eldiario.es

Madrid está obligada a restringir el uso del coche para atajar la contaminación del aire

Reducir el tráfico conlleva no solo contar con un buen transporte público sino, al mismo tiempo, restar espacio público para el uso del vehículo privado



RAÚL REJÓN – 12/01/2016

Año tras año, los índices de contaminación de Madrid, la gran urbe española, rebasan los límites legales trazados para proteger la salud de las personas. En 2015, tanto el ya famoso dióxido de nitrógeno (NO_2) como el ozono troposférico (O_3)superaron los máximos obligatorios que debían respetarse. Y van seis años seguidos. El origen de tres cuartas partes del problema está en lo tubos de escape de los vehículos privados.

"Cualquier intento serio de reducir los niveles de contaminación pasa por disminuir el uso del automóvil en la ciudad", insisten en la organización Ecologistas en Acción que recopila desde hace años los datos de las estaciones medidoras del aire en Madrid. "Lo que no tenemos es la posibilidad de controlar los fenómenos meteorológicos", que también influyen en la concentración de gases, repiten.

Las restricciones al tráfico tienen que abordarse, pero ¿cómo? "Soluciones técnicas hay muchas. Algunas pueden ser conflictivas así que hace falta una decisión política", explica la ingeniera experta en transporte Marta Serrano. La noción de que la calidad del aire va unida a la reducción del tráfico sale reforzada al ver que grandes ciudades europeas como Londres o París utilizan estrategias para penalizar el coche particular.

Pero son dos paradigmas diferentes. En Gran Bretaña se aplica un peaje de alto coste para entrar en el centro. La tarifa base son 15,3 euros. Sobre su efectividad: lo cierto es que a la capital británica solo le ha llevado una semana romper sus límites anuales de contaminación atmosférica en 2016. Algunas partes de la ciudad ya están fuera de la normativa en cuanto a NO_2. Además, esta estrategia facilita que las rentas altas sigan disponiendo del coche para desplazarse.

La línea parisina va encaminada por otra vía: "Disminuir la oferta de espacio público abierta al tráfico privado", como explica la ingeniera Serrano. París va a impedir la circulación por algunas grandes avenidas además de haber cortado el centro en una experiencia piloto en septiembre de 2015. Una jornada de "cielos azules", como la definió Ayuntamiento. "Es una medida más radical que las Áreas de Prioridad Residencial madrileñas –zonas que solo admiten los automóviles de los vecinos, los taxis y la carga y descarga– que funcionan bien pero no rebajan el tráfico global de la ciudad".

Serrano asegura que para afrontar la reducción de coches que emitan gases contaminantes al aire existen múltiples acciones si lo que se persigue de verdad es eliminar espacio para los vehículos. Los carriles pueden convertirse en aceras, viales de ciclistas o carriles-bus. Hay que tener en cuenta que, de media, cada carril tiene una capacidad máxima de 600 vehículos a la hora, "en hora punta, eso sí", matiza.

Pero hay estrategias más indirectas a la mano de lo gobiernos locales. "Basta con, por ejemplo, cambiar el sentido de las calles en medio de su recorrido para que pierdan su carácter de corredor". Al quitarles la continuidad ya no valen para cruzar la ciudad de un lado a otro en coche. "Y esos automóviles se irán, en el caso de Madrid, a la M-30 o la M-40 porque, aunque sea más largo, será más rápido y eficiente", calcula esta experta en transporte.

En ese sentido, también cabe modificar el sistema de semáforos. "Ahora está diseñado para facilitar el tráfico de manera que, si se va a 50 km/h, se pasan todos los semáforos en verde en calles largas", cuenta Serrano. Es decir, otro corredor urbano.

El transporte público

El objetivo es trasvasar usuarios del automóvil a otros medios de transporte. La Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (Atuc), calcula que, en Madrid, el trasporte público puede asumir un 40% más de demanda. Lo que ocurre es que ese 'hueco' corresponde sobre todo a horas valle. En los momentos punta del día, el sistema es muy usado. "Aumentar la oferta de autobuses, trenes o metro no provoca por si solo un cambio de medio de transporte", explica Marta Serrano. Si no se aúna a una disminución de la posibilidad de echar mano del volante, no hay cambio.

De hecho, ni siquiera abaratar los billetes tiene ese efecto. Incluso aunque fuera gratis montarse en el metro. Un proyecto piloto llevado a cabo en 2013 en Tallín, la capital de Estonia, mostró que el transporte público gratuito no hizo que los ciudadanos dejaran el coche para montarse en autobuses y tranvías. El análisis realizado por el Centro de Estudios de Transporte del Real Instituto de Tecnología de Estocolmo (Suecia) evidenció que la tarifa gratuita solo conllevó "un 1,2% de incremento en el uso del transporte público". Y no se trató de conductores convertidos al transporte colectivo. La distancia del trayecto medio cayó un 10% con esta medida lo que evidenció que el incremento venía de peatones que dejaban de andar.

España está inmersa en un proceso de sanción por parte de la Comisión Europea por culpa de los índices de contaminación registrados tanto en Madrid como Barcelona. En junio de 2015, la CE pidió explicaciones porque las medidas presentadas para cumplir la ley no eran suficientes, según su análisis. El Ayuntamiento de Madrid dirigido por Alberto Ruiz-Gallardón y Ana Botella (PP) trazó en 2011 una estrategia para solicitar una prórroga que evitara la sanción. No convenció a Bruselas. Ese Plan de Calidad del Aire caducó en 2015.

El actual Gobierno local de Manuela Carmena (Ahora Madrid) tiene pendiente aprobar en Pleno un nuevo protocolo para atajar los picos de contaminación. El actual plan de acción ante episodios de altas concentraciones se aplicó por primera vez en noviembre del año pasado cuando se restringió por primera vez el aparcamiento en el centro de la capital.

En el Área de Movilidad del Ayuntamiento explican que "se están iniciando los trabajos" para la nueva estrategia contra la polución basada en la "movilidad baja en carbono" y con el compromiso de "rebajar las emisiones de gas de efecto invernadero un 35% en 2020 respecto a las de 2005". Tarea tienen.