

## **Alegaciones al estudio informativo Circunvalación Exterior de Valencia**

### **ANTECEDENTES**

Pese a haber solicitado los vecinos y vecinas de Paterna, en reiteradas ocasiones, tanto a través de la Subdelegación del Gobierno como a través del Ministerio de Fomento, información sobre este estudio al cual hoy presentamos alegaciones y teniendo en cuenta que se presentó con fecha 21 de Noviembre en el Ayuntamiento de Paterna, no hemos sabido nada del mismo hasta que el 14 de Diciembre cuando, de forma verbal, el alcalde de Paterna nos informó que disponía del mismo, y no fue hasta el 15 de Diciembre cuando dispusimos de una copia, que nos hizo llegar el Ayuntamiento de Paterna.

Este hecho se produce, a pesar del interés manifestado por los vecinos y vecinas de Paterna en reiteradas ocasiones por este tema, como demuestran las múltiples reuniones mantenidas con la Conselleria de infraestructuras, con el Delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, con el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento D. Víctor Morlan, Con la Ministra de Fomento Dña. Magdalena Alvarez, y las dos veces que hemos hecho llegar esta misma inquietud al Presidente del Gobierno D. José Luis Rodríguez Zapatero, una primera a su gabinete y otra posterior entregándole un dossier en persona, y tras la posterior reunión con del Jefe de Demarcación de Carreteras D. José Vicente Pedrosa. A pesar de todos estos contactos, los responsables de este estudio no nos informaron de su existencia.

Destacar también que nos extraña que en este estudio no consten fechas de ningún tipo que indiquen cuando se realizó. Las únicas que aparecen están en los planos, que son de enero de 2005, por lo que entendemos que para elaborarlo no se han tenido en cuenta todas esas entrevistas y reuniones anteriormente mencionadas en las que los vecinos mostramos claramente y con argumentos nuestra postura contraria a que se construya otro by-pass por Paterna. En cuanto a la firma del informe aparecen dos nombres, uno el de Ismael Ferrer y el otro de José Manuel Campoy, pero no sabemos si estos señores son de la empresa a la cual se le encargo el informe o del Ministerio de Fomento.

Como se ve, no disponemos de toda la información para poder alegar convenientemente a este estudio pero, pese a esto, presentamos las alegaciones siguientes para mostrar nuestro rechazo frontal al análisis que se realiza y a las conclusiones.

Como antecedente a estas alegaciones, cabe decir también que la junta de barrio de La Canyada, que agrupa a la mayoría de asociaciones de este barrio de Paterna, dirigió durante la campaña electoral de las elecciones generales de 2003 una pregunta a José Luis Rodríguez Zapatero, a través de un email dirigido a su web oficial sobre sus planes para el segundo by-pass, en el caso de que fuera elegido presidente del gobierno con el siguiente texto:

*“¿se mojaría usted? ahora antes de las elecciones y se posicionaría en contra de que se realice este segundo by-pass por Paterna. Aunque le parezca tonta la pregunta hay gente que piensa que gane quien gane este by-pass se realizara, según dicen por el “interés general”, me gustaría saber su opinión, muchas gracias.”*

Y su respuesta fue muy clara:

*“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. En este estudio se establecen tres posibles corredores para construir esa circunvalación, el Corredor 1 (que tendría un trazado paralelo al actual), el Corredor 2 (con una circunvalación más exterior que atravesaría la Serra Calderona en un túnel de 10 kilómetros) y un Corredor 3 (que es un mixto de los anteriores).

### **1. Interacción con los planeamientos urbanísticos.**

A) El estudio considera que el llamado Corredor 1, que discurre paralelo al trazado del actual bypass, 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 supondría 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 en el área que resultaría afectada por ese Corredor 1 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 acabase 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 la verdadera solución 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.

En cualquier caso la solución debe de plantearse de una forma global y conjunta de toda la red viaria ya que en parte el actual by-pass esta ejerciendo de corredor comarcal, por lo que se debería de buscar una solución conjunta entre las dos administraciones la central y la autonómica, que teniendo en cuenta todo lo anteriormente dicho, respecto a la potenciación de otros medios de transporte y sin aumentar el problema que tiene Paterna con el by-pass actual con una ampliación del mismo de solución a la los problemas de trafico planteados.

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 Humerales 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, se atreva a plantear una gran infraestructura viaria que atravesase, 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.

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.

Esta alternativa ya la estudió la Conselleria de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana como alternativa a un trazado paralelo al actual by-pass y fue ser rechazada radicalmente en su día por los vecinos y vecinas, e incluso por la propia Conselleria que la consideró inviable y la descartó de inmediato. Por ello, es curioso e intolerable que se traiga otra vez como alternativa en este informe, porque, además de ser una barbaridad ambiental, revela que no se han considerado ninguna de las reuniones mantenidas con todos los organismos referentes a que este by-pass no pase por Paterna.

### 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, según la información que tenemos. 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 los niveles máximos permitidos por la ley, tanto por el día, **como por la noche** en una media de 10 decibelios.

#### INFORME IMPACTO ACUSTICO REALIZADO POR EL AYUNTAMIENTO DE PATERNA

	Leq (dbA)		Limites ley 7/2002		Lden (dbA)
	Día	Noche	Día	Noche	
PUNTO1	<b>61.1</b>	<b>56.3</b>	55	45	<b>63.76</b>
PUNTO2	<b>58.3</b>	<b>54.3</b>	55	45	<b>61.37</b>
PUNTO3	<b>62.6</b>	<b>57.1</b>	55	45	<b>61.20</b>

*\* adjuntamos copia de este informe y del estudio previo realizado por la junta de barrio*

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, y esta prevista la construcción de un instituto de Secundaria Publico, del cual existe ya un proyecto básico, a pocos metros del mismo.

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 Canaryada, 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 Canaryada, 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 Canaryada 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 Canaryada 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 Canaryada, 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 Louis Rodríguez Zapatero en su contestación por carta/e-mail a la junta de barrio de La Canaryada, 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, 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 dice.

#### **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;** ( hemos hecho 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

**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 CO<sub>2</sub>, las principales son: los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), el monóxido de carbono (CO) y los hidrocarburos (HC), es decir compuestos orgánicos volátiles y no volátiles, partículas de hollín y ozono (O<sub>3</sub>).
- Emisiones procedentes de fuentes fijas (empresas, hogares, granjas y vertederos de basura). Además del CO<sub>2</sub>, las principales son: el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), los hidrocarburos (HC), partículas de hollín, clorofluorcarbonos (CFC) y el metano.
- Emisiones procedentes de la generación de energía. Además del CO<sub>2</sub>, las principales son el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) 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 (CO<sub>2</sub>), el metano, los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) 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<sub>x</sub>), 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.

En resumen, además de todos los datos anteriormente expuestos, que dejan entre ver las carencias de este informe en lo que respecta al termino de Paterna, queríamos señalar lo siguiente:

Los vecinos y vecinas de Paterna-La Canyada, no disponemos del tiempo ni de los recursos que dispone la Administración con el dinero público para analizar con profundidad este estudio, pero nos consideramos defraudados por el hecho de que, como se explica en este texto, al realizar este informe, no se hayan tenido en cuenta muchas de las cosas que nosotros con muchos menos tiempo y recursos hemos ido aportando en todas las reuniones y entrevistas.

Nos sentimos defraudados de que con el dinero publico se realice un informe que no tenga en cuenta muchas de las cosas que aquí hemos expuesto y, por tanto, que no defienda el derecho a una calidad ambiental que con el actual bypass en su primera realización ya se vio deteriorada, sin que ninguna Administración lo tuviera en cuenta e incluso posteriormente con la ampliación del tercer carril se deterioro a un mas.

Es curioso que después de haber tenido que soportar y seguir en la actualidad soportando este impacto, ahora se pretenda utilizar esto en nuestra contra al decir que "las alternativas que se mantienen sobre el actual by-pass, cuentan con un nivel de antropización elevado y por lo tanto con una calidad ambiental intrínseca muy reducida"

Osea que como ya fue deteriorada nuestra calidad ambiental con el primer trazado y su posterior ampliación, hemos perdido todo nuestro derecho a la misma, esta afirmación por si sola debería de invalidar todo el informe ya que desprecia de forma vergonzosa el derecho de los ciudadanos y ciudadanas de Paterna, y por lo tanto de cualquier ciudadano, a una calidad ambiental y a una vida saludable. Ya que en lugar de plantear esto como un inconveniente e incluso plantearse mejorarla, se nos dice todo lo contrario.

Da la impresión de que incluso antes de la redacción de este informe existía ya una decisión sobre cual era el trazado mas optimo y que con este informe únicamente se ha tratado de justificar la idoneidad del Corredor 1.

Cuando hemos denunciado en varias ocasiones el impacto acústico del actual by-pass se nos ha dicho desde el propio Ministerio que es muy difícil de eliminar y que únicamente se podría intentar paliar con medidas como pantallas acústicas y, pese a esta dificultad, se pretende empeorar aún mas con la realización de un trazado como el del Corredor 1.

Además de esto tras varias reuniones mantenidas con la demarcación de Carreteras de la Comunidad Valenciana y de una denuncia admitida a tramite por el Defensor del Pueblo, se nos ha informado de que existe un proyecto de implantación de pantallas acústicas para disminuir el impacto del actual by-pass que lleva años incumpliendo la legislación en esta materia, pero incluso este proyecto esta pendiente de su aprobación presupuestaria.

Puede que se pretenda postergar este proyecto de pantallas hasta la decisión del posible trazado definitivo y mientras los vecinos y vecinas tengan que seguir soportando el actual impacto acústico.

Supuestamente el objeto de este estudio era "Recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables" pero en este caso no sólo define estas alternativas sino que dirige y selecciona una como la mas valida, con lo que ya esta inclinando la decisión hacia un determinado trazado.

También se dice "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". Es curioso que desde el principio siempre hayamos denunciado el utilizar la rentabilidad económica como un argumento, para justificar un posible trazado por Paterna, pero que no se haya considerado e incluso que no tenga el mismo peso el perjuicio para los vecinos y vecinas y, por lo tanto, prime la rentabilidad económico-financiera frente a los intereses de los vecinos y vecinas a una calidad ambiental es intolerable.

Destacar que el retraso en recibir la información, la falta de algunos datos, los medios de que disponemos los vecinos y vecinas puedan hacer que estas alegaciones se consideren poco fundamentadas, pero creemos que la Administración, en lugar de utilizar todos sus medios, los cuales pagamos todos los ciudadanos y ciudadanas, para refutar o no considerar estas alegaciones, debería hacer todo lo contrario y ponerse en el lugar de los vecinos y vecinas, e intentar compensar esa falta de recursos y medios para que los derechos de los ciudadanos y ciudadanas no se vean afectados y que los criterios de rentabilidad económica no predominen por encima de los intereses de preservar y garantizar la calidad ambiental de los mismos.

**La sola oposición manifestada en el e-mail recibido el 9 de Marzo de 2004 de José Luis Rodríguez Zapatero, como respuesta a nuestra pregunta, debería de haber invalidado cualquier trazado que afectara a Paterna y, en esta línea, seguiremos rechazando cualquier trazado que afecte a Paterna. El hoy presidente del gobierno, con aquel e-mail, no sólo expresó un posicionamiento firme y convencido, sino que indirectamente, formuló una promesa electoral. Por tanto, además de los muchos argumentos técnicos que hay para rechazar este by-pass, desde el punto de vista ciudadano, hay uno muy claro: Zapatero lo prometió y tiene que cumplirlo.**

Por lo que pese al poco tiempo que hemos dispuesto al recibir tarde el informe y la precariedad de medios de los que disponemos, teniendo que sacar tiempo del debido a nuestras familias y nuestro descanso, más aún en estas fechas tan señaladas de la Navidad, hemos realizado estas alegaciones, por lo esperamos que se tenga en cuenta el valor de las mismas y el esfuerzo que ha significado para todos nosotros.

Por ultimo decir que por nuestra parte tenemos claro que este segundo by-pass no se hará por Paterna y estamos dispuestos a llegar hasta donde haga falta con los medios de que disponemos. Creemos que argumentos nos sobran pero también que el poder de la Administración frente a los ciudadanos es muy grande y, por lo tanto, nos va ha costar mucho esfuerzo hacer cumplir la promesa transmitida antes de las elecciones por el actual presidente del gobierno.

Sólo les pedimos que nos faciliten las cosas y cuanto antes descarten este trazado y, de esta forma, nos eviten este trabajo desigual de tener que enfrentarnos con nuestros medios a una Administración que con nuestros propios impuestos, pueda pretender imponer sus criterios de una supuesta rentabilidad económica al interés del bienestar de los ciudadanos y ciudadanas.

*Paterna a 26 de diciembre de 2005*