

## Madrid Central: sentido común frente a la irresponsabilidad

Inés Sabanés

Concejala y Delegada del Área de Gobierno de Medioambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid (2015-2019)

Diputada de Más País-EQUO en el Congreso de los Diputados (2019-2023)

Pasado el tiempo, y a pesar de las deslealtades institucionales y la demagogia, constatamos que Madrid Central marcó un camino de transformación en la agenda política. Se alineó con la preocupación ciudadana por la contaminación y su impacto en la salud, y ha demostrado ser una estrategia de primer orden.

En 2015, cuando llegamos al gobierno de la ciudad de Madrid, se producían frecuentemente picos de contaminación que superaban en mucho los niveles marcados por la UE y por la OMS para preservar la salud de la población. Empezamos, pues, por plantear con urgencia el protocolo de actuación ante los episodios de superación de los niveles de calidad de aire, con restricciones de aparcamiento y circulación, en función de los valores marcados en las 24 estaciones de medición de la ciudad.

Tras años de inacción municipal, la ciudad con mayores problemas de contaminación de Europa, en la que mueren de forma prematura más de 2.000 personas al año por respirar dióxido de nitrógeno, al fin tomaba cartas en el asunto y comenzaba a aplicar medidas para proteger la salud de sus habitantes.

Este protocolo anticontaminación primero, y Madrid Central después, lograron abrir un encendido debate sobre la movilidad y la calidad del aire en las ciudades que pronto se extendió a otras partes de España, incluyendo al fin el problema de la contaminación en la agenda social y política. Las extravagancias, sobreactuación y negacionismo de una oposición que llegó a comparar las medidas con el Muro de Berlín, los bulos, y exageraciones de lobbies como asociaciones que decían representar Madrid La Noche y algunas asociaciones de comerciantes, que curiosamente suelen aparecer y desaparecer en función de quien gobierne, realmente tuvieron el efecto contrario al que perseguían y le dieron altavoz y visibilidad a unas medidas que eran necesarias, urgentes y de sentido común.

Tanto es así que la actual Ley de Cambio Climático, en la que hemos trabajado intensamente desde Verdes Equo y Más País en el Congreso, obliga a que las ciudades de más de 50.000 habitantes tengan que tener obligatoriamente una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), siguiendo el ejemplo de Madrid Central.

El proceso de configuración de la zona de bajas emisiones Madrid Central fue una actuación de legislatura cuya preparación se inicia en el mismo momento en el que asumimos el gobierno, en junio de 2015, y que empezaría a funcionar en noviembre de 2018. Madrid tenía serios problemas de contaminación y así nos lo hizo saber Europa. De hecho, la primera comunicación que recibimos cuando llegamos al Gobierno fue precisamente la apertura de un proceso de infracción europeo debido al amplio historial de incumplimientos de la directiva de calidad del aire, su grave afectación a la salud y la amenaza de multas millonarias.

Madrid Central no es y no fue una actuación aislada. Formaba parte del Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático que fue, además de una emergencia, la respuesta a la exigencia de la Comisión Europea tras años de gobierno del PP sin ningún plan convincente ni acciones que atajaran la mala calidad del aire.

Mientras se daba forma al Plan A, enfocado a una reducción estructural de la contaminación, se puso en marcha a finales del 2015 e inicios del 2016 el protocolo de actuación ante episodios y picos de contaminación, que hoy sigue en vigor. Con él, por primera vez, en España se tomaron medidas que limitaban la circulación y el aparcamiento.

En 2016 se presentan las principales propuestas para el Plan A de Calidad de Aire, que tras un periodo de participación y alegaciones de más de un año se aprueba en septiembre de 2017 y se traslada a la Comisión Europea. Este plan contenía más de 30 medidas para reducir los niveles de contaminación e intervenir sobre las consecuencias de la emergencia climática en la ciudad de Madrid. Se trataba de reducir la circulación con una gran zona de bajas emisiones en el centro, una disminución de la capacidad de las vías de acceso, más espacio y protagonismo para bicicletas, peatones y autobuses, y una renovación de la flotas de vehículos, especialmente las públicas, como las de EMT o las del taxi, pero también con medidas para acelerar la renovación del parque móvil madrileño en general. También incluye medidas dirigidas al sector residencial, pero principalmente el Plan A de Calidad del Aire iba dirigido a la movilidad sostenible, pues el tráfico llegaba a representar el 75% de la contaminación en Madrid.

Una de esas treinta medidas, y la que tuvo más repercusión pública, fue, como he dicho, Madrid Central: una gran zona de bajas emisiones que englobaba y ampliaba las antiguas áreas prioridad residencial hasta las 472 hectáreas. Pero no se trató solo de un cambio cuantitativo, sino también cualitativo, pues se incluyeron nuevas normas de acceso y circulación en función de las etiquetas ambientales de la DGT, modernizando las zonas restringidas al tráfico y convirtiéndose en un referente tanto nacional como internacional. El objetivo de Madrid Central era evitar el tráfico de paso, ganar espacio público para las vecinas y vecinos y reducir los niveles de contaminación acústica y atmosférica. Y así fue, el tráfico se redujo un 13% en el interior de Madrid Central, el uso de los autobuses de la EMT creció un 5% y la contaminación durante el primer año se redujo más de un 20%.

Para desplegar Madrid Central hacía falta una nueva ordenanza de movilidad que entre otras cuestiones incorporara las normas de acceso a la ZBE para la población en general y los diversos colectivos en particular, sujetos en cualquier caso a los sistemas de etiquetas de la DGT. Su tramitación se inicia en 2017 y tras un larguísimo periodo de participación pública, con reuniones sectoriales, debates y tras haber valorado más de mil alegaciones y, posteriormente, las enmiendas de los grupos políticos, se aprueba en 2018.

Todo ello, junto a una campaña informativa, que incluyó reuniones con vecinos, comercios, colegios, colectivos, etc., cartas y publicidad en diversos soportes para dar a conocer el objetivo y los detalles de la nueva ordenanza que modernizó la movilidad madrileña y su medida más conocida, Madrid Central.

También requirió de cambios tecnológicos en los sistemas y ubicación de cámaras y lectores de matrículas, de nueva señalización, de la adscripción de los aparcamientos públicos y privados al sistema de control de accesos en Madrid Central y del alta en el sistema de miles de vehículos.

Una vez aprobada se creó una mesa de seguimiento de la implantación con presencia vecinal, de colectivos, del Instituto de Salud Carlos III o de las universidades, pues se pretendía limar cualquier defecto, pero también que esta pionera zona de bajas emisiones contara con un seguimiento estrecho que facilitara evaluar la medida.

No fue un camino fácil. No solo por la novedad de la medida que, junto al protocolo de contaminación, usaba por primera vez las etiquetas ambientales de la DGT, popularizándolas.

Hubo presiones, bulos y amenazas. Sin embargo, con la entrada en vigor de Madrid Central, la respuesta de las madrileñas y madrileños comenzó a disipar todas las dudas: mientras los reporteros buscaban declaraciones indignadas contra las restricciones, la ciudadanía se mostró conforme, porque había entendido que lo más importante que debe hacer un gobierno es cuidar la salud.

Y a pesar del sentido común demostrado por la ciudadanía madrileña, el entonces candidato Almeida no sorprendió, mucho menos el gobierno la Comunidad de Madrid. El Partido Popular quiso criminalizar Madrid Central llevándolo ante la justicia cuando era oposición, lo convirtió en su principal eje de campaña electoral y la llegó a suspender nada más llegar a la Alcaldía, decisión que fue anulada por los tribunales. En definitiva, hizo lo posible por destruir la que se considera como la zona de bajas emisiones más eficaz de toda Europa, según un informe de *Transport & Environment*. En su primer año logró reducir el tráfico y la contaminación como no lo había hecho ninguna otra, pero no solo en su ámbito, sino también más allá. Como estaba previsto, no se dio el llamado y temido “efecto frontera”. Al contrario, la circulación también bajó en el perímetro, un 2,5%, y el dióxido de nitrógeno también se redujo un 10% en el conjunto de la ciudad en su primer año.

Y a pesar de que el actual alcalde de Madrid no hiciera nada por preservar e intensificar esta medida, a pesar de Almeida y sus políticas antiguas que siguen primando el coche, hoy la ZBE sigue funcionando, aún con el intento ridículo de borrar el nombre de Madrid Central o recortando las exigencias para permitir el acceso de más de 50.000 vehículos, con nuevas excepciones.

Y es que, a pesar de todo, incluso a pesar de la sentencia que anuló Madrid Central derivada de las denuncias del PP, en mi criterio tan incomprensible como el allanamiento del nuevo Ayuntamiento en su defensa, Madrid Central ganó. Ganó aquella tarde de julio cuando miles de personas se echaron a la calle para defender su derecho a respirar un aire limpio, su derecho a la salud. Ganó el día en que las madrileñas y madrileños, las asociaciones vecinales y las ecologistas lo hicieron suyo y como tal lo defendieron. También gana cada día que se mantiene su funcionamiento en Centro, aunque con nuevas excepciones, e incluso se crean nuevas zonas de acceso restringido, como estaba previsto en el Plan A. Y gana, finalmente, cuando todas las ciudades se preparan para poner en marcha sus propias ZBE.

Todo aquello fue un esfuerzo ímprobo, así que comprenderán mi sorpresa cuando veo que ahora el gobierno del PP se felicita a sí mismo, arrogándose las bondades de lo que antes demonizó y persiguió. Ciertamente que en este año por primera vez no se incumple la directiva europea por un escaso margen de unas pocas décimas. Pero también es cierto que desde la entrada en vigor de los protocolos para picos de contaminación, del Plan A, de Madrid Central, de los esfuerzos por la renovación de las flotas de autobuses, taxis y todas las medidas que se tomaron, ya antes de la pandemia se habían doblegado en 2019 los gravísimos picos y episodios de contaminación que nos encontramos en 2015, y que se pasó de 15 estaciones a solo 2 por encima de la media anual permitida por la normativa. El avance fue decisivo para mejorar de forma notable la calidad del aire en Madrid y, sobre todo, cambiar el rumbo del grueso de las políticas anticontaminación, pues ya no hay marcha atrás. Ahora es más necesario que nunca no equivocarse el análisis para no volver a retroceder y olvidar para siempre el negacionismo absurdo y la demagogia.

Hay que observar y avanzar en medidas valientes para consolidar la tendencia de los últimos años una vez recuperada la normalidad post COVID. No hay que dejarse llevar por un cumplimiento de mínimos que puede estar relacionado con una meteorología más benévola, la irrupción del teletrabajo o el maquillaje de que ha supuesto la ZBE de plaza Elíptica. Para ello, no se pueden permitir ni retrocesos ni triunfalismos. Los niveles permitidos para la calidad del aire se están modificando ya en la Comisión Europea y serán mucho más exigentes. Ya estamos advertidos: con los nuevos límites que se están planteando hoy estaríamos de nuevo

incumpliendo la directiva de calidad de aire y no digamos los de la OMS, que ha endurecido recientemente los niveles que considera seguros.

Hay muchas medidas que ayudan, como la renovación del parque móvil con la introducción de tecnologías menos contaminantes o la electrificación del transporte. Pero por encima de todo, la clave para tener ciudades saludables está en la configuración del espacio que compartimos, la prioridad del transporte público, la adaptación de la ciudad al uso peatonal y ciclista, el acercamiento de los servicios a los barrios evitando desplazamientos, es decir, todo eso que ahora llamamos la ciudad de los 15 minutos siguiendo la estela de París. Con Madrid Central y otras muchas medidas del Plan A de Calidad de Aire y Cambio Climático, que sigue en vigor, esta transformación, este reequilibrio en el espacio público se situó en la agenda y en el debate político. Hoy ya no se puede retroceder. No avanzar es un riesgo enorme, pero retroceder es una catástrofe.