EL PAIS (EDICION NACIONAL)
MADRID
18/07/14
Prensa: Diaria
Tirada: 400.212 Ejemplares
Difusión: 324.814 Ejemplares
Cód: 83789054
Página: 23
Sección: MADRID Valor: 25.385,00 € Área (cm2): 700,8 Ocupación: 74,16 % Documento: 1/1 Autor: ELISA SILIÓ Madrid Núm. Lectores: 2035000



Boina de contaminación en Madrid capital, en 2011. / SAMUEL SÁNCHEZ

Madrid restringirá el tráfico cuando se disparen los niveles de polución

Los coches podrán circular unos días u otros según su matrícula sea par o impar

ELISA SILIÓ
Madrid

El Ayuntamiento de Madrid restringirá el tráfico en el centro de la ciudad (en función de si la matrícula acaba en número par o impar), no dejará estacionar a los coches de no residentes y limitará la velocidad a 70 kilómetros por hora, si se superan unos determinados niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno. Una prevención que llega después de que la Comisión Europea comenzase un proceso sancionador por rebasar los límites legales de este contaminante que podría concluir con una multa millonaria a Madrid. Y eso que el Consistorio anunció en 2013 que no adoptaría nuevas iniciativas contra la polución "porque no tiene sentido generar alarma social ni proponer medidas extremas" que puedan dañar la actividad económica o causar molestia.

La capital y el sur de la región eran en 2012, según un informe del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, las únicas zonas de España que rebasaron el límite legal de media horaria de este dióxido (50 microgramos de partículas por metro cúbico). Pero mirando la media del año, salen también mal paradas Murcia, Barcelona y el Vallès-Baix de Llobregat. Niveles ilegales, pero no peligrosos. De hecho, el Ayuntamiento solo reconoce tres episodios de alta concentración de dióxido de nitrógeno entre 2011 y 2013 (aviso informativo), pero no con nivel de alarma.

El umbral de alerta para el dióxido de nitrógeno son 400 microgramos por metro cúbico (10 veces la habitual). Y para que se active la alarma tiene que superarse durante tres horas seguidas en tres de las 24 estaciones de medición. Pero existe un "preaviso" para los técnicos con 200 microgramos en dos horas en dos estaciones y un "aviso informativo" a la población cuando con estas condiciones se alcanzan los 250.

"Se trata de un paso más para controlar la calidad del aire, proteger a los ciudadanos de situaciones extraordinarias y cumplir con los estrictos criterios que nos hemos fijado y que la ciudad siga siendo un referente en la conservación del medioambiente", señaló ayer la alcaldesa, Ana Botella. Sin embargo, solo el 25% de los madrileños está contento con la calidad del aire, la tercera por la cola de 28 capitales, según una encuesta de la Unión Europea.

Este gas nocivo está muy relacionado con el uso de coches que circulan con diésel, un porcentaje que con la crisis no deja de crecer. Un reciente estudio de la Universidad Politécnica señalaba que en 2013 el 68% de los recorridos en turismo se efectuaron con coches de gasóleo, frente al 32% de gasolina; tan solo el 0,05% eran híbridos o eléctricos.

Ruth Porta, portavoz adjunta del PSOE, recuerda que la mesa que ha trabajado el protocolo surgió por una iniciativa socialista. Creen que las medidas se han quedado cortas, pero que al menos se han creado más niveles de riesgo. Pero Porta critica que no se prevea la gratuidad del transporte público ("como pasó este invierno en París"), si se prohíbe circular a la mitad de los coches o al menos una reducción del precio; que las estaciones de medición estén en zonas poco representativas, y que no se active la alarma con dos estaciones, como ocurre con el preaviso y aviso,

Raquel López, concejal de IU, va más allá y lamenta que tengan que sobrepasarse los niveles en más de una estación. "Llevábamos años pidiendo que se tomasen medidas y no hacían nada. Bueno sí, cambiar los medidores a los parques", ironiza. Juan García Vicente, de Ecologistas en Acción, cree que es una apuesta "cosmética". "No entiendo cómo hablan de una mejor calidad del aire en Madrid. Este lunes, martes y miércoles se dispararon los niveles de ozono troposférico en las 23 estaciones de medición de la Comunidad de Madrid", dice.

Jaime Berenguer, portavoz adjunto de UPyD, sostiene que el Ayuntamiento "ha incentivado el uso del vehículo privado, construyendo grandes aparcamientos en zonas bien dotadas de transporte público, como Serrano". Y ello ha desembocado en un lío: "Es capaz de hacer una cosa y toda la contraria, carece de cualquier tipo de lógica y planificación".

Las tres fases

▶ **1.** Se prohíbe el estacionamiento de vehículos de no residentes en la zona SER (excepto taxis, vehículos comerciales, de personas con movilidad reducida o de cero emisiones), y se limita a 70 kilómetros por hora la velocidad en M-30 y M-40.

▶ **2.** La mitad de los coches no pueden circular dentro de la M-30 (a excepción de los antes citados) en función de su matrícula par o impar.

▶ **3.** Se amplía la restricción fuera de la M-30 y se reclama a la Comunidad un aumento de transporte público.

Con Italia en mente

E. S., **Madrid**

Existen dos modelos. Milán, París o Bolonia toman medidas restrictivas cuando la contaminación está ya encima. Mientras otras, como Berlín, Londres, Estocolmo o Copenhague apuestan por iniciativas estructurales: delimitan zonas, tienen transporte público barato y aparcamientos disuasorios.

En Roma si un día se supera la barrera legal de los 50 microgramos —unas 50 veces al año—, al siguiente los vehículos más contaminantes no pueden circular en la zona verde (unos 120 kilómetros cuadrados). Y, si los niveles de polvo o dióxido de nitrógeno siguen altos, al sexto día se encienden los coches con matrícula impar y el séptimo los pares.

En Milán, cada vez que durante más de 12 días seguidos se supera el límite comunitario, el domingo siguiente no se puede circular en coche. Una medida de la que tan solo se salvan los curas, los médicos, los que se casan y sus invitados y, por supuesto, los poseedores de un coche eléctrico. Esta prohibición entró en vigor en 2006 y con ella no se busca tanto una bajada en las mediciones sino concienciar a la población, hacer pedagogía.