, los gestores públicos han de asumir la responsabilidad de adoptar con urgencia planes estratégicos que permitan reducir las emisiones y hacer efectivo el derecho básico inviolable a respirar aire limpio. En consecuencia, los objetivos marco prioritarios y de carácter estratégico de la plataforma *València per l'aire*, están en cambiar los patrones actuales de movilidad bajo el reinado del vehículo privado mediante un nuevo modelo territorial que armonice e integre proyectos e intervenciones parciales y puntuales.

Son ejes sintéticos de nuestras propuestas para disponer de un plan de mejora continua que nos permita vivir en una ciudad saludable que cumpla con los parámetros e indicadores establecidos por la OMS (8):

- **Menos coches, más espacio público peatonal de calidad y más zonas verdes de calidad para las personas, el encuentro y la comunidad.**
- **Menos plazas de parking, menos tráfico de vehículos privados, menos contaminación y más salud urbana.**
- **Más transporte público e intermodalidad para la conexión metropolitana (7).**
- **Plan de movilidad urbana sostenible: desarrollo del PMUS.**
- **Movilidad sostenible para el transporte de personas y mercancías.**
- **Control y gestión sostenible para el Puerto de Valencia, el aeropuerto y las zonas industriales.**
- **Control sobre las emisiones de las obras públicas.**
- **Alternativas sostenibles a la quema de rastrojos.**
- **Evaluación continua de las medidas implantadas en base a indicadores PM2.5, NO2 y PM10.**

Desde la plataforma *València per l'aire* sabemos que para reducir eficazmente los niveles de contaminación del aire es necesario que la clase política gobernante adopte medidas normativas y legislativas que introduzcan grandes restricciones al tráfico privado motorizado. Esto es algo bien contrario a las injustas e ineficaces medidas políticas desreguladoras, que en nombre de la retórica de la “educación y la sensibilización” social disimuladamente trasladan y externalizan las responsabilidades públicas e institucionales de protección del bien común tan vital como es el aire, sobre los hombros y la voluntad de las personas individuales, convirtiéndolas de hecho en rehenes, víctimas y culpables de los muchos males generados por las emisiones tóxicas al aire.

Contrariamente, la regulación normativa y legal ha de ir por delante, y ha de acompañarse a su vez de campañas de concienciación ciudadana y de difusión y visibilización pública de los datos mediante informaciones continuadas, claras, precisas y comprensibles, sobre el estado de la calidad del aire en las diferentes zonas urbanas y rural-urbanas. Las autoridades públicas valencianas han de llevar adelante un plan estratégico de movilidad sostenible con exigentes metas temporales, medibles y evaluables, de reducción global del tráfico rodado. Es fundamental el cumplimiento de las directrices marcadas por la OMS en torno a los límites permisibles de los valores de NO₂, haciendo hincapié en las partículas PM_{2,5} que son las más tóxicas y dañinas para la salud. Los informes técnicos de la administración han de dejar de estar mutilados y no han de vincular la contaminación solo con las partículas PM₁₀, cuando en realidad ocurre que las emisiones más tóxicas y agresivas, que enferman y matan, son las partículas PM_{2.5} y NO₂.

Por otra parte, según datos aportados por el PMUS de Valencia (Plan de Movilidad Urbana Sostenible), se estimaba que se daría una reducción del 14% del tráfico rodado como consecuencia de poner en marcha las líneas estratégicas de movilidad sostenible, lo que reportaría una reducción de NO₂ en el centro de la ciudad. Pero contrariamente, a fecha de hoy los datos obtenidos por la plataforma *València per l'aire* constatan una constante elevación de tales partículas contaminantes. En consecuencia nos preguntamos *¿qué ha pasado con el PMUS en Valencia?* No solo no se ha reducido el tráfico rodado sino que ha aumentado sensiblemente el número de vehículos que circulan por la ciudad, y en la misma proporción ha aumentado la concentración de contaminantes (según se confirma por los estudios técnicos que viene realizando la plataforma *València per l'aire*).

En conclusión, se hace necesario el establecimiento de importantes restricciones al tráfico rodado. Las soluciones pasan por racionalizar y reducir el uso del automóvil privado y ganar a cambio un eficiente sistema de movilidad y un mayor espacio público saludable y con calidad ambiental.

En conclusión, la gestión sostenible y el control responsable para la reducción de las fuentes fijas y móviles de emisión de contaminantes que contribuyen a la degradación del aire en la ciudad, incidirá en la mejora de su calidad y en las condiciones de salud y habitabilidad urbana.

Los proyectos y acciones de regulación política, legal y administrativa han de orientarse en torno a las siguientes líneas generales de actuación:

A. Movilidad sostenible y saludable de personas y mercancías

- Plan de movilidad saludable que conecte la ciudad con su área metropolitana (7).
- Plan de reducción global del tránsito rodado. Establecimiento de Zonas de Baja Emisión (6) y peajes de circulación (Congestion Charge).

- Planes específicos entre las 7 horas y las 11h., la franja horaria de mayor impacto ambiental contra la estabilidad climática (7).
- Peajes urbanos que desincentiven la penetración de vehículos al centro de la ciudad, con tasas finalistas que retornen las recaudaciones hacia proyectos de ampliación, mejora y abaratamiento del transporte público.
- Prohibición progresiva del acceso a la ciudad de los coches diésel.
- Reducción drástica de los grandes aparcamientos y el número de plazas rotatorias de aparcamiento que actúan de atractores de vehículos hacia los centros urbanos. Fin de los grandes aparcamientos gratuitos.
- Plan específico para el transporte de mercancías.
- Establecimiento de ejes y espacios de movilidad con extensión y atención preferente para las zonas peatonales, las rutas de salud y los espacios verdes. Creación de amplios espacios urbanos de calidad para peatones y ciclistas por toda la ciudad y por cada barrio.
- Aumento de zonas verdes y bosques urbanos como lugares de sociales de encuentro, conexión, salud y protección de la biodiversidad.
- Potenciación y mejora de la red del transporte público urbano e interurbano (en frecuencias, velocidad y ampliación de la red de autobuses, tranvías, trenes de cercanías y ferrocarriles).
- Desarrollo de las estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), paralizado a pesar de que se firmó en el año 2013.
- Sustitución de la flota de autobuses diésel.
- Establecer conexiones viales entre la ciudad y sus pedanías a través de vías verdes y carriles bici.
- Eliminación de las subvenciones actuales al transporte privado (ayudas a la compra PIVE, etc.. descuentos en las autopistas, fiscalidad favorable al diésel, etc.), reorientándolas hacia el fomento del transporte público.
- Flota pública de vehículos públicos más eficientes, eléctricos y de menor impacto ambiental. Ayudas y subvenciones al uso de estos vehículos. Subcontratas con empresas privadas que incorporen estas exigencias en los servicios y prestaciones.
- Sistema tarifario para el transporte público mediante bonos de carácter social, intermodal, de gestión pública, y para cualquier medio de transporte público de la Comunidad Valenciana.
- Espacios e itinerarios peatonales en el centro y en cada barrio de la ciudad de Valencia.
- Políticas de ejemplaridad pública-institucional y fomento de medidas de transporte sin emisiones tóxicas al aire en centros e instituciones públicas: escolares, universitarios, sanitarios, culturales, comerciales, de trabajo,...
- Hacer efectiva la ley de financiación del transporte público asegurando una adecuada dotación presupuestaria pública para garantizar el derecho a la movilidad.

- Reducción sustancial del espacio público reservado para el vehículo privado motorizado y adopción de medidas efectivas de pacificación del tráfico en la trama de los centros urbanos y en todos los barrios de la ciudad.
- Plan de fomento del uso social de la bicicleta, con extensión y mejora de la red e interconexiones urbanas y metropolitanas, y con vial propio en calzada, espacialmente separado del tránsito motorizado con distancias y elementos físicos, y sin tramos desconectados. Mejora y aumento de las infraestructuras de soporte a la movilidad peatonal y ciclista.
- Desarrollo de un eficiente sistema intermodal que conecte de forma sostenible la ciudad con sus pedanías y con los municipios cercanos, permitiría disminuir la entrada de vehículos a la ciudad y su centro al dar más peso al transporte público y a las infraestructuras de aparcamientos para bicicletas.
- Freno a la expansión urbana. Urbanización según el modelo de ciudad compacta, que acerca distancias físicas, mezcla actividades y usos y disminuye el uso del vehículo privado. Prioridad a las políticas de ocupación de las viviendas vacías y las rehabilitaciones.
- Freno al crecimiento urbano ilimitado que devora la huerta periurbana y ecosistemas singulares, rediriéndolo hacia la rehabilitación de la trama urbana.
- Red de infraestructuras con garantías de seguridad y accesibilidad para los usuarios no motorizados (vías verdes) que estructure todo el territorio de la ciudad e interurbano, garantizando así el derecho constitucional de libre circulación.
- Planes específicos y obligatorios de movilidad sostenible para los centros públicos, las empresas privadas y actividades industriales de más de un centenar de trabajadores, y los grandes centros comerciales.
- Renovación y ampliación progresiva de mejoras tecnológicas y vehículos con combustibles más limpios en el transporte público, en los vehículos de recogida de escombros, de limpieza viaria y de transporte de mercancías. En el caso del taxi, reducir significativamente los movimientos de vacío y creación de más micro-estaciones.

B. Gestión sostenible del puerto y aeropuerto

- Restricciones a la entrada de barcos que utilicen combustibles altamente contaminantes con la creación de un Área de Control de Emisiones (ECA por sus siglas en inglés), y a los que no tengan instalados sistemas de filtros de partículas y catalizadores de óxidos de nitrógeno.
- Control sobre las emisiones de las grúas diésel.
- Plan de electrificación progresiva del Puerto de Valencia y de conexión de cruceros y de barcos de mercancías a la red eléctrica local cuando están atracados en el puerto.
- Potenciar definitivamente el transporte ferroviario de mercancías que pueden ser transportadas de origen a destino.
- Impuesto ambiental a las emisiones en aviones comerciales.

- Sustitución progresiva por vehículos eléctricos de la flota de motores para la maquinaria usada en la manipulación y carga de equipaje y en otras tareas asociadas al mantenimiento de las pistas de aterrizaje.
- Reducir las emisiones contaminantes de los aviones en las áreas de trabajo circulando con la mitad de motores cuando estén en pista o bien usando tractores eléctricos de remolque.

C. Industria y obra pública limpia

- Incorporación de criterios ambientales en los pliegos de cláusulas y condiciones establecidas en los convenios y subcontratas públicas. Seguimiento, control y sanciones ante incumplimientos de las mismas.
- Controles estrictos, independientes y sanciones severas ante los incumplimientos de los límites de emisiones por parte de las instalaciones industriales en funcionamiento.
- Monitorización continuada sobre las emisiones contaminantes a la atmósfera con exposición pública de los datos, de forma continuada y comprensible para la ciudadanía.
- Planes ambiciosos de despliegue de energías renovables y de prevención de residuos. Plan de recolocación de los trabajadores afectados para garantizar su transición laboral en las nuevas empresas impulsadas en estos sectores sostenibles.
- Regular la implantación progresiva de instalaciones de combustión de biomasa para uso residencial y edificios, y para pequeñas instalaciones de co/tri-generación, llegando a no autorizarlos por razones de salud pública.

D. Campañas educativas de debate público y concienciación

- Regular la implantación progresiva de instalaciones de combustión de biomasa para uso residencial y edificios, y para pequeñas instalaciones de co/tri-generación, llegando a no autorizarlos por razones de salud pública.
- Campañas informativas masivas y contundentes sobre la gravedad del problema de la contaminación atmosférica, sus causas y sus efectos sinérgicos en la salud, sus altos costes económicos y los impactos ambientales destructivos de determinados sectores de actividad económica que degradan intensivamente los ecosistemas y empeoran el cambio climático.
- Campaña de difusión del plan integral de mejora de la calidad del aire y las buenas prácticas, información sobre sus medidas obligatorias y sobre las malas prácticas sociales (como es el uso abusivo e irresponsable del coche particular, el turismo de masas).
- Definición de un verdadero y eficaz protocolo de actuación ante episodios álgidos de contaminación del aire, con medidas obligatorias para restringir el tránsito más contaminante (incluido el tráfico aéreo y marítimo), facilitando al tiempo la movilidad activa (peatonal y bicicletas) y el uso del transporte público. Reducción y parada, si fuera necesario, de la actividad de las diversas industrias con emisiones contaminantes a la atmósfera. Estrategia comunicativa e informativa amplia y socialmente efectiva, que incluya acciones preventivas obligatorias, especialmente en los centros escolares, geriátricos, hospitalarios, áreas deportivas y otros equipamientos sensibles y de mayor riesgo.

- Ampliación y mejora técnica de la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica con extensa cobertura territorial. Establecimiento de un sistema de evaluación sanitaria para asegurar un correcto desarrollo, seguimiento y evaluación de las medidas obtenidas.
- Creación de una comisión de seguimiento y evaluación del programa de medidas de carácter informativo, deliberativo y vinculante, integrando a actores sociales heterogéneos, como es la participación de diversos departamentos sectoriales de gobierno y gestión implicados, profesionales y científicos expertos y la ciudadanía organizada y preocupada.

Notas:

1. La contaminación del aire está entre los principales factores cancerígenos según la OMS. http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2013/pdfs/pr221_E.pdf
Informe de la Agencia sobre la calidad del aire a Europa en 2013.
 - La contaminación del aire mata incluso por debajo de los límites establecidos de calidad del aire de la Unión Europea. Estudio europeo publicado a The Lancet. <http://ow.ly/rzZap>
 - Informes del Centre de Anàlisis y Programas Sanitarios (CAPS) :<http://www.caps.cat/images/stories/INFORMECAPSmediamb.pdf><http://www.comb.cat/cat/actualitat/publicacions/bonapraxi/praxi30.pdf>
2. [Informe Calidad del Aire 2013](#) de Ecologistas en Acción.
3. Perez L, Sunyer J, Kunzli N. Estimating the health and economic benefits associated with reducing air pollution in the Barcelona Metropolitan Area (Spain). *Gac Sanit* 2009;23:287-94.
4. International Agency for Research on Cancer (IARC). Diesel engine exhaust carcinogenic. Press release N° 213. 2013
https://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_E.pdf
5. Lewis, A.C., Carslaw, D.C., Kelly, F.J. Vehicle emissions: Diesel pollution long under-reported. *Nature* 526, 195. 2015
<http://www.nature.com/nature/journal/v526/n7572/full/526195c.html>
6. Zonas de Baja Emisión :
<http://urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main/what-are-low-emission-zones>
[Low Emission Zones - Immediate Aid Paper for Municipalities” PDF \(528 KB\)](#)
[Guide Line . Low Emission Zones](#)
CSIC.: Bases científico-técnicas para un Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire:<https://editorial.csic.es/publicaciones/libros/12120/978-84-00-09475-1/bases-cientifico-tecnicas-para-un-plan-nacional-de.html>
7. www.airuse.org
CSIC.: Bases científico-técnicas para un Plan Nacional de Mejora de la Calidad del aire.
8. Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project
9. WHO Air quality guidelines - 2005 global update

València per l'aire

Valencia, marzo del 2018