

Asamblea Local de Els Verds-Los Verdes de Paterna

Alegaciones contra el estudio informativo de corredores para la construcción de la Circunvalación de Valencia

INTRODUCCIÓN

El estudio informativo de corredores para la construcción de la Circunvalación de Valencia, que ha elaborado una empresa consultora externa para el Ministerio de Fomento, tiene su origen en el "Estudio de alternativas de actuación en la Circunvalación a Valencia de la Autopista A-7 (By-pass)" que realizó la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia en el año 1994, por el que se estableció una reserva de suelo de quinientos metros a cada lado del actual by-pass.

En el año 2003, el Ministerio de Fomento, dirigido por Francisco Álvarez Cascos (Partido Popular) decide acometer el proyecto y redacta una Orden de Estudio correspondiente al Estudio Informativo Circunvalación Exterior de Valencia. Esta orden tiene por objetivo "recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para la construcción de una vía de circunvalación (autopista o autovía, según los tramos y posteriores decisiones que se deriven de los datos aportados por los estudios) exterior al actual by-pass de Valencia y una nueva penetración a Valencia desde la misma".

En la orden se indicaba claramente que "además de los estudios técnicos, ambientales y socioeconómicos habituales para el estudio informativo de la Red de Carreteras del Estado, se prestará especial interés al estudio de rentabilidad económico financiera de cada una de las opciones posibles, aportando los datos necesarios para adoptar una decisión posterior sobre el régimen de explotación por tramos de las actuaciones".

Ya durante la etapa de gobierno socialista actual, con Magdalena Álvarez (PSOE) al frente del Ministerio de Fomento, el 3 de diciembre de 2004 se adjudicó, por la Dirección General de Carreteras, a la UTE formada por las empresas Asunrinsa Oficina Técnica S.L. y Sondeos, Estructuras y Geotecnia S.A. el contrato de consultoría y asistencia técnica para la "Circunvalación Exterior de Valencia".

De forma paralela, el Ministerio de Fomento realizó en 2003 una consulta a la Generalitat Valenciana que se plasmó en el Plan Especial de Reserva de Suelo para Uso Viario Circunvalación de Valencia, que realizó la Conselleria de Infraestructuras y Transportes en el año 2004.

El 23 de julio de 2004, el diputado de Los Verdes Francisco Garrigo Peña, adscrito al grupo socialista, tramitó una **PREGUNTA** dirigida a la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, sobre los planes de Fomento para el segundo by-pass de Valencia, concretamente **"Previsiones en relación de la construcción o no del proyecto del segundo by-pass de Valencia"**, siendo contestado el 17 de Noviembre de 2004 por el Ministerio de la Presidencia, documento que se acompaña adjunto.

Por otra parte, la junta de barrio de La Canyada, que agrupa a la mayoría de asociaciones de este núcleo residencial de Paterna, dirigió durante la campaña electoral de las elecciones generales de 2003 una pregunta a José Luis Rodríguez Zapatero, a través de un e-mail dirigido a su web oficial sobre sus planes para el segundo by-pass, en el caso de que fuera elegido presidente del gobierno con la siguiente contestación:

"Con relación a la pregunta sobre la ampliación de la autopista a su paso por Paterna, nuestra postura es clara, nos oponemos a está ampliación. Así lo ha expresado tanto el PSPV, como el ayuntamiento de Paterna que también está en contra.

Quisiera añadir que una ampliación como la que se propone por parte del Ministerio de Fomento, está en contra de la legislación en materia de contaminación acústica, en concreto contra la Ley de 37/2003 del ruido que en su artículo 17, determina que: la planificación y el ejercicio de competencias estatales, generales o sectoriales, que incidan en la ordenación del territorio, la planificación general territorial, así como el planeamiento urbanístico, deberán tener en cuenta las previsiones establecidas en esta ley, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

Lamentablemente, esta norma básica en materia de contaminación acústica, todavía está pendiente de desenrollo reglamentario y, además, la Disposición adicional segunda sobre Servidumbres acústicas de infraestructuras estatales, establece que:

1. La actuación de la Administración General del Estado en la delimitación de las zonas de servidumbre atribuidas a su competencia, y en la determinación de las limitaciones aplicables en las mismas, estará orientada, de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se establezcan, a compatibilizar, en lo posible, las actividades consolidadas en tales zonas de servidumbre con las propias de las infraestructuras

y equipamientos que las justifiquen, informándose tal actuación por los niveles de calidad acústica correspondientes a las zonas afectadas.

2. En relación con la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras nuevas de competencia estatal, se solicitará informe preceptivo de las Administraciones afectadas, y se realizará en todo caso el trámite de información pública. Asimismo, se solicitará informe preceptivo de la comunidad autónoma afectada en relación con la determinación de las limitaciones de aplicación en tal zona y con la aprobación de los planes de acción en materia de contaminación acústica de competencia estatal.

Una vez más, el Ministerio de Medio Ambiente aprueba legislación básica, que luego incumple sistemáticamente"

ALEGACIONES

Al estudio para la Circunvalación Exterior de Valencia, realizado por una empresa consultora para el Ministerio de Fomento

1. Interacción con los planeamientos urbanísticos.

A) El estudio considera que el llamado Corredor 1, que discurre paralelo al trazado del actual by-pass, es el más adecuado por varias razones. Uno de los argumentos básicos se fundamenta en que ya existe en la zona un **elevado nivel de antropización** (densidad y extensión de poblamiento) y la calidad ambiental existente se define en el estudio como "reducida", por lo que este corredor 1 no soportaría una ampliación de los impactos.

Ahora bien, precisamente porque se trata de un área con elevado nivel de antropización y esa reducida calidad ambiental, las soluciones que se adopten (si bien se pretende cumplir con la necesidad de la separación modal de tráfico) deben tener muy en cuenta los distintos tipos de **impactos ambientales, territoriales y sociales** que se derivarían de una actuación como la que contempla el estudio. De ahí que rechazemos de plano la solución del Corredor 1.

De los actuales PGOU's y los respectivos PAIs en marcha y anunciados se deduce que ese nivel de antropización mencionado va a continuar elevándose. Este dato no sólo no ha sido tenido en cuenta en el estudio, sino que además los datos de población que se aportan están completamente desfasados. Como ejemplo, cabe citar el caso de Paterna (uno de los términos municipales más afectados por la solución del Corredor 1), a la que se atribuyen 46.974 habitantes, cuando en la actualidad el nivel de población empadronada ronda los 55.000 habitantes.

Con los planeamientos ya en marcha en Paterna, esta cifra ya aumentará hasta los 70.000 habitantes en pocos años. A ello habrá que añadir el agotamiento del actual PGOU, que puede elevar la población a los 80.000 habitantes. La diferencia entre la cifra que ofrece el informe y la previsión real de crecimiento (que es la que tendrá la ciudad cuando se acabese de construir esta circunvalación) hay un desfase de unos 35.000 habitantes que el estudio no ha tenido en cuenta. Y eso se da también en otros municipios afectados.

Por ello y precisamente porque estamos hablando de una zona con este elevado nivel de antropización y calidad ambiental reducida, la población global de la zona no puede soportar la agresión de otra infraestructura como la que se pretende construir, si se quiere mantener un mínimo nivel de calidad de vida y habitabilidad. Por tanto, la posibilidad de optar por el Corredor 1 para el trazado de la futura circunvalación ha de ser descartada de plano.

Al contrario, estas poblaciones requieren una mayor coordinación entre las Administraciones (local, autonómica y estatal) para una potenciación real y efectiva de los transportes colectivos (autobuses, metros, tranvía, ferrocarril de cercanías, etc) que eliminarían parte de la problemática de saturación del actual by-pass, que realiza una función de corredor comarcal.

b) Desde el **punto de vista espacial**, el Corredor 1 interfiere en una serie de planeamientos urbanos existentes y consolidados. El ejemplo más grave se produce en Paterna, en el paso entre La Canyada y la zona industrial (el polígono Fuente del Jarro y otros) dónde físicamente no cabe una circunvalación paralela al actual by-pass, como plantea la alternativa 1A.

En La Canyada existen una serie de dotaciones y edificios que se sitúan en el límite de la reserva de 100 metros junto al by-pass como el colegio Escola2, un buen número de viviendas colindantes. En la otra banda se sitúan diversas empresas que conforman la fachada oeste del polígono Fuente del Jarro. Asimismo, y además en la actualidad se está construyendo una nueva zona industrial en el llamado sector 1 del PGOU, que está situada justo a 100 metros del by-pass actual.

En este caso, la alternativa 1B que plantea el estudio, que supondría trazar la circunvalación por el límite con San Antonio de Benageber, tampoco es aceptable, ya que atraviesa el bosque de La Vallesa, que es, junto con La Albufera, la zona de más alto valor ecológico del área metropolitana de Valencia, sobre la que está planteada una petición de paraje natural por el Ayuntamiento de Paterna, además de que la Conselleria de Territori i Habitatge tiene previsto incluir esa zona en su proyecto de Bosque Metropolitano.

Esta alternativa 1B estrangularía por completo el núcleo residencial de La Canyada en un perímetro cerrado por dos by-pass, el actual y la nueva circunvalación, con los peligros que ello conllevaría de efecto barrera, emisiones contaminantes tóxicas del tráfico rodado, grave impacto acústico y otros impactos que iremos analizando.

Por tanto, la posibilidad de optar por el Corredor 1 (en cualquiera de las alternativas que afectan a Paterna, A y B) para el trazado de la futura circunvalación ha de ser descartada de plano.

2. Flujos de tráfico y red viaria.

A) La construcción de una nueva Circunvalación de Valencia se justifica, según el estudio, en la saturación que sufre el actual by-pass, dado que está cumpliendo una triple función de los flujos de tráfico:

- Tráfico exterior-exterior (norte-sur) de paso
- Tráfico exterior-interior (comunicación de esta vía con el área metropolitana)
- Tráfico interior-interior (distribuidor comarcal).

Por ello, se plantea la nueva circunvalación como fórmula para separar los tráficos. Lo que llama poderosamente la atención y serviría como argumento para rechazar de plano las conclusiones de todo el estudio es que no ofrece datos de los aforos de los mencionados flujos de tráfico y sólo menciona dos estudios realizados en los años 1994 y 1999, cuyos datos están completamente desfasados.

Teniendo en cuenta el incremento que se produce entre 1994 y 1999, y el aumento del parque móvil desde esa fecha hasta finales de diciembre de 2005, se deduce que actualmente hay un diferencial notablemente superior de flujos de tráfico. Esta situación nos lleva a reafirmarnos que el área metropolitana no tiene ya más capacidad de carga para estos flujos y estas nuevas infraestructuras viarias, si queremos mantener un mínimo de calidad de vida urbana.

Por tanto, la construcción de una nueva circunvalación en el sentido que el estudio la plantea no es la solución a esta saturación de tráfico sino que nos reafirmamos que la verdadera dirección es la puesta en marcha, de forma urgente, de un plan coordinado de potenciación del transporte colectivo (autobuses, metros, tranvía, ferrocarril de cercanías, etc). De lo contrario entraremos en una espiral permanente de la necesidad de nuevas infraestructuras viarias, por repetición de las mismas dinámicas erróneas.

B) En el caso de Paterna, este término municipal ya soporta una tupida red de grandes vías y carreteras como el actual by-pass (A-7), la penetración oeste, la Autovía de Ademuz, la V-30, la Carretera de Lliria, la Carretera de Pla del Pou, la N-220, entre otras, con los impactos que generan en el territorio, la calidad ambiental, la habitabilidad, la compartimentación del termino y la movilidad. Por ello, este término municipal no puede volver a verse agredido con una nueva infraestructura viaria. De esta forma, en la construcción de una nueva circunvalación de Valencia **se debe descartar por completo la opción del Corredor 1, en todas sus alternativas.**

3. Impactos ambientales.

a) Espacios naturales.

El estudio elaborado por una consultora para el Ministerio de Fomento plantea dos posibles corredores para construir la futura Circunvalación de Valencia, y una tercera opción mixta. El informe considera que el Corredor 1 es la opción más idónea desde el punto de vista funcional, de impacto ambiental y de planeamiento viario y urbanístico.

Este planteamiento es claramente rechazable porque el estudio no tiene en cuenta los valores naturales que se verían gravemente afectados por un trazado que discurriese paralelo al actual by-pass (Corredor 1). **El bosque de La Vallesa**, que se extiende en el enclave de los municipios de Paterna, Ribarroja, L'Elia y Manises, constituye actualmente una de las zonas de mayor valor ecológico de la provincia de Valencia.

Con una superficie arbórea de unas 900 hectáreas -de las que unas 600 están en el término de Paterna- encierra más de un centenar de especies de fauna con diferentes niveles de protección, así como algunas especies autóctonas y endemismos de flora. Asimismo, se trata de una zona de alto valor arqueológico -el yacimiento de la Lloma de Betxí, que data de la Edad del Bronce íbero levantino-. Por sus características, el bosque de La Vallesa es el principal patrimonio natural, cultural, arqueológico e histórico de Paterna, por lo que cualquier intervención en su entorno debe tener en cuenta todos estos condicionantes.

Desde hace al menos once años, existe un fuerte movimiento ciudadano sensibilizado por los valores naturales de La Vallesa, que se concreta en la Coordinadora Ciudadana para la Defensa del Bosque de La Vallesa y las Riberas del Turia. Más recientemente, con la creación de la Junta de Barrio de La Canyada, que agrupa a la mayoría de asociaciones de esta zona residencial, este sentimiento de arraigo al bosque y sus valores, se ha extensificado a otros sectores sociales.

En el estudio planteado por Fomento se pone de manifiesto un grave desconocimiento de esta realidad de alto valor natural, ya que sólo se hace referencia al Embalse de La Vallesa, porque está recogido en el Catálogo de Humedales de la Comunidad Valenciana. Sólo por esta razón, en todo lo referente al término de Paterna, **el estudio debería quedar invalidado.**

La construcción de una nueva circunvalación siguiendo el Corredor 1 supone un grave peligro para el bosque y su riqueza de flora y fauna, **por lo que debe rechazarse.** En el caso de la alternativa 1A, una circunvalación paralela al actual by-pass se debe rechazar de plano por el incremento del impacto acústico, la emisión de gases tóxicos y contaminantes, y la elevación de los niveles de ozono troposférico que supondrá para el espacio natural, la flora y la fauna.

En el caso de la alternativa 1B, consideramos absolutamente intolerable que un estudio realizado por mandato de una Administración pública, como es el Ministerio de Fomento (en la actualidad en manos de un gobierno del PSOE, teóricamente progresista y europeísta), se atreva a plantear una gran infraestructura viaria que atraviese, de parte a parte, el bosque de La Vallesa. Esta alternativa supondría la destrucción total del ecosistema de este espacio natural de tanto valor ecológico.

La propia Constitución Española confiere a las Administraciones públicas el mandato de proteger el patrimonio natural, cultural y histórico. Por ello, las Administraciones públicas tienen la obligación de acometer acciones que supongan la protección y preservación del bosque de La Vallesa, y no su destrucción, como es el caso que sorprendentemente nos plantea el Ministerio de Fomento, en la alternativa 1B del estudio.

Cabe recordar que el bosque de La Vallesa se extiende a lo largo y de forma paralela a las **Riberas del Río Turia**, donde se localizan especies de fauna piscícola y avifauna de ribera, que también sufrirían la agresión que supondría un trazado como el que describe la alternativa 1B. Este planteamiento es completamente contradictorio, teniendo en cuenta que actualmente existe un proyecto de regeneración de toda la ribera del Turia, el llamo Parque Fluvial del Turia, que está desarrollando la Confederación Hidrográfica del Júcar, que depende del Ministerio de Medio Ambiente (PSOE).

Esto pone en evidencia la falta de coordinación que existe entre dos Administraciones públicas del Estado, con los perjuicios que supone para los ciudadanos, los espacios naturales y el territorio.

b) Impacto acústico.

Como hemos comentado anteriormente, el término de Paterna está acuchillado por grandes infraestructuras viarias que generan un alto nivel de contaminación acústica sobre barrios como La Canyada, Valterna, Terramelar y otros núcleos dispersos. En la actualidad, el Ayuntamiento de Paterna está realizando una auditoria ambiental del término municipal, que incluye un estudio del impacto acústico que generan estas grandes vías. Por tanto, consideramos que cualquier intervención que suponga ampliar la red viaria de Paterna, como la que se propone, tendrá que tener en cuenta este estudio, cuando esté finalizado.

Por otra parte, la junta de barrio de La Canyada realizó en 2004 un estudio del impacto sonoro que general el actual by-pass sobre esta zona urbana, en el que se demostró que el nivel de ruido incumplía la legislación. A instancias de esta entidad ciudadana, el Ayuntamiento de Paterna volvió a realizar otro estudio del impacto acústico del by-pass sobre La Canyada, que fue encargado a la Universidad Politécnica de Valencia. El resultado de ambos fue similar: el nivel de ruido que el actual by-pass genera sobre las viviendas excede en una media de 10 decibelios los niveles máximos permitidos por la ley, tanto por el día, **como por la noche.**

Esta situación incide en la calidad de vida diaria de muchos vecinos que tienen sus viviendas cerca de este by-pass, con las repercusiones para la salud (pérdida progresiva de capacidad auditiva, estrés, insomnio, cefaleas, alteraciones mentales, agresividad, falta de concentración, disminución del rendimiento e incluso influye negativamente sobre el aprendizaje de los niños, entre otros) que un exceso de ruido permanente tiene. Cabe recordar que junto al actual by-pass existe un colegio, Escola2, que imparte clase de educación infantil, primaria y secundaria.

No hay que olvidar tampoco que el alto nivel de ruido permanente perjudica igualmente a la fauna, obligando a las especies a cambios de ubicaciones y pautas instintivas, que pueden perjudicar sus hábitos reproductivos y forzar su traslado a otros espacios naturales, que podrían conllevar la extinción de alguna especie en La Vallesa o las Riberas del Turia o disminuir el número de individuos dentro de la biodiversidad faunística.

Por ello, multiplicar y disparar al alza el impacto sonoro con la construcción de una circunvalación con trazado paralelo al actual by-pass es inaceptable y la opción del Corredor 1 **se tiene que rechazar.**

c) Contaminación atmosférica.

Como está científicamente demostrado, una gran parte del nivel de contaminación atmosférica se produce por las emisiones de los vehículos a motor y especialmente los de transporte de mercancías.

Los automóviles y los camiones liberan grandes cantidades de óxidos de nitrógeno, óxidos de carbono, hidrocarburos y partículas, al quemar la gasolina y el gasóleo.

Esta contaminación impacta en las personas, animales y plantas por inhalación y respiración o por contacto permanente con estas partículas y emisiones. Las sustancias que contaminan el aire causan cada vez más trastornos patológicos, entre ellos las reacciones alérgicas, tóxicas e irritantes de las mucosas de las vías respiratorias inferior y superior y de la epidermis. Los niños, particularmente, corren más riesgo, pues la función de barrera biológica de sus mucosas no está suficientemente desarrollada.

Respecto al área metropolitana y la infraestructura que nos ocupa, su proximidad con los núcleos urbanos hace que la incidencia sea de gran magnitud porque afecta a miles de personas. En el caso concreto Paterna, la sobresaturación de todas las grandes vías que segmentan el término municipal afecta a una población cercana a los 55.000 habitantes, que tienen aquí su residencia, y a unas 15.000 personas más que acuden diariamente a trabajar al sector industrial y de servicios, sin contar un alto nivel de población flotante y población que por movimientos pendulares diversos.

En el caso del actual by-pass y La Canyada, la contaminación atmosférica que genera el tráfico de vehículos incide sobre unas 15.000 personas, que tienen en este núcleo su residencia permanente, a los que se añaden varios miles más de vecinos que pasan parte del año. Por ello, **se debe descartar la opción del Corredor 1** para la nueva circunvalación de Valencia.

Ozono Troposférico.

Este es otro de los condicionantes de una infraestructura como la que se propone ejecutar. El ozono troposférico tiene su causa en las emisiones contaminantes provenientes del tráfico rodado y la industria, básicamente. También se conoce que en las zonas periféricas de las grandes ciudades y área metropolitanas, se dan los niveles de acumulación del ozono troposférico mayores. Esto es debido al intercambio de estos gases procedentes de emisiones contaminantes con zonas de alto nivel de producción de oxígeno.

En el caso de La Canyada, los niveles de ozono troposférico se suelen situar entre los niveles más altos de la Comunidad Valenciana. En esta situación influye la proximidad de una gran zona natural con alto nivel de producción de oxígeno, como es el bosque de La Vallesa y las Riberas del Turia. La Canyada y esta zona natural están situadas, por el régimen de los vientos predominantes de levante, a sotavento del actual by-pass, varios polígonos industriales y la propia ciudad de Valencia, con la contaminación que genera. Por el intercambio de gases, entre el oxígeno y las emisiones contaminantes, en esta zona urbana se dan las condiciones son 'idóneas' para que los niveles de ozono troposférico sean tan altos. Por ello, una circunvalación paralela al actual by-pass disparará los niveles de ozono troposférico, con el agravante de que esta situación solo tendría perspectivas de irreversibilidad y crecimiento continuo de este tipo de contaminación atmosférica.

Las consecuencias de una acumulación de ozono troposférico para las personas cuando penetra por las vías respiratorias son la irritación de las mucosas y los tejidos pulmonares debido a sus propiedades altamente oxidantes. Los principales efectos observados son irritación de los ojos, tos, dolor de cabeza y dolores en el pecho, entre otros. Cuando las concentraciones son muy elevadas, puede llegar a provocar inflamaciones pulmonares afectando gravemente a la función respiratoria.

Las personas que más riesgo corren son aquellas con alguna enfermedad pulmonar, entre las que se encuentran los asmáticos. En general, afecta principalmente a aquellas personas que realizan ejercicio físico al aire libre, lo que es muy frecuente tanto en la zona urbana de La Canyada como en el bosque de La Vallesa.

Pero, el ozono no sólo es perjudicial para el hombre, también lo es para el resto de los seres vivos. En los animales se observan repercusiones similares a las de las personas. En el caso de la flora, es altamente tóxico. Afecta a las paredes celulares, disminuye la actividad fotosintética y perjudica su crecimiento, provocando una disminución de la vegetación natural y de la producción agrícola, además de acelerar el envejecimiento y el debilitamiento del sistema inmunitario. La incidencia sobre el bosque de La Vallesa es, por tanto, directa.

Cabe recordar además que en octubre de 2000, los ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea aprobaron una propuesta de directiva para reforzar los sistemas de control y alerta ante la contaminación del aire por las concentraciones de ozono. Esta propuesta establece que en el año 2010, la concentración máxima, para garantizar la salud humana, a partir de la cual será necesario avisar a la población, será de 120 microgramos de ozono por cada metro cúbico de aire. Esta cantidad no podrá superarse más de 25 días al año durante un periodo de 8 horas. Mientras tanto, la normativa actual establece el límite en 180 microgramos por metro cúbico durante más de 1 hora.

Dado que La Canyada, por todos los condicionantes que la envuelven, ya está en unos niveles altos y como medida de prevención y precaución, **se debe descartar completamente la posibilidad de construir una**

circunvalación nueva paralela al by-pass, siguiendo el trazado que propone el Corredor 1 del estudio.

4. Legislación.

Efectivamente, como dice el presidente D.José Luis Rodríguez Zapatero en su contestación por carta/e-mail a la junta de barrio de La Canyada, la *Ley de 37/2003 del ruido*, "el Gobierno aprobará reglamentariamente los criterios para la delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas", criticando a su vez al gobierno anterior de no haber desarrollado y aprobado este reglamento.

Va hacer en breve 2 años de la nueva administración del PSOE, y acaba de aprobarse el 16 de Diciembre de 2005 en Consejo de Ministros el **decreto por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido**, que ahora se incorporan en la Ley las previsiones básicas de la directiva **2002/49/CE** sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, previsiones que ahora se desarrollan, y se completa la incorporación de la norma comunitaria sobre ruido ambiental y obliga la confección de mapas del ruido deberán existir para las **aglomeraciones urbanas** con población superior a los 250.000 habitantes como es este caso:

Artículo 7. Tipos de áreas acústicas.

1. Las áreas acústicas se clasificarán, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales habrán de prever, al menos, los siguientes:

- a. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.
- b. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.
- c. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.
- d. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.
- e. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.
- f. Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.
- g. Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

Tampoco hay que olvidar, por supuesto, **el Artículo 8** y que es una base sobresaliente de parte de nuestra argumentación y razonamientos en estas alegaciones, que dice:

Artículo 8. Fijación de objetivos de calidad acústica.

1. El Gobierno definirá los objetivos de calidad acústica aplicables a los distintos tipos de áreas acústicas, referidos tanto a situaciones existentes como nuevas.

2. Para establecer los objetivos de calidad acústica se tendrán en cuenta los valores de los índices de inmisión y emisión, el grado de exposición de la población, la sensibilidad de la fauna y de sus hábitats, el patrimonio histórico expuesto y la viabilidad técnica y económica.

3. El Gobierno fijará objetivos de calidad aplicables al espacio interior habitable de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales.

Tampoco queremos entrar excesivamente en recopilar textos legales, ya que entendemos que la Administración es la primera en su obligación de cumplimiento y hacerla cumplir, aunque haremos algunas referencias. La Constitución, como Carta Magna no se debe adulterar, ni en los desarrollos legales, ni en la aplicación reglamentaria y "de facto". Si la atendemos bien, creemos que debería ser mas que suficiente:

Art. 45

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.
3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Art. 46

Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.

Asimismo la **Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002 Diario Oficial n° L 189 de 18/07/2002 p. 0012 - 0026**, en sus objetivos recogidos en el:

Artículo 1. Objetivos

1. La presente Directiva tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental. Con este fin, se aplicarán progresivamente las medidas siguientes:

a) la determinación de la exposición al ruido ambiental, mediante la elaboración de mapas de ruidos según métodos de evaluación comunes a los Estados miembros; (hacíamos referencia precisamente a que el Ayuntamiento de Paterna está realizando una auditoria ambiental del término municipal, que incluye un estudio del impacto acústico que generan estas grandes vías. Por tanto, consideramos que cualquier intervención que suponga ampliar la red viaria de Paterna, como la que se propone, tendrá que tener en cuenta este estudio, cuando esté finalizado. En este estudio, al margen de que en caso de ser aprobada alguna de las alternativas contempladas, y entendiendo que algunas variables se derivarían del estudio de impacto ambiental, por todo lo expuesto, ya se contemplan inconvenientes graves que no se observan con importancia en este estudio. Es decir, que los datos que parece ser no dispone o tiene en cuenta estas UTE ni el Ministerio de Fomento, es como empezar "la casa por el tejado" con el consiguiente gasto "inútil" para los contribuyentes.)

b) poner a disposición de la población la información sobre el ruido ambiental y sus efectos;

c) la adopción de planes de acción por los Estados miembros, tomando como base los resultados de los mapas de ruidos, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.

2. Asimismo, la presente Directiva tiene por objeto sentar unas bases que permitan elaborar medidas comunitarias para reducir los ruidos emitidos por las principales fuentes, en particular vehículos e infraestructuras de ferrocarril y carretera, aeronaves, equipamiento industrial y de uso al aire libre y máquinas móviles. Con este fin, la Comisión deberá presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 18 de Julio de 2006 las propuestas legislativas oportunas. Dichas propuestas deberían tener en cuenta los resultados del informe a que se refiere el apartado 1 del artículo 10:

Artículo 10. Recogida y publicación de datos por los Estados miembros y la Comisión

1. A más tardar el 18 de enero de 2004, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se refleje una revisión de las medidas comunitarias vigentes en relación con las fuentes de ruido ambiental.

2. Los Estados miembros velarán por que la información resultante de los mapas estratégicos de ruido y de los resúmenes de los planes de acción contemplados en el anexo VI de la presente Directiva se envíe a la Comisión a más tardar seis meses después de las fechas mencionadas respectivamente en los artículos 7 y 8.

3. La Comisión creará una base de datos con la información relativa a los mapas estratégicos de ruido con el fin de facilitar la compilación del informe contemplado en el artículo 11 y demás trabajos técnicos e informativos.

4. Cada cinco años, la Comisión publicará un informe de síntesis de los datos resultantes de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción. El primer informe se presentará el 18 de Julio de 200

Agencia Europea de Medio Ambiente,

El 7 de mayo de 1990, el Consejo adoptó un Reglamento (1210/90) relativo a la creación de la Agencia Europea de Medio Ambiente y de la red europea de información y observación sobre el medio ambiente. Esta agencia ha sido concebida como un órgano central de la Comunidad cuyas funciones son:

- proporcionar a esta última, a los Estados miembros y a terceros países interesados, las informaciones objetivas necesarias para la elaboración y puesta en práctica de políticas ambientales eficaces;
- facilitar en particular las informaciones técnicas, científicas y económicas necesarias para el establecimiento, la preparación y la puesta en práctica de acciones y disposiciones jurídicas relacionadas con la protección del medio ambiente;
- desarrollar las técnicas de previsión que permitan adoptar oportunamente medidas de prevención adecuadas;
- garantizar la incorporación de los datos ambientales europeos a los programas internacionales sobre medio ambiente, en particular los programas establecidos en el marco de las Naciones Unidas y su sistema de organismos.

La contaminación atmosférica

La protección de la atmósfera es un tema medioambiental que dominará las políticas comunitarias en el siglo próximo, afectando a políticas tan diversas como la energía, el transporte y el desarrollo agrario.

Las actividades comunitarias relacionadas con la protección del aire abarcan una amplia gama de problemas: **contención de la disminución del ozono estratosférico, control de la acidificación, del ozono de la capa terrestre y de otros contaminantes, y cambio climático.**

La UE ha tomado importantes medidas a lo largo de la última década, pero todavía no se han producido mejoras considerables en el medio ambiente, a pesar de la reducción de las emisiones en el aire y en el agua de una serie de contaminantes, como el dióxido de azufre (reducción del 50% desde 1980), el plomo (reducción del 60% desde 1980), el fósforo en varias zonas de captación de aguas (reducción del 30 al 60% desde 1980) y en menor medida los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles (reducción del 14% desde 1990).

Los contaminantes atmosféricos, que se introducen en el aire desde una amplia variedad de fuentes, corresponden a tres categorías generales:

- Emisiones procedentes de **fuentes móviles (industria del transporte)**. Además del CO₂, las principales son: los óxidos de nitrógeno (NO_x), el monóxido de carbono (CO) y los hidrocarburos (HC), es decir compuestos orgánicos volátiles y no volátiles, partículas de hollín y ozono (O₃).
- Emisiones procedentes de fuentes fijas (empresas, hogares, granjas y vertederos de basura). Además del CO₂, las principales son: el dióxido de azufre (SO₂), los óxidos de nitrógeno (NO_x), los hidrocarburos (HC), partículas de hollín, clorofluorcarbonos (CFC) y el metano.
- Emisiones procedentes de la generación de energía. Además del CO₂, las principales son el dióxido de azufre (SO₂) y partículas de hollín.

Las altas concentraciones de estos gases y los contaminantes que derivan de los mismos a través de reacciones químicas en la atmósfera o en el suelo son nocivas para la salud humana, corroen varios metales y afectan al desarrollo de la vegetación, tienen un efecto perjudicial para la agricultura y la silvicultura y provocan olores nauseabundos. Muchos de estos contaminantes, como el dióxido de carbono (CO₂), el metano, los óxidos de nitrógeno (NO_x) y los clorofluorcarbonos (CFC), son responsables del efecto invernadero.

2. Emisiones de los vehículos de transporte

Las emisiones procedentes de los vehículos de transporte tienen una particular importancia debido al rápido ritmo de crecimiento del sector de los transportes: en Europa, **el transporte de mercancías por carretera se ha incrementado en un 54% desde 1980**, el transporte de pasajeros por carretera en un 46% en los últimos diez años en la UE y el transporte aéreo de pasajeros ha aumentado en un 67% en los últimos diez años.

Las principales emisiones causadas por el tráfico de motor son los óxidos de nitrógeno (NO_x), los hidrocarburos (HC) y el monóxido de carbono (CO), que representan el 58%, el 50% y el 75% respectivamente del total de estas emisiones. A pesar de que los niveles de las emisiones en los países económicamente más desarrollados se han estabilizado considerablemente, siguen en aumento en los países menos desarrollados. Las directivas comunitarias que establecen normas más severas para las emisiones contaminantes de los vehículos automóviles han dado resultados positivos, pero el creciente número de vehículos y el aumento del tráfico minan los avances observados hasta ahora. **En los últimos años, el consumo de hidrocarburos en la Comunidad ha aumentado en 1,5% por año.**

Como hemos dicho antes, no vamos a entrar en más profundamente en aspectos jurídicos, tanto locales, como autonómicos, estatales o europeos. Es suficiente para hacerse unas ligeras ideas de cuestiones básicas de las que esta impregnada este estudio:

1.- La programación de este 2º by-pass en cualquiera de sus alternativas no es valido porque no respeta las recomendaciones básicas de muchas legislaciones en cuanto a impactos acústicos, contaminantes, ambientales y sociales, y en otras de obligado cumplimiento.

2.- Va totalmente en contra de la potenciación de otras alternativas para hacer frente al cambio climático, el efecto invernadero y el Protocolo de Kioto.

3.- "No entiende" del medioambiente urbano y las respectivas directivas europeas.

NO CREEMOS QUE LA TENDENCIA HISTORICA SE CAMBIE EN ESTE CASO

Els Verds no estamos a favor por un segundo by-pass, no solo por las argumentaciones expresadas, sino que denunciarnos el oscurantismo que lo rodea, empezando porque el Ayuntamiento y Fomento ha retenido y "escondido" el estudio un tiempo considerable al movimiento ciudadano y a la Plataforma No al 2º by-pass por Paterna, restandole tiempo para poder hacer las alegaciones que considerase oportunas.

Entendemos y no permitiremos que se pueda estar "jugando" y tratando de rentabilizar el trabajo arduo durante mas de 2 años del movimiento ciudadano expresado en la **Coordinadora Ciudadana para la Defensa del Bosque Metropolitano de las Riberas del rio Turia, la Plataforma No al 2º by-pass por Paterna y la junta de barrio de La Canyada** y que los corredores 2 o 3 sean en realidad, una de ellas, las alternativas "ya tomadas", **Y AL FINAL** el partido del gobierno "surga como el salvador de las reivindicaciones ciudadanas", en muchas poblaciones que se oponen a ellas en la Comunidad Valenciana, y en este caso en Paterna concretamente, haciendo un "amedrentamiento virtual" con las opciones del Corredor 1.

Si se decidiera alguna de las alternativas de los corredores 2 o 3, se habria sentenciado y preconfigurado ya un crecimiento brutal de la actual Area Metropolitana, pues no creemos que en funcion de las dinamicas urbanisticas de los ultimos 20 años, en este caso hubiera una inflexión en esa tendencia historica, mas aun cuando se estan observando movimientos especulativos en grandes bolsas de terrenos.

Por otro lado y en base a todo lo expuesto, Els Verds-Los Verdes de Paterna estamos por no incrementar las grandes vias (autopistas, autovias) como solucion a casos como este, y otros. Si estamos por la potenciacion de las lineas ferreas, sobre todo para el transporte de mercancías, que como se ha observado segun datos de la propia Unión Europea es creciente e insostenible, con lo que asi no se pueden cumplir los objetivos positivos territoriales, ambientales y sociales.

Els Verds-Los Verdes de Paterna estamos ante problemáticas como esta, por intercambiadores modales logísticos de sistemas de transportes, como unica solución no solo para detener el aumento de las congestionnes de todo tipo al paso de estas infraestructuras viarias por donde habitan mas de 2.000.000 millones de personas, sino, insistimos, no hay otro modo de cambiar la tenendencia en el aumento de las contaminaciones, deestructuración y desestructuración del territorio y a la vez poder cumplir con los tan pregonados objetivos del Protocolo de Kioto, el urbanismo sostenible y la calidad del medio ambiente urbano.

Estos intercambiadores modales logísticos de sistemas de transportes se deben situar al norte y sur de la zona de influencia del Area Metropolitana de Valencia, ya que los transportes de mercancías por carretera suponen ya, mas del 40% de las emisiones de gases contaminantes, de efecto invernadero y precursores del ozono troposferico.No se puede creer que sino hay un cambio decidido, estas infraestructuras se hagan "para salir del paso", sino que marcan una tendencia continuista y atrasada en dar soluciones de futuro de estas problemáticas. Además no seria una inversion perdida, ya que se integraria dentro del necesario gran corredor euro-mediterraneo a desarrollar para evitar estas problemáticas.

No se puede hacer compatible las prospectivas en el aumento del numero de viviendas, estas infraestructuras y los espacios naturales, asignando a cada una de estas actuaciones un valor equilibrado. Seria la "cuadratura del circulo". La escasez de sensatez brilla por su ausencia en este estudio totalmente parcial y carente de una proyeccion de futuro positiva.

En definitiva no observamos coordinación de políticas sectoriales. No son políticas sostenibles.

Atentamente

Xavier Mayoral Croche

Portavoz de Els Verds-Los Verdes de Paterna

Paterna a 21 de Diciembre de 2005