EL PAÍS

NUEVO PROTOCOLO EN LA CIUDAD

Madrid endurece las restricciones de tráfico en días de alta contaminación

El primer día con niveles altos se bajará la velocidad máxima en M-30 y autovías a 70 kilómetros por hora, y el segundo se prohibirá aparcar en la almendra central



BRUNO GARCÍA GALLO -5/02/2015

El Ayuntamiento de Madrid, gobernado por Ana Botella (Partido Popular), ha endurecido el protocolo para episodios de alta contaminación que anunció el pasado verano. Entrará en vigor definitivamente el 1 de marzo, después de recabar el respaldo del Gobierno y de la Comunidad de Madrid (ambos, en manos del PP), y obligará a restringir la circulación en la capital a partir del segundo día en que se superen los niveles de alerta. Con los parámetros anunciados en julio, era complicado que el protocolo llevara a adoptar medidas que afectaran al tráfico. Los niveles aprobados definitivamente hoy se han superado ya en varias ocasiones en los últimos tres meses, de forma que, si el protocolo hubiera estado aprobado (se retrasó por motivos administrativos), hubiera obligado a rebajar la velocidad en autovías y a restringir el aparcamiento en la almendra central al primer o segundo día de alta contaminación.

La Unión Europea sólo prevé un nivel de alerta, que se alcanza cuando tres estaciones de medición ubicadas en la misma zona superan los 400 microgramos por metro cúbico de dióxido de nitrógeno por dos horas consecutivas. Eso no ha ocurrido jamás en Madrid. El Ayuntamiento ha establecido dos niveles previos, de aviso (dos estaciones, 250 microgramos, dos horas consecutivas) y de preaviso (dos estaciones, 200 microgramos, dos horas consecutivas). Y a partir de ahí ha reglamentado las medidas a tomar.

El primer día con situación de preaviso no se tomará ninguna. El segundo día con preaviso o el primer día con aviso, se informará a la ciudadanía, con recomendaciones de salud (no salir a correr, etcétera), y se limitará la velocidad en la M-30 y en las autovías de acceso (dentro del radio de la M-40) a 70 kilómetros por hora como máximo. El tercer día con preaviso o el segundo con aviso, se prohibirá además estacionar dentro del área regulada con parquímetros a los coches que no sean de vecinos del barrio. El tercer día de aviso, se restringirá la circulación por la almendra central a la mitad de vehículos (según si la matrícula es par o impar) y a los taxis vacíos. En caso de alerta, esta prohibición se extenderá a la M-30.

Botella aprobó en abril de 2012 un plan de calidad del aire con el que pretendía adecuarse en 2015 a los límites legales impuestos en 2010 por la Unión Europea. De los muchos contaminantes existentes, la capital rebasa únicamente el tope en uno de ellos: el dióxido de nitrógeno, originado en su práctica totalidad por los motores diésel. En mayo de 2013, la Comisión Europea indicó que "sería necesario incluir medidas de reducción de la contaminación más estrictas en el plan de calidad del aire para lograr el cumplimiento".

Entre 2011 y 2014, la contaminación anual media ha bajado de 45 a 35 microgramos por metro cúbico de dióxido de nitrógeno, y está por debajo del límite legal de la Unión Europea (40). Sin embargo, el año pasado seis de las 24 estaciones de medición rebasaron el límite legal anual (en 2011 fueron 15) y cinco incumplieron el límite legal horario (en 2011 fueron nueve).

El pasado mes de julio, el Ayuntamiento puso en marcha un nuevo sistema de parquímetros que penaliza a los coches más contaminantes (los diésel anteriores a 2006 y los de gasolina con más de 15 años); la crisis ha duplicado la antigüedad media de los vehículos de 5,7 años en 2008 a 9,3 años en 2013. Además, ha *dieselizado* el parque móvil: siete de cada diez motores son de gasóleo. Pese a ello, el candidato socialista al Ayuntamiento, Antonio Miguel Carmona, ha prometido que para 2020 habrá prohibido la circulación de vehículos diésel en la capital.

Además de encarecer el aparcamiento, Botella anunció en julio un protocolo para casos en los que la contaminación por dióxido de nitrógeno se desboque, que ayer aprobó definitivamente con medidas más severas de las prometidas en verano. Según el plan original, sólo se avisaría a la población a partir del tercer día de preaviso, y si la predicción meteorológica era desfavorable (si hay estabilidad atmosférica, es decir, si lluvia o viento no limpian el aire). La restricción de velocidad y aparcamiento no se activaba hasta el cuarto día de preaviso. Sólo se mantiene sin cambios la restricción a la circulación dentro de la almendra central, en este caso al tercer día de aviso.
El protocolo divide la ciudad en cinco zonas. La más problemática comprende 41 kilómetros cuadrados, coincide con el interior de la M-30, alberga a 1,1 millones de habitantes y cuenta con seis estaciones de tráfico y tres de fondo urbano.

El pasado mes de octubre, por ejemplo, se habrían activado tanto las restricciones de velocidad de circulación como las de aparcamiento en dos o tres ocasiones. En enero también se superaron los niveles de preaviso y aviso que habrían llevado a tomar medidas si el protocolo hubiera estado en vigor durante tres semanas consecutivas.

El Grupo Municipal Socialista, que lidera Jaime Lissavetzky, ve "insuficiente" el plan, y alerta de que podría generar "el caos" si se pone en marcha. La concejal de IU Raquel López ha agradecido con ironía a Botella que acepte las propuestas que su partido ha hecho durante años, pese a considerar "electoralista" que lo haga ahora. Y Ecologistas en Acción recuerda que lo grave no son los picos episódicos sino el "problema estructural", que "requiere de medidas amplias y constantes para reducir la circulación diaria".

EL EJEMPLO EUROPEO

- **Londres.** La Zona de Bajas Emisiones de la capital británica grava a los vehículos comerciales contaminantes que circulen en un área central de la ciudad. Se empezó a introducir, por fases, en 2008 y se terminó de implantar en 2012. Se está estudiando otra zona de emisiones ultrabajas para 2020 y limitaciones a los diésel. Esta iniciativa viene a sumarse a la llamada Congestion Charge, una tasa que se cobra desde 2003 a la mayoría de los vehículos de motor en una zona del centro de Londres.

- **París.** La política de movilidad del Ayuntamiento parisino ha disuadido a muchos de circular en coche. Hay muchas zonas cerradas al tráfico, grandes áreas de baja velocidad, restricciones para coches antiguos, apenas hay aparcamientos y las multas son elevadas. Estos días se estudian nuevas limitaciones en el centro y en grandes ejes, y una posible prohibición de coches diésel. En marzo del año pasado, tras alcanzarse un pico de contaminación, el Ayuntamiento ofreció transporte público y alquileres de bicicletas y coches eléctricos gratuitos para los abonados.

- **Lisboa.** El 15 de enero quedó prohibida, con excepciones, la entrada en el centro de la ciudad de vehículos matriculados antes del año 2000 y de antes de 1996 en el perímetro. Esta medida es permanente y no hay restricciones temporales.

Barcelona, a 90 por hora

CLARA BLANCHAR

En Barcelona, cuando se producen episodios de contaminación, la Generalitat de Cataluña, a través del Servicio Catalán de Tráfico, limita la velocidad de los vehículos en las vías rápidas de acceso a la ciudad de 120 kilómetros por hora a 80 ó 90. El último episodio, el undécimo desde 2011, se produjo en la segunda semana de enero. Sin embargo, la restricción de velocidad no logró reducir el tráfico, y la circulación en Barcelona y los 36 municipios del área metropolitana fue parecida a cualquier otro día laborable. En Barcelona, el volumen alcanza los 6.000 coches por kilómetro cuadrado.

Cataluña aprobó, en septiembre de 2014, un nuevo plan para la mejora de la calidad del aire que además de la restricción de velocidad prevé tres grandes medidas. Una, reducir a la mitad el precio del transporte público. Dos, aumentar un 25% el precio de los aparcamientos públicos y peajes; y tres, fijar protocolos de reducción de la contaminación en cementeras y centrales eléctricas del área metropolitana.

Las dos primeras, con todo, no podrán entrar en vigor hasta la puesta en marcha, durante este año, del nuevo sistema de pago del transporte público integrado, la T-movilidad. Una implantación que supondrá una inversión de casi 60 millones de euros: una cifra que además de todo el sistema informático que lo soportará incluye también cambiar maquinaria como los tornos de acceso al metro o los trenes de cercanías.

Con su plan, la Generalitat trata de frenar el procedimiento sancionador que la Comisión Europea ha abierto por los constantes incumplimientos de los límites de contaminación en el área de Barcelona. En octubre, Bruselas rechazó el nuevo texto y en un dictamen que supone el paso previo a llevarlo ante el Tribunal de Justicia de la UE, aseguró que "no se está protegiendo a los ciudadanos de la contaminación".