

VALENCIA



Vista panorámica de la avenida Pérez Galdós y Giorgeta, con alta polución concentrada. EDUARDO RIPOLL

La polución golpea a los vecinos de grandes vías y las entradas a la ciudad

► Todas las infraestructuras urbanas que soportan el paso de más de 50.000 vehículos diarios superan el nivel máximo de NO₂ recomendado

Josep Bartual Roig
VALENCIA

ANÁLISIS

■ Un estudio independiente elaborado por la plataforma València per l'Aire, formada por más de 25 colectivos vecinales, madres y padres de alumnos, entidades sociales y ecologistas, ha permitido elaborar el mapa de la contaminación de la ciudad a partir de los datos recopilados por sus propios técnicos en todo 2018.

El color del gráfico es contundente: aquellas infraestructuras

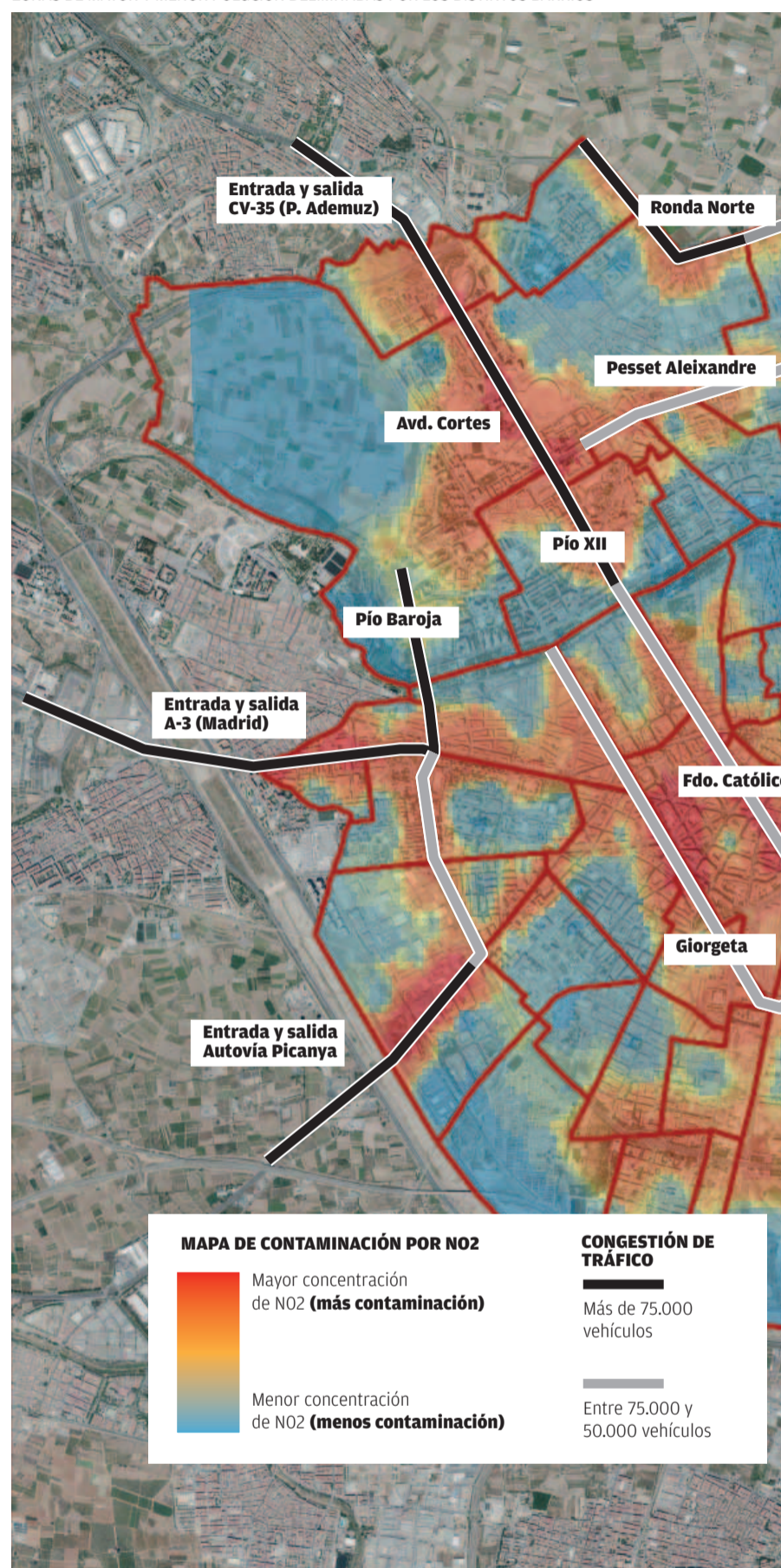
urbanas que soportan el paso de más de 50.000 vehículos diarios son las que mayor polución acumulan. El problema se localiza y afecta a las personas que viven en grandes vías y avenidas del «cap i casal», además de las que residen en las seis grandes entradas a la urbe. La plataforma ha registrado valores de dióxido de carbono NO₂ (gases contaminantes) por encima de los 40 microgramos, es decir, el umbral máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud.

«Si superpones el mapa de intensidad media diaria de circulación de vehículos y el mapa de la

contaminación de la ciudad la correlación es impresionante. Aquellas vías que soportan más tráfico son también las que acumulan los mayores niveles de dióxido de nitrógeno, excepto algún tramo de las rondas Nord y Sud, porque están mejor ventiladas. En cambio, grandes vías como Pérez Galdós o Giorgeta, incluso Marqués del Túria, tienen un problema serio con la polución. Las vecinas y vecinos de zonas como l'Eixample deberían tomarse muy en serio la situación para pedir que se apliquen medidas de reducción del tráfico», advierte José Manuel Felisi, porta-

Mapa de la contaminación de València

ZONAS DE MAYOR Y MENOR POLUCIÓN DELIMITADAS POR LOS DISTINTOS BARRIOS



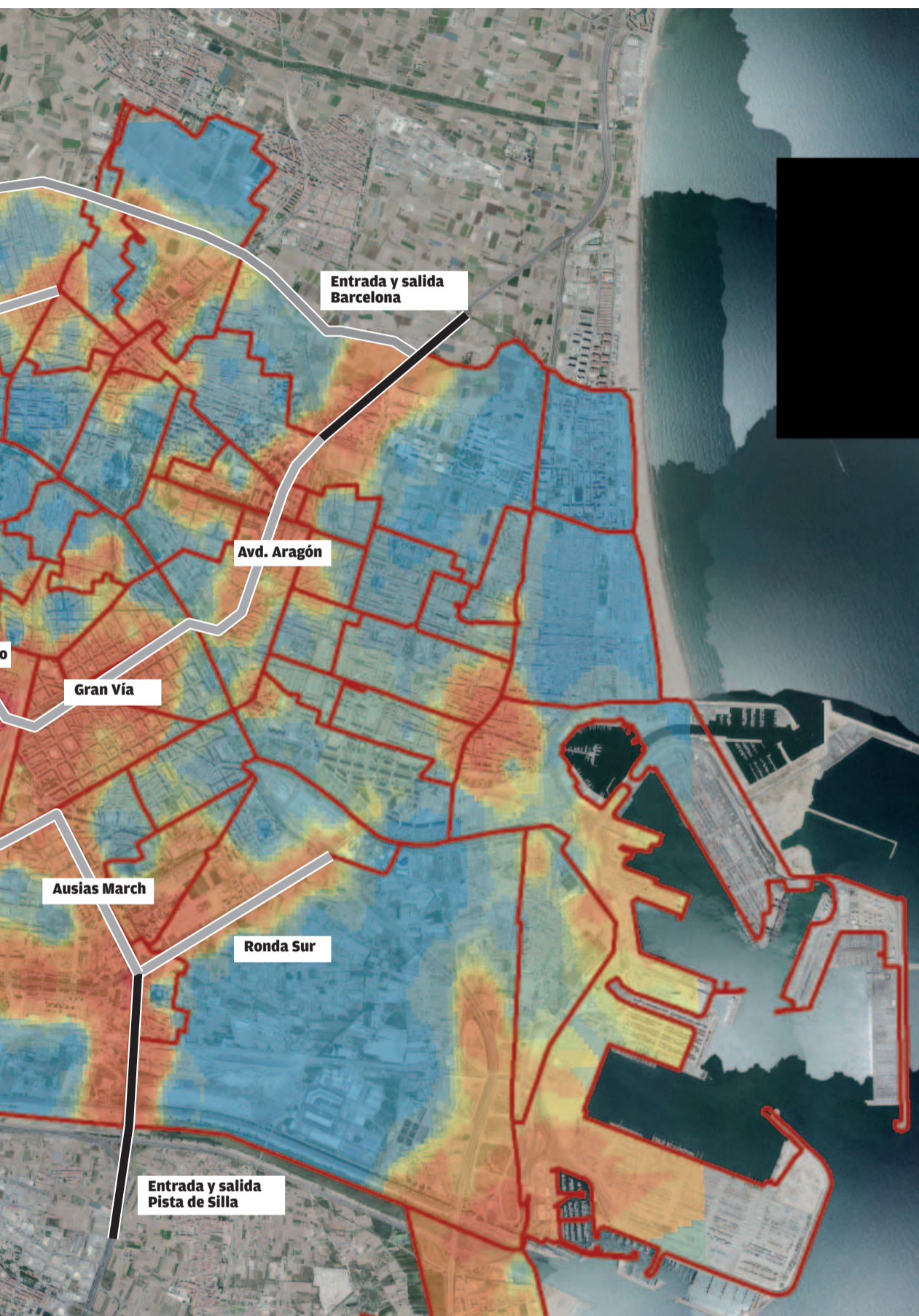
Fuente: Santi M. Hernández (intensidades IMD) y Green Urban Data (mapa de contaminación).

València per l'Aire realizó cuatro campañas de medición en el año 2018 con 300 puntos de registro

voz de València per l'Aire y técnico en calidad ambiental.

Para elaborar este mapa los técnicos de la plataforma hicieron cuatro campañas de mediciones en 2018, con más de 300 puntos de control. Algunos lugares registraron hasta 120 microgramos de concentración de NO₂ en el aire, lo que supone cuatro veces más de lo que recomienda la OMS.

El NO₂ es el principal contaminante en las ciudades y también el que tiene una estrecha vinculación con diversas enfermedades de las vías respiratorias. Se ha relacionado con la disminución de la capacidad pulmonar, bronquitis agu-



INFOGRAFÍA ► LEVANTE-EMV

das, el asma y se considera el culpable de los procesos alérgicos, sobre todo en niños, a los que, según un estudio reciente, también afectaba a su capacidad de atención. No hay que olvidar que muchos centros educativos se han construido junto a grandes vías y avenidas.

26.000 fallecidos en España

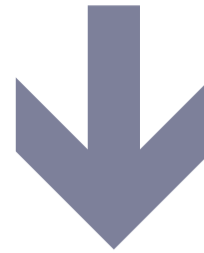
La contaminación causa 350.000 muertes prematuras al año en la UE y hasta 26.000 fallecidos en España, recordaba hace un mes en Valencia el prestigioso investigador Xavier Querol, que desarrolla sus estudios en el Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios

del Agua de Barcelona. Querol fue claro: «La contaminación es un problema de salud pública al que sólo le puede poner freno la reducción del tráfico en las ciudades».

El mapa de la contaminación de Valencia permite observar que el norte de la ciudad está menos expuesto a la contaminación que el sur. La frontera la marca, en cierto modo, el antiguo cauce del Túria, que actúa como gran corredor de ventilación hasta el mar. Los seis grandes accesos a la ciudad soportan intensidades medias diarias superiores a 75.000 vehículos. En cinco de ellos los niveles de dióxido de nitrógeno su-

peran ampliamente el umbral máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud, mientras que en la entrada por la Ronda Nord/Hermanos Machado se mitiga la contaminación debido a la proximidad de la huerta, pulmón verde que además favorece las corrientes del aire.

Desde Valencia per l'Aire advierten que la ampliación de la V-21, que está ejecutando el Ministerio de Fomento, tan solo servirá para agravar el problema de la contaminación en el acceso norte a la ciudad, que ya presenta niveles de contaminación perjudiciales para la salud. Los otros puntos críticos



«**Vamos** a hacer un seguimiento y control de las políticas públicas»

► La plataforma Valencia per l'Aire, que lleva año y medio de trayectoria, asegura que va a comenzar «a controlar las políticas públicas» a través de decenas de indicadores que revelan si un gobierno está trabajando en pro de la sostenibilidad en plena emergencia climática declarada oficialmente.

«Tenemos una serie de indicadores que nos permiten saber si se están aplicando bien las políticas públicas. Desde mucho ámbitos, desde el reparto del espacio público, pasando por distribución de la riqueza, el acceso a servicios o el diseño de nuestras calles. Tenemos un gran número de referencias que, interrelacionadas, no van a revelar en qué dirección se trabaja desde el ámbito público, por eso vamos a hacer un seguimiento y control de las mismas», asegura José Manuel Felisi, portavoz de la plataforma.

Tráfico más lento, pero desplazamientos más sostenibles

► Valencia per l'Aire explica que en la ciudad el tráfico circula más lento desde que el anterior Govern de la Nau comenzó a trabajar en la reducción del mismo, aunque no supone más contaminación. «El tráfico se mueve de manera más lenta y aunque el desplazamiento de los coches es ligeramente menos eficiente, se compensa con los beneficios de los desplazamientos en bici, patinete y transporte público. Por ello no se puede decir que el tráfico lento está congestionando Valencia porque no es así. De hecho en el último Foro de Calidad de Aire que acogió la ciudad ningún experto consideró Valencia como una ciudad atascada», explica José Manuel Felisi, técnico de calidad del aire. Lo que sí es concluyente, afirma, es que «si se usa menos el coche mejora la calidad del aire de la ciudad», afirma. **J. B. ROIG** VALÈNCIA

La contaminación disminuyó en Valencia en 2018 en torno al 2 %, al tiempo que circularon un 2,5 % menos de coches

«Aunque la contaminación se ha reducido todavía no es suficiente. Debemos aspirar a ser como Estocolmo»

de la ciudad serían las grandes vías Pérez Galdós, Giorgeta, Fernando El Católico e incluso la Gran Vía Marqués del Túria, que soportan el paso de entre 50.000 y 75.000 vehículos diarios. Destaca también la mancha de contaminación que genera el Puerto de Valencia, aunque la proximidad al mar dispersa gran parte de los gases contaminantes.

«Es evidente que el problema que tiene la ciudad está en el tráfico que recibe y sale cada día hacia los polígonos. Sabemos que el 74 % de los desplazamientos diarios son de dentro a fuera y viceversa, y ese tráfico de ámbito metropolitano es el causante del mayor número de emisiones, ya que utilizan las entradas a la ciudad y las grandes vías para desplazarse. Hay que trabajar e incidir en políticas metropolitanas», asegura José Manuel Felisi.

Una mejora del 2 por ciento

El portavoz de Valencia per l'Aire recuerda que de 2017 a 2018 la contaminación en Valencia disminuyó en torno al 2 por ciento, «lo que es una buena noticia», pero tampoco lanza las campanas al vuelo. «Es claramente insuficiente», sostiene. «La ciudadanía de Valencia es la que de momento está haciendo el esfuerzo por mejorar la calidad del aire de la ciudad, ya que es la que está dando pasos para dejar el coche en casa y optar por otros desplazamientos sostenibles. En 2018 el tráfico se redujo en un 2,5 por ciento, al tiempo que aumentó el uso de la bici, el patinete o el transporte público. Es una buena noticia, sin duda, pero la reducción es insuficiente», reitera Felisi.

En este sentido, considera que Valencia debe fijarse en ejemplos claros de cambios contundentes. «Tenemos que intentar parecer nos a Estocolmo. Hace cuatro o cinco años implementó el peaje urbano, una medida potente con la que consiguió reducir el tráfico en un 20 por ciento. A partir de ahí ha conseguido rebajar un poco más la circulación de vehículos. La mejora de calidad del aire ha ido en consonancia, por lo que es fácil la ecuación: si quitas coches en circulación mejora la calidad del aire y mejora nuestra salud».