



## València per l'aire

### MANIFEST

L'aire lliure de components tòxics constitueix un ben comú bàsic per a la salut, el benestar, la prosperitat, la supervivència humana i de la resta de la multidiversa germanor vivent amb la qual compartim el planeta. Les diferents agressions urbanoindustrials que adopten la forma de contaminació i degradació de les condicions atmosfèriques i de la qualitat de l'aire constitueixen lesions i amenaces molt greus contra els drets humans i els drets ecològics més fonamentals i invulnerables. La contaminació industrial i urbana de l'atmosfera no és conforme amb les exigències d'una ecojustícia adaptada als temps que vivim. Les creixents emissions tòxiques a l'atmosfera perjudiquen el dret a la vida i a unes condicions ambientals dignes que afavorisquen la salut i la florida dels éssers humans en l'actual context d'una biosfera cada vegada més contaminada i desestabilitzada en les seues capacitats bioproductives de generar béns i serveis naturals tan fonamentals com són l'aire i el clima.

L'aire constitueix un recurs ambiental renovable que necessitem però que els éssers humans no podem crear al nostre antull, sols la xarxa dels ecosistemes de la biosfera terrestre pot fer-ho mitjançant complexos metabolismes geo-biogeneratius creats en la llarga història de l'evolució biològica. L'atmosfera i l'aire són part essencial de la vitalitat i supervivència de les formes de vida i de les espècies i ecosistemes de la Terra. El malparat estat de la situació en què es troba el clima global de la Terra (La nostra casa comú i única) i la seua atmosfera, sovint convertida en un abocador d'ús lliure per a tot tipus de detrits i escombraries tòxiques d'origen tecnològic, urbà i industrial, ha d'obligar-nos a urgents canvis en les nostres maneres de viure, organitzar-nos, produir, consumir i desplaçar-nos.

Per tal de poder escapar amb relatiu èxit de les tràgiques perturbacions antropogèniques que estan alterant acceleradament els cicles i metabolismes naturals de la Terra, i que recauen de ple sobre un ben comú tan vital com és l'atmosfera i el clima, es fan necessaris nous imperatius morals, normatius i legals que establisquen clares limitacions i regulen col·lectivament les nostres formes d'organitzar-nos i els nostres estils de vida. Han d'establir-se frens d'emergència i noves fórmules específiques d'autocontenció sobre les expansives tendències de destrucció entròpica que alimenten les actuals prioritats economicistes i neoliberals d'un desenvolupament urbà i tecnològic, del mercat i del lucre particular.

Els valors alternatius de la cura i la protecció de l'aire i el clima han de traduir-se amb urgència en normatives i lleis específiques, que establisquen regulacions col·lectives eficaces per a frenar l'auge de les transformacions de la matèria i l'energia que degraden l'aire i el clima i són generades per les nostres formes malaltisses de producció, consum i mobilitat. Aquestes regulacions pràctiques limitatives han d'acompanyar-se també d'importants canvis socials i culturals en mentalitats, creences, valors, costums i comportaments pràctics majoritaris, en favor del gaudi de la bona vida, llarga i sana, l'equitat, l'ecojustícia i la solidaritat intraespècie, interespècies i intergeneracional.

## Qui som?

**La plataforma social «València per l'aire» som una iniciativa organitzada de ciutadania col·lectiva, autònoma i plural. Els motius i finalitats generals que ens mouen cerquen solucions eficaces que milloren la qualitat de l'aire urbà de la ciutat de València i de l'entorn metropolità. Ens hem dotat de mitjans tècnics propis que són necessaris per a realitzar mesuraments i vigilància sobre la qualitat de l'aire. Produïm i difonem informació objectiva i socialment accessible sobre la contaminació de l'aire de València i la seua àrea metropolitana. També realitzem un seguiment continuat i unes valoracions específiques per zones sobre la composició de l'aire i la presència de components tòxics.**

"València per l'aire" està integrada per una àmplia diversitat de col·lectius: associacions de veïns, associacions de mares i pares, ONGs, col·lectius ecologistes, ciutadans conscients i preocupats, professionals, tècnics i especialistes (urbanistes, enginyeres, arquitectes, dissenyadors, metges, ambientalistes, periodistes, educadors, sociòlegs, ...) com a afectats directes i com a persones motivades per la necessitat d'impulsar canvis que afavorisquen el benestar col·lectiu i la millora de les condicions ambientals de l'aire de la ciutat i la seua àrea metropolitana.

Són aclaparadores les evidències científiques que confirmen que la contaminació de l'aire urbà danya severament la salut i disminueix l'esperança de vida, a més de degradar els ecosistemes i la biodiversitat que són necessàries per a l'estabilitat de les condicions de la vida en general i, per tant, també de la vida humana. Des de la plataforma València per l'aire realitzem mesuraments periòdics, produïm i oferim dades obertes a la ciutadania sobre l'estat de la qualitat de l'aire a la ciutat de València i el seu entorn. Fem socialment visibles i accessibles els indicadors de la quantitat de partícules i gasos contaminants que ens malmeten la salut en general i són causants potencials de perilloses malalties específiques. Emprenem accions de conscienciació i sensibilització social, polítiques i institucionals, per a afavorir un canvi de mentalitats, valors i hàbits pràctics dominants. Les nostres actuacions són educatives, consciencien i informen sobre l'aire urbà i sobre les condicions i els elements que contribueixen a disminuir la qualitat ambiental de l'aire que respirem. També reivindicuem canvis importants en les prioritats polítiques i institucionals i en les normatives legals. Exigim a les autoritats polítiques i als tècnics i gestors públics, responsabilitat i transparència ja que estan dotats dels mitjans i el poder institucional necessari per a emprendre projectes i establir normatives i regulacions en favor de la cura i la protecció de la qualitat de l'aire en el medi urbà.

La plataforma ciutadana *València per l'aire* ha comprovat el reiterat incompliment per part de les autoritats valencianes de les exigències legals en matèria de qualitat de l'aire (Directiva 2008/50/CE, de 21 de maig i de les WHO Air quality guidelines-2005 global update). Qüestionem la descurança i el gran desinterès polític i institucional per no respondre de forma eficaç a la contaminació atmosfèrica urbana, per no actuar com sí ho estan fent ja més de 200 ciutats europees, mitjançant polítiques i regulacions estructurals obligatòries al seu abast amb la finalitat d'eliminar o reduir significativament la contaminació atmosfèrica de la ciutat. La falta de mesures i regulacions normatives obligatòries, eficients, articulades i proporcionals a la gravetat socioambiental del problema i concordes amb el principi de precaució, per part dels

responsables públics, ha derivat en l'obertura de dos procediments d'infracció en 2006 i 2007 per part de la Comissió Europea davant l'incompliment de la seua normativa.

**Des de la plataforma *València per l'aire* estem convençuts que per a reduir els nivells de contaminació de l'aire urbà cal prendre mesures audaces restrictives del trànsit individual motoritzat. Són necessaris els indicadors socioambientals, les xarxes de vigilància, les estacions de presa de mostres per a mesuraments realistes, objectius i independents i una continuada producció de dades i informació socialment visibles i d'accés obert. Necessitem amb urgència un pla per a la reducció continuada dels valors dels gasos i les partícules tòxiques \*PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> i \*PM<sub>10</sub> amb l'objectiu de complir els valors marcats per l'OMS (Organització Mundial de la Salut) (8) (9).**

Com a col·lectiu ciutadà organitzat ens fem portaveus de la urgent necessitat d'un pla estratègic de mobilitat saludable i sostenible per a la ciutat de València i la seua corona metropolitana, que reduïska el volum global del trànsit rodat a la ciutat i el seu entorn metropolità. Les reduccions de l'escala global (8) (9) de cotxes i de fums tòxics en la ciutat i l'entorn metropolità no poden reduir-se ni equiparar-se a simples intervencions puntuals i localitzades en alguns carrers o barris, ni a les dades parcials i esbiaixades així obtingudes.

El diagnòstic i els valors de presència de contaminants tòxics que llancen les mostres i mesuraments de l'aire de la ciutat han motivat la constitució i l'enlairament inicial del col·lectiu *València per l'aire*. Una sèrie de mesuraments realitzats en 55 punts de la ciutat per part dels tècnics integrants de la plataforma, evidencien empíricament que en la ciutat de València s'excedeixen els límits de concentració permesos per l'OMS en NO<sub>2</sub> i partícules \*ultrafines. Aquesta situació representa, no solament un incompliment legal de la normativa (amb significatives variacions i desigualtats en funció de les zones concretes de la ciutat), sinó que des del punt de les condicions generals de la qualitat i salubritat de l'aire de València constitueixen un gran risc i perill per a la salut humana.

Per tant, des de *València per l'aire* assumim com a propis els següents **cinc grans eixos d'actuació**:

**I.- Ús d'indicadors físics i socioambientals integrals i actualitzats per al diagnòstic de l'estat de situació de la contaminació atmosfèrica. Visibilització, transparència i accés obert a les dades empíriques sobre la qualitat de l'aire urbà, que permeta avaluar amb realisme i objectivitat l'eficàcia de les actuacions i els plans d'acció.**

**II.- Monitoratge continuat sobre les emissions contaminants a l'atmosfera amb una exposició pública de les dades que siga comprensible per la ciutadania. Ampliació de la xarxa oficial de vigilància. Ubicació adequada, no allunyada dels carrers i places de la ciutat, de la xarxa oficial d'estacions de mesurament per tal de determinar amb realisme i objectivitat els impactes reals de la contaminació. Açò permetrà al seu torn millorar l'objectivitat i representativitat de les dades obtingudes.**

**III.- Conscienciació, debat públic i educació social sobre la problemàtica de la contaminació de l'aire en favor de valors i solucions pràctiques concordes amb les exigències conjuntes de la salut humana i la sostenibilitat ecològica.**

**IV.- Generació i manteniment de xarxes i d'un teixit social informat, responsable, crític i compromès.**

**V.- Incidència en l'acció i governabilitat política, en la planificació i projectes urbans, en les normatives i lleis reguladores, amb la finalitat de reduir significativament les fonts causants de la contaminació de l'aire mitjançant canvis substancials i eficaços. Establiment d'exigents normatives legals, regles d'ús i sancions dissuasives davant de les infraccions amb un participació ciutadana i que n'avalue el compliment efectiu.**

## **La contaminació de l'aire urbà**

**La contaminació de l'aire urbà constitueix un problema de salut humana de primer ordre. L'Organització Mundial de la Salut (OMS) i nombrosos estudis científics evidencien la relació directa existent entre una mala qualitat de l'aire i l'elevat nombre de malalties respiratòries, cardiovasculars, neurològiques, immunològiques i el càncer (1). CSIC, CREAL, ITC, avalen la necessitat de fer plans urgents i sol liciten responsabilitat a les administracions públiques locals. En el projecte europeu de recerca sobre l'aire urbà AIRUSE es denuncia la falta de plans eficaços d'acció local.**

**A la ciutat de València se superen els límits de partícules i gasos màxims establerts per l'OMS que corresponen amb unes condicions saludables de l'aire (7) (8) (9).** Tot i que la ciutat al llarg de la història ha estat un espai creador de valors de convivència pacífica, protecció i seguretat, ara també contràriament dia a dia estem sotmesos a condicions urbanes atmosfèriques i climàtiques que minven la salut humana, la qualitat de vida i els equilibris ecològics i els metabolismes bioproductius del planeta. Els contaminants més crítics i perillosos de l'aire en la ciutat són el gas diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i les partícules materials que són originades pels processos de combustió d'hidrocarburs i del desgast de frens i pneumàtics (PM<sub>10</sub> o PM<sub>2.5</sub>; és a dir de grandària inferior a 10 i 2.5 micres respectivament). El NO<sub>2</sub> és tòxic, irritant de mucoses, desencadenant de patologies respiratòries agudes i és precursor de la pluja àcida. El NO<sub>2</sub> causa danys irreversibles en els teixits pulmonars si s'inhala en elevades concentracions. Les partícules en suspensió s'incorporen als teixits a través de la respiració, afavorint el desenvolupament de malalties respiratòries, cardiovasculars, neuronals i càncers.

**La principal causa de contaminació de l'aire urbà a la ciutat de València i el seu entorn metropolità és el trànsit rodat de vehicles privats amb motors de combustió d'hidrocarburs.** El trànsit motoritzat alimenta un conjunt d'impactes negatius sobre la qualitat de l'espai públic urbà, les condicions d'habitabilitat i salut urbana. També és causant de la distribució desigual de danys, riscos i perills contra la salut, amb variacions segons les zones urbanes i la densitat de trànsit motoritzat. Aquesta espiral d'impactes biocides és retroalimentada pel gran domini de l'automòbil privat en el medi urbà de València. Quan més gran és l'espai destinat a l'automòbil privat major és el volum de trànsit, i açò al seu torn cronifica el conflicte de distribució molt desigual d'un valuós i escàs ben col·lectiu com és l'espai públic. Aquesta privatització, reducció i deteriorament de l'espai públic generat pel domini de l'automòbil privat, que danya l'interès comú i conjunt de la ciutadania urbanita, també posa en extrem desavantatge i marginació a altres formes de mobilitat en el medi urbà que sí són saludables i ecològicament sostenibles: vianants i ciclistes. El domini i augment del volum total de cotxes privats té l'efecte directe d'augmentar les emissions a l'aire de compostos químics d'alta toxicitat, que són producte dels motors de combustió d'energia fòssil dels vehicles.

A la ciutat de València i l'àrea metropolitana en les últimes cinc dècades el model d'ocupació i usos del sòl s'ha caracteritzat per una desmesurada expansió urbana. Aquest model de zonificació i separació d'usos del sòl ha expandit a manera de taca d'oli l'edificació residencial suburbana i metropolitana. En els últims decennis aquest model d'expansió ha representat uns canvis profunds en les pautes de mobilitat. Aquest patró de creixement urbà inacabable ha allunyat geogràficament els centres de treball, d'estudi o d'oci, dels llocs de residència, i ha obligat a desplaçaments quotidians amb trajectes més llargs en vehicles privats amb motors de combustió. Lamentablement, aquesta inflació urbanitzadora no s'ha acompanyat de polítiques decidides d'ampliació i millora del transport públic, ans al contrari les inversions públiques han tendit a satisfer l'espiral interminable de demandes de noves infraestructures i serveis al servei del vehicle privat. El cotxe s'ha convertit així en el gran protagonista i rei per als plans generals d'ordenació i remodelació urbana i per a tot tipus d'actuacions. Tot açò ha contribuït a un gran augment del nombre de desplaçaments mitjançant el transport motoritzat individual i, en conseqüència, a l'increment d'emissions de gasos i partícules contaminants a l'aire, de nivells de soroll inadmissibles i d'accidents de trànsit.

**Unes altres fonts destacables d'emissió de contaminants a l'aire que necessiten plans específics d'eliminació i minimització d'emissions són les obres públiques i el Port de València.** En tots dos casos es fa necessària una exhaustiva i continuada vigilància.

**Les polítiques valencianes en favor de formes alternatives de mobilitat, més concordes amb les exigències de la salut humana i ambiental, són testimonials, erràtiques i insuficients, i no poden afrontar la creixent escalada dels danys socioambientals disseminats. Les actuals polítiques de mobilitat i transport no s'adequen als requeriments de millora del sistema de transport públic i de les infraestructures que afavorisquen els desplaçaments intermodals i l'ús de mitjans de transport amb menys impactes destructius en la salut humana i en els ecosistemes (de l'estabilitat i bioproduktivitat dels quals depenem).**

**Els fums dels tubs d'escapament no són les úniques causes de contaminació de l'aire. A més del motor de combustió, el funcionament de la maquinària d'un automòbil també requereix de pneumàtics i frens. Les partícules ultrafines provinents del frec entre els pneumàtics i l'asfalt, i de la pols que genera la fricció de les pastilles de fre, són elements inherents al funcionament dels vehicles i són la font d'una bona quantitat de partícules contaminants emeses a l'atmosfera.** Per tant, la idea tecno-optimista de trobar solucions mitjançant un canvi de tecnologia, com la implicada en els cotxes elèctrics, no resoldria per si sola el problema de contaminació de l'aire urbà. Tampoc és aconsellable la lentitud que suposaria la substitució del parc mòbil en favor dels cotxes elèctrics, això no s'ajustaria a la urgència temporal implicada en el diagnòstic de la nostra mala situació atmosfèrica i climàtica.

Es podrien evitar milers de morts prematures anuals si es reduïra l'exposició mitjana de PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub> sense que se sobrepassaren els valors mitjans anuals recomanats per l'OMS (10 i 20 µg/m<sup>3</sup> respectivament) (3) (9). Els contaminants més crítics i perillosos del NO<sub>2</sub> han augmentat de forma continuada a causa del creixent parc de turismes amb motors dièsel o el seu frau en la comptabilitat oficial i pública de les emissions contaminants (7). Aquests vehicles emeten nivells de NO<sub>x</sub> molt més alts que els de la gasolina (4). En 2012, l'Agència Internacional per a la Recerca sobre el Càncer (IARC, per les seues sigles en anglès) ha classificat els productes de la combustió del motor del vehicle dièsel com a carcinògens per als éssers humans (Grup 1) (5).

## La qualitat de l'aire a València i el seu entorn metropolità

**Les mesures adoptades per l'Ajuntament de la capital i la Generalitat Valenciana són molt insuficients, no han frenat l'empitjorament de la qualitat de l'aire de València i la seua àrea metropolitana. Ens trobem davant un greu problema de salut pública i ambiental que exigeix respostes polítiques ràpides i d'envergadura. En la ciutat de València, especialment per la seua relació amb l'entorn metropolità (7), segueix augmentant una de les fonts principals de contaminació de l'aire: el nombre de vehicles motoritzats, i amb açò també creixen les emissions contaminants a l'atmosfera.**

**Des de València per l'aire entenem que és necessari establir importants restriccions al trànsit rodat.** Les solucions passen per racionalitzar i reduir dràsticament el lliure ús individual de l'automòbil privat a canvi de guanyar col·lectivament amb un eficient sistema de mobilitat i un espai públic de major qualitat ambiental. Si es redueix el trànsit de vehicles a la ciutat també disminuiran les emissions de partícules contaminants en l'aire que respirem. La reducció de la totalitat del trànsit de vehicles exigeix controlar-ne l'entrada a la ciutat i racionalitzar l'ús del vehicle privat dins dels nuclis urbans. No solament es tracta d'adoptar mesures excepcionals o puntuals en alguns carrers, barris i zones concretes, s'hi ha de reduir sensiblement l'ús del cotxe particular revertint amb açò la tendència actual de l'augment del nombre de cotxes circulant per la ciutat.

Són necessàries i urgents mesures per a reduir eficaçment el volum global de vehicles privats que circulen pels carrers de València cada dia. Per açò, des de la plataforma social València per l'aire estem radicalment en contra de l'augment de les infraestructures viàries i de les ampliacions de les carreteres d'accés que faciliten la penetració i l'augment del nombre de cotxes. **Ens oposem amb rotunditat al projecte d'Accés Nord al Port de València i als actuals projectes d'ampliació de carrils d'entrada a la ciutat en les carreteres: V21, V30 i V31.**

Les places d'aparcament rotatiu actuen com a imants que hi atrauen més vehicles i incideixen en l'augment del flux de trànsit de cotxes en zones ja molt sensibles per estar saturades de contaminació atmosfèrica. Barris residencials amb alta presència i atracció comercial, zones escolars, llocs de treball, etc., pateixen diàriament les conseqüències col·laterals del cicle del visitant forà que arriba en automòbil i cerca aparcament: contaminació acústica, augment dels neus de partícules contaminants en l'aire pel constant flux d'automòbils, reducció i privatització d'ús de l'espai públic útil i de qualitat en els carrers en ser usurpat per aparcaments de vehicles privats en superfície, amb la nefasta conseqüència d'un minvament substancial de l'espai públic per a vianants.

**En suma, es fa necessària i urgent la dràstica reducció del nombre de places rotatòries de pàrquing per tota la ciutat. Considerem que resulta del tot irracional seguir empitjorant la contaminació de l'aire urbà amb l'obertura de més places rotatòries de pàrquing en el centre de la ciutat com ara els aparcaments de la Plaça de Bruixes, la Plaça de la Reina i el Parc Central.**

**Les autoritats polítiques, l'Ajuntament de València i la Generalitat Valenciana, han d'afrontar amb responsabilitat, rapidesa i realisme la problemàtica de la degradació de l'aire mitjançant ambiciosos plans estratègics en favor de la reducció global del trànsit rodat a València i la zona metropolitana. Aquests plans han de desenvolupar-se mitjançant una sèrie d'etapes amb clars objectius temporals, mesurables i avaluables a partir d'indicadors socioambientals complets i actualitzats. Aquesta reducció del trànsit de vehicles ha de desenvolupar-se conjuntament amb l'ampliació i millora substancial del transport públic.**



Combatre eficaçment la contaminació de l'aire urbà i el canvi climàtic exigeix canvis estructurals de caràcter transversal en matèries de transport, urbanisme, indústria, habitatge, que hauran d'acompanyar-se de significatius canvis socials i culturals en els nostres valors, creences i estils de vida i comportaments quotidians. Es tracta de solucions conjuntes i retroalimentades als greus problemes de salut pública, ecològics, energètics, climàtics i de mobilitat. Tot i que, també és cert, la realitat i gravetat dels problemes implicats no pot esperar els necessaris canvis estructurals, que fins i tot pot ser que no arriben mai. Podem i hem d'anar actuant ja mitjançant polítiques noves de remodelació urbana. Existeix el coneixement, la informació i els mitjans tècnics suficients per tal d'iniciar polítiques sectorials concretes que propicien l'efervescència d'aquests canvis. No hi ha excusa possible perquè no s'actue des d'ara mateix a l'espera de donar prioritat als canvis estructurals. Les herències estructurals a favor del domini del cotxe privat no han de seguir usant-se com a lletania justificadora per a no fer res en el present o per a seguir alimentant l'espiral endimoniada d'inèrcies en favor del vehicle privat com a eix, patró i model urbà i territorial de mobilitat.

## **Com millorar la qualitat de l'aire?**

La mobilitat no saludable ni sostenible centrada en el regnat del vehicle privat amb motor de combustió avui representa un greu problema de salut pública i ambiental. Si considerem que els mitjans de transport que utilitzen combustibles fòssils són els principals agents d'emissions de gasos tòxics a l'aire, els gestors públics han d'assumir la responsabilitat d'adoptar amb urgència plans estratègics que permeten reduir les emissions i fer efectiu el dret bàsic inviolable a respirar aire net. En conseqüència, els objectius marc prioritaris i de caràcter estratègic de la plataforma València per l'aire, s'orienten a canviar els patrons actuals de mobilitat sota el regnat del vehicle privat mitjançant un nou model territorial que harmonitze i integre projectes i intervencions parcials i puntuals.

Són eixos sintètics de les nostres propostes per a disposar d'un pla de millora contínua que ens permeta viure en una ciutat saludable que complisca amb els paràmetres i indicadors establerts per l'OMS (8):

**Menys cotxes, més espai públic de qualitat per als vianants i més zones verdes de qualitat per a les persones, la trobada i la comunitat.**

**Menys places de pàrquing, menys trànsit de vehicles privats, menys contaminació i més salut urbana.**

**Més transport públic i intermodalitat per a la connexió metropolitana (7).**

**Pla de mobilitat urbana sostenible: desenvolupament del PMUS.**

**Mobilitat sostenible per al transport de persones i mercaderies.**

**Control i gestió sostenible per al port de València, l'aeroport i les zones industrials.**

**Control sobre les emissions de les obres públiques.**

**Alternatives sostenibles a la crema de restolls.**

**Avaluació contínua de les mesures implantades sobre la base d'indicadors PM2,5, NO2 i PM10.**

**Des de la plataforma *València per l'aire* sabem que per a reduir eficaçment els nivells de contaminació de l'aire cal que la classe política governant adopte mesures normatives i legislatives restrictives amb el trànsit privat motoritzat.** Açò és ben contrari a les injustes i ineficaces mesures antiregulatories, que en nom de la retòrica de la “sensibilització” social en realitat traslladen i externalitzen les responsabilitats públiques i institucionals de protecció del ben comú tan vital com és l'aire sobre la voluntat de les persones individuals, convertint-les així, de fet, en ostatges, víctimes i alhora responsables.

Aquesta necessària regulació normativa i legal ha de recolzar-se al seu torn en campanyes de conscienciació ciutadana, en la difusió i visualització pública de dades i informacions, continuades, clares, precises i comprensibles, sobre l'estat de la qualitat de l'aire a les diferents zones urbanes i rural-urbanes. Les autoritats públiques valencianes han de portar endavant un pla estratègic de mobilitat sostenible amb exigents metes temporals, mesurables i avaluables, de reducció global del trànsit rodat. És fonamental el compliment de les directrius marcades per l'OMS sobre els límits permissibles dels valors de NO<sub>2</sub>, posant l'accent en les partícules PM<sub>2,5</sub> que són les més tòxiques i nocives per a la salut. Els informes tècnics de l'administració han de deixar d'estar mutilats i no han de vincular la contaminació només amb les partícules PM<sub>10</sub> quan, en realitat, sabem que les emissions més tòxiques i agressives, que emmalalteixen i maten, són les partícules PM<sub>2,5</sub> i NO<sub>2</sub>.

D'altra banda, segons dades aportades pel PMUS de València (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible), s'estimava que es donaria una reducció del 14% del trànsit rodat com a conseqüència d'engegar les línies estratègiques de mobilitat sostenible, la qual cosa reportaria una reducció de NO<sub>2</sub> en el centre de la Ciutat. Però ben al contrari, a data d'avui les dades obtingudes per la plataforma València per l'aire constaten una constant elevació de les esmentades partícules contaminants. En conseqüència ens preguntem... què ha passat amb el PMUS a València? No solament no s'ha reduït el trànsit rodat sinó que n'ha augmentat sensiblement i, en conseqüència, en la mateixa proporció ha crescut la concentració de contaminants (segons es confirma pels estudis tècnics que realitza la plataforma València per l'aire). En suma, es fa necessari l'establiment d'importants restriccions al trànsit rodat. Les solucions passen per racionalitzar i reduir l'ús de l'automòbil privat i guanyar a canvi un eficient sistema de mobilitat i un major espai públic saludable i amb qualitat ambiental.

**En conclusió, la gestió sostenible i el control responsable per a la reducció de les fonts fixes i mòbils d'emissió de contaminants que contribueixen a la degradació de l'aire a la ciutat, incidirà en la millora de la seua qualitat i en les condicions de salut i habitabilitat urbana.**

**Els projectes i accions de regulació política, legal i administrativa han d'orientar-se entorn de les següents línies generals d'actuació:**

#### ***A. Mobilitat sostenible i saludable de persones i mercaderies***

- Pla de mobilitat saludable que connecte la ciutat amb la seua àrea metropolitana (7).
- Pla de reducció global del trànsit rodat. Establiment de Zones de Baixa Emissió (6) i peatges de circulació (Congestion Charge).
- Planes específics entre les 7 hores i les 11h., la franja horària de major impacte ambiental contra l'estabilitat climàtica (7).



- Peatges urbans que desincentiven la penetració de vehicles al centre de la ciutat, amb taxes finalistes que retornen les recaptacions cap a projectes d'ampliació, millora i abaratiment del transport públic.
- Prohibició progressiva de l'accés a la ciutat dels cotxes dièsel.
- Reducció dràstica dels grans aparcaments i del nombre de places rotatòries d'estacionament que actuen com a imants que atrauen vehicles cap als centres urbans. Fi dels grans aparcaments gratuïts.
- Pla específic per al transport de mercaderies.
- Establiment d'eixos i espais de mobilitat amb extensió i atenció preferent per a les zones per als vianants, les rutes de salut i els espais verds. Creació d'amplis espais urbans de qualitat per a vianants i ciclistes per tota la ciutat i per cada barri.
- Augment de zones verdes i boscos urbans com a llocs socials de trobada, connexió, salut i protecció de la biodiversitat.
- Potenciació i millora de la xarxa del transport públic urbà i interurbà (en freqüències, velocitat i ampliació de la xarxa d'autobusos, tramvies, trens de rodalies i ferrocarrils).
- 
- Desenvolupament de les estratègies del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), paralitzat malgrat que es va signar l'any 2013.
- Substitució de la flota d'autobusos dièsel.
- Establiment de connexions vials entre la ciutat i les seues pedanies a través de vies verdes i carrils bici.
- Eliminació de les subvencions actuals al transport privat (ajudes a la compra PIVE, etc.. descomptes en les autopistes, fiscalitat favorable al dièsel, etc.), reorientant-les cap al foment del transport públic.
- Flota de vehicles públics més eficients, elèctrics i de menor impacte ambiental. Ajudes i subvencions a l'ús d'aquests vehicles. Subcontractes amb empreses privades que incorporen aquestes exigències en els serveis i les prestacions.
- Sistema tarifari per al transport públic mitjançant bons de caràcter social, intermodal, de gestió pública, i per a qualsevol mitjà de transport públic del País Valencià.
- Espais i itineraris per als vianants al centre i a cada barri de la ciutat de València.
- Polítiques d'exemplaritat pública-institucional i foment de mesures de transport sense emissions tòxiques a l'aire en centres i institucions públiques: escolars, universitaris, sanitaris, culturals, comercials, de treball,...
- Fer efectiva la llei de finançament del transport públic assegurant una adequada dotació pressupostària pública per a garantir el dret a la mobilitat.

- Reducció substancial de l'espai públic reservat per al vehicle privat motoritzat i adopció de mesures efectives de pacificació del trànsit en la trama dels centres urbans i en tots els barris de la ciutat.
- Pla de foment de l'ús social de la bicicleta, amb extensió i millora de la xarxa i interconnexions urbanes i metropolitanes, i amb vial propi en calçada, espacialment separat del trànsit motoritzat amb distàncies i elements físics, i sense trams desconnectats. Millora i augment de les infraestructures de suport a la mobilitat per als vianants i ciclistes.
- Desenvolupament d'un eficient sistema intermodal que connecte de forma sostenible la ciutat amb les pedanies i amb els municipis propers, que permetria disminuir l'entrada de vehicles a la ciutat i el seu centre en donar més pes al transport públic i a les infraestructures d'aparcaments per a bicicletes.
- Aturada a l'expansió urbana i al creixement de l'oferta de nou habitatges. Urbanització segons el model de ciutat compacta, que acosta distàncies físiques, barreja activitats i usos i disminueix l'ús del vehicle privat. Prioritat a les polítiques d'ocupació dels habitatges buits i les rehabilitacions.
- Fre al creixement urbà il·limitat que devora l'horta periurbana i els ecosistemes singulars, redirigint-ho cap a la rehabilitació de la trama urbana.
- Xarxa d'infraestructures amb garanties de seguretat i accessibilitat per als usuaris no motoritzats (vies verdes) que estructure tot el territori de la ciutat i interurbà, garantint així el dret constitucional de lliure circulació.
- Planes específics i obligatoris de mobilitat sostenible per als centres públics, les empreses privades i activitats industrials de més d'un centenar de treballadors, i els grans centres comercials.
- Renovació i ampliació progressiva de millores tecnològiques i vehicles amb combustibles més nets en el transport públic, en els vehicles de recollida d'enderrocs, de neteja viària i de transport de mercaderies. En el cas del taxi, reduir significativament els moviments sense passatgers i creació de més micro-estacions.

### ***B. Gestió sostenible del port i aeroport***

- Restriccions a l'entrada de vaixells que utilitzen combustibles altament contaminants amb la creació d'un Àrea de Control d'Emissions (ECA per les seues sigles en anglès), i també als que no tinguen instal·lats sistemes de filtres de partícules i catalitzadors d'òxids de nitrogen.
- Control sobre les emissions de les grues dièsel.
- Pla d'electrificació progressiva del Port de València i de connexió de creuers i de vaixells de mercaderies a la xarxa elèctrica local quan hi estiguen atracats.
- Potenciar definitivament el transport ferroviari de mercaderies que poden ser transportades d'origen a destinació.
- Impost ambiental als emissions en avions comercials.

- Substitució progressiva per vehicles elèctrics de la flota de motors per a la maquinària usada en la manipulació i càrrega d'equipatge i en altres tasques associades al manteniment de les pistes d'aterratge.
- Reduir les emissions contaminants dels avions en les àrees de treball circulant amb la meitat de motors quan estiguen en pista o ben usant tractors elèctrics de remolc.

### ***C. Indústria i obra pública neta***

- Incorporació de criteris ambientals en els plecs de clàusules i condicions establides en els convenis i subcontractes públiques. Seguiment, control i sancions davant dels incompliments.
- Controls estrictes, independents i sancions severes en els incompliments dels límits d'emissions per part de les instal·lacions industrials en funcionament.
- Monitoratge continuat sobre els emissions contaminants a l'atmosfera amb exposició pública de les dades, de forma continuada i comprensible per a la ciutadania.
- Plans ambiciosos de desplegament d'energies renovables i de prevenció de residus. Pla de recol·locació dels treballadors afectats per a garantir la seua transició laboral en les noves empreses impulsades en aquests sectors sostenibles.
- Regular la implantació progressiva d'instal·lacions de combustió de biomassa per a ús residencial i edificis, i per a xicotetes instal·lacions de co/tri-generació, arribant a no autoritzar-los per raons de salut pública.

### ***D. Campanyes educatives de debat públic i conscienciació***

- Campanyes informatives massives i contundents sobre la gravetat del problema de la contaminació atmosfèrica, les seues causes i els seus efectes sinèrgics en la salut, els seus alts costos econòmics i els impactes ambientals destructius de determinats sectors d'activitat econòmica que degraden intensivament els ecosistemes i empitjoren el canvi climàtic.
- Campanya de difusió del pla integral de millora de la qualitat de l'aire i les bones pràctiques, informació sobre les seues mesures obligatòries i sobre les males pràctiques socials (com és l'ús abusiu i irresponsable del cotxe particular, el turisme de masses).
- Definició d'un vertader i eficaç protocol d'actuació davant episodis àlgids de contaminació de l'aire, amb mesures obligatòries per a restringir el trànsit més contaminant (incloent el tràfic aeri i marítim), facilitant al temps la mobilitat activa (per als vianants i bicicletes) i l'ús del transport públic. Reducció i aturada, si fóra necessari, de l'activitat de les diverses indústries amb emissions contaminants a l'atmosfera. Estratègia comunicativa i informativa àmplia i socialment efectiva, que incloga accions preventives obligatòries, especialment en els centres escolars, geriàtrics, hospitalaris, àrees esportives i altres equipaments sensibles i de major risc.

- Ampliació i millora tècnica de la Xarxa de Vigilància de la Contaminació Atmosfèrica amb extensa cobertura territorial. Establiment d'un sistema d'avaluació sanitària per a assegurar un correcte desenvolupament, seguiment i avaluació de les mesures obtingudes.
- Creació d'una comissió de seguiment i avaluació del programa de mesures de caràcter informatiu, deliberatiu i vinculant, que integre a actors socials heterogenis, com és la participació de diversos departaments sectorials de govern i gestió implicats, professionals i científics experts i la ciutadania organitzada i preocupada.

### **Notes:**

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](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](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](http://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