

EFEECTO MARIPOSA

**Impacto de la ciudadanía sobre las medidas
de la administración en materia de
contaminación atmosférica vehicular.**

IES CID CAMPEADOR

Trabajo de investigación realizado por

Azara Nácher - 2º bachillerato

Dirigido por

Carolina Picazo

ÍNDICE

1. Introducción.....	2
2. Objetivos.....	4
3. Metodología.....	5
4. Impacto de la calidad del aire sobre la salud.....	6
5. Medidas de las administraciones.....	8
1. Marco legislativo europeo.....	10
A. Comparación de los umbrales de la UE y de la OMS.....	14
2. Marco legislativo nacional.....	16
3. Comunitat Valenciana.....	19
6. Medidas de mejora desde la ciudadanía.....	22
1. Medidas colectivas.....	22
2. Medidas Individuales.....	24
7. Efecto mariposa.....	25
8. Conclusiones.....	36
9. Propuestas de mejora.....	38
10. Anexo I.....	40
Bibliografía/sitografía.....	40
11. Anexo II.....	55
ENCUESTA.....	55
12. Anexo III.....	61
ARTÍCULOS.....	61

1. Introducción

En un mundo donde la información nutricional de los alimentos que consumimos se encuentra meticulosamente detallada en cada etiqueta, resulta paradójico que la calidad del aire que respiramos, una necesidad vital constante, sea una incógnita.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, proporcionar a los ciudadanos información precisa sobre la calidad del aire es un elemento fundamental en la lucha contra la contaminación atmosférica y la mitigación de sus efectos perjudiciales. La Organización Mundial de la Salud respalda esta afirmación, sosteniendo que una mayor transparencia y difusión de datos sobre la calidad del aire responsabiliza a los/as ciudadanos/as en la toma de decisiones e iniciativas. En este sentido, la instalación de dos medidores de contaminación con datos abiertos, colocados en dos puntos de entrada a València¹, nos ha motivado a indagar sobre la cuestión planteada a continuación.

Según la OMS, se estima que en 2019 la contaminación del aire ambiente exterior provocó en todo el mundo 4,2 millones de muertes prematuras². La UE ha establecido legislación en materia de aire limpio durante las últimas tres décadas, imponiendo límites a los contaminantes atmosféricos, no obstante, la mala calidad del aire sigue siendo una realidad en la mayoría de los Estados miembros de la UE³, exponiendo a la ciudadanía a un aire perjudicial para su salud.

A lo largo de nuestra investigación observaremos a qué podemos atribuir este resultado.

La contaminación atmosférica es el resultado de una diversidad de factores como emisiones vehiculares, operaciones industriales. La quema de carbón, petróleo y gas

¹ “El Ajuntament pone en marcha dos nuevas estaciones de calidad acústica y del aire en Patraix y l’Olivereta”
<https://www.valencia.es/es/-/nuevas-estaciones-de-medici%C3%B3n-ac%C3%BAstica-y-del-aire-1>

² Datos de contaminación del aire ambiente exterior
[https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

³ Según los últimos datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente, en 2021 el 97 % de la población urbana de la UE estuvo expuesta a concentraciones de partículas finas (las PM2,5, el contaminante atmosférico más mortífero de todos) superiores a las que se establecen en las últimas directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS).
<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/air-quality/>

natural en centrales eléctricas para la generación de energía, es otra fuente importante de emisiones contaminantes. Por otra parte, las actividades agrícolas liberan gases y partículas que también afectan la calidad del aire. A todo ello, le podemos sumar la pérdida de bosques, hecho que favorece la disminución de sumideros naturales de carbono y liberación de gases. En menor medida, en el ámbito doméstico, la quema de leña, carbón y otros combustibles para calefacción en hogares también emiten contaminantes atmosféricos.

Englobar la totalidad de estos ámbitos resultaría excesivamente ambicioso por nuestra parte, por consiguiente, hemos dirigido nuestro estudio específicamente hacia la contaminación del aire generada por vehículos motorizados. Con este propósito, nos hemos planteado la siguiente hipótesis.

A pesar de la abundancia de información general relacionada con el medio ambiente, incluida la contaminación atmosférica, esta tiende a carecer de concreción y detalles específicos, suele ser muy confusa.

Durante los pasos previos a la investigación, nos hemos encontrado con un sinfín de informes de todo tipo, procedentes de diferentes administraciones, artículos de prensa, bibliografía extensa que hemos tenido que seleccionar para concretar.

En este contexto, planteamos la hipótesis de que el movimiento ciudadano desempeña un papel fundamental en la toma de decisiones hacia las administraciones públicas. Frente a eso, las administraciones responden mediante legislaciones que repercuten en los ciudadanos. Se espera que exista una interacción bidireccional entre las medidas adoptadas por la UE y las acciones cotidianas de los ciudadanos, influyendo mutuamente. Mediante nuestra investigación buscaremos confirmar esta afirmación :
¿Cuál es el impacto de las medidas de las administraciones en la vida cotidiana de las personas? y, a su vez, **¿Cuál es la influencia de las acciones individuales y colectivas en las decisiones de las administraciones, las políticas medioambientales nacionales y locales ?**

Basándonos en esta hipótesis, hemos establecido los siguientes objetivos que guiarán nuestra investigación.

2. Objetivos

El objetivo principal de nuestro trabajo, es **explorar el fenómeno que hemos llamado "efecto mariposa"**. Se analizará si las acciones y presiones ejercidas por la ciudadanía tienen un impacto significativo en las decisiones gubernamentales y en la adopción de políticas destinadas a reducir la emisión de contaminantes atmosféricos provenientes de vehículos.

Queremos observar en qué medida las acciones y movilizaciones ciudadanas desempeñan un papel en la promulgación y ejecución de medidas por parte de las administraciones y, por ende, en la adopción de políticas y regulaciones más efectivas.

Para ello necesitamos, en primer lugar, analizar las medidas políticas implementadas por las autoridades y administraciones públicas a nivel local, regional, nacional y europeo. Este análisis incluye la revisión de legislaciones, regulaciones y programas relacionados con la calidad del aire.

Por otra parte, queremos examinar la percepción que la población tiene respecto al tema abordado, así como identificar las medidas que estarían dispuestos a adoptar, encontrando un equilibrio entre la comodidad individual y aquellas acciones que implican algún grado de sacrificio en su confort personal.

Posteriormente, con el propósito de adquirir una comprensión integral del contexto global abordado, hemos establecido objetivos secundarios que facilitarán el marco conceptual de la temática.

Por lo tanto, el segundo objetivo se centra en examinar cómo la calidad del aire incide directamente en la salud de la ciudadanía. Esto incluye la identificación de las amenazas a la salud asociadas a la contaminación atmosférica. Así mismo queremos evaluar la eficacia de los medidores de contaminación, cuyos datos recaen en las evaluaciones de la UE.

Una vez definidos los objetivos, podemos definir la metodología empleada para llevar a cabo nuestra investigación.

3. ¿Cómo se hizo?

La metodología utilizada en este trabajo comprende varios enfoques y técnicas, ya que el estudio aborda diversas dimensiones relacionadas con la contaminación atmosférica. Hemos empezado la investigación con una **revisión exhaustiva de la literatura científica y documentos**, medidas de las administraciones, participación ciudadana y la eficacia de los medidores de contaminación con datos abiertos. Esta revisión bibliográfica nos ha proporcionado una base sólida de conocimientos previos y nos ha permitido identificar lagunas en la investigación existente.

Posteriormente, hemos realizado la **recopilación de datos de estas diversas fuentes**. Para comprender mejor la percepción y el comportamiento de la ciudadanía en relación a la contaminación atmosférica, hemos realizado **entrevistas a expertos en el tema**⁴.

La **información obtenida en la Hemeroteca de València** ha sido clave para la realización de esta investigación.

Para finalizar, hemos realizado una **encuesta**⁵, con el objetivo de obtener información cuantitativa sobre la relación de la ciudadanía con el tema planteado, opiniones y comportamientos. Esta encuesta nos permite analizar y generar los resultados a partir de una muestra representativa de más de 300 encuestados/as, ofreciendo una visión estadística de los datos recopilados.

Estas herramientas cualitativas y cuantitativas nos han ayudado a recopilar y analizar datos sobre la conciencia ciudadana

Basándonos en los resultados de la investigación, hemos extraído conclusiones y modestamente, hemos formulado recomendaciones para las administraciones públicas y la ciudadanía en términos de políticas y participación ciudadana.

4. Impacto de la calidad del aire sobre la salud

⁴ Anexo III

⁵ Anexo II

En este apartado hemos realizado una síntesis de la información recabada tanto de los informes de la OMS como del informe de evaluación de la calidad del aire 2022, del ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico⁶

La calidad del aire tiene un impacto significativo en la salud y en la vida cotidiana de las personas. La exposición a contaminantes atmosféricos, como el dióxido de nitrógeno y las partículas en suspensión, puede causar o agravar enfermedades respiratorias, como el asma, la bronquitis crónica y la enfermedad pulmonar obstructiva crónica. Las personas con estas afecciones son más susceptibles a los efectos de la contaminación del aire. La contaminación del aire también está vinculada a problemas cardiovasculares, como enfermedades del corazón, infartos y arritmias. La exposición a partículas finas aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares. La mala calidad del aire puede agravar las alergias y provocar problemas cutáneos, como la irritación de los ojos y la piel.

En un principio, la contaminación atmosférica era vista como un problema meramente local, que se solía asociar a zonas industrializadas o centros urbanos, con el paso del tiempo ha acabado causando una serie de problemas como la lluvia ácida, la rotura de la capa de ozono o el efecto invernadero que han causado problemas en todo el planeta, hasta el punto en el que se ha acabado considerando la contaminación atmosférica como un problema global.

La contaminación del aire es el segundo factor de riesgo para las enfermedades no transmisibles y está considerada como uno de los grandes retos sanitarios debido a los múltiples problemas de salud a los que puede desembocar. La reducción de dicha contaminación contribuiría a la disminución de estos problemas de salud.

Durante las últimas décadas, gracias a ciertas medidas y a una evolución de la concienciación, Europa ha tenido una gran reducción de las emisiones de ciertos contaminantes lo que ha acabado repercutiendo en una mejora de la calidad del aire. Pese a esto, las concentraciones de algunos de estos contaminantes siguen siendo demasiado elevadas y los problemas relacionados con la salud y el aire persisten, por ejemplo en 2019 se estimó que la contaminación atmosférica provocó mundialmente 4.2

⁶ Evaluación de la calidad del aire en España- informe 2022
https://www.miteco.gob.es/content/dam/mitesco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/informeevaluacioncalidadaireespana2022_tcm30-590211.pdf

millones de muertes prematuras, mortalidad que se debe a la exposición de las partículas finas.

Si bien es cierto que la salud de todos se ve afectada por los contaminantes atmosféricos también es necesario saber que hay grupos de riesgo, compuestos por las personas más vulnerables ante la contaminación atmosférica.

- Personas que padecen trastornos respiratorios crónicos, es decir, bronquitis crónica, asma; enfermedades cardiovasculares y diabetes, pues la contaminación agravaría los efectos de dichas enfermedades.
- Niños/as, ya que su sistema respiratorio no se encuentra desarrollado completamente y el aire que respiran.
- Personas mayores con enfermedades crónicas.
- Embarazadas, ya que la exposición a altos niveles de contaminación se relaciona con una mayor frecuencia de recién nacidos con peso bajo.

No solo existen personas de riesgo, también hay que tener en cuenta los factores de riesgo, es decir, las condiciones que dan lugar a que haya una mayor posibilidad de que la salud se vea gravemente afectada.

- El ejercicio físico intenso, pues aumenta la frecuencia e intensidad respiratoria y, por lo tanto, el aire consumido.
- La permanencia extensa al aire libre en lugares expuestos a dichas emisiones, ya que aumenta el tiempo que respiramos ese aire.
- La residencia en zonas urbanas contaminadas.

Sabemos que la exposición a la contaminación atmosférica afecta a diversas partes del organismo, siendo las más conocidas aquellas que forman parte del aparato respiratorio. Esto no quiere decir que sean las únicas que se vean afectadas, pues diversos estudios han mostrado que la exposición a esta contaminación también está asociada con el deterioro del neurodesarrollo, ya que las partículas que contiene contribuyen a causar una alteración en la morfología del cerebro (como serían los trastornos degenerativos). En la tabla siguiente vemos cómo pueden afectar a la salud los diferentes gases y partículas⁷ a la salud

⁷ Review of evidence on health aspects of air pollution: REVIHAAP project: technical report <https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2013-4101-43860-61757>

Para poder hablar de un proceso de contaminación es necesario que se produzca una emisión a la atmósfera de una cantidad determinada de contaminante desde una fuente de emisión o un foco contaminante. Este se ve sometido a reacciones tanto físicas como químicas a través de diversos procesos hasta que alcanza a los receptores, los seres vivos/bienes de cualquier naturaleza.

Tras hacer un breve repaso sobre la incidencia de la contaminación del aire en la salud, tema que podría ser objeto de un trabajo de investigación propio, entendemos que las administraciones responsables de la calidad del aire deben tomar medidas concluyentes para reducir ese problema. En el siguiente punto, hemos analizado el confuso mundo de la legislación atribuida a ese tema.

5. Medidas de las administraciones

La regulación referente a las emisiones de vehículos y la contaminación atmosférica se caracteriza por su complejidad, siendo objeto de legislación por diversas instancias administrativas a nivel europeo, nacional, comunitario y local. Estas entidades se hallan estrechamente vinculadas al gobierno vigente en el momento de la regulación, cuyas políticas y prioridades pueden variar en relación con la importancia otorgada a la problemática de la contaminación atmosférica.

Cabe destacar que, según nuestras investigaciones, hemos constatado que la normativa emitida por la Unión Europea no siempre se alinea con las recomendaciones establecidas por la OMS. En el presente análisis, nos proponemos en primer lugar definir la legislación actual en vigor emanada de todas las entidades administrativas involucradas, para posteriormente llevar a cabo una comparación exhaustiva con las directrices propuestas por la OMS.

El Real Decreto 102/2011 define las competencias y las actuaciones a realizar por todas las administraciones públicas implicadas en la gestión de la calidad del aire⁸. Entre estas competencias, se recogen las desarrolladas por las diversas redes de control y vigilancia

⁸ Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-1645>

de la calidad del aire, gestionadas por los diferentes organismos que participan en el proceso, que engloba: Redes de las Comunidades y Ciudades Autónomas. La Red EMEP/VAG/CAMP, la única de carácter estatal, gestionada por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), para la observación de la calidad del aire de fondo en zonas rurales remotas. Describimos estas competencias de forma resumida en el siguiente esquema.⁹

1. Marco legislativo europeo

La normativa europea sobre calidad del aire en vigor viene representada por las siguientes normas:

- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Sustituye a la antigua Directiva Marco sobre calidad del aire, así como a las tres primeras Directivas Hijas:

- Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (antigua Directiva Marco)
- Directiva 1999/30/CE del Consejo de 22 de abril de 1999 relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente (1ª Directiva Hija)
- Directiva 2000/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2000, sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente (2ª Directiva Hija)
- Directiva 2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2002, relativa al ozono en el aire ambiente (3ª Directiva Hija).

9

<https://mediambient.gva.es/documents/20549779/161483924/Actualizaci%C3%B3n+Plan+L%27Hort+a/c8f8e278-f669-40bc-bbdb-cdc440c4b460>

- La Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 introdujo regulaciones para nuevos contaminantes, como las partículas de tamaño inferior a 2,5 µm, así como nuevos requisitos en cuanto a la evaluación y los objetivos de calidad del aire.
- Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

También conocida como 4ª Directiva Hija, es la única norma derivada de la Directiva Marco original que sigue en vigor. Establece valores objetivo para el arsénico, el cadmio, el níquel y el benzo(a)pireno, en representación de los hidrocarburos aromáticos policíclicos o HAPs, entendidos como la concentración en el aire ambiente fijada para evitar, prevenir o reducir los efectos perjudiciales de dichos contaminantes en la salud humana y el medio ambiente en su conjunto, que debe alcanzarse en lo posible durante un determinado período de tiempo.

- Directiva 2015/1480/UE, de la Comisión, de 28 de agosto de 2015, por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

La Directiva, que modifica los anexos I, III, VI y IX de la Directiva 2008/50, de 21 de mayo de 2008, establece normas relativas a los métodos de referencia, validación de datos y ubicación de los puntos de medición para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

- Decisión de ejecución de la Comisión 2011/850/UE, de 12 de diciembre de 2011, por la que se establecen disposiciones para las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el intercambio recíproco de información y la notificación sobre la calidad del aire ambiente

Establece que los Estados miembros facilitarán a la Comisión Europea la información sobre el sistema de evaluación que debe aplicarse en el año civil siguiente respecto a cada contaminante en zonas y aglomeraciones. Se aplica desde el 1 de enero del 2014, y deroga a partir de esa fecha:

- La Decisión del Consejo 97/101/CE, de 27 de enero de 1997 por la que se establece un intercambio recíproco de información y datos de las redes y estaciones aisladas de medición de la contaminación atmosférica en los Estados miembros,
- La Decisión de la Comisión 2004/224/CE, de 20 de febrero de 2004, por la que se establecen las medidas para la presentación de información sobre los planes o programas previstos en la Directiva 96/62/CE del Consejo en relación con los valores límite de determinados contaminantes del aire ambiente,
- Y la Decisión de la Comisión 2004/461/CE, de 29 de abril de 2004, relativa al cuestionario que debe utilizarse para presentar información anual sobre la evaluación de la calidad del aire ambiente de conformidad con las Directivas 96/62/CE y 1999/30/CE del Consejo y con las Directivas 2000/69/CE y 2002/3/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Las Directivas de calidad del aire descritas se encuentran actualmente en proceso de revisión.

Las disposiciones relativas a las emisiones de vehículos automotores y la contaminación atmosférica se encuentran reguladas por normativas particulares que difieren según la localidad y el país. No obstante, en el contexto de la Unión Europea, la regulación concerniente a las emisiones de vehículos a motor se basa primordialmente en normativas y estándares establecidos por dicho organismo.

La UE implementa un sistema de estándares de emisiones conocido como las normas Euro¹⁰. Estas normas establecen límites máximos para las emisiones de contaminantes

¹⁰ Normas Euro 5 y Euro 6: reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros
<https://hidrocarecologico.files.wordpress.com/2013/11/normas-euro-5-y-euro-6.pdf>

atmosféricos de los vehículos, como el dióxido de nitrógeno (NO₂), el monóxido de carbono (CO) y las partículas en suspensión. Las regulaciones Euro experimentan revisiones periódicas con el propósito de establecer límites más rigurosos, con el objetivo de mitigar la contaminación atmosférica. Actualmente está pendiente de aprobación la Norma Euro 7¹¹.

A modo de ilustración, las pautas Euro 6 representan una de las últimas actualizaciones y se caracterizan por imponer restricciones más rigurosas en contraste con las versiones precedentes. Los vehículos nuevos deben someterse a rigurosas pruebas de emisiones para asegurar que cumplan con los estándares establecidos. Por otra parte, los vehículos nuevos también deben llevar etiquetas de eficiencia energética que proporcionan información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. Esto ayuda a los consumidores a tomar decisiones al comprar un vehículo y promueve la adopción de vehículos más limpios y eficientes.

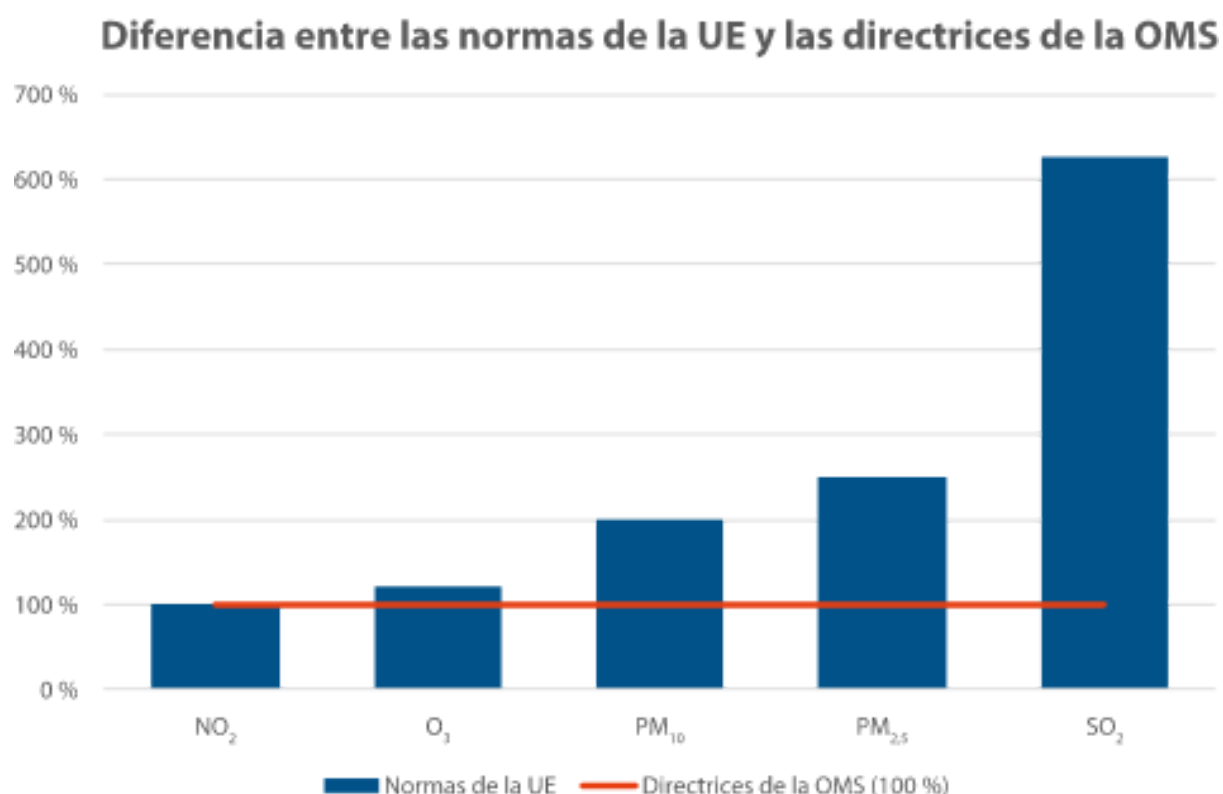
La Unión Europea se divide en dos corporaciones:

- La AEMA (Agencia Europea de Medio Ambiente): es una agencia de la Unión Europea. Tiene como objetivo proporcionar información sólida, fiable e independiente sobre el medio ambiente tanto a los responsables políticos como a la ciudadanía, con el fin de apoyar el desarrollo sostenible
- La Comisión Europea: responsable de supervisar el cumplimiento y la correcta aplicación de la Directiva. Esta comisión planteó una directiva de calidad del aire. Esta sugiere fijar los límites a 10 µg/m³ para las PM_{2,5} y a 20 µg/m³ para NO₂, se estima que para el 2030, esto supondrá grandes beneficios para la salud pública. Pese a esto, las directrices de la OMS siguen siendo bastante más exigentes. Esta limita las concentraciones medias de partículas de menos de 2.5 micras de diámetro a 5 µg/m³ y las de dióxido de nitrógeno a 10 µg/m³.

¹¹ Euro 7: el Consejo adopta su posición sobre las emisiones de turismos, furgonetas, autobuses y camiones
<https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2023/09/25/euro-7-council-adopts-position-on-emissions-from-cars-vans-buses-and-trucks/>

A. Comparación de los umbrales de la UE y de la OMS

Las normas de la UE para abordar la contaminación atmosférica establecen un límite para el número de veces que se pueden superar los valores establecidos y requieren que las medias anuales estén por debajo de estos. Pese a ello, las normas de la UE son mucho menos exigentes que las directivas establecidas por la OMS.



Directrices de calidad del aire de la OMS (2005) y Directiva 2008/50/CE sobre la calidad del aire ambiente.

Las pautas de la OMS proporcionan evaluaciones globales de los niveles y límites de diversos contaminantes atmosféricos. Estas orientaciones se desarrollan mediante un proceso de toma de decisiones transparente respaldado por evidencias.

La OMS, con apoyo de los centros de investigación, estableció nuevos parámetros para garantizar una exposición de la calidad del aire más saludable, para seis contaminantes distintos: las PM_{2,5}; PM₁₀; O₃; NO₂; SO₂ y CO.

- PARTÍCULAS DE MENOS DE 2,5 MICRAS DE DIÁMETRO (PM_{2,5}): Se reduce a la mitad la recomendación máxima anual de estas partículas.
- PARTÍCULAS DE MENOS DE 10 MICRAS DE DIÁMETRO (PM₁₀): La recomendación máxima anual se reduce de 20 microgramos por metro cúbico a 15.
- DIÓXIDO DE NITRÓGENO (NO₂): Es el contaminante que más disminuye. Este, está producido principalmente por la combustión de gasolina, diésel, petróleo y carbón. La recomendación media anual baja de 40 microgramos por metro cúbico a apenas 10. Para la reducción de este contaminante la conducción eléctrica tiene un papel fundamental.
- OZONO (O₃): Se mantienen los valores establecidos en 2005
- MONÓXIDO DE CARBONO (CO): El umbral persiste, continúa siendo el mismo, lo que cambia es la medida del tiempo.
- DIÓXIDO DE AZUFRE (SO₂): Se aprueban medidas menos exigentes en lo que respecta a este contaminante. La recomendación media anual aumenta a 40 microgramos por metro cúbico cuando antes se encontraba en 20.

Las cifras proporcionadas por la OMS representan una vía para disminuir la mortalidad asociada a la contaminación atmosférica. No obstante, los límites fijados por la Unión Europea parecen favorecer los intereses económicos de sus Estados miembros en detrimento de la salud pública, careciendo además de un plan definido para alcanzar dichos estándares¹². La considerable mayoría de las normativas fueron instauradas hace más de dos décadas, y a pesar de algunas enmiendas realizadas, los parámetros aún exhiben una tolerancia menos rigurosa en comparación con las directrices de la OMS. Por otra parte, la mayoría de Estados no cumplen con los valores establecidos, los sobrepasan, ni tampoco adoptan las medidas necesarias para poder llegar a estos, pensamos que puede ser por falta de recursos necesarios o por falta de interés. Desde nuestro punto de vista, los resultados no son evaluados ni recabados correctamente, este punto lo desarrollamos en el apartado de medidores de contaminación.

¹² Información según el REGLAMENTO (CE) N o 595/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 18 de junio de 2009 relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

La Comisión tiene una serie de limitaciones en cuanto al seguimiento de la actividad de los Estados Miembros. No garantiza el cumplimiento de los valores establecidos y, pese a que sí es cierto que sí establece una serie de sanciones, en su mayoría, los Estados no los cumplen.

2. Marco legislativo nacional¹³

La normativa estatal española sobre calidad del aire en vigor comprende las siguientes normas:

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Esta Ley actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España y tiene como fin último el de alcanzar unos niveles óptimos de calidad del aire para evitar, prevenir o reducir riesgos o efectos negativos sobre la salud humana, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. Mediante la misma se habilita al gobierno a definir y establecer los objetivos de calidad del aire y los requisitos mínimos de los sistemas de evaluación de la calidad del aire y sirve de marco regulador para la elaboración de los planes nacionales, autonómicos y locales para la mejora de la calidad del aire.

- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Esta norma transpone al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 y la Directiva 2004/107/CE, de 15 de diciembre de 2004. Se aprueba con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de las sustancias mencionadas sobre la salud humana, el medio ambiente en su conjunto y demás bienes de cualquier naturaleza. Este real decreto fue modificado posteriormente por:

¹³ Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22689

- el Real Decreto 678/2014, de 1 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, para modificar los objetivos de calidad del sulfuro de carbono establecidos en la disposición transitoria única.
- el Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, para transponer al ordenamiento jurídico español la Directiva 2015/1480, que establece normas relativas a los métodos de referencia, validación de datos y ubicación de los puntos de medición para la evaluación de la calidad del aire ambiente e incorpora los nuevos requisitos de intercambio de información establecidos en la Decisión 2011/850/UE. Además, este Real Decreto prevé la aprobación de un Índice Nacional de Calidad del Aire que permita informar a la ciudadanía, de una manera clara y homogénea en todo el país, sobre la calidad del aire que se respira en cada momento.
- por el Real Decreto 773/2017, de 28 de julio, por el que se modifican diversos reales decretos en materia de productos y emisiones industriales. Añade la disposición adicional 2 (y en consecuencia enumera la única anterior) para crear la Comisión de Cooperación en materia de Calidad Ambiental, como el órgano de cooperación técnica y colaboración entre las Administraciones competentes en materia de calidad ambiental.
- Y por el Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, aprobado mediante el Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre; y el Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de residuos. Mediante esta modificación, se adapta el Real Decreto 102/2011 a lo dispuesto en el nuevo Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación por partículas aéreas inferiores a 10 micras (PM10), partículas inferiores a 2,5 micras (PM2,5), dióxido de nitrógeno (NO2), ozono (O3) y dióxido de azufre (SO2), aprobado por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente el 9 de julio de 2021, en el que se establecen nuevos umbrales de contaminación.

El Plan establece valores y actuaciones homogéneas para todas las administraciones, de tal manera que las respuestas ante situaciones de alerta por contaminación y las actuaciones que se pudieran poner en marcha sean similares para cada uno de los niveles de actuación, independientemente del ámbito geográfico. El fin último del Plan es evitar, en la medida de lo posible, que se alcance el umbral de alerta establecido en la legislación y reducir el número de ocasiones en que se superan los valores límite u objetivo a corto plazo (diarios, horarios u 8-horarios) de la legislación para proteger la salud de la población.

- Orden TEC/351/2019, de 18 de marzo, por la que se aprueba el Índice Nacional de Calidad del Aire.

Esta Orden aprueba el Índice Nacional de Calidad del Aire (ICA)², siguiendo las directrices del índice europeo («Air Quality Index»), que fue puesto en marcha en noviembre de 2017 por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y la Comisión Europea, y que permite a los usuarios comprobar la calidad actual del aire en ciudades y regiones de toda Europa. El Anexo de la Orden recoge la metodología de cálculo del índice, que ha sido modificada mediante la Resolución de 2 de septiembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se modifica el Anexo de la Orden TEC/351/2019, de 18 de marzo, por la que se aprueba el Índice Nacional de Calidad del Aire. El Índice Nacional ayuda a representar la calidad del aire a nivel nacional de una manera fácilmente entendible por los ciudadanos e introduce recomendaciones sanitarias en función de la categoría del ICA para la población sensible y población general.

3. Comunitat Valenciana

Según el informe del ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico, la red de control de la calidad del aire de la Comunidad Valenciana cubre un territorio con las siguientes características¹⁴:

Características		Comunidad Valenciana
Población	(Habs.)	5.072.550
	(%respecto al total Nacional)	10,69 %
Superficie	(km ²)	23.255
	(%respecto a la superficie Nacional)	4,60 %

El número de puntos de muestreo por contaminante, entendiéndose por punto de muestreo cualquier medición ya sea una estación fija, o mediciones indicativas o campañas, empleados en la evaluación de la calidad del aire de la red de Comunidad Valenciana en 2022 es el siguiente:

Contaminante	Objetivo de protección	Nº puntos de muestreo
Arsénico (PM10)	Salud	23
Benceno	Salud	5
Benzo(a)pireno (PM10)	Salud	13
Cadmio (PM10)	Salud	23
Dióxido de azufre	Salud	49
Dióxido de azufre	Vegetación	1
Dióxido de nitrógeno	Salud	54
Monóxido de carbono	Salud	31
Níquel (PM10)	Salud	23

¹⁴

https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/informeevaluacioncalidadaireespana2022_tcm30-590211.pdf

Óxidos de nitrógeno totales	Vegetación	1
Ozono	Salud	55
Ozono	Vegetación	37
Partículas en suspensión <10µm	Salud	52
Partículas en suspensión <2,5µm	Salud	44
Plomo (PM10)	Salud	23

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LA AGLOMERACIÓN ES1016: L'HORTA Y ÁREA METROPOLITANA

Fecha aprobación	Aprobado por el Consell en fecha 29-03-2019
Vigencia	Vigente.
Contaminante objeto de reducción	NO₂
Enlace al Plan	Planes de mejora de la calidad del aire.
Reducción de la contaminación esperada:	Las estaciones de la RVVCCA de la Aglomeración ES1016, registran en 2022 concentraciones medidas anuales que se sitúan entre 12 y 22 µg/m ³ . No superándose los límites normativos desde el año 2017.

<p>Medidas concretas puestas en marcha</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un Plan de movilidad del municipio de València y en desarrollo el Plan de Movilidad Urbana Metropolitana - Promoción del uso de vehículos con motores eléctricos e híbridos u otras energías alternativas - Mejoras en la urbanización de calles y barrios y mejoras de itinerarios peatonales - Restricción del tráfico rodado en el centro histórico y ampliación de zonas peatonales - Impulso del transporte público - Fomento de los desplazamientos en bicicleta. Ampliación de la red de carril bici - Control y gestión de aparcamientos - Medidas de reducción del impacto ambiental originado por la actividad portuaria - Control de actividades industriales, comerciales y de servicios - Ampliación de la red Valenciana de vigilancia y control de la contaminación atmosférica y revisión de emplazamientos - Campañas de dosimetría de NO₂ en la aglomeración - Aplicación móvil de calidad del aire "GVAIRE"
<p>Coste estimado de la puesta en marcha de cada medida</p>	<p>Ver Plan</p>

Una vez expuesto el marco legal y las medidas tomadas desde las administraciones, exceptuando el ámbito local, analizado con más detalle en el apartado "acciones realizadas por el ayuntamiento tras recabar datos de los medidores", nos parecía interesante analizar las medidas tomadas desde la ciudadanía para mejorar la calidad del aire.

6. Medidas de mejora desde la ciudadanía

A lo largo de la evolución social, en diversos sectores, ha resultado imperativo el activismo ciudadano como motor impulsor del progreso. La reivindicación por parte de la ciudadanía adquiere una relevancia significativa en varios estratos.

En primer lugar, se destaca la importancia de las demandas colectivas dirigidas a las administraciones, instándolas a implementar medidas concretas para la mejora de nuestro entorno en materia de contaminación atmosférica. Por otro lado, es fundamental la necesidad de concienciar a la población para que adopte medidas individuales con el propósito de mitigar la contaminación originada por sus propios vehículos. Este enfoque dual, en el cual la ciudadanía influye tanto a nivel colectivo como individual, emerge como un componente esencial para impulsar avances en la sociedad.

En el apartado siguiente, veremos cómo la reivindicación social se manifiesta en diversas formas para abordar la problemática de la contaminación y promover un entorno más saludable y sostenible.

1. Medidas colectivas

La ciudadanía se organiza en movimientos y grupos activistas para presionar a las autoridades y las empresas a tomar medidas más estrictas para reducir la contaminación del aire. Los colectivos ciudadanos reclaman una movilidad sostenible mediante la creación de zonas peatonales, carriles bici y el aumento de opciones de transporte público accesibles y eficientes.

Cuando hablamos de “ciudadanía” consideramos ciudadanía a todos los organismos o colectivos conformados por ciudadanos. Un ejemplo de ello es la campaña *Clean Cities*¹⁵. Esta iniciativa es una alianza conformada por más de 70 ONG, entidades medioambientales, movimientos comunitarios y organizaciones de la sociedad civil en Europa. Su meta primordial es lograr una movilidad urbana sin emisiones para el año 2030. Esta iniciativa promueve el uso de modos de transporte activos, compartidos y eléctricos, con el propósito de construir entornos urbanos más saludables y sostenibles.

¹⁵ <https://spain.cleancitiescampaign.org/>

Asimismo, aboga por la gradual eliminación de los vehículos de las áreas urbanas. Estas entidades llevan a cabo análisis y estudios a nivel mundial y local, participando activamente en los diálogos mediáticos acerca de mejoras óptimas y las políticas urbanas para fomentar una movilidad libre de emisiones. Su principal objetivo consiste en reducir gradualmente la influencia central del automóvil en nuestra vida cotidiana, debido a la considerable cantidad de combustible que genera y, consecuentemente, el riesgo asociado a nuestra salud. Buscan así construir una visión de las ciudades más saludables y seguras para el futuro.

De forma más local, existen diferentes colectivos que luchan por la misma causa. A modo de ejemplo podemos nombrar:

Ecologistas en Acción País Valencià¹⁶: Este grupo tiene una larga trayectoria en la defensa del medio ambiente, abordando temas como la contaminación atmosférica, la gestión de residuos, la conservación de espacios naturales, entre otros.

Grup local WWF València.¹⁷ Se enfoca en la protección de la naturaleza y la promoción de un desarrollo sostenible en la Comunidad Valenciana.

Plataforma València per l'Aire¹⁸: Se definen como: “*som una iniciativa organitzada de ciutadania col·lectiva, autònoma i plural. AMPES, A. Veïns, Ecologistes, associacions de salut preventiva i tècnics d'urbanisme, mobilitat, medi ambient i medicina*”.

València en Bici.¹⁹ Su enfoque principal es promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, también están involucrados en la promoción de ciudades más limpias y saludables.

Además de la sensibilización y la acción colectiva, hemos examinado las medidas adoptadas a nivel individual. En primer lugar, hemos identificado las medidas más

¹⁶ <https://www.ecologistasenaccion.org/federaciones/pais-valencia/>

¹⁷ GRUPO LOCAL WWF VALENCIA
https://www.wwf.es/participa/grupos_locales_de_wwf/grupovalencia/

¹⁸ <https://valenciaperlaire.org/sobre-nosaltres/>

¹⁹ <https://valenciaenbici.org/nosotrxs/>

frecuentemente implementadas por la ciudadanía, para luego presentar los resultados de la encuesta que hemos llevado a cabo, con el fin de analizar el comportamiento y las opiniones de nuestro entorno próximo.

2. Medidas Individuales

Parte de la ciudadanía opta por utilizar el transporte público, la bicicleta o caminar en lugar de conducir sus propios vehículos. Esto reduce la cantidad de emisiones de vehículos individuales.

Aquellos que continúan conduciendo vehículos privados, en algunos casos, eligen vehículos más limpios y eficientes en términos de combustible, como vehículos eléctricos o híbridos. El carpooling reduce la cantidad de vehículos en la carretera y, por lo tanto, las emisiones de contaminantes.

Para obtener información más concreta sobre las medidas por parte de la ciudadanía, realizamos una encuesta que nos permitieran obtener respuestas sobre el tema tratado²⁰.

Para calcular el margen de error de nuestra encuesta, hemos tenido en cuenta el tamaño de la población, el nivel de confianza y el margen de error. Para los 54000 habitantes de la ciudad de València, un 5.6 % de margen de error y obteniendo así un 95% de fiabilidad sobre nuestra encuesta, necesitaríamos 307 respuestas.

En definitiva, según las respuestas obtenidas, nos preocupa la calidad del aire y queremos que el área dónde residimos esté sano. Gran parte de la ciudadanía considera que hay que tomar medidas, somos conscientes de la problemática y estamos dispuestos a actuar. Sin embargo, solo tomamos algunas medidas individuales y casi ninguna colectiva.

Dado que nuestro trabajo representa en parte una manera de aumentar la concienciación y dar voz a una problemática silenciada, nos centramos en el próximo apartado en esa minoría que lucha por las mejoras medioambientales.

²⁰ Anexo I

7. Efecto mariposa

Las leyes y regulaciones no cambian por sí solas, frecuentemente responden a la demanda y la presión de la ciudadanía. En un sistema democrático, las leyes y políticas son el resultado de un proceso de toma de decisiones en el que los ciudadanos desempeñan un papel fundamental. Deben reflejar los valores y las necesidades cambiantes de la sociedad, aunque en ocasiones responden a otros criterios con los que la ciudadanía no siempre está de acuerdo. Los ciudadanos, a menudo, impulsan estos cambios al expresar sus preocupaciones y expectativas. La participación activa de la ciudadanía en el proceso político es esencial para una democracia saludable. Los ciudadanos tienen el derecho y la responsabilidad de expresar sus opiniones, votar en elecciones, unirse a grupos de presión y manifestarse para influir en las decisiones políticas.

Cómo hemos comentado antes, la presión pública ejercida a través de diversos medios, como protestas, peticiones, campañas de concienciación y redes sociales, es un poderoso motor de cambio. En teoría, los legisladores y representantes electos deben responder a las necesidades y deseos de sus electores para mantener su legitimidad. Si las leyes existentes se consideran insuficientes o ineficaces en la consecución de estos objetivos, la ciudadanía tiene el derecho de exigir cambios.

En definitiva, en una democracia, ciertas leyes y regulaciones se modifican en respuesta a la demanda, la necesidad y la movilización de la ciudadanía. En este sentido, hemos definido como “**efecto mariposa**” el concepto que ilustra cómo pequeñas acciones individuales y acciones colectivas tienen un impacto significativo en eventos y resultados más considerables. En el contexto de la contaminación atmosférica y las medidas para reducirla, el efecto mariposa destaca la influencia que la ciudadanía puede ejercer sobre las decisiones de las administraciones y gobiernos. Las acciones individuales y colectivas de las personas desencadenan una serie de eventos que conducen a cambios significativos en las políticas y regulaciones relacionadas con la contaminación atmosférica y el uso de vehículos.

Con nuestro estudio, queremos comprobar en qué medida la concienciación pública, la movilización y la adopción de comportamientos más sostenibles pueden catalizar

cambios positivos en la gestión de la calidad del aire y en la promoción de soluciones más limpias en el transporte y la movilidad por parte de las administraciones.

Hemos realizado diversas tablas comparativas, con información obtenida tanto de artículos de internet como de la Hemeroteca de Valencia²¹ en las que analizaremos una serie de iniciativas y propuestas impulsadas por la ciudadanía u organizaciones ajenas a las administraciones y en las que estudiaremos si estas fueron tomadas en cuenta por parte del gobierno estatal y/o autonómico y local, y, en caso afirmativo, de qué forma fue manifestada dicha atención.

²¹ Ver anexo II

→ TABLA COMPARATIVA

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
Campaña contra los Malos Humos (22 asociaciones)	2015	Realización de controles efectivos de las emisiones de los vehículos	 No constancia de que sea causa	Ajuntament de València	Desde 2015	Instalación de medidores de contaminación
Fuera Túnel Pérez Galdós	2015	Supresión del Túnel de Pérez Galdós	¿?	----	----	----
ECODES	2016	Implantación de ZBE	 No constancia de que sea causa	Gobierno de España	2020 2021	Ley 07/2021 para la implantación de ZBE
València per l'Aire	2017	Instalación de paneles que reflejen en directo los niveles de polución		Ajuntament de València	2022	Instalación de paneles, cámaras y sensores para medir la contaminación atmosférica
Un futuro sin carbón	2018	<u>#ApagaElCarbón:</u> Fin del uso del carbón antes del 2025	¿? (Por ahora medidas favorables adoptadas)	----	----	----
Greenpeace	2019	Implantación de las ZBE	 No constancia de que sea causa	Gobierno de España	2020 2021	Ley 07/2021 para la implantación de ZBE
Greenpeace	2019	Implantación de las ZBE (misma medida pero a nivel local)	 No constancia de que sea causa	Ajuntament de València	2023	Aprobación de la primera ZBE (no segura) en Ciutat Vella
Transport and environment	2019	Elaboración de un Plan Nacional de Puntos de Recarga Ultra Rápida para vehículos eléctricos 2020-2030 con el fin de fomentar su utilización.	 No constancia de que sea causa	Gobierno de España	2021	Plan MOVES III

→ TABLA COMPARATIVA

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
València per l'aire	2019	Implantación de un peaje urbano y regulación del estacionamiento en las ciudades		----	----	----
Alianza por el Clima	2020	Permanencia de la política establecida por el PSOE sobre la rebaja de la bonificación al diésel.	¿?	----	----	----
Ecologistes en Acció (Presupuestos participativos)	2020	Implantación de ZBE	  No constancia de que sea causa	Ajuntament de València	2023 2020	<ul style="list-style-type: none"> Aprobación de la primera ZBE (no segura) en Ciutat Vella Propuesta rechazada y sustituida por la definición de zonas de aparcamiento en el centro urbano
FUNCAS	2020	Creación de "superislas"/ "supermanzanas"	 No constancia de que sea causa	Ajuntament de València	2022	Construcción de la "supermanzana" de la petxina
FUNCAS	2020	Implantación ZBE	 No constancia de que sea causa	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno de España Ajuntament de València 	<ul style="list-style-type: none"> 2020 /2021 2023 	<ul style="list-style-type: none"> Ley 07/2021 para la implantación de ZBE Aprobación de la primera ZBE (no segura) en Ciutat Vella
FUNCAS	2020	Instauración de aparcamientos de pago	¿?	----	----	----
FUNCAS	2020	Reducción de la velocidad de los vehículos	 No constancia de que sea causa	DGT	2021	Establecimiento de nuevos límites de velocidad
ConBici	2021	Cycling With Clean Air (medición contaminación por diversos puntos de distintas ciudades, busca medidas más estrictas)		----	----	----

→ TABLA COMPARATIVA

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
ConBici	2021	Implantación ZBE	 No constancia de que sea causa	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno de España Ajuntament de València 	<ul style="list-style-type: none"> 2020/2021 2023 	<ul style="list-style-type: none"> Ley 07/2021 para la implantación de ZBE Aprobación de la primera ZBE (no segura) en Ciutat Vella
ECODES/ ECOLOGISTAS EN ACCIÓN/ GREENPEACE / TRANSPORT AND ENVIROMENT	2021	Incorporación de un umbral de emisiones de CO2 (utilizando el estándar WLTP)		---	---	---
ECODES/ ECOLOGISTAS EN ACCIÓN/ GREENPEACE /TRANSPORT AND ENVIROMENT	2021	Supresión del distintivo ECO e incorporación de un nuevo distintivo D		---	---	---
Ecologistas en Acción	2021	Implementación ZBE	 No constancia de que sea causa	Gobierno de España	2020/2021	Ley 07/2021 para la implantación de ZBE
You Gov: Encuesta ciudadana	2021	Prohibición venta de vehículos de gasolina y diésel para el 2030	Posiblemente no ¿?	----	----	----
Alianza por el Clima	2022	Inclusión en el Real Decreto una señalización más clara y precisa de las ZBE		----	----	----
Asociación Mesura	2022/2030	Ecopeaje	¿?	----	----	----



→ TABLA COMPARATIVA

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
Morverdre aire net	2022	Mediciones más detalladas de las emisiones producidas por las industrias.		----	----	----
AMICOS	2023	Amicos CO2: Instalación sistemas energéticos eficientes		----	----	----
Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/Birdlife y WWF	2023	"Un programa por la Tierra 2023": Aprobación ley de movilidad sostenible más rígida		----	----	----
CAVE-COVA	2023	Mayor asequibilidad del transporte público (1) y liquidación del automóvil (2)	(1) (2)	Ajuntament de València (1)	En vigor desde 2023 pero mantenido hasta 2024	Menores de 30 años utilización gratuita de los autobuses de la EMT y del metro
CAVE-COVA	2023	Peatonalización de diversas zonas de ciudad	 No constancia de que sea causa	Ajuntament de València	2023	Peatonalización de diversas calles, creación de la "supermanzana"...
CAVE- COVA (propuestas vecinales)	2023	Pacificación tráfico urbano (nivel local)	 Con el cambio de gobierno la pacificación disminuyó	Ajuntament de València (antes)	Hasta elecciones 2023	Construcción de carriles bici, peatonalización de las calles...
CAVE- COVA (propuestas vecinales)	2023	Pacificación tráfico urbano (nivel nacional)		----	----	----
Clean Cities	2023	Creación Espacio para Respirar (adopción medidas que contribuyan a una mejora de la calidad del aire)	 No constancia de que sea causa	Gobierno de España	2024	Aprobación del Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica 2023
Greenpeace	----	Acabar con la venta de vehículos diésel y de gasolina no más tarde del 2028	Posiblemente no ¿?	----	----	----

→ TABLA COMPARATIVA (Decidim VLC)

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
Decidim VLC	2015	Limitación del acceso de vehículos en el barrio del Carmen		Ajuntament de València	2017	Reordenación de la circulación en Ciutat Vella
Decidim VLC	2016	Construcción carril bici por la calle Jesús y Gaspar Aguilar	 En proceso de tramitación...	----	----	----
Decidim VLC	2016	Mejoras en la calle San Vicente La Raiosa (único sentido)	 En proceso de tramitación...	----	----	----
Decidim VLC	2018	Construcción carril bici en la Calle Jesús		Ajuntament de València	2023	Construcción del carril bici
Decidim VLC	2018	Construcción carril bici por la Avenida Cardenal Benlloch		Ajuntament de València	2021	Construcción del carril bici
Decidim VLC	2018	Instalación de nuevas estaciones de medición		Ajuntament de València	2021	Instalación de dos nuevas estaciones de medición en la Olivereta y en Patraix
Decidim VLC	2018	Construcción carril bici e instauración de una Zona Verde (ajardinar) la intersección entre Maestro Rodrigo y General Avilés		Ajuntament de València	2022	Construcción del carril bici
Decidim VLC	2018	Peatonalización de la plaza del Ayuntamiento		Ajuntament de València	2020	Peatonalización de parte (que no completa, 75% ejecutada) de la plaza del Ayuntamiento

→ TABLA COMPARATIVA (Decidim VLC)

ASOCIACIONES Y/O PROYECTOS	FECHA	INICIATIVA	¿HECHAS?	ADMINISTRACIONES	FECHA	MEDIDA
Decidim VLC	2018	Reforma Calle José María Haro		Ajuntament de València	2023	Construcción de un nuevo carril bici
Decidim VLC	2018	Reforma Calle Ruzafa para implementar 7 zonas naranjas		Ajuntament de València	2021	Establecimiento de zona residencial
Decidim VLC	2019	Plantación de más árboles en las calles y avenidas		Ajuntament de València	2021	Una València más verde II

Con el objetivo de que puedan ser interpretadas de manera efectiva proporcionamos una explicación del código utilizado en su clasificación:

- Aquellas que tengan un tic verde habrán sido realizadas por las administraciones (locales o nacionales).
- Las que tengan una cruz roja, no habrán sido llevadas a cabo.
- En las que veamos “¿?” será en las medidas en las que; no se tenga constancia de si han sido o no llevadas a cabo; también en aquellas que sean a largo plazo y por tanto actualmente no se han podido poner en práctica; o están en proceso y no hay constancia de si se está realizando o no una medida que satisfzca la petición.
- Respecto a las iniciativas que tengan un tic y una cruz hay varias opciones:
 - No fueron realizadas en el momento de su petición y hay constancia de que fueron rechazadas, pero, posteriormente sí que se llevó a cabo una medida en relación a dicha iniciativa.
 - La iniciativa constaba de dos partes y únicamente se realizó una medida para una de ellas.
 - Sí que se llevó a cabo una medida pero está siendo modificada con el paso del tiempo afectando de tal forma a la aplicación de esta pudiendo producir su eliminación. Es por esto que, los porcentajes no coincidirán

con el número de proyectos, pues habrá algunos que se contarán doble (tanto como positivo como negativo)

- En la mayoría de las respuestas positivas podemos observar la frase “No hay constancia de que sea causa”, esto quiere decir que la medida que ha llevado a cabo la administración suple la necesidad y los requerimientos de la iniciativa pero puede no haber sido producida con esa intención y que la causa haya sido otra completamente distinta.
 - También se puede observar que en algunas iniciativas que tienen tanto tic como cruz pone la misma frase, esto se debe a que en ocasiones hay constancia de que esa iniciativa fue rechazada inicialmente pero que después se llevó a cabo otra que respondía a esta.

Para la realización de las tablas decidimos empezar buscando medidas desde el 2015 pues, al querer centrarnos también en medidas tomadas a nivel local, fue ese año en el que se produjo el cambio de gobierno en València, que hubo una concejalía de Participación y entró el concepto de participación ciudadana impulsada por las administraciones.

En las primeras tablas (aquellas en las que no pone Decidim VLC), observamos un total de 32 iniciativas y 17 asociaciones y/o proyectos distintos. De estos 32 proyectos, el 46,875% sí que fueron realizados, el 37,5% no fueron llevados a cabo (teniendo en cuenta las medidas que hay iniciativas que cuentan “doble”, pues tienen tanto un tic como una cruz) y el 21,875% de iniciativas que por distintas razones, no hay constancia ni de que se hayan llevado a cabo ni de que no.

Observamos que la diferencia entre aquellas que se llevan a cabo y las que no es del 9,375%, siendo esta una distancia considerada pero menos de la esperada, pues la participación ciudadana tiene una gran significación en la creación de medidas medioambientales, y todos aquellos proyectos presentados contribuyen a una mejora de la calidad del aire. Entre todas las respuestas positivas, el 86,6% no se tiene constancia de que fueran la principal razón por la que se llevaron a cabo las medidas que las satisfacían. Si bien no se sabe si son la causa principal por la que se llevaron a cabo, la presión que éstas ejercen mediante la redacción de informes y de artículos, las distintas manifestaciones que organizan, contribuyen a que el gobierno acepte medidas contra la contaminación atmosférica.

También nos parece necesario exponer que la búsqueda de información respecto a este tema no es de fácil acceso, ya que, pese a que sí que se pueden encontrar iniciativas realizadas por organizaciones, las administraciones no indican el origen de las medidas que toman (a no ser que estas hayan sido realizadas por la presión de instituciones de mayor poder como sería la Unión Europea) y por tanto, encontrar una correlación entre asociaciones y administraciones es bastante complejo.

Por otra parte, las segundas tablas, aquellas en las que pone Decidim VLC, tratan únicamente de iniciativas locales. Éstas cuentan con el programa Decidim VLC, también conocido como los presupuestos participativos, un programa mediante el cual la ciudadanía presenta y explica sus propuestas, una vez recogidas estas son evaluadas por un técnico y votadas. Se llevan a cabo aquellas que más votos hayan obtenido.

Para realizar estas tablas escogimos las iniciativas que tenían como intención la mejora de la calidad del aire.

Contemplando la tabla, observamos como un 81,81% de las iniciativas aportadas por la ciudadanía han sido llevadas a cabo por el Ajuntament de València, mediante obras como la construcción de nuevos carriles bici así como también la mejora de algunos de ellos. Mientras que un 18,18% de estas no lo han sido. Este 18,18% sí han sido aprobadas y sí se ha iniciado la organización de los proyectos que permitirán su realización, pero, no han sido todavía puestos en práctica, por lo que no son aceptadas como realizadas.

En comparación con las otras tablas, el acceso a la información es fácil y específica la naturalidad de la propuesta

De ambas tablas sacamos conclusiones favorables pues vemos que la mayoría de las iniciativas presentadas sí son puestas en práctica/satisfechas. Estas tablas también permiten observar la gran importancia que tiene la ciudadanía pues 100% de todas las iniciativas o proyectos han sido propuestos por ella. La conciencia ciudadana es fundamental cuando se trata de estos temas, y, cuanto antes nos demos cuenta de esto, antes podrá comenzar a mejorar la calidad de vida.

Tal como lo hemos expuesto en la introducción, el propósito que ha impulsado la elaboración de nuestro trabajo son los medidores de contaminación en las cercanías de nuestro instituto. Surgieron interrogantes inherentes a la naturaleza de su ubicación, la precisión de las mediciones realizadas, así como de la administración de la que depende.

Al saber que la instalación de estos dispositivos obedeció a una iniciativa ciudadana, con beneficios destinados al bienestar colectivo y con la proyección de sus resultados en la UE, le dio pleno significado al denominado "Efecto mariposa". Con el propósito de abordar estos interrogantes, hemos querido profundizar en esta cuestión.

8. Conclusiones

Tras realizar este trabajo de investigación hemos llegado a varias conclusiones:

- La contaminación atmosférica podría considerarse como uno de los problemas ambientales que inciden de manera más inmediata en nuestra vida diaria, ya que estamos constantemente expuestos a sus efectos. Este fenómeno ejerce un notable impacto en nuestra salud, siendo una de las principales causas de enfermedades cardiovasculares.
- Destacamos la percepción compartida por expertos y diversos colectivos, quienes sostienen que las medidas implementadas para abordar este problema resultan insuficientes. Señalan la imperante necesidad de elevar los estándares de las medidas ya en vigor, al mismo tiempo que reclaman nuevas iniciativas que satisfagan la urgencia de mejorar la calidad del aire.
- La implicación de los colectivos es importante para propiciar una mejora en las acciones de las administraciones. Asimismo, se requiere una mayor participación ciudadana, no solo mediante la implementación de medidas individuales, sino también a través de acciones colectivas. Aunque las administraciones han estado trabajando para mejorar la calidad del aire, su labor actual se considera insuficiente.
- Conforme a las tablas presentadas en el apartado denominado "Efecto Mariposa", se evidencia que el número de iniciativas propuestas por colectivos y que han sido aceptadas por las administraciones supera a aquellas que no han sido aceptadas.

- La encuesta nos proporcionó una mayor comprensión de las acciones llevadas a cabo por la ciudadanía. A pesar de que existe una notable preocupación sobre el tema de la contaminación atmosférica, hemos observado que el conocimiento de la población sobre las medidas que contribuirían a su mitigación es limitado. Esta carencia puede atribuirse en parte a la falta de énfasis por parte de las administraciones y los medios de comunicación en la divulgación de información relacionada con este asunto.

Además, identificamos una falta de coherencia en la ciudadanía ya que, aunque existe una elevada preocupación por la deficiente calidad del aire, la mayoría adopta únicamente medidas individuales, siempre y cuando éstas no interfieran con su rutina diaria. Además, se evidencia una escasa difusión de información relacionada con las iniciativas procedentes de colectivos.

- Los motivos de la mala calidad del aire son múltiples pero en un contexto de temperaturas batiendo récord, la insuficiente rigurosidad de la legislación existente, la inadecuada aplicación de la misma y el negacionismo frente a los problemas atmosféricos por parte de las autoridades, son un freno para la mejora de la situación
- La contaminación generada por vehículos constituye una fracción de la responsabilidad total en la contaminación atmosférica. Sin embargo, para lograr cambios sustanciales y alcanzar una óptima calidad del aire, las medidas deben ser implementadas en todos los sectores contaminantes, con especial atención a las microindustrias.
- Es importante ver el problema de la contaminación atmosférica desde un enfoque glocal. Eso implica reconocer que los problemas medioambientales, como la contaminación atmosférica, a menudo tienen dimensiones globales, como el cambio climático y las emisiones de gases de efecto invernadero, pero también impactan directamente en comunidades locales a través de la calidad

del aire y la salud pública. Por lo tanto, las soluciones efectivas requieren una combinación de estrategias y políticas a nivel global y local.

A lo largo de este trabajo, nos hemos encontrado con algunas dificultades, una de ellas que cabe destacar ha sido los cambios de legislatura y reglamentaciones que hemos tenido que abordar conforme su evolución. El tema que nos ha ocupado es un tema en constante evolución. Sin ir más lejos, el 20 de febrero de 2024, el Consejo y el Parlamento Europeo ha anunciado que llegan a acuerdos para reforzar las normas UE²². No las hemos podido tomar en cuenta para nuestro estudio.

A través de nuestra investigación y con base en las conclusiones obtenidas, queremos presentar propuestas de mejora con la intención de que este trabajo contribuya a la implementación de soluciones significativas.

9. Propuestas de mejora

- Implementar políticas que promuevan el uso de medios de transporte más limpios y sostenibles.
- Incentivar el uso de bicicletas y caminar para distancias cortas.
- Reforzar y actualizar las normativas ambientales para las industrias, estableciendo límites más estrictos en las emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Realizar auditorías regulares para garantizar el cumplimiento y aplicar sanciones significativas en caso de infracciones.
- Implementar campañas educativas para sensibilizar sobre los riesgos de la contaminación atmosférica y la importancia de adoptar prácticas más sostenibles y fomentar la responsabilidad individual en la reducción de actividades contaminantes.

²² las PM 2.5 y NOP2, se reducirían de 25 µg/m³ a 1 0µg/m³ y de 40 µg/m³ a 20 µg/m³
<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/02/20/air-quality-council-and-parliament-strike-deal-to-strengthen-standards-in-the-eu/>

- Desarrollar campañas de concienciación dirigidas a la ciudadanía para promover la responsabilidad individual. Facilitar la participación activa de la comunidad en la supervisión de la calidad del aire.
- Establecer plataformas de diálogo entre colectivos ciudadanos, ONG y autoridades.
- Promover la inclusión de representantes ciudadanos en los procesos de toma de decisiones relacionados con políticas ambientales.
- Reforzar la transparencia en las acciones de la administración relacionadas con la calidad del aire, proporcionando información clara y accesible.

10. Anexo I

Bibliografía/sitografía

16 consejos para reducir la contaminación del aire. (s. f.). Fundación Aqualia.

Recuperado 21 de febrero de 2024, de

<https://www.fundacionaqualia.org/wiki/106-consejos-para-reducir-la-contaminacion-del-aire/>

20 minutos. (2023, abril 22). España exporta el 87% de los puntos de recarga para coches eléctricos fabricados en el país, pese a la falta de infraestructura. Motor y Movilidad.

<https://www.20minutos.es/motor/actualidad/puntos-recarga-coche-electrico-fabricados-espana-5120497/>

Aprobado el Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 (Plan Aire II). (s. f.).

Recuperado 22 de enero de 2024, de

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/151217-enlaceaire.aspx>

Asociaciones vecinales crean una red para alertar sobre los efectos de la contaminación. (s. f.). Recuperado 19 de diciembre de 2023, de

<https://www.elperiodicodecanarias.es/asociaciones-vecinales-crean-una-red-para-alertar-sobre-los-efectos-de-la-contaminacion/>

atmosférica, C. (2015, octubre 15). Campaña contra los Malos Humos • Ecologistas en Acción. Ecologistas en Acción.

<https://www.ecologistasenaccion.org/30890/campana-contra-los-malos-humos/>

BOE-A-2007-19744 Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. (s. f.). Recuperado 8 de enero de 2024, de

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-19744>

BOE.es–DOUE-L-2008-81053 Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2008-81053>

Calidad del aire. (2024, febrero 21).

<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/air-quality/>

Calidad del aire ambiente (exterior) y salud. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

[https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

Carril bici C/ Jesús. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de

<https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/investments/2344>

Carril bici pel carrer Jesús i Gaspar Aguilar. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024,

de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/1/investments/394>

Carril bici por la avenida Cardenal Benlloch. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024,

de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/investments/2002>

CARRIL BICI Y ZONA VERDE EN AVENIDAS GENERAL AVILÉS Y MAESTRO

RODRIGO. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de

<https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/investments/2031>

Castelló, C. N. (2020, noviembre 18). *Las calles de Sant Vicent y Gaspar Aguilar de*

València serán de sentido único, ampliarán aceras e incluirán carril bici.

elDiario.es.

<https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/calles-sant-vicent-ga>

[spar-aguilar-valencia-seran-sentido-unico-e-incluiran-carril-bici_1_6442034.html](https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia-aprueba-instalacion-274-camaras-52-sensores-ambientales-restringir-trafico-contaminante_1_9738373.html)

Castelló, C. N. (2022a, noviembre 23). *València aprueba la instalación de 274 cámaras y 52 sensores ambientales para restringir el tráfico más contaminante.* elDiario.es.

https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia-aprueba-instalacion-274-camaras-52-sensores-ambientales-restringir-trafico-contaminante_1_9738373.html

Castelló, C. N. (2022b, diciembre 18). *València dividirá la ciudad en cinco zonas en las que se controlará el acceso de vehículos contaminantes con 274 cámaras.* elDiario.es.

https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia-dividira-ciudad-cinco-zonas-controlara-acceso-vehiculos-contaminantes-274-camaras_1_9799722.html

Castelló, C. N. (2024, enero 30). *El tráfico sigue aumentando en el centro de València en enero tras los cambios del PP y de Vox.* elDiario.es.

https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/trafico-sigue-aumentando-centro-valencia-enero-cambios-pp-vox_1_10879777.html

Clean Cities Campaign—Clean Cities—Spanish. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de <https://spain.cleancitiescampaign.org/>

Clima. (2021, septiembre 24). *Manifiesto de Alianza por el Clima • Ecologistas en Acción.* Ecologistas en Acción.

<https://www.ecologistasenaccion.org/179455/manifiesto-de-alianza-por-el-clima/>

Colectivo València en Bici—Acció Ecologista Agró. (s. f.). *València en Bici - Acció*

Ecologista Agró. Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://valenciaenbici.org/nosotrxs/>

Confidencial, E. (2017, marzo 13). *Estas son las 30 medidas del Plan A contra la contaminación del Ayuntamiento de Madrid*. *elconfidencial.com*.

https://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2017-03-13/carmena-contaminacion-30medidas_1347163/

Conoce el Programa MOVES III de incentivos a la movilidad eléctrica. (s. f.).

Recuperado 27 de febrero de 2024, de

<https://planderecuperacion.gob.es/noticias/conoce-Programa-MOVESIII-incentivos-movilidad-electrica-prtr>

Datos On-line—Calidad Ambiental—Generalitat Valenciana. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://mediambient.gva.es/es/web/calidad-ambiental/datos-on-line>

de, A. (s. f.). *Propuesta de actualización de los distintivos ambientales para vehículos*.

de Forcalló, P. (s. f.). *Informe sobre la contaminación atmosférica en la ciudad de Valencia (anexo incluido)*.

DecidimVLC. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de

<https://decidimvlc.valencia.es/budgets/1/old>

Declaració d'intencions—València per l'aire. (2017, noviembre 17).

<https://valenciaperl'aire.org/declaracio-dintencions/>,

<https://valenciaperl'aire.org/declaracio-dintencions/>

Definición de monóxido de carbono—Diccionario de cáncer del NCI - NCI

(nciglobal,ncienterprise). (2011, febrero 2). [nciAppModulePage].

<https://www.cancer.gov/espanol/publicaciones/diccionarios/diccionario-cancer/def/monoxido-de-carbono>

Dióxido de nitrógeno y Salud | Página de Salud Pública del Ayuntamiento de Madrid.

(s. f.). Recuperado 29 de febrero de 2024, de

<https://madridsalud.es/dioxido-de-nitrogeno-y-salud/>

El Ayuntamiento pone en marcha dos nuevas estaciones de calidad acústica y del aire

en Patraix i l'Olivereta. (s. f.). www.valencia.es. Recuperado 2 de marzo de 2024,

de

<https://www.valencia.es/-/nuevas-estaciones-de-medici%C3%B3n-ac%C3%BAstica-y-del-aire-1>

El Gobierno aprueba la actualización del Programa Nacional de Control

Contaminación Atmosférica 2023–2030. (s. f.). Ministerio para la Transición

Ecológica y el Reto Demográfico. Recuperado 27 de febrero de 2024, de

<https://www.miteco.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/2024/enero/el-gobierno-aprueba-la-actualizacion-del-programa-nacional-de-co.html>

El proyecto Amicos CO2 es reconocido cómo práctica excelente en el Congreso

Estatual de Sostenibilidad de Plena inclusión. (2023, junio 19). Asociación Amicos.

<https://amicos.org/15038/el-proyecto-amicos-co2-es-reconocido-como-practica-excelente-en-el-congreso-estatal-de-sostenibilidad-de-plena-inclusion/?lang=es>

Euro 7: El Consejo adopta su posición sobre las emisiones de turismos, furgonetas,

autobuses y camiones. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2023/09/25/euro-7-council-adopts-position-on-emissions-from-cars-vans-buses-and-trucks>

∟

European Court of Auditors. (2018). *Contaminación atmosférica: Nuestra salud no tiene todavía la suficiente protección*. Publications Office.

<https://data.europa.eu/doi/10.2865/09944>

Ezcurra, M. V. (s. f.). PROPUESTA DE ACTUACIONES PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN ESPAÑA.

fravm. (2015, noviembre 11). *La Campaña contra los Malos Humos exige información al Gobierno sobre el sistema de control de emisiones de los vehículos* ★ FRAVM.

FRAVM.

<https://aavvmadrid.org/noticias/la-campana-contra-los-malos-humos-exige-informacion-al-gobierno-sobre-el-sistema-de-control-de-emisiones-de-los-yehiculos/>

Greenpeace. (s. f.-a). *Comunicado de prensa*. Greenpeace España. Recuperado 25 de febrero de 2024, de

<https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/comunicados/semana-de-la-movilidad-2018-greenpeace-pide-medidas-urgentes-para-acabar-ya-con-la-contaminacion-de-las-ciudades/>

Greenpeace. (s. f.-b). *Greenpeace considera insuficiente la Zona de Bajas Emisiones y exige al Ajuntament más medidas para disuadir el uso del coche*. Greenpeace

España. Recuperado 9 de enero de 2024, de

<https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/comunicados/greenpeace-considera-insuficiente-la-zona-de-bajas-emisiones-y-exige-al-ajuntament-mas-medidas-para-disuadir-el-uso-del-coche/>

Greenpeace. (s. f.-c). *La movilidad del futuro: Menos coches y más limpios*.

Greenpeace España. Recuperado 25 de febrero de 2024, de

<https://es.greenpeace.org/es/noticias/la-movilidad-del-futuro-menos-coches-y-mas-limpios/>

Greenpeace. (s. f.-d). *Organizaciones ambientales piden al Gobierno el fin de la bonificación al diésel en los PGE*. Greenpeace España. Recuperado 25 de febrero de 2024, de

<https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/comunicados/organizaciones-ambientales-piden-al-gobierno-el-fin-de-la-bonificacion-al-diesel-en-los-pge/>

Grupo Local de WWF Valencia. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

https://www.wwf.es/participa/grupos_locales_de_wwf/grupovalencia/

Inici–MESURA. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de <https://webmesura.org/>

Inicio. (s. f.). *Cycling With Clean Air*. Recuperado 22 de febrero de 2024, de

<https://cyclingwithcleanair.conbici.org/>

Joint Research Centre. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/joint-research-centre_en

Konekta, C. (2023, abril 13). *CLEAN CITIES SE LANZA A LA CONQUISTA DEL ESPACIO PARA RESPIRAR*. *Clean Cities - Spanish*.

<https://spain.cleancitiescampaign.org/espacio-para-respirar/>

La lista de las ciudades más sucias, según la OMS. - Valencia per l'aire. (2020, enero

4).

<https://valenciaperlaire.org/la-lista-de-las-ciudades-mas-sucias-segun-la-oms/>

<https://valenciaperlaire.org/la-lista-de-las-ciudades-mas-sucias-segun-la-oms/>

La movilidad sostenible en España: Principales medidas e iniciativas aprobadas y en tramitación. (2022, julio 15). Garrigues.

https://www.garrigues.com/es_ES/noticia/movilidad-sostenible-espana-principales-medidas-e-iniciativas-aprobadas-tramitacion

La pacificación de las calles en España está lejos: Los coches siguen teniendo prioridad. (s. f.-a). Recuperado 27 de febrero de 2024, de

<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20231027/9327909/pacificacion-calles-espana-esta-lejos-coches-siguen-teniendo-prioridad-respecto-p-eatones-tsc.html>

La pacificación de las calles en España está lejos: Los coches siguen teniendo prioridad. (s. f.-b). Recuperado 27 de febrero de 2024, de

<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20231027/9327909/pacificacion-calles-espana-esta-lejos-coches-siguen-teniendo-prioridad-respecto-p-eatones-tsc.html>

M, P. (2021, octubre 1). Cardenal Benlloch tendrá un solo carril para el tráfico en un sentido al incluir una ruta ciclista. Las Provincias.

<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/cardenal-benlloch-carril-2021001000844-ntvo.html>

MariaJe. (2023, septiembre 5). Recordem que...València no és una ciutat saludable des del punt de vista de l'emissió de gasos. Vecinos Avenida Pérez

Galdós-Giorgeta.

<http://www.fueratunelperezgaldos.com/recordem-que-valencia-no-es-una-ciutat-saludable-des-del-punt-de-vista-de-lemissio-de-gasos/>

MÁS ÁRBOLES PARA UNA VALENCIA VERDE. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/5/investments/3053>

Más del 70% de los ciudadanos de Madrid y Barcelona apoyaría que la venta de coches de gasolina y diésel estuviera prohibida en la UE a partir de 2030. (s. f.). ECODES

- Tiempo de actuar. Recuperado 26 de febrero de 2024, de

<https://ecodes.org/sala-de-prensa/notas-de-prensa/mas-del-70-de-los-ciudadanos-de-madrid-y-barcelona-apoyaria-que-la-venta-de-coches-de-gasolina-y-diesel-estuviera-prohibida-en-la-ue-a-partir-de-2030?pagina=2&area=&tema=0&subarea=&iniciativa=?pagina=9&area=&tema=0&subarea=&iniciativa=>

Medidor de partículas | PCE Instruments. (s. f.). Recuperado 24 de octubre de 2023, de

https://www.pce-instruments.com/espanol/instrumento-medida/medidor/medidor-de-particulas-kat_71033.htm

Mejoras calle San Vicente La Raiosa. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de

<https://decidimvlc.valencia.es/budgets/1/investments/102>

Monrós, D. (s. f.). Normas Euro 5 y Euro 6: Reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros.

Morvedre Aire Net se presenta públicamente como entidad ciudadana para combatir la contaminación del aire en Puerto de Sagunto. (s. f.). Ayuntamiento de Sagunto.

Recuperado 19 de diciembre de 2023, de

<https://aytosagunto.es/es/actualidad/morvedre-aire-net-se-presenta-publicamente-como-entidad-ciudadana-para-combatir-la-contaminacion-del-aire-en-puerto-de-sagunto/>

Movilidad Sostenible presenta su plan de estacionamiento residencial para Russafa. (s. f.). www.valencia.es. Recuperado 27 de febrero de 2024, de

<https://www.valencia.es/-/zona-verde-y-naranja-russafa>

Next Generation EU: Ministerio de Hacienda. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://www.hacienda.gob.es/es-ES/CDI/Paginas/FondosEuropeos/Fondos-relacionados-COVID/Next-Generation.aspx>

Otero, A. (2021, abril 27). *La DGT recuerda los nuevos límites de velocidad que entran en vigor el 11 de mayo*. Motorpasión.

<https://www.motorpasion.com/seguridad/dgt-recuerda-nuevos-limites-velocidad-entraran-vigor-mayo-20210427>

Óxidos de Nitrógeno. (s. f.). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Recuperado 1 de marzo de 2024, de

<https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/salud/oxidos-nitrogeno.html>

Pacheco, C. (2023, diciembre 20). *Zona de bajas emisiones 2024: Cambios y qué coches no pueden circular*. Business Insider España.

<https://www.businessinsider.es/zona-bajas-emisiones-2024-cambios-coches-no-pueden-circular-1350270>

País Valencià • Ecologistas en Acción. (s. f.). Ecologistas en Acción. Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://www.ecologistasenaccion.org/federaciones/pais-valencia/>

Peatonalizar Plaza Ayuntamiento para siempre. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/2/investments/1051>

Perdiguero, J. (2020). *Transporte y calidad del aire en las ciudades: Algunas propuestas*.

Piano • Client Dashboard. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://buy-eu.piano.io/checkout/template/cacheableShow?aid=qEh0R5iFpe>

https://www.levante-emv.com/&templateId=OTNTNVB1K55H&templateVariantId=OTVCOM4AVDRIF&offerId=fakeOfferId&experienceId=EXIVMROU4KE4&iframeId=offer_854dc935faef7a2e2e17-0&displayMode=inline&pianoIdUrl=https%3A%2F%2Fid-eu.piano.io%2Fid%2F&widget=template&url=https%3A%2F%2Fwww.levante-emv.com

Presupuestos Participativos 2017/2018—Resultados. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/2/results>

Presupuestos Participativos 2018/2019—Resultados. (s. f.-a). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/results>

Presupuestos Participativos 2018/2019—Resultados. (s. f.-b). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/results>

Proyecto. (s. f.). Cycling With Clean Air. Recuperado 22 de febrero de 2024, de <https://cyclingwithcleanair.conbici.org/proyecto/>

¿Qué acciones ciudadanas luchan contra la contaminación atmosférica? (s. f.).

Recuperado 4 de diciembre de 2023, de

<https://www.cea-online.es/blog/180-que-acciones-ciudadanas-luchan-contr-a-la-contaminacion-atmosferica>

Qui som? - Valencia per l'aire. (2017, noviembre 17).

<https://valenciaperl'aire.org/sobre-nosaltres/>,

<https://valenciaperl'aire.org/sobre-nosaltres/>

Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, aprobado mediante el Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre; y el Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de

residuos, Pub. L. No. Real Decreto 34/2023, BOE-A-2023-2026 10326 (2023).

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2023/01/24/34>

Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, aprobado mediante el Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre; y el Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de residuos, Pub. L. No. Real Decreto 34/2023, BOE-A-2023-2026 10326 (2023).

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2023/01/24/34>

Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, Pub. L. No. Real Decreto 102/2011, BOE-A-2011-1645 9574 (2011).

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2011/01/28/102>

Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, Pub. L. No. Real Decreto 1052/2022, BOE-A-2022-22689 185962 (2022). <https://www.boe.es/eli/es/rd/2022/12/27/1052>

Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, Pub. L. No. Real Decreto 1052/2022, BOE-A-2022-22689 185962 (2022). <https://www.boe.es/eli/es/rd/2022/12/27/1052>

Redacción. (s. f.). *El Económico–Medio Ambiente instalará medidores para controlar la contaminación del aire de Puerto de Sagunto*. Recuperado 19 de diciembre de 2023, de

<https://eleconomico.es/ciudad-2/item/129343-medio-ambiente-instalara-medidores-para-controlar-la-contaminacion-del-aire-de-puerto-de-sagunto>

- Reforma Calle José María Haro. (s. f.). Recuperado 18 de febrero de 2024, de <https://decidimvlc.valencia.es/budgets/3/investments/2004>
- Review of evidence on health aspects of air pollution: REVIHAAP project: technical report. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de <https://www.who.int/europe/publications/i/item/WHO-EURO-2013-4101-43860-61757>
- Serrano López, C. (2017). Estudio de tráfico sobre la supresión del túnel de la Avenida Pérez Galdós (Valencia). <https://riunet.upv.es/handle/10251/79659>
- Simioni, D., & Vereinte Nationen (Eds.). (2003). *Contaminación atmosférica y conciencia ciudadana*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- S.L, E. P. (s. f.-a). *Arrancan las obras de la «supermanzana» de la Petxina*. Valencia Plaza. Recuperado 26 de febrero de 2024, de <https://valenciaplaza.com/arrancan-obras-supermanzana-petxina>
- S.L, E. P. (s. f.-b). *Carbonell asegura que la aprobación de la ZBE en la APR de Ciutat Vella «no afectará a los vecinos»*. Valencia Plaza. Recuperado 9 de enero de 2024, de <https://valenciaplaza.com/carbonell-asegura-aprobacion-zbe-apr-ciutat-vella-no-afectara-vecinos>
- S.L, E. P. (s. f.-c). *La EMT de València será gratis para los menores de 30 años hasta después de las elecciones*. Valencia Plaza. Recuperado 27 de febrero de 2024, de <https://valenciaplaza.com/autobuses-emt-seran-gratis-menores-30-anos-julio>
- S.L, E. P. (s. f.-d). *Un «ecopeaje», ¿alternativa a prohibir vehículos contaminantes en València?* Valencia Plaza. Recuperado 9 de enero de 2024, de

<https://valenciaplaza.com/un-ecopeaje-alternativa-a-prohibir-vehiculos-contaminantes-en-valencia>

Soriano, L. (2023, mayo 23). *Comienzan las obras de los nuevos carriles bicis en Jesús, Patraix y Extramurs*. Las Provincias.

<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/comienzan-obras-nuevos-carriles-bicis-jesus-patraix-20230523122114-nt.html>

Transporte. (2024, febrero 15). *El Gobierno abandona la descarbonización del transporte en la Ley de Movilidad Sostenible* • Ecologistas en Acción. Ecologistas en Acción.

<https://www.ecologistasenaccion.org/310212/el-gobierno-abandona-la-descarbonizacion-del-transporte-en-la-ley-de-movilidad-sostenible/>

Un Futuro Sin Carbón lanza la campaña de acciones #ApagaEl-Carbón. (s. f.).

Fundación Renovables. Recuperado 25 de febrero de 2024, de

<https://fundacionrenovables.org/notas/un-futuro-sin-carbon-lanza-acciones-apaga-el-carbon/>

Un nuevo carril bici unirá los barrios del sur con el centro de Valencia | Las

Provincias. (s. f.). Recuperado 19 de febrero de 2024, de

<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/proyectan-carril-bici-20171114001154-ntvo.html>

Un Programa por la Tierra: 23 demandas ecologistas para el 23J. (s. f.). Recuperado 20 de febrero de 2024, de

<https://www.wwf.es/?64960/Un-Programa-por-la-Tierra-23-demandas-ecologistas-para-el-23J>

València reduce la contaminación del aire un 2% al año. (2021, enero 24). La

Vanguardia.

<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20210124/6191510/valencia-reduce-contaminacion-aire-2-ano.html>

ValenciaBonita. (2017, junio 23). Nuevas restricciones de tráfico y zonas peatonales para El Carme, El Pilar y Mercat. *valenciabonita*.

<https://www.valenciabonita.es/2017/06/23/nuevas-restricciones-de-trafico-y-zonas-peatonales-para-el-carme-el-pilar-y-mercat/>

Viaintermedia.com. (2022, julio 26). *Estas son las medidas que propone Ecologistas en Acción para combatir la contaminación atmosférica*. Energías Renovables, el periodismo de las energías limpias.; Estas son las medidas que propone Ecologistas en Acción para combatir la contaminación atmosférica.

<https://www.energias-renovables.com/panorama/estas-son-las-medidas-que-propone-ecologistas-20220726>

Zonas de Bajas Emisiones en Valencia | Mapa y qué coches pueden circular por cada zona. (s. f.). Recuperado 2 de marzo de 2024, de

<https://www.levante-emv.com/valencia/2023/02/03/zonas-bajas-emisiones-valencia-mapa-81872201.html>

11. Anexo II

ENCUESTA

La contaminación atmosférica producida por vehículos

Hola,

Soy una estudiante de 2º de bachillerato del IES Cid Campeador, estoy haciendo un trabajo de investigación sobre la contaminación atmosférica producida por los vehículos, las medidas tomadas por la administraciones y su relación con las reivindicaciones de los ciudadanos respecto a ese tema.

Este cuestionario es anónimo por lo que agradecería sinceridad en las respuestas para permitir una mayor concreción en mi trabajo.

Muchas gracias por tu tiempo.

Edad *

- 15-18
- 19-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- Más de 60

¿Cuál es tu nivel de preocupación respecto a los problemas medioambientales? (Siendo 0 nada y 5 máxima preocupación) *

0 1 2 3 4 5

⋮

¿Cuál es tu nivel de preocupación respecto a la contaminación atmosférica? (Siendo 0 nada y 5 máxima preocupación) *

0 1 2 3 4 5

¿Cómo consideras que es tu nivel de conocimiento respecto a la contaminación atmosférica? (Siendo 0 nada y 5 máxima preocupación)

0 1 2 3 4 5

¿Consideras que los medios de comunicación informan correctamente sobre este tema? *

- Sí
- No

¿Consideras que las administraciones aportan la suficiente información sobre este tema? *

- Sí
- No

¿Cómo de importante consideras que es vivir en una zona donde la calidad del aire sea buena? *

- Nada
- Poco
- Bastante
- Mucho

¿Consideras que es necesario llevar a cabo medidas (colectivas o individuales) que tengan como finalidad reducir la contaminación atmosférica? *

- Sí
- No

¿Llevas a cabo medidas/acciones concretas que contribuyan a una mejora de la calidad del aire? *

- Sí
- No

En caso afirmativo, ¿cuáles?

Texto de respuesta larga

¿Estarías dispuesto/a a cambiar tus hábitos con el fin de mejorar la calidad del aire? *

- Sí
- No

...

¿Cuáles de estos cambios estarías dispuesto/a a llevar a cabo en tu vida para reducir la contaminación atmosférica? *

- Reducir el uso de vehículos privados (motos, coches...)
- Desplazarte en bicicleta, andando y/o transporte público
- Comprar al comercio local y evitar las grandes superficies
- Reducir el uso de la calefacción y del aire acondicionado
- Revisar los vehículos privados constantemente (asegurarse de que no contaminan más de la cuenta)
- Cambiar el vehículo privado a uno híbrido o eléctrico
- Reducir el consumo de carne y lácteos

El Ayuntamiento de Valencia ha llevado a cabo durante los últimos años diversas medidas para mejorar la calidad del aire (construcción de más carriles bici, implantación de medidores de contaminación...). ¿Eras consciente de esto? *

- Sí
- No

¿Estás de acuerdo con estas medidas?

- Sí
- No

Tanto sea tu respuesta afirmativa como negativa, ¿con cuáles estas/no estás de acuerdo? Explica el motivo.

Texto de respuesta larga

¿Actualmente, piensas que las medidas tomadas por la administración local son suficientes?

- Sí
- No

En caso negativo, ¿por qué?

Texto de respuesta larga

¿Qué otras medidas implementarías?

Texto de respuesta larga

A su vez, distintas organizaciones y colectivos ciudadanos han puestos en práctica diversas iniciativas para mejorar la calidad del aire. ¿Conoces alguno/a? *

- Sí
- No

En caso afirmativo, nómbralos/as.

Texto de respuesta corta

¿Has participado en movimientos en contra de la contaminación atmosférica? *

- Sí
- No

En caso afirmativo, indica cuales.

Texto de respuesta larga

¿Sabes qué son las Zonas de Bajas Emisiones?

- Sí
- No
- Me suena, pero no lo tengo claro

...

En la ciudad de Valencia, tenemos acceso a datos abiertos sobre el nivel de contaminación atmosférica en dos puntos de entrada a la ciudad ¿Sabes cuáles son?

- Sí
- No

¿Los datos indicados en los medidores son vinculantes para que tomes medidas para reducir la contaminación atmosférica?

- Sí
- No

12. Anexo III

ARTÍCULOS

LEVANTE EL MERCAT/AVANGUARDIA

JUEVES, 5 DE MAYO DE 2016 | 19

Valencia

Recogida de firmas contra el doble sentido de Barón de Cárcer

► El ayuntamiento ya ha pintado en el suelo las flechas de doble dirección para evitar accidentes

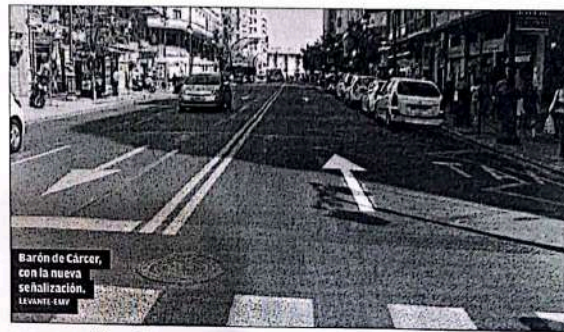
Ciutat Vella
► EL PILAR/EL MERCAT

JOSÉ PARRILLA VALENCIA
■ Varias asociaciones de vecinos del centro de Valencia iniciaron ayer la recogida de firmas para acabar con el doble sentido de la Avenida Barón de Cárcer, una medida tras la cual se han producido varios atropellos, uno de ellos mortal. El Ayuntamiento, sin embargo, ha decidido continuar con esta polémica medida ya optado por reforzar la señalización de la calzada pintando en el suelo el sentido del tráfico para que no haya confusiones de vehículos y videntes.

En realidad, los vecinos, que ayer pusieron una mesa en plena avenida y repartieron hojas de firmas por todos los establecimen-

tos, quieren recabar apoyos para revisar la urbanización de toda la zona. Su primer objetivo es que Barón de Cárcer sea de un solo sentido, como antes, y se encamine paulatinamente a un «cierre total». Ese cierre quieren, además, que se amplíe a todo el barrio de Vullters y al entorno del Mercado Central, porque su objetivo último es acabar con la contaminación acústica y atmosférica en Ciutat Vella.

A juicio de los vecinos, no debe haber tráfico en 500 metros alrededor de La Lonja, los aparcamientos subterráneos deben ser para los residentes, las aceras han de ser amplias y sin artefactos y se deberá velar por la tranquilidad del tráfico, carreras de motos incluidas. Las firmas recogidas serán entregadas a los grupos políticos



Barón de Cárcer, con la nueva señalización. LEVANTE/EMF

con representación en el Ayuntamiento de Valencia y también al propio equipo de gobierno, porque no quieren más accidentes en Barón de Cárcer.

Ayer mismo, se produjo una colisión entre una moto y un coche en la confluencia con la calle Calabazas. Al parecer, la moto salía de esta última calle para incorporarse a Barón de Cárcer y no miró que venían coches por la izquierda, en dirección al Mercat, lo que provocó el atropello.

La Concejalía de Movilidad, entre tanto, intenta evitar accidentes supurando la señalización del doble sentido hasta el último detalle. Después del atropello mortal de la semana pasada, los técnicos acan-

sojaron pintar flechas en el suelo indicando el doble sentido de la vía y apenas unos días después ya se ha hecho. Y es que para los responsables municipales, el doble sentido de esta avenida no debe ser un pro-

blema, sino una solución para la semipeatonización de la zona de La Lonja y María Cristina.

Es más, el concejal Giuseppe Grezzi aseguró que los comerciantes del entorno, conformes con las iniciativas municipales, le han pedido que el doble sentido se amplíe a toda la avenida y llegue hasta San Agustín.

En este sentido, los vecinos advierten que los desdoblamientos de la calzada son negativos para la seguridad vial en cualquier punto de la ciudad. Aseguran, por ejemplo, que el número de atropellos a peatones se ha reducido considerablemente en la Avenida del Puerto desde que se hizo de un único sentido.

Ayer se produjo una nueva colisión en la salida de la calle Calabazas

La siega de cañas atasca las acequias de l'Albufera

► Los agricultores aseguran que no pueden pasar las embarcaciones y que dificultarán la inminente inundación del arrozal

Poblats del Sud
► EL PALMAR/EL PERELLONET

JOSÉ PARRILLA VALENCIA
■ La siega de cañas en los bordes del lago de l'Albufera ha taponado decenas de acequias y bloques, en algunos casos, el paso de embarcaciones, todo ello en vísperas de la inundación del arrozal para empezar la siembra. Tales circunstancias han provocado la «indignación» de los agricultores arroceros del Palmar, Sueca, Sollana y el Perellonet, que se disponen a denunciar los hechos ante las autoridades.

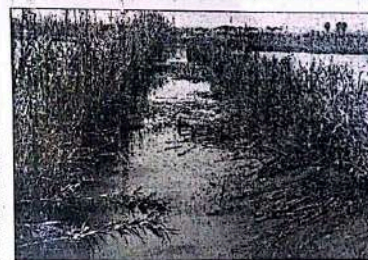
Según fuentes de este colecti-

vo, la Junta de Desagüe de l'Albufera ordenó hace dos meses cortar las cañas que rodean el lago y las acequias más importantes, una medida que puede considerarse positiva en sí misma. El problema, dicen, es que las cañas cortadas no se han recogido y semanas después de la siega han empezado a acumularse en los puentes y las acequias, provocando el colapso de las aguas y dificultando el paso de embarcaciones.

Algunas de las acequias afectadas son la de la Chusa, el Palmar, Malta, La Reina, la Plana del Perelló, la Acequia Nova, la del llacó de l'Olla o la de la Dreta. Pero hay muchas más, aseguran las fuentes. Y en algunos casos el tapón alcanza los dos kilómetros de longitud. La situación es, además, especialmente grave porque entre hoy y mañana empezará a inundarse el arrozal para proceder a la siembra. Y el hecho

de que las acequias estén taponadas puede hacer que se bloquee el curso del agua e incluso que se rompan los protectores que se utilizan para impedir el paso de botellas de plástico y basura, desechos que también se han acumulado en los taponos de cañas.

Ante estas circunstancias y en vistas del peligro que corren, los agricultores han decidido comunicar el problema a los sindicatos más representativos del sector, Ava-Assaja y la Unió de Llauders y Ramaders, para que lo trasladen a las autoridades del parque natural y al Ayuntamiento de Valencia. Esperan que la Junta de Desagüe tome medidas inmediatas y pueda volver la tranquilidad al lago. Por lo pronto, «indignación» es la palabra que mejor define el estado de ánimo de los agricultores, que aseguran que nunca antes se había producido una situación así.



Diferentes imágenes de las cañas en las acequias. LEVANTE/EMF

Comunitat Valenciana

Vivir cerca de una carretera multiplica el riesgo de sufrir problemas graves de salud

► La exposición a las partículas PM10 y PM2.5 de los motores de combustión provoca la aparición de problemas respiratorios y cardiovasculares

J. SIERRA VALENCIA

Miles de ciudadanos de la Comunitat Valenciana sufren riesgos para su salud derivados de su proximidad a calles y carreteras con elevadas intensidades de tráfico que incrementan su exposición a la contaminación atmosférica, especialmente a las partículas en suspensión (PM) procedentes mayoritariamente de los motores de combustión, con mayor incidencia de los motores diesel.

Vivir cerca de estas vías puede tener «graves efectos para la salud», particularmente en el desarrollo de enfermedades crónicas. Un estudio sobre 10 ciudades europeas, entre ellas Valencia, determina que un 50% de promedio de los ciudadanos vive a menos de 150 metros de una de estas vías de alta intensidad de tráfico. Solo en la ciudad de Valencia, un 71% vive a menos de 150 metros y un 44% habita en los primeros 75 metros, un esquema que se repite en el área metropolitana y en decenas de poblaciones situadas en el entorno de numerosas carreteras que superan con creces esa intensidad de tráfico.

Vivir a menos de 150 metros de una vía urbana con intensidades de tráfico superiores a los 10.000 vehículos diarios supone respirar aire cargado de «humo negro» o partículas cuyo diámetro no excede las 10 micras (PM10) o minipartículas de 2,5 micras (PM2.5), según se puso ayer de relieve en Valencia en el encuentro internacional sobre la calidad del aire urbano convocado por la Generalitat en colaboración con el Proyecto Europeo «Airuse Life», en el que se abordan las opciones para mejorar la calidad del aire que se respira en las ciudades y se exponen las iniciativas que están adoptando Valencia, Barcelona o Madrid.

La exposición a estas partículas, cuyo origen hay que buscarlo mayoritariamente en las emisiones de los tubos de escape, aunque también en causas naturales —intrusiones de polvo africano— tiene efectos demostrados sobre la salud sin que los expertos se atrevan a fijar un «umbral seguro» de exposición bajo el que no exista peligro. Por el contrario, reco-

miendan a la Unión Europea la adopción de los límites máximos de exposición a contaminantes que fija la Organización Mundial de la Salud (OMS), mucho más restrictivos que los de las directivas europeas, actualmente en entredicho.

Impacto sobre la salud

Joan Bellido, responsable de la sección de Epidemiología del Centro de Salud Pública de Castelló, expuso algunas de las evidencias científicas sobre el impacto de la contaminación atmosférica sobre la salud y cómo los efectos a largo plazo de la exposición a PM2.5 son más importantes que episodios puntuales de contaminación.

El epidemiólogo destacó que existe evidencia de que estar expuesto a la contaminación atmosférica no solo «agrava» los efectos de determinadas enfermedades, como las respiratorias o cardiovasculares, sino



Población afectada por la proximidad a vías de intenso tráfico en ciudades europeas

Una reducción de las pequeñas partículas PM2.5 generaría ahorros de 298 millones a la sanidad valenciana

minación atmosférica y su impacto sobre la salud, a largo plazo, un descenso medio de cinco y 10 microgramos/metro cúbico en las concentraciones medias de PM2.5 en el aire que se respira en la capital valenciana, siguiendo el criterio de la OMS, podría reducir entre 38 y 95 muertes cada 100.000 habitantes.

Los habitantes de Valencia, así como los de otras poblaciones con vías que soportan grandes intensidades de tráfico, están expuestos a medias que con frecuencia superan los 23 microgramos de PM2.5. Estabilizarse en torno a los 10 microgramos por metro cúbico recomendados por la OMS prolongaría en 10 meses la vida media de los valencianos y solo para los habitantes de la capital generaría unos ahorros al sistema público de salud de 298 millones, según el informe «Aphekom».

TRAMOS CON MAYOR INTENSIDAD DE TRÁFICO EN VALENCIA (INTENSIDAD MEDIA DIARIA, DATOS 2014)

- PTE. DE LES VELLES GLÓRIES: 72.479
- PTE. D' ARAGÓ: 67.349
- PTE. NOU D' OCTUBRE: 66.817
- GIORGETA: 64.868
- GRAN VÍA GERMANYÀS: 62.301
- C. VÍA MARQUÉS DEL TURIA: 60.213

que provoca también «nuevos casos».

Según los datos obtenidos para Valencia en el proyecto europeo «Aphekom», destinado a evaluar la conta-



Mil ideas para reducir el tráfico en las ciudades

Barcelona, Madrid y Valencia elaboran nuevos planes contra la contaminación y de movilidad sostenible

J. SIERRA VALENCIA

El proyecto «Aphekom», realizado en 26 ciudades europeas, concluyó que los problemas de contaminación atmosférica provocan unas 19.000 muertes al año de las que más de 15.000 son causadas por enfermedades cardiovasculares. Reducir los principales contaminantes hasta los niveles recomendados por la Organiza-

ción Mundial de la Salud (OMS) generaría unos beneficios económicos de 31.500 millones de euros, «incluyendo los ahorros en gastos de salud, absentismo y otros beneficios intangibles, como el bienestar, la esperanza y la calidad de vida», explica en sus conclusiones.

Hay iniciativas a medio y largo plazo como la que representa «Airuse», lanzando propuestas de intervención adaptadas al clima del sur de Europa, pero la realidad es que los problemas provocados por la contaminación atmosférica se han colado en la agenda política después de que en ciudades como Madrid y Barcelona los elevados niveles de polución de dióxido de ni-



Atascos de tráfico en Valencia. LEVANTE-EM

trógeno provocados en parte por la estabilidad atmosférica hayan obligado a la adopción de medidas impopulares como las restricciones de tráfico o la reducción de los límites de velocidad.

Las ciudades se preparan para nuevas crisis: se elaboran nuevos

planes metropolitanos en Barcelona mientras en Madrid se piensa en penalización de los vehículos diesel y de los de mayor antigüedad, promoción del coche compartido, renovación de flotas, etc. y Valencia apuesta por un nuevo Plan de Movilidad.

CONSULTA CIUDADANA PARA 2018

90 propuestas que pasan el corte y los técnicos del ayuntamiento evaluarán su viabilidad

PROPUESTA	NÚMERO VOTOS	PROPUESTA	NÚMERO VOTOS
1. Peatonalizar plaza Ayuntamiento para siempre (C)	1.324	29. Wifi público para Pobles de València (A)	225
2. Centro recuperación de gatos de la calle (A)	1.145	30. Fibra internet en Benifarrag, Poble Nou y Mahuella (C)	221
3. Baños públicos en el Jardí del Túria (A)	1.132	31. Mercado barrio Malilla (C)	220
4. Nueva línea EMT en la ronda norte (C)	829	32. Sistema de megafonía por als Pobles del Nord (C)	217
5. Mejora eficiencia alumbrado (A)	810	33. Nuevo campo de fútbol La Torre (A)	211
6. Carril bici GV Fernando el Católico y Gorgeta (A)	773	34. Urbanización sostenible Pobles de València (C)	206
7. Aumento frecuencia transporte público (C)	633	35. Nuevo centro salud Malilla (C)	204
8. Reurbanización Pérez Galdós (A)	622	36. Comisarías en Benimàmet (C)	202
9. Soterramiento contenedores núcleos históricos (A)	613	37. Implantación tarjeta ciudadana (C)	196
10. Carril bici Primado Reig (C)	561	38. Parque Marzálem accesible e inclusivo (C)	187
11. Campaña contra excrementos perros (C)	558	39. Unir Benimàmet con CC Ademuz y València (C)	187
12. Ruta peatonal Benimàmet-Campanar (C)	383	40. Carril bici General Arlés y Maestro Rodrigo (C)	181
13. Baños públicos autolimpiables (C)	370	41. Una València más verde (C)	171
14. Carril bici Serrera (A)	361	42. Carril ciclopeatonal Carretera d'En Carls (C)	171
15. Calles limpias excrementos y orinas. ADN canino (C)	355	43. Protectora de animales a gran escala (C)	166
16. Carril bici Manuel C. Casilda (C)	352	44. Acabar línea metro a Natzaret (C)	162
17. Control decibelios para discotecas (C)	327	45. Centro integral de Ayuda Para Personas sin Hogar (C)	155
18. Parque desmochadura Turia (C)	310	46. Zona de baño para perros en Jardí del Túria (C)	152
19. Iluminación bajo los puentes del Turia (C)	300	47. Centro multiespor para Benimàmet (C)	147
20. Cubrir la piscina del Polideportivo de Benimàmet (C)	290	48. 3ª fase parque Juan Bautista Pastor de Borbotó (C)	146
21. Bajar carril bici de av. del Puerto a la calzada (C)	286	49. Local para Espai de les Dones (C)	146
22. Restauración refugio de la Guerra Civil Mascarojos (A)	283	50. Pabellón Av. Alfahuir-C/Peñíscola (C)	144
23. Centro Valenciano de Gimnasia Artística (C)	270	51. Segunda fase parque Juan Bautista Pastor de Borbotó (C)	139
24. Ruta Verda Castellar/Pinedo/Saler (C)	266	52. Línea de autobuses que conecte Sociópolis (C)	137
25. Pérgolas fotovoltaicas y movilidad sostenible (C)	266	53. Piscina cubierta Sant Isidre (C)	136
26. Pavedó C/ Tomás de Montañana (C)	265	54. Impuesto para dueños de perros para limpieza (C)	134
27. Rehabilitación alquerías Campanar uso cultural (C)	254	55. Ruta Escolar Segura Mar Aub (C)	83
28. Zona verde C/ Alfonso Peña	228	56. Puntos de medición contaminación atmosférica (C)	133
		57. Ruta segura de acceso al CEP Benimàmet (C)	131
		58. Mirador a l'Horta al CP Castellar-L'Oliveral (C)	131
		59. Habilitar aparcamiento en solar de Benimàmet (C)	127
		60. Plantas de energía solar en edificios municipales (C)	127
		61. Rehabilitar/peatonalizar mercado S. Pedro Nolasc (C)	126
		62. Acondicionamiento solar C/ Alácor (C)	126
		63. Mejorar señalización junto a parque Benifarrag (C)	126
		64. Campo fútbol II Torrefiel (C)	124
		65. Pistas de atletismo para el Maritim (C)	123
		66. Mercado Municipal en Benimàmet (C)	121
		67. Ruta peatonal Borbotó-Godella (C)	121
		68. Continuación río Ciudad de las Artes-Fórmula 1 (C)	120
		69. Crear parque en solar entre C/ Luis Camare (C)	120
		70. Carril bici GV Marqués del Túria (C)	115
		71. Parque de parkour y calistenia (C)	115
		72. Centro de Esgrima en Els Poblets Maritims (C)	115
		73. Parque en el solar final de Bernat Descoll (C)	113
		74. Expropiar lavadero y abrir calle en La Torre (C)	113
		75. Rerutalización del itinerario de Castellar-F'Oliveral (C)	113
		76. Piscina de verano en Benimàmet (C)	112
		77. Remodelación parque plaza Pedagogia Raquel Payá (C)	112
		78. Pacificación del tráfico en Av. Peris y Valero (C)	111
		79. Rehabilitación alquerías Orriols (C)	110
		80. Creación de un centro de escalada indoor (C)	109
		81. Zona polideportiva del Salar para deportes acuáticos (C)	108
		82. Hacer más verde el distrito de Benicàssim (C)	107
		83. Mejoras al CEP José Seneit de Mascarojos	107
		84. Unir paseo playa de Las Arenas y Pinedo (C)	106
		85. Separar parque infantil de zona gimnasia en Cuatre Carreres (C)	104
		86. Pabellón en Marzálem (C)	104
		87. Aparcamiento, parque infantil y para perros en Malilla (C)	103
		88. Terminación polideportivo Cuatre Carreres (ciudad del rugby)	101
		89. Ampliación de aceras y carril bici en Maximiliano Thous	100
		90. Acondicionar y mejorar el parque de la plaza Manuel Granero	100

Puede: decídmil valencians (A) Propuesta presentada por el Ayuntamiento (C) Propuesta presentada por la ciudadanía (*) Resultados contabilizados hasta 22 horas.

La peatonalización de la plaza del Ayuntamiento acaba líder en la primera fase de la consulta ciudadana

► La iniciativa de un particular supera al centro felino y los baños públicos en el Jardí del Túria, propuestas por el consistorio

JOSEP BARTUAL RONS VALÈNCIA

La «peatonalización de la plaza del Ayuntamiento para siempre», una idea presentada por un vecino, se convirtió en la propuesta más votada (1.324 apoyos) tras cerrarse ayer a medianoche la primera fase de la consulta ciudadana, en la que se decidirá el destino de 7 millones de euros para inversiones en la ciudad. La recuperación para los viandantes del espacio más emblemático de València superó en los últimos días al centro de recuperación para gatos de la calle impulsado por la concejalía de Bienestar Animal, con 1.145 votos. En la tercera posición quedó la construcción de baños públicos en el Jardí del Túria, con 1.132 avales, mientras que otra iniciativa ciudadana, crear una nueva línea de



La plaza del Ayuntamiento, en una de las peatonalizaciones de final de mes. M. A. MONTESINOS

la EMT en la Ronda Nord, ocupó la cuarta plaza con 829 votos.

Esta primera fase tan solo servía para hacer una criba de las propuestas que pasarían a la votación final. Así, las iniciativas presentadas por el ayuntamiento necesitaban 200 apoyos y 100 las impulsadas por vecinos o colectivos. En total han pasado el corte 90, 10 (de las 16) presentadas por el consistorio y 80 de los vecinos.

Ahora se abre un periodo hasta el 30 de noviembre para que los técnicos del ayuntamiento evalúen la viabilidad de las propuestas ciudadanas. De las 80, algunas quedarán descartadas. A partir del 1 de diciembre y hasta el 15 del mismo mes se realizará la votación final de estos presupuestos participativos.

La entidad metropolitana del agua congela la tarifa municipal en 2018

► El consumo ha aumentado en 2017 y eso permite invertir 13 millones en mejorar la red de abastecimiento

AMPARO SOBIA VALÈNCIA

La Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos (Emsh) ha aprobado en asamblea el presu-

puesto para 2018-2021. En el próximo año, se congela la tarifa media actual y se mantiene en 0'40 euros por metro cúbico.

Esta tarifa media incluye el coste de potabilización del agua para el área metropolitana, que abarca 51 municipios, así como su transporte, que abastece a más de un millón y medio de personas en la zona. Esta es la cuota que fija a los

ayuntamientos y sobre la que cada municipio aplica el coste interno del servicio.

Tal y como explicó ayer el concejal y presidente de la Emsh, Vicente Sarrià, «se prevé un incremento del consumo de agua, que alcanzará los 82,4 hectómetros cúbicos, 2,3 hectómetros cúbicos más que en 2017». Este aumento se refleja en el presupuesto con

una subida de ingresos que van destinados a invertir en la red hidráulica.

Esa previsión de aumento en el consumo incrementará los ingresos, que alcanzará un total de 28.225.157 €, un 3% más que 2017.

Inversiones

De la cantidad de ingresos prevista, los presupuestos arrojan que habrá 13 millones de euros en inversiones reales. Más de 4 millones van dirigidos a mejorar las plantas potabilizadoras de La Prensa, en Manises, y El Realón, en Picassent. El grueso de la cifra, más

de 9 millones, se destinarán a la inversión en redes hidráulicas para mejorar el abastecimiento.

Según Sarrià, «el aumento de consumo se debe tanto a la ligera recuperación económica como a la utilización del agua metropolitana por parte de los ayuntamientos», ya que muchos de ellos aún utilizaban pozos propios.

El concejal también hizo referencia a la sequía que sufre el territorio. «En principio, la sequía no afecta al consumo», y anticipó que la próxima semana el ayuntamiento presentará una campaña de medidas de ahorro.

La crisis del coronavirus. MEDIDAS PARA UNA DESESCALADA SEGURA



Recreación no oficial que proponía el colectivo València per l'Aire. LEVANTO CIV

València garantizará la distancia social con aceras más amplias y carriles bici

► La vicealcaldesa Gómez anuncia una actuación inminente en el eje Pérez Galdós-Giorgeta y en la plaza de San Agustín para el 2 de mayo

JOSEP BARTUAL ROIG VALÈNCIA

València se suma a la acción de numerosas ciudades en Europa y el resto del mundo para recuperar espacios para viandantes y ciclistas en las principales vías con el fin de garantizar la distancia social que recomiendan las autoridades sanitarias. Si el domingo la concejala de Desarrollo Urbano, Sandra Gómez, anunciaba que la puesta en marcha un plan de medidas urbanísticas y de reorganización del espacio público para ayudar a combatir

la crisis del coronavirus, ayer concretó algunas de las primeras intervenciones. Se llevarán a cabo en el eje Pérez Galdós-Giorgeta (muy demandado por los vecinos por la estrechez de las aceras) y la plaza de San Agustín.

Estas dos actuaciones exprés, que se ejecutarán mediante elementos de urbanismo táctico (como macetas, jardineras o pintura) pretenden estar listas para el 2 de mayo, cuando el Gobierno central tiene previsto relajar las medidas de confinamiento y per-

mitir a la población realizar paseos y deporte. Como en muchas de las calles y avenidas de València es imposible garantizar la distancia interpersonal de 1,5 metros, se opta por este tipo de soluciones provisionales.

Una cuestión importante de las actuaciones de Desarrollo Urbano es que, de momento, se realizarán en el eje Pérez Galdós-Giorgeta y la plaza de San Agustín porque ya cuentan con una planta viaria futura definida por la concejala de Mobilitat Sostenible.

Por lo tanto son actuaciones que podrían consolidarse en el futuro y no solo atendiendo a la actual coyuntura de alarma sanitaria.

De dos a cuatro metros

En el caso de Pérez Galdós y Giorgeta, se eliminará un carril de circulación por sentido para ampliar las aceras, que pasarán de apenas dos metros a una amplitud de alrededor de cuatro metros. Además, el carril bus tendrá un ancho de 4,20 metros y será compartido con un carril bici unidireccional en cada sentido. «Esta actuación comenzará con la colocación de elementos provisionales de separación del tráfico para garantizar la seguridad de los viandantes, e irá seguida de la adecuación de las paradas de autobuses y de actuaciones de pintura», comentó la concejala. La foto que acompaña este artículo es una recreación realizada por la plataforma València per l'Aire, por lo tanto no es el esquema definitivo de la vía.

En el caso de San Agustín, se eliminará la dársena central, actualmente en desuso, para ganar un gran espacio peatonal y convertirla en una verdadera plaza. Cuando se disponga de la guía de actuaciones flexibles se adaptará su diseño a los estándares de calidad urbana que se marquen.

Más acciones en el futuro

Sandra Gómez explicó que están estudiando otras acciones en otros puntos de la ciudad. Se trata de ampliar aceras, ocupar espacio que ahora ocupa el coche o diseñar supermanzanas con calles y plazas peatonales en su interior, como la que se anunció hace unos meses en la zona de Juan Llorens y que todavía está a la espera de su ejecución, aunque ahora podría ser un momento idóneo. La idea es trazar itinerarios para caminar o hacer deporte que sean amplios, consecuentemente, seguros. Y las medidas serán de dos tipos, provisionales y definitivas, aunque todas ellas se pondrán en marcha con la máxima urgencia,

Urbanismo estudia otras opciones en la ciudad para ganar espacio al viandante a coste de los coches

explicó la concejala.

«Queremos acelerar los procesos de recuperación de espacio público. Vamos a empezar por aquellos que tienen un alto consenso social, por eso vamos a empezar por Pérez Galdós, Giorgeta y la plaza de San Agustín, en donde tenemos el proyecto consolidado con las plantas viarias redactadas. Queremos que este proyecto se lleve a más avenidas y más calles y estamos ya trabajando para que gran parte de la ciudad pueda ser disfrutada por los vecinos y vecinas», dijo Sandra Gómez.

Exigencias satisfechas

Precisamente, la plataforma València per l'Aire exigió hace unos días que el Ayuntamiento de València pusiera en marcha «cuanto antes las reformas imprescindibles de ampliación de aceras y carriles bici en todos los barrios de la ciudad». «El actual desequilibrio a favor del vehículo a motor en el reparto del espacio público urbano discrimina, perjudica y pone en peligro a la mayoría de la ciudadanía que no hace los desplazamientos individuales en coche particular. El exceso de este último empeora la calidad del aire común de la ciudad», resaltó en un comunicado la plataforma.

En los últimos días colectivos como València Camina, Fuera Túnel Pérez Galdós y otros se han sumado a estas peticiones. El Ayuntamiento de València ha recogido el testigo con rapidez y se une a la corriente europea para favorecer los desplazamientos en bici y a pie durante la crisis.

Los artistas falleros piden al Gobierno que gestione subvenciones

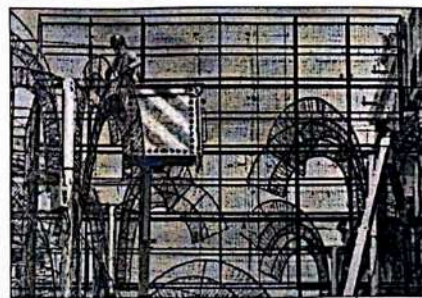
► Los tres gremios piden también a las diputaciones que generen ayudas para las fallas y hogueras de pueblos

MOISÉS DOMÍNGUEZ VALÈNCIA

La declaración de las Fallas como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad obliga a los gobiernos que avalaron la candidatura a establecer medidas de protección a aquellos elementos básicos que lo conforman. Las Fallas, con la crisis del Coronavirus, se enfren-

tan no a su desaparición como fiesta, pero sí a un elemento esencial: la profesión de artista fallero. Por eso, los tres gremios profesionales (los de Fallas de València y Burriana y el de Hogueras de Alicante) se reunieron ayer para reclamar dos líneas de ayuda.

Por una parte, al gobierno central, en aras a obtener ayudas tanto del Estado como de Europa. Por otra, a las tres diputaciones. En este caso, pensando en las fallas que no son de València ciudad puesto que ésta sí que dispuso rápidamente de una línea de ayudas



Despedida Cuba-Literato Azorin retira sus luces

► Las Fallas de 2020 vivieron ayer otro elemento de su particular hibernación: la retirada del adorno luminoso de la falla Cuba-Literato Azorin, el que más dificultad de montaje requería. La comisión ruzaleña es la primera de las tres que completarán el desmontaje, puesto que las de Sueca-Literato Azorin y Cuba-Puerto Rico permanecen puestas a la espera de que los trabajadores de Ximénez de Puente Genil puedan desplazarse y alojarse.

por parte del Ayuntamiento: hasta el 30 de mayo tienen de plazo para presentar documentación que les garantizará el cobro del 62,5 por ciento del coste de este año con la condición de destinar la misma cantidad en 2021. En aquel momento, el propio concejal Carlos Galiana hizo ver la necesidad de completar hasta un cien por cien mediante la ayuda de estas instituciones superiores.

Elecciones telemáticas

Por otra parte, la Junta Central Fallera ha recabado el asesoramiento de la secretaría municipal para aceptar las elecciones telemáticas de presidentes de falla, algo que el Reglamento Fallero prohíbe, al exigir una junta presencial. Desde el organismo fallero se apela a normas superiores que afecten a las asociaciones culturales para permitirlo y así avanzar en el desbloqueo de las comisiones.

Comunitat Valenciana

CRISIS CLIMÁTICA
MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD

Ciudades más amables. Muchas urbes empiezan a aparcarse el coche y se pasan a una movilidad más sostenible. Ganan espacios para el peatón apostando por el transporte público y la bicicleta. Carriles bici, «supermanzanas» o zonas peatonales son aliadas para reducir la contaminación y combatir los efectos del cambio climático.

Revolución urbana por la sostenibilidad

► Bilbao, València, Vigo o Barcelona encabezan las ciudades que apuestan por reducir la presencia del coche con una movilidad más sostenible



■ Otro tipo de ciudad es posible. El estado de alarma decretado con la expansión de la covid-19 sirvió para certificar, aunque de forma dolorosa por el elevado y triste coste humano, que reducir la contaminación no es una utopía. El objetivo, una vez se logre atajar la crisis sanitaria, es avanzar hacia urbes con menos contaminación atmosférica y más amables para la ciudadanía. Es una estrategia que apuesta por modos de transporte más compatibles con la salud y el bienestar.

Muchos son los países europeos, entre ellos España, que han abierto ya el debate sobre la bicicleta como gran aliada para una desescalada más segura. Cada día más metrópolis españolas, con Bilbao, València o Barcelona a la cabeza, aumentan su compromiso con la movilidad sostenible. Las medidas consisten en ampliar aceras, ganar zonas «paseables», limitar la velocidad urbana, reducir los ciclos semafóricos, restringir el tráfico innecesario por los centros urbanos, potenciar el uso de la bicicleta o establecer caminos escolares seguros.

Vigo es una de esas ciudades que también se ha volcado en la creación de carriles bici, con su alcalde Abel Caballero como gran defensor de la bicicleta y la movilidad sostenible, un tema que ha llevado también a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). El vehículo eléctrico es ahora su gran apuesta.

Pero no sólo las grandes áreas de población empiezan a virar en sus políticas de transporte urbano. Localidades como Pontevedra, que no llega a los 90.000 habitantes, lleva casi dos décadas ganando espacio para los peatones en detrimento de los coches.

En apenas unos años logró que el casco histórico sólo tuviese el tráfico imprescindible para emergencias y residentes. Las críticas por este tipo de iniciativas son algo generalizado allí donde los responsables políticos, de todos los signos, deciden iniciar la «revolución». Suele convertirse, además, en arma arrojadiza entre la oposición y los equipos de gobierno locales. Madrid, incluso, trató de revertir la iniciativa de

acotar el paso de los vehículos contaminantes por el centro de la capital puesta en marcha por el equipo de Manuela Carmela en la anterior legislatura.

Los Pemus (Planes de Movilidad Urbana Sostenible), con sus objetivos y grados de cumplimiento de estas políticas, son la mejor radiografía de una ciudad. Bilbao, por ejemplo, es una de las que mayor compromiso tiene con la creación de áreas peato-



Mapa de la movilidad sostenible
RANKING DE CUMPLIMIENTO DE MEDIDAS URBANAS



CLAVE El informe de Greenpeace analiza el cumplimiento de los Planes de Movilidad Sostenible (Pemus)

- Ciudades que se han marcado como prioritaria la sostenibilidad
- Avanzan en la buena dirección aunque requieren más contundencia
- Suspenden ya que el coche sigue siendo el medio mayoritario
- Planes de Movilidad Sostenible poco precisos

Fuente: Greenpeace

DPTO. INI OGRAIA ► LEVANTE-EMV

nes son para Santiago (4,4) y Albacete (3,7). Estas dos últimas, aunque ofrecen condiciones favorables para los viajes de proximidad, carecen de Planes de Movilidad suficientemente precisos. Es, precisamente, en las localidades más pequeñas donde se más abusa del coche para trayectos cortos, que serían fácilmente realizables andando o en bicicleta. Rectificar ese planteamiento requiere un cambio de mentalidad ciudadana.

Sevilla y Madrid obtienen una puntuación intermedia de 5,9 puntos. La ciudad andaluza destaca por sus buenos índices en los desplazamientos a pie y en bicicleta, mientras que Madrid se había adentrado en la senda de las buenas medidas como el Protocolo Anticontaminación o «Madrid Central». Tras el paso por las urnas, el cambio político en la capital amenazó con desandar el camino de Manuela Carmena en cuanto a movilidad, aunque sólo se desmontó a medias, gracias a una resolución judicial. En Zaragoza (5,5) y Málaga (5,2) se observan avances en la buena dirección, aunque requieren medidas más contundentes.

Sevilla y Madrid obtienen una puntuación intermedia de 5,9 puntos. La ciudad andaluza destaca por sus buenos índices en los desplazamientos a pie y en bicicleta, mientras que Madrid se había adentrado en la senda de las buenas medidas como el Protocolo Anticontaminación o «Madrid Central». Tras el paso por las urnas, el cambio político en la capital amenazó con desandar el camino de Manuela Carmena en cuanto a movilidad, aunque sólo se desmontó a medias, gracias a una resolución judicial. En Zaragoza (5,5) y Málaga (5,2) se observan avances en la buena dirección, aunque requieren medidas más contundentes.

Vitoria es la ciudad mejor valorada en movilidad con una puntuación de 6,9 sobre 10. Le siguen en segundo lugar Valencia (6,6) y en tercer puesto Barcelona (6,5). En el otro extremo del ranking, las peores posicio-

La contratación pública sube un 11% pese a los obstáculos de la pandemia

► Durante el primer semestre de 2021 se han realizado 115 contratos, de los cuales 25 son de obras, 69 de servicios y 21 de suministros ► Muchos expedientes han tenido que ser modificados

R.L.V. VALÈNCIA

■ Durante el primer semestre de 2021, se han formalizado 115 contratos públicos, lo que supone un incremento del 11,3% respecto al 2020. Así lo ha anunciado la concejala de Gestión de Recursos del Ayuntamiento de València, Luisa Notario, quien ha explicado que 25 de ellos corresponden a contratos de obras, 69 han sido de servicios y otros 21 de suministros.

La concejala ha señalado que se trata de un «balance muy positivo» gracias al «buen trabajo del servicio de Contratación pese a la difícil coyuntura derivada de la pandemia ocasionada por la Covid-19».

Notario ha explicado que «hay que tener en cuenta que las dificultades que ha ocasionado el coronavirus y la crisis económica han determinado que se hayan tramitado un mayor número de expedientes de modificación de contratos que encuentran su justificación en la necesidad de ajustar el objeto del contrato a las nuevas circunstancias». Por ello, ha añadido que se han llevado a cabo algunas resoluciones de contrato e, incluso, los expedientes de contratación se han tramitado pero no han llegado a convocarse porque «había desaparecido su necesidad» como ocurrió con la celebración de Expojove.

Notario ha explicado que el contexto de inestabilidad a causa de la crisis sanitaria de la Covid-19 ha obligado a Contratación a



El proyecto de la Ceramo es uno de los que se han visto afectados por los recursos.

F. CALABURG

«La eficiencia en la gestión y una buena organización son fundamentales», señala Luisa Notario

adaptarse continuamente, por lo que, por ejemplo, los pliegos se han tenido que revisar para reajustarlos comportando que la elaboración fuera más lenta o, por

otra parte, algunos han quedado desiertos.

«La eficiencia en la gestión unida a una buena organización es fundamental para que los procesos de licitación se realicen de manera ágil, ya que es un hecho que redundará en la optimización de los recursos públicos y se trata de un servicio público de mayor calidad para la ciudadanía y beneficioso para el tejido empresarial», ha añadido.

La concejala ha puesto de manifiesto que se continúan implementando herramientas que per-

miten asumir un mayor número de licitaciones.

Por último, ha concluido que se ha paralizado la tramitación de algunos contratos, que han sido objeto de recurso especial. De esta manera, durante el primer semestre, se han interpuesto 12 recursos especiales, de los que cuatro no fueron admitidos, cuatro se desestimaron y otros cuatro supusieron la suspensión cautelar de la tramitación como ocurrió con la redacción y dirección de obra del CEIP de Mallilla o la redacción de la Ceramo.



Se archiva el expediente por contratos en jardines

► La Agencia Valenciana Antifraude ha archivado el expediente abierto por fraccionamiento de contratos en el organismo municipal de parques y jardines de València tras subsanarse las irregularidades. La propia Intervención Municipal advirtió posibles irregularidades por fraccionamiento de 18 contratos por valor de 220.000 euros en 2017.

La Agencia Antifraude abrió un expediente al detectar que no se había acreditado la promoción de la debida concurrencia en los contratos ni la acreditación técnica y jurídica. Para subsanarlo, solicitó, entre otras medidas, la correcta planificación de la actividad contractual del ente o la incorporación de informes a los expedientes de contratación.

El Ayuntamiento emitió un informe justificativo de las medidas adoptadas y se detalló que, en ese momento, apenas se tramitaban contratos menores desde el organismo, siendo sustituidas por otras previstas en la ley.

Colocan dos nuevos medidores de polución

R.L.V. VALÈNCIA

■ El Ayuntamiento de València ha instalado las dos nuevas estaciones para medir la contaminación atmosférica y acústica en los barrios de l'Olivereta y Patraix. Las nuevas estaciones se encuentran ahora en fase de calibración, tanto en la avenida del Cid como en la de Arxiduc Carles, y se consideran fundamentales para conocer el estado de la polución en la ciudad, además de muchos otros indicadores como el ruido.

La iniciativa surge de los pre-

supuestos participativos Decidim València 2018/19, en que la ciudadanía propuso y votó mayoritariamente el proyecto. Una vez licitados y adjudicados los procesos correspondientes, se ha procedido durante este mes a la instalación de las estaciones de medición, que ahora necesitan un periodo de tiempo para comprobaciones técnicas del funcionamiento correcto de todos los analizadores y de las comunicaciones que permitirán acceder sistemáticamente a los datos registrados. Esta fase de calibración técnica se



Uno de los paneles que acompañan a las estaciones.

LEVANTE-ENV

desarrollará durante los próximos meses.

Las nuevas instalaciones, que se complementarán con un panel digital que mostrará información re-

lacionada con los datos registrados, comprobarán tanto los niveles de los principales contaminantes atmosféricos como del nivel sonoro ambiental y formarán parte de la

red de vigilancia de la contaminación atmosférica de la ciudad.

«El objetivo fundamental es facilitar la información a la ciudadanía y combatir los episodios puntuales de contaminación», destacó el concejal Giuseppe Grezzi, que puso en valor las iniciativas ciudadanas para luchar contra la contaminación atmosférica y acústica derivada del tráfico motorizado en la ciudad.

Falta de estaciones

La falta de estaciones medidoras de contaminación atmosférica ha sido siempre un déficit de la ciudad, así como el lugar donde estaban colocadas con el anterior gobierno, pues no indicaban los niveles reales de polución. La anterior estación se colocó en la Plaza del Ayuntamiento.



La EMT vuelve a desviar líneas por el corte de San Vicente

Un días más, las aglomeraciones en la calle San Vicente han vuelto a obligar a desviar las seis líneas de autobuses de la EMT que circulan por esta vía en sentido Plaza del Ayuntamiento. Concretamente, se trata de las líneas C1, 4, 11, 31, 32 y 70.

Al igual que sucedió el sábado y también la semana pasada durante el puente, la calle San Vicente se cortó al tráfico tras constatar la multitud de personas que se hablan concentrado entre la Plaza del Ayuntamiento y de la Reina. Los autobuses tuvieron que desviarse por Colón en el caso de las líneas C1, 11, 31 y 70 y por Poeta Querol y Barcas en el caso de la 4 y la 32.

Tal como avanzó este periódico, el Ayuntamiento de Valencia ya ha reconocido que el servicio de estas líneas por la calle San Vicente hacia la Plaza del Ayuntamiento se verá interrumpido durante las fechas navideñas siempre y cuando las aglomeraciones de peatones los exijan. Este anuncio ha despertado las críticas entre la oposición municipal, especialmente tras la remodelación del tráfico en el centro que entró en vigor hace una semana.

Por otra parte, un total de 3.400 policías nacionales garantizarán la seguridad en la Comunitat Valenciana durante esta campaña de las fiestas navideñas, que se prolongará hasta el día 6 de enero, festividad de Reyes.

Así lo ha avanzado la delegada del Gobierno en la Comunitat Valenciana, Pilar Bernabé. El operativo presta especial atención a las zonas comerciales de mayor afluencia de las grandes ciudades y a las infraestructuras de transporte público. Por provincias, 1.900 agentes formarán parte de este operativo en la de Valencia; 1.000 en la de Alicante y 500, para la de Castellón.

Juan Antonio Caballero

Presidente de CAVE-COVA. El dirigente de las asociaciones vecinales valencianas reúne a la federación estatal para compartir estrategias en cuestiones medioambientales. Pretende poner en común los avances de los ciudadanos en economía circular y advierte de los riesgos generados por la contaminación acústica y atmosférica.

«Hay que librar una gran batalla contra los pisos turísticos ilegales»

► El presidente de la Confederación de Asociaciones Vecinales de la Comunitat Valenciana aboga por la movilización ciudadana para frenar los excesos de ruidos y las emisiones

JOSÉ LUIS ZARAGOZÁ, VALENCIA

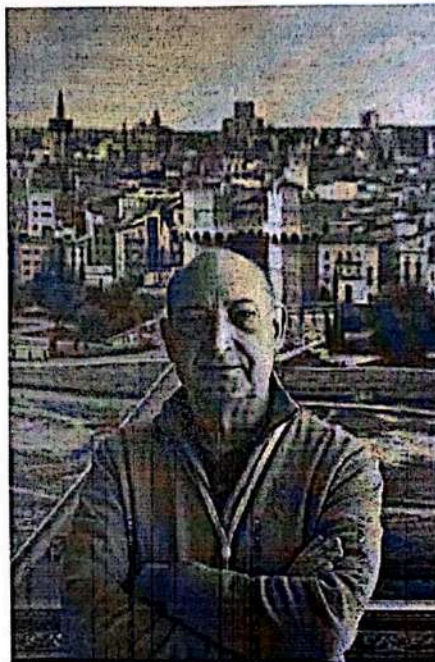
■ Juan Antonio Caballero Defez (Valencia, 1956), licenciado en Químicas, profesor de secundaria ya jubilado, lleva el movimiento vecinal en las venas. Ha participado en la puesta en marcha de la federación de asociaciones vecinales de la Comunitat Valenciana y entre 2015 y marzo de 2023 ha sido presidente de la confederación estatal. Las asociaciones de vecinos de España se han reunido esta pasado fin de semana en la capital del Túrria para crear una red medioambiental que impulse la economía circular y contribuya a reducir el ruido y la contaminación del aire en el territorio.

◉ Las federaciones estatales de vecinos se movilizan para exigir a las administraciones públicas y a las empresas privadas que apuesten por la economía circular y se tomen en serio la reducción de la contaminación acústica y atmosférica en las ciudades. ¿Qué pueden aportar las asociaciones vecinales?

◉ En primer lugar, aportamos formación a nuestros asociados. Para eso hemos organizado en Valencia el I Encuentro Vecinal de Medioambiente a través de las Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales, una organización que agrupa a 3.000 entidades de toda España y a la que pertenecen alrededor de un millón de personas. Queremos aumentar la concienciación a todos los ciudadanos, sean de núcleos urbano o rurales, de que es importante separaran los residuos sólidos, una tarea que, según encuestas de consultoras y organismos oficiales, realiza el 80 % de la población. Con todo, ese porcentaje es inferior entre los jóvenes menores de 25 años y los mayores de 50. Por tanto, hay todavía muchos caminos por recorrer. Además, las administraciones públicas, por el bien de la salud pública, deben tomarse en serio la reducción de los ruidos y gases contaminantes.

◉ ¿Qué medidas urgentes proponen?

◉ Hay muchas y requieren importantes esfuerzos financieros.



J.A. Caballero, en una imagen del pasado sábado.

F. BUSTAMANTE

El sector público y las grandes corporaciones disponen de más recursos. Sin embargo, las pymes, que forman el principal tejido empresarial de autonomías como la valenciana, van más atrasadas. Hay que apostar de lleno por el transporte público para disminuir la contaminación

◀ Debemos apostar de lleno por el transporte público para disminuir el ruido en las ciudades»

acústica. Según la OMS el 53 % de la población está expuesta a un ruido superior a los recomendado para el día, mientras que el 71%, a lo recomendado por la noche. Respecto a la contaminación atmosférica, hay que apoyar, con ayudas, el uso de las energías limpias tanto en las actividades industriales como en el transporte.

◉ Turistas, alquileres vacacionales y ruido, ¿son los problemas?

◉ Es hora de librar una auténtica y gran batalla contra los pisos turísticos ilegales, cuya instalación se dispara en grandes ciudades españolas, más volcadas con el sector servicios. Recientemente hemos conocido las sentencias del Tribunal Supremo que respaldan que las comunidades de

vecinos prohíban los pisos turísticos. Eso está bien, pero no es suficiente. Hace falta una regulación estatal clara para toda España y evitar así que se produzcan zonas con alta concentración de pisos turísticos, pues pueden ocupar inmuebles y barrios enteros. De ese modo se podrían disparar las molestias crónicas importantes y las alteraciones de sueño entre la población que vive próximas a los pisos turísticos.

◉ La movilidad en las grandes urbes también es un problema creciente. Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), ¿son la solución?

◉ No siempre. Los coches eléctricos solo están al alcance de las rentas más elevadas de la población. Son zonas en los centros de las ciudades para circulen los ricos. Las federaciones de vecinos apostamos más por el transporte público, lo que requiere mayores inversiones por parte de las administraciones, estatal, autonómicas y locales.

◉ El acuerdo de última hora en la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP28) propone alcanzar las cero emisiones netas para 2050. ¿Qué piepsa de las grandes conclusiones de ese evento?

◉ El principal compromiso al que han llegado las partes es el abandono de los combustibles fósiles. Ahora, lo importante es que los Estados tomen nota y apuesten por esa transición energética, una decisión que requerirá incentivos tanto públicos como privados. No todos los ciudadanos pueden colaborar en esa estrategia. La reducción del dióxido de carbono, del óxido nitrroso o del metano es clave para mejorar la calidad del aire. Por eso proponemos un mayor uso de las energías limpias, sobre todo solares, promover el uso de una calefacción sostenible, consruir más zonas verdes y mejores estrategias para la gestión de desechos municipales y agrícolas. También es importante implantar más estaciones de medición de calidad del aire en las ciudades.