

GENERACIÓN DE DATOS PARA LA CIUDADANÍA

Acceso a información como base para comenzar cualquier transformación



#OpenData

#Datos

#Información

#Conocimiento

#Saberes

#CalidadAmbiental

MESURA



Un técnico apunta las mediciones realizadas con el instrumental empleado en el interior de una aula. LEVANTE/DAV

Valencia estudia por primera vez la calidad del aire en los colegios

► La asociación Mesura, respaldada de padres, alumnos, colectivos sociales y vecinales, pone en marcha un proyecto pionero que calibrará la huella de las partículas más dañinas para la salud de los pequeños

JOSEP BARTUAL RONG VALENCIA

La ciudad de Valencia va a dar un paso decisivo para proteger la salud de las personas más vulnerables. Un equipo de técnicos de la asociación Mesura ha iniciado un proyecto pionero en nuestro país para diagnosticar la calidad del aire en los entornos escolares, mientras que en el futuro también se baraja medir los entornos hospitalarios.

La iniciativa partió en 2012 de varias asociaciones de padres de alumnos preocupados por la salud de sus pequeños, dado que muchos de sus colegios se encuentran

pegados a grandes avenidas con una importante densidad de tráfico. Desde entonces, el proyecto ha ido creciendo y ha ido incorporando colaboradores, como el proyecto Colecamins, colectivos cívicos y sociales, asociaciones de vecinos, etc. Además, la idea cuenta con el apoyo total del Ayuntamiento de Valencia, que se ha materializado en un convenio de colaboración con la concejalía de Movilidad Sostenible, y la colaboración del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

La dimensión del diagnóstico va a ser muy importante porque por

primera vez se va medir con instrumentación precisa la huella del "black carbon" y el NO_x, es decir, dos de los componentes que producen los motores de los vehículos en las ciudades y responsables de una gran número de afecciones cardiovasculares y respiratorias.

«¿Tenemos una ciudad enferma?», se pregunta José Manuel Felisí, ingeniero químico de la compañía G-Agua y responsable de la asociación Mesura que llevará a cabo el proyecto. «Eso es lo que vamos a tratar de contestar con datos muy precisos. Vamos a saber si estamos más cerca del modelo de

ciudades más limpias como Ámsterdam o de otras como Madrid. No lo sabemos, pero vamos a resolver las dudas», asegura.

Felisí explica que en 2012, a través de varias asociaciones de madres y padres de alumnos, comenzó a trabajar en este proyecto. «Algunos se preguntaban si el aparcamiento que tienen debajo de su centro podría afectar a la salud de los pequeños, otros si la masificación de las aulas era un problema para la calidad del aire que respiran... Desde entonces hemos hecho estudios en 15 colegios de la ciudad y ya tenemos un diag-

nóstico de los interiores de los centros», señala el este ingeniero químico valenciano.

Peropara realizar un estudio en condiciones se necesitaba analizar la calidad del aire en los exteriores de los centros escolares y vincular los resultados de ambos. Y eso es lo que se ha comenzado a hacer ahora en Valencia con un proyecto que de gran envergadura y alcance. Los centros Lluís Vives (junto a la calle Xàtiva) y López Rosat (entre Tres Forques y Archiduque Carlos) son los dos colegios en los que se hará el programa piloto que ha de vincular la calidad del aire interior y exterior con el plan de movilidad de la ciudad.

¿Qué se está buscando ya en estos centros y otros de la ciudad? Los responsables del proyecto buscan la huella del "black carbon" (presente en la carbonilla que dejan los tubos de escape de los vehículos), y el dióxido de nitrógeno NO_x (los gases de combustión). Además se va a rastrear la presencia de las partículas PM₁₀, PM_{2,5} y PM₁.

Economía colaborativa

Este es un proyecto de economía colaborativa; la asociación sin ánimo de lucro Mesura —una rama de la responsabilidad social de compañía G-Agua—, dirige este ambicioso estudio y pone los recursos humanos necesarios; los colegios implicados ponen los espacios para hacer las mediciones; el CSIC cederá la instrumentación; el proyecto europeo Gouvaissance.eu pondrá a disposición sus informes y conocimientos del análisis de la calidad del aire interior; otro proyecto europeo, el AirUse.eu, ofrecerá el conocimiento de los estudios sobre el aire exterior vinculado a la movilidad; y los colectivos sociales construirán una red de puntos para hacer mediciones y difundir los resultados.

Para Felisí, el proyecto es muy importante porque «es el primero que medirá de manera sistemática los valores de Black Carbon y NO_x, que son los que están vinculados a la movilidad de una ciudad». «Nuestra misión es testar la calidad del aire tanto interior como exterior, vincular los resultados, determinar las causas y proponer soluciones para mejorar la calidad del aire de la ciudad», recalca.

«Necesitamos saber qué respiran nuestros hijos»

Centros como el López Rosat de Tres Forques soportan el paso de hasta 20.000 vehículos diarios

J. BARTUAL RONG VALENCIA

Una parte esencial del programa para diagnosticar la calidad del aire en los entornos escolares es el proyecto Colecamins, del que forman parte cinco colegios de Patraix-Tres Forques y que en-

globa en total a once centros. Los padres y madres de alumnos ya lograron el año pasado que el Ayuntamiento de Valencia destinara 250.000 euros para un anillo de viandantes que conectará de forma segura a todos estos centros.

Ahora, se han involucrado plenamente en el programa para medir la calidad del aire, con el acuerdo de colaboración con la asociación Mesura. «Necesitamos saber qué respiran nuestros niños», explica Marcos Pastor, que además forma parte del AMPA del Ciutat



Una de las mediciones en el exterior de un centro escolar. LEVANTE/DAV

de Bolonia y de la Asociación Vecinal y Cultural Tres Forques. «Esto es un proyecto global para mejorar el entorno de los niños y del barrio, y hablamos de urbanismo, medio ambiente, la sociedad... Este estudio nos dará datos muy importantes», asegura.

Su compañero en Colecamins, Francesc Archavala, explica que quieren saber «cómo afecta el tráfico en los entornos escolares». «Queremos tener datos de las emisiones de los vehículos para proponer soluciones de movilidad», afirma, ya que en colegios como el López Rosat soportan el paso de hasta 20.000 vehículos diarios.

Valencia

La plaza del Ayuntamiento y Colón tienen peor calidad del aire que las rondas o la V-30

► La asociación Mesura finaliza las mediciones en colegios y 20 puntos de la ciudad ► La entidad asegura que los indicadores «dan pistas» de una mayor concentración de partículas y «black carbon» en el centro ► En 15 días el CSIC validará los resultados

JOSEP BARTUAL ROIG VALÈNCIA

Valencia se ha convertido en una de las ciudades pioneras en Europa en medir la calidad del aire que respiran sus vecinos. Como avanzó Levante-EMV, la asociación Mesura puso en marcha un ambicioso programa de mediciones de polución en los entornos escolares, pero ahora ha ampliado el muestreo a otros 20 puntos del «capi casa». A falta de los resultados oficiales, los primeros indicadores dan «pistas» de una mayor concentración de partículas y «black carbon» en la plaza del Ayuntamiento o la calle Colón que en las rondas sur y norte e incluso superiores a los registros de la V-30.

El proyecto cuenta ya con el apoyo de la concejalía de Movilidad Sostenible, que a través de un convenio de colaboración, tendrá acceso a todos los datos obtenidos y las conclusiones para aplicarlos, si es necesario, en la gestión de la movilidad de la ciudad. Las mediciones se realizan con el material del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que en 15 días validará los primeros datos científicos y fiables. Hay que recordar que la idea partió de diversas asociaciones de madres y padres de alumnos, y ha ido ganando apoyos entre diversos colectivos sociales y vecinales. El Ayuntamiento de Valencia no ha dudado en sumarse al programa de medición de la calidad del aire, ya que es una de las cuestiones fundamentales que afecta a la salud de las personas, y atañe a áreas como sanidad, medio ambiente o la propia movilidad.

El programa ya ha finalizado las mediciones. «Se han mapeado cuatro colegios, tanto interiores como exteriores, aunque los programas piloto se están desarrollando en el López Rosat (barrio de Tres Forques) y el Luis Vives (San Francesc), donde además se están llevando a cabo actividades con los niños de concienciación», explica José Manuel Felisi, ingeniero químico de la compañía G-Agua y responsable de la asociación Mesura que lleva a cabo el proyecto.

Pero el proyecto de Mesura ha ido ganando empuje. De los entornos escolares se ha extendido a toda la ciudad. Se han tomado mediciones puntuales de «black carbon» (presente en la carbonilla que dejan los tubos de escape de los vehículos) y partículas en otros 20 puntos de la ciudad. Son los túneles de Ángel Guimerá, Grandes Vías y Pérez Galdós; las plazas de España,



Dos de los instrumentos de medición utilizados frente al colegio Luis Vives, en la calle Xàtiva, una de las más transitadas de la ciudad. CARLOS ACARÉ

Ayuntamiento, Tetuán, y la Reina; la zona peatonal del barrio del Carmen; en las avenidas del Cid, Gaspar Aguilar, Serrera, Alfahuir y Catalunya; en los parques de Viveros y del Oeste; la Universitat Politècnica de Valencia, los colegios Luis Vives y López Rosat; el bulevar sur y la ronda norte; y el Mercat Russafa.

Se han mapeado grandes avenidas con usuarios de Valenbisi, que llevaban medidores en sus cestas, al igual que todo el Jardi del Túria. Además se han puesto tubos de ensayo para medir durante un mes en varios puntos de la ciudad los valores de NO_x (gases de combustión).

Pistas claras

«Sin tener los resultados definitivos, que validará el CSIC en unos quince días, los primeros indicadores nos dan pistas de que hay peor calidad en la calle Colón que en la V-30. En la plaza del Ayuntamiento los valores también son peores que las dos rondas, a pesar de que éstas soportan mucho más tráfico diario», señala Felisi.

El responsable de Mesura asegura que, con los primeros indicadores, ya se pueden extraer varias conclusiones. «Algunas son ob-

vias, pero científicamente se pueden demostrar y es muy importante. La primera es que la cantidad y el tipo de vehículos influye en la calidad del aire. Contra más coches hay más contaminación», señala Felisi. «El segundo condicionante es la meteorología. Los días de lluvia limpian la ciudad y dan condiciones inmejorables. Los días de viento se dispersan los contaminantes y evitamos concentración. Y la niebla, como la que hubo el otro día, es el peor escenario, pues crea una capa que evita la dispersión», argumenta.

El tercer factor importante es la limpieza o suciedad de la ciudad, que puede mejorar mediante la lluvia o el baldeo. «La lluvia y el baldeo limpian las calles, es decir, limpian el polvo de los frentes y de los neumáticos». Por último es muy importante el diseño de los espacios. «No es lo mismo una plaza abierta, que una calle con pisos de siete alturas, por eso hablamos de mayor polución en Colón que en la V-30», sostiene Felisi.

El trabajo de la asociación Mesura ha suscitado «una gran respuesta» ciudadana, según José Manuel Felisi, que explica que en los últimos tiempos se han unido

↓
Grezzi: «Con los datos sabremos si hay que tomar otras decisiones»

► El concejal de Movilidad Sostenible, Giuseppe Grezzi, aseguró ayer que el Ayuntamiento ha firmado un convenio de colaboración con la asociación Mesura «porque están llevando a cabo un proyecto muy importante que cuenta con el aval del CSIC, la máxima autoridad en materia de calidad del aire». «Tendremos los datos más fiables y científicos que se pueden obtener. En nuestro proceso de pacificación del tráfico de la ciudad también queremos que mejore nuestra calidad del aire, así que con estos datos sabremos si hay que tomar otras decisiones», aseguró el regidor. J. B. R. VALÈNCIA

al programa Arquitectura, los colegios Ciutat de Bolnha y Humanista Mariner, colectivos ciclistas y el Centro Cultural Tres Forques. «Además la Consellería de Medio Ambiente ve con buenos ojos la iniciativa y se abre un marco de colaboración con ellos», añade el técnico de G-Agua.

El análisis de los resultados y el diagnóstico que hará el CSIC va a ser muy importante porque por primera vez se ha medido con instrumentación precisa la huella del «black carbon» y el NO_x, es decir, dos de los componentes que producen los motores de los vehículos y responsables de una gran número de afecciones cardiovasculares y respiratorias.

Empoderar a los estudiantes

Además de los resultados que se obtengan de las mediciones, Mesura está pensando en crear «una herramienta de visualización de datos abierta a la ciudadanía, para que cada uno tome sus decisiones». «También estamos trabajando en una metodología con los alumnos y su empoderamiento, creando conciencia sobre el entorno, y en el futuro tomen sus propias decisiones».



José Manuel Felisi

Enginyer Químic. Associació de Mesura.

artículos

comentarios

votos

moderados

Trànsit i emissions. Un problema de salut pública

27/06/2017

Últimament estem sentit a parlar molt sobre l'impacte que les emissions provocades pel trànsit tenen en la salut pública. Des de fa anys es parla, en el món de la planificació de la mobilitat urbana, de la necessitat de descarbonitzar els sistemes de transport. Es demana donar aquest pas per una necessitat de diversificar les fonts d'energia (reduir la dependència del petroli) però també per reduir les emissions, que són nocives per als ciutadans.

Però quan de nocives són les emissions? Podem calcular el que emeten els cotxes (aproximadament) però no el que respiren els ciutadans. Crec que en matèria de planificació de la mobilitat el més important és posar el focus d'atenció sobre les persones, no en els vehicles. Així doncs hem de canviar la metodologia de treball i de la mateixa manera que fa anys la planificació del trànsit es va convertir en planificació de la mobilitat centrant-se en les persones i no en els cotxes ara, en matèria d'emissions, hem de començar a plantejar-nos el que respiren les persones i no el que emeten els vehicles. I com ho fem?

Primerament mesurant les emissions igual que comptem cotxes, vianants, bicicletes o passatgers de transport públic. Cal disposar de dades. No és el mateix que li diguem a un alcalde que ha de reduir a la meitat el trànsit en un carrer per tal de reduir les emissions a que li diguem que ho ha de fer perquè actualment les emissions superen en 4 vegades el que està considerat per la OMS com el líndar màxim tolerable. Les dades ens han de servir per construir un argument sòlid per remoure consciències.

A principis d'aquest any (2017) l'associació Mesura, amb la col·laboració del CSIC i de diversos col·lectius de València, va realitzar una sèrie de mesures d'emissions

El aire que respiramos

José Manuel Felisola | Ingeniero Químico/arquitecto Urbanista | 12.11.2017 | 04:15

Hace unos días, este mismo diario promovía un concurso titulado 'El aire que respiro' pidiendo a niños, niñas y adolescentes un dibujo o un breve relato sobre cómo es para ellos el aire que respiran y qué pueden hacer para mejorarlo.

Las condiciones ambientales de la ciudad de València ponen de manifiesto un déficit de transparencia que nuestra democracia debe superar. Es necesario que tanto las decisiones públicas en materia medioambiental como sus consecuencias puedan someterse al control y escrutinio público. No somos realmente conscientes de cuál es el impacto de la contaminación atmosférica sobre nuestra salud y nuestra calidad de vida, responsable de reducir nuestra esperanza de vida, provocar enfermedades y miles de muertes prematuras cada año. La alerta proviene de la Organización Mundial de la Salud OMS y de la Agencia Europea de Medio Ambiente, corroborada por numerosos estudios sobre la materia. En València, ante la falta de información pública accesible, colectivos ciudadanos de muy diversa índole se están organizando de forma voluntaria para recopilar datos y trabajar por la concienciación. Los estudios de la plataforma cívica 'València per l'aire' evidencian el incumplimiento continuo de la normativa nacional y de los umbrales de calidad del aire establecidos por la OMS, cuestionando la representatividad de los datos oficiales de las estaciones de la red de vigilancia existente en la ciudad.

Una de las conclusiones básicas observadas -por otra parte obvias- es que la contaminación atmosférica depende básicamente del tráfico motorizado de la zona o barrio: gases contaminantes como el dióxido y el monóxido de carbono, el óxido de nitrógeno, además de las partículas originadas por el desgaste de los frenos, los neumáticos o el embrague. En el caso de los motores diesel, según advierte el CSIC, la contaminación supera ampliamente a los de gasolina. Una circunstancia conocida, pero que solo es noticia cuando obliga a tomar medidas urgentes, como está ocurriendo en Madrid, donde la restricción del tráfico ha tenido que imponerse, olvidando que en esta como en otras fuentes de contaminación, no hay dosis bajas que se puedan despreciar.

Por ello, grandes ciudades, como París, se han sumado a limitar la circulación de vehículos en casos extremos con medidas puntuales de tráfico alterno o la gratuidad del transporte público. Medidas insuficientes, aunque sirvan para reconocer la existencia de un problema de Salud Pública. Hasta Estados Unidos, el paraiso del automóvil, ya en el año 1963 promovió la primera ley que exigía cumplir unos estándares para emisiones a la atmósfera, inicialmente sobre todo contaminantes de la industria. Esa ley, conocida como 'Clean Air Act' empezó a exigir en los años 70 medidas de reducción del tráfico para las áreas urbanas con el objetivo de mejorar la calidad del aire.

¿Cuándo tendremos ciudades saludables y más amables? La clave está en humanizar la ciudad, reduciendo principalmente el número de vehículos en las calles, reconquistando espacio público para las personas y potenciando el verde, que actúa como agente purificador. En nuestras manos está

VALENCIA

La contaminación ya es un problema en València



Vista de València desde su centro histórico con una espesa capa de partículas contaminantes.

GORDIAN CASALERO

► Por primera vez en la historia la Administración ha reconocido que la ciudad sufre un problema de polución y ha activado su protocolo de actuación ► Expertos y ecologistas lo vinculan al tráfico

JOSEP BARTUAL BORG VALÈNCIA

Oficialmente la contaminación atmosférica ya es un problema en València. Los ecologistas denuncian que la preocupación existía desde hace años, pero nunca hasta esta semana el Ayuntamiento de València había tomado medidas para alertar a la población del peligro de polución. Lo ha hecho tras activar por primera vez en la historia el protocolo de calidad del aire, que aprobó el pasado verano. Un paso importante y valiente del actual equipo de gobierno para reconocer un problema

que se irá agravando conforme avancen los perversos efectos del cambio climático.

Sin embargo, este reconocimiento 'oficial' de que en València ya se dan episodios preocupantes de contaminación (ha alcanzado el máximo nivel de alerta previsto) ha llegado con matices. El ayuntamiento sostiene que la quema de la paja del arroz es la principal causante de la alta contaminación por partículas en suspensión PM10, y que la estación de medición de la Pista de Silla se ve afectada además por las obras

del Parque Central. Es decir, que a diferencia de otras grandes ciudades como Madrid o Barcelona, el tráfico no es la causa determinante de la polución en el «cap i casal». Desde la concejalía de Medio Ambiente argumentan que si fuera por este hecho, estaría disparado el índice de dióxido de nitrógeno, que se mantiene en niveles relativamente moderados.

La teoría de la contaminación del ayuntamiento fue rápidamente rebatida por la Unió de Llauradors, en representación de los arroceros de l'Albufera. Desde el

viernes 17 de noviembre no quemaron paja, por lo que aseguran que difícilmente las partículas contaminantes que provoca su combustión han podido quedarse una semana instaladas en la ciudad de València e ir en aumento.

El tiempo y el cambio climático

Lo cierto es que la contaminación se disparó el día 17 de noviembre, dos días antes del marzán de València, por la quema de la paja del arroz, pero tras caer la cantidad de partículas PM10 en el aire, conforme avanzó la semana fueron en

aumento hasta superar en dos estaciones los 50 microgramos por metro cúbico (30 más del nivel máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud).

Uno de los factores para este aumento de partículas ha sido la situación de estabilidad atmosférica y anticiclónica. Sin lluvias, con una sequía acuciante y sin viento, la contaminación se estanca y va en aumento. «El aumento de episodios graves como los que estamos constatando es consecuencia del cambio climático, que está favoreciendo en la península ibérica las anticiclones y la estabilidad atmosférica en grandes periodos. Por lo tanto vamos a sufrir con más frecuencia estos episodios graves de contaminación», alerta Luis Cerrillo, portavoz de Ecologistas en Acción.

Así pues, todos los expertos demuestran que el cambio climático ya está aquí, sus efectos ya provocan situaciones extremas y los gobiernos (y los ciudadanos) no pueden aplazar más las medidas para combatirlo.

El debate del tráfico

El debate en València se ha situado esta semana en si el tráfico estaba siendo determinante o no para este aumento de contaminación. Los ecologistas lo tiene claro: un sí sin ambages (consultar entrevista relacionada).

Los expertos también ven una relación directa. José Manuel Felici, ingeniero químico y miembro de Mesura, organización que mide y diagnostica la calidad ambiental, explica que los vehículos no solo son emisores de partículas contaminantes «sino que provocan el fenómeno de la resuspensión, es decir, actúan como cuando barres, que mueves el polvo de una parte a otra». Así

► IR A LA PÁGINA SIGUIENTE ►

Luis Cerrillo Escudero

► MIEMBRO DEL GRUPO DE CALIDAD DEL AIRE Y CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE VALÈNCIA

«El tráfico privado es el factor determinante de la polución»

► Ecologistas en Acción asegura que ni el actual gobierno, ni el anterior reconocen el problema

J. B. BORG VALÈNCIA

Ecologistas en Acción fue el colectivo que lanzó la voz de alarma ante la creciente polución en València y consideraba que el ayuntamiento no estaba activando las medidas necesarias. Uno de sus representantes en València, Luis Cerrillo, cree que el Govern de la Nau solo ha dado «pequeños pasos» para afrontar el problema de la contaminación.

► Tras activarse por primera vez el protocolo anticontaminación en València, ¿cuál es la situación ambiental de la ciudad?

► La situación general de València, ya desde años, es la de una ciudad que tiene contaminación, tanto en dióxido de nitrógeno (NO₂) como en partículas en suspensión (PM10). El problema es que las estaciones de medición no están situadas adonde la normativa europea y española establecen, es decir, en las zonas de tráfico donde más tráfico se registra. Excepto la de la Pista de Silla, las demás estaciones están en el extrarradio de la ciudad, y dan unos valores de contaminación mucho menores de la que realmente afecta a un mayor número

de población, que es la que se da en el centro.

► El Govern de la Nau ha sido el primero en aprobar un protocolo anticontaminación. ¿Satisface sus demandas?

► Es un paso tímido porque primero hay que reconocer el problema. Ni el anterior gobierno ni el actual reconocen el problema de que València es una ciudad con contaminación. Una vez se reconozca el problema, lo siguiente es tener un plan de calidad de aire para la ciudad de València, que la normativa europea y estatal obliga desde hace años. El protocolo es un paso adelante, bienvenido sea, pero es insuficiente.

► El ayuntamiento ha evitado

asociar el episodio de contaminación con el tráfico.

► Es cierto que la quema de la paja del arroz o las obras del Parque Central son factores que han influido, sobre todo a la estación de la Pista de Silla. Pero las obras no afectan por ejemplo al resto de las estaciones... La contaminación también se produce por el coche y el tráfico, no es exclusivo de los anteriores factores. La semana anterior había picos de dióxido de nitrógeno con lo que era aconsejable decretar una alarma, y el NO₂ es el proviene de los gases contaminantes de los vehículos.

► Entre la quema de la paja del arroz, las obras y el tráfico, ¿cuál cree que es el factor más determinante en la contaminación?

► El tráfico rodado, el tráfico privado, sin duda. Por eso tenemos que ir hacia la disminución del tráfico privado y el fomento del transporte público, el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie. En todas las sociedades europeas avanzadas se están gestionando políticas en las ciudades encaminadas en esta dirección.

«La aprobación del protocolo fue un paso adelante y bienvenido sea, pero es un paso insuficiente»

► Las medidas del área de Movilidad para restringir el tráfico en el centro histórico le parecen suficientes?

► Creemos que se intenta enmascarar el problema. Es un primer paso que significa que hay que asumir el problema, pero hasta que no haya políticas integrales e integradas sobre la gestión del tráfico en la ciudad, no dejaremos de sufrir la contaminación. Volveremos a reclamar el Plan de Calidad de Aire para la ciudad. ► Para el fomento de la bicicleta y los desplazamientos a pie, parece que este gobierno sí está trabajando.

Los ecologistas recuerdan que el PP dismanteló la red de 16 estaciones de medición y las dispersó en solo 6

«El aumento de episodios graves es consecuencia del cambio climático y lo vamos a sufrir con más frecuencia»

► VENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

pues, el tráfico rodado remueve estas partículas y las vuelve a situar en suspensión.

«Las partículas en suspensión que lanzan los vehículos provienen de la combustión de los motores, de las frenadas, de los neumáticos y de la resuspensión», añade Felisi, que lleva meses evaluando la calidad del aire de la ciudad.

Pese a que parece clara la relación directa entre el tráfico y los episodios de contaminación recientes, el Ayuntamiento de Valencia está aplicando las medidas contempladas en el protocolo que restringen el aparcamiento en el estacionamiento regulado del ORA y, en el nivel máximo decretado el viernes, restricciones del tránsito. La razón, consideran que la circulación de vehículos no es responsable.

Así, la aplicación del protocolo por primera vez en la historia de la ciudad se hizo de manera incompleta. No han querido reconocer de forma explícita que el

tráfico ha contribuido a la contaminación, a pesar de que es una idea muy arraigada en el ideario de los tres partidos que forman parte del gobierno. Quizá por el temor a que se relacionen estos episodios con un aumento de los ataques, algo que otras «ciudades del cambio» sí han asumido.

El problema de las estaciones
La activación del nuevo protocolo anticontaminación ha dejado al descubierto un viejo problema de la ciudad, el de la situación de sus estaciones de medición. Luis Cerrillo, de Ecologistas en Acción, describe lo que pasó en hace más de una década. «En 2001 había 16 estaciones de medición repartidas por toda la ciudad de Valencia, y es la administración anterior del Partido Popular cuando en 2005 hace desaparecer 10 estaciones de medición que estaban en puntos donde se producía la contaminación, es decir, en cruces donde verdaderamente había tráfico», relata.

Según la organización para la defensa del medio ambiente las seis restantes que quedaron «se trasladaron desde el centro a la periferia de la ciudad, donde vive menos población y donde hay menos tráfico». «Por tanto era una negación de la contaminación que se producía y una ocultación de los valores que demostraban que hay población», sostiene Cerrillo.

Para Ecologistas en Acción «un objetivo prioritario para el actual equipo de gobierno sería ampliar el número de estaciones de medición y situarlas realmente donde se produce la contaminación». Por ello, la organización verde reclama mayores esfuerzos municipales «para sensibilizar a la población de los problemas a los que nos enfrentamos con la alta contaminación».



RUTAS	LUGARES DE INTERÉS
<ul style="list-style-type: none"> 1 Circuito Jardí del Túria, 5,7 km 2 Jardí del Túria, 1,15 km 3 Paseo Marítimo, 2,40 km 4 Ronda Nord, 4,05 km 5 Boulevard Sud, 4,65 km 6 Centro Histórico, 2,78 km 7 Parque de Cabecera, 2,85 km 8 Marina Real, 2,85 km 9 Tarongers, 2,38 km 10 Bioparc, 2,76 km 11 Centro Histórico, 2,78 km 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Torres de Serrano 2 Generalitat Valenciana 3 Plaza de la Verge 4 Ayuntamiento de Valencia 5 Estació del Nord 6 Mercat Central/La Utiqta 7 Torres de Quart 8 Marina Real 9 Museo de Bellas Artes 10 Estació de Mivencalla 11 Cutat de les Arts y les Ciències 12 Marina Real 13 Pabellón de La Fonteta 14 Bioparc 15 Plaza de Congresos 16 Estadi Ciutat de València 17 Parque Gulliver 18 Estadi del Túria

La campaña #OjoRunner desaconseja usar dos rutas para corredores

► La plataforma «Valencia per l'Aire» explica que dos de los recorridos propuestos por el ayuntamiento tienen valores altos de contaminación

J. BARTUAL ROS VALÈNCIA

Hace unas semanas el Ayuntamiento de Valencia anunciaba, en colaboración con la Fundación Trinidad Alfonso, la creación de nueve rutas para corredores por toda la ciudad que complementarían el Circuito de Running 5K del Jardí del Túria. Tan solo unos días después la plataforma Valencia per l'Aire, que reúne a 24 colectivos del «capi casal», alertaba de que al menos en dos de los itinerarios propuestos se desaconsejaba la práctica de deporte por los altos valores de contaminación que registran diariamente.

Valencia per l'Aire, formada por coordinadoras de AMPA, el proyecto Colecamins, asociaciones de vecinos, colectivos vinculados al espacio urbano, ecologistas, entidades de la bici y plataformas ambientales, ha lanzado la campaña #OjoRunner, en la que explica que correr por estas carriles «es perjudicial» para la salud de los deportistas porque los niveles de contaminación «son elevados». Se trata de los itinerarios que discurrirían por la Ronda Nord y el Boulevard Sud.

José Manuel Felisi, miembro

de Mesura (entidad que evalúa la calidad del aire) y del colectivo Valencia per l'Aire, explica que de enero a junio realizó un análisis de la polución de estas dos rondas de la ciudad. «Detectamos que el nivel de NO₂ duplicaba el valor aconsejado por la Organización Mundial de la Salud, mientras que las medidas de partículas triplicaban lo aconsejado por la OMS. Sería especialmente peligroso y perjudicial practicar deporte en estas rutas entre las 7 y las 10 de la mañana, que es cuando se producen la mayor estampida de desplazamientos de coches y porque se da la circunstancia de que la atmósfera más estable», señala este in-

geniero químico. Felisi considera que, antes de llevar a cabo este proyecto, sería aconsejable trabajar en todas las variables y rediseñar aquellos itinerarios más expuestos a la contaminación.

Hay que recordar que Valencia per l'Aire ha conseguido que su proyecto para colocar seis paneles informativos sobre la calidad del aire en la ciudad haya pasado a la siguiente ronda de los presupuestos participativos. Los vecinos podrían votar en la siguiente fase a partir del 1 de diciembre.

Por otra parte, y sobre el actual episodio de contaminación decretado en la ciudad, explica que la población debería tomarse muy en serio la recomendación del ayuntamiento de no practicar deporte de manera intensa, ni siquiera por el Jardí del Túria. «Quien crea en el antiguo está a salvo de la polución, se equivoca. Las partículas en suspensión no se localizan en puntos concretos, sino que se van moviendo por toda la ciudad. Las estaciones de medición dan valores que sirven para evaluar la calidad del aire de toda la ciudad, no de las zonas en que están», explica Felisi.

Los dos itinerarios duplican las cifras máximas aconsejadas por la OMS de NO₂ y triplican las de partículas



Luis Cerrillo.

► Son pasos importantes. Las nuevas infraestructuras para la bici se están notando, aunque es un trabajo largo y que no está terminado ni mucho menos. Valencia tiene unas condiciones perfectas para el uso de la bici o los desplazamientos a pie y debemos ser una ciudad modelo en ese sentido.

► ¿Qué soluciones propone Ecologistas en Acción para la paja del arroz?

► Lo importante es la retirada de la paja del arroz. Años atrás se retiraba con subvenciones de la Unión Europea y terminaba el problema. Nosotros planteamos que se retire como antiguamente, que los productores asuman el gasto que supone el traslado de la paja y que esa paja se use tanto para biocombustible como para la bioconstrucción. Hay suficiente salida en el mercado para esa paja.

► ¿Antiguamente? Antiguamente se quemaba...

► Me refiero al momento anterior a la situación actual, donde se vuelve a autorizar la quema. Quemarla supone un gran problema de contaminación. Está demostrado.