El Confidencial

Inés Sabanés declara la guerra a los coches: "Debemos cambiar la forma de desplazarnos"

La edil de Medio Ambiente y Movilidad, la ecosocialista Inés Sabanés, aborda en una entrevista con 'El Confidencial' el principal reto de su departamento: "Transitar hacia otro modelo de ciudad"



IVÁN GIL – 21/09/2015

Medio Ambiente y Movilidad es una de las áreas de gobierno que más protagonismo han adquirido durante los primeros cien días de Ahora Madrid al frente del consistorio madrileño. Su impronta en el día a día de los madrileños y en la ciudad en la que habitan apenas se deja sentir aún, pero el interés que levanta tiene que ver con las intenciones a corto y medio plazo de la responsable de este departamento, la ecosocialista **Inés Sabanés**. "Debemos hacer una transición absolutamente rápida hacia la sostenibilidad, cambiar el modelo de ciudad, humanizarla", explica en una entrevista a *El Confidencial*.

La lucha contra la contaminación, el cambio del modelo de movilidad (menos coches y más transporte público y bicicletas), de la gestión de residuos o espacios verdes son algunos de los principales elementos que vehicularán esta transición. "Es incuestionable que ciudades con problemas de contaminación como Madrid tienen que asumir cuanto antes los objetivos que marcan desde la UE. El plazo de referencia para superar la dependencia de los vehículos es 2020, **tanto por contaminación, como por salud, espacios** e incluso revitalización económica", añade la concejala.

La restricción paulatina del tráfico se llevará a cabo mediante la ampliación a todo el centro de la ciudad de las Áreas de Prioridad Residencial (APR). A los barrios de Letras, Cortes y Lavapiés se ha sumado ya Ópera, mientras que La Latina y Malasaña son los próximos candidatos. Las amenazas de sanción debido al incumplimiento sistemático de las directrices europeas sobre calidad del aire, máxime cuando la UE rechazó la última solicitud de prórroga cursada por **Ana Botella**, están detrás de este tipo de medidas. Precisamente, esta semana se presentó un protocolo de calidad del aire que "ya hemos enviado a Bruselas, acompañado del resto de medidas que vamos a implantar", cofiando en que se tengan en cuenta para una moratoria.

"Es verdad que **se endurecen las medidas restrictivas**, pero no es menos cierto que también son de carácter preventivo porque actúas en previsión, sabiendo que hay riesgo de episodios de contaminación según datos metereológicos y de tráfico". Estas restricciones comprenden, en casos graves de contaminación del aire por dióxido de nitrógeno, reducciones de velocidad en la M-30 y autovías de acceso, prohibición de estacionar dentro de la M-30 y el cierre a la circulación por la almendra central a los coches con matrícula par o impar e incluso a los taxis vacíos. Como contraprestación en estos casos el servicio de transporte público sería gratuito.

"Si saltan las alertas máximas deberemos comprobar nuestra matrícula porque entrará en vigor la norma de que solo circulen coches con número par o impar", advierte Sabanés. Un extremo que a tenor de los datos sobre contaminación de los últimos años se podrá producir en no pocas ocasiones: "Solo en este 2015 se produjeron varios episodios en los que se tendría que haber implantado" este protocolo de actuación. Máxime, cuando el nuevo sistema rebaja los niveles de preaviso por alerta de contaminación. **"Tal y cómo estaba configurado antes era muy difícil alcanzar estos niveles**". Con que dos estaciones de medición en una misma zona rebasen el límite máximo durante dos horas consecutivas saltarán las alarmas.

Para la ecosocialista, capitales europeas como **Berlín o Ámsterdan**, e incluso ciudades españolas como Granada, son ejemplos a seguir en lo que a restricción del tráfico en el centro de la ciudad se refiere. "Son muchas las ciudades que tienen sus centros cerrados y con una política de movilidad con más prevalencia del transporte público o de la bicicleta. Quizá lo raro sea lo nuestro", lamenta.

La puesta en marcha de un plan director de la bicicleta es otra de las medidas que más urgen para la responsable del departamento. "Es necesario un cambio en la forma de desplazarse, es algo vital **tanto por la contaminación como por las sanciones europeas"**. Los esfuerzos se dirigen en primer lugar hacia el servicio público de alquiler de bicicletas Bicimad. Es vital que se utilice y funcione adecuadamente, explica la edil, y es que la concesionaria del alquiler de bicis en Madrid no cubre ni el 50% de lo contratado.



Azul: APR en estudio. Amarillo APR en pruebas. Verde: APR operativo. (EC)

Un servicio que la edil quiere completar con la implantación de un plan director sobre movilidad, "que ponga más bicis en la calle y que, también muy importante, fomente las rutas peatonales y el transporte público. La Empresa Muncipal de Transporte (EMT) tendrá un lugar muy importante porque en lo que afecta al transporte en superficie se debe **aumentar la efectividad y la frecuencia".**

Esta misma semana, Manuela Carmena ha puesto al frente de la EMT al ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Álvaro Fernández Heredia, un doctor experto en movilidad ciclista. Más allá de los "cambios" aún por venir a los que se refiere la edil, desde este domingo ya entró en vigor una muestra de ello: el cierre permanente al tráfico desde Cibeles a Atocha los domingos por la mañana.

Las acciones de concienciación ciudadana y la escucha activa de la ciudadanía es uno de los elementos transversales durante esta "transición de modelo", pues las resistencias de conductores y afectados saltan a la vista. Así, por ejemplo en lo que se refiere a la implantación de las APR, el Ayuntamiento está elaborando informes propios periódicos e incorporará las aportaciones de vecinos y comerciantes antes de estudiar su extensión a gran escala por todo el centro de la ciudad. Inés Sabanés tiene un nuevo modelo de ciudad en la cabeza, sostenible y más humanizado, y cuesta apartarla de estas cuestiones para bajar a temas de actualidad como los contratos integrales: **"Ya verás lo que cambia Madrid en cuatro años".**