

# La lluvia, no el político, limpiará el aire

Los alcaldes temen el precio de restringir el tráfico porque pocos quieren dejar el coche ● Solo el cielo puede aliviar la contaminación

RAFAEL MÉNDEZ

Seamos realistas: los ciudadanos que padecen alergia o asma y que estos días en Madrid y en Barcelona sufren molestias que se aguanten. O que recen. Que recen para que llueva. Porque hasta que eso ocurra la situación solo va a empeorar. El coche es intocable y ninguno de los alcaldes de las grandes urbes se van a enfrentar a él. Y menos a tres meses de las elecciones municipales.

En 9 febrero de 2006, hace exactamente cinco años, Madrid se encontraba sometido a un anticiclón que disparó la contaminación. Ese día, el Consistorio recomendó en su web que los ciudadanos no hicieran deporte al aire libre. Eran los tiempos en los que se alcanzaban niveles de alerta, cosa que ya no ocurre, entre otras cosas porque el Ayuntamiento movió las estaciones de

medición de calles con tráfico a jardines.

El alcalde de Madrid, el popular Alberto Ruiz-Gallardón, compareció entonces en rueda de prensa para dar respuesta a la preocupación por la contaminación. Y lo hizo a lo grande: anunció un plan de 501,8 millones de euros para limitar el acceso al centro de los coches más sucios. Claro que entraría en vigor en 2008, después de las municipales de 2007. "Es un buen plan, y por eso creemos que, gobierne quien gobierne a partir de 2007, seguirá aplicándolo. Pero es que, además de bueno, es obligatorio. Tenemos que tomar medidas ya para cumplir en 2010 la normativa europea de calidad del aire", declaró Gallardón.

Del plan de red de carriles-bici y de la restricción de tráfico nunca más se supo hasta que, en noviembre pasado, Gallardón anun-

ció que cortará el tráfico en el centro... pero de nuevo después de las elecciones municipales de mayo.

El Ayuntamiento de Madrid considera que en una época de crisis limitar el acceso a Madrid del millón de personas que se desplazan diariamente con sus vehículos a la capital dañaría la ciudad y a sus comerciantes. Hace cinco años la economía galopaba.

No es un caso único. El Ayuntamiento de Barcelona, con un alcalde socialista, anunció ayer que no limitará el tráfico. La concejal de medio ambiente, Imma Mayol (ICV), descartó la posibilidad de restringir el acceso de vehículos. Es cierto que el nivel de contaminación que Barcelona sufre estos días sigue lejos del de Madrid.

El tripartito catalán sí aplicó una medida controvertida: limitar a 80 kilómetros por hora el tráfico en los accesos a Barcelona

para luchar contra la contaminación. La decisión le supuso un desgaste y fue utilizada por el convergente Artur Mas en su campaña hacia la Generalitat. La limitación solo sobrevivirá unos días: en cuanto llueva, cosa que ocurrirá previsiblemente el fin de semana, se suprimirá por un límite variable. "Aunque insuficiente, la limitación de velocidad ha sido eficaz. Dudo que otras iniciativas obtengan los mismos resultados", razonó José María Baldasano, catedrático de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Antonio Serrano, catedrático de Ordenación del Territorio y número dos del Ministerio de Medio Ambiente con Cristina Narbona, recuerda innumerables charlas sobre el tema: "He hablado con 40.000 alcaldes a los que les pedíamos que limitaran el tráfico. La mayoría decía que sabían que había que hacerlo, pero que me-

## La explicación de Ruiz-Gallardón



"Nuestro nivel de exigencia [de calidad del aire] lo hemos puesto, de forma voluntaria, extraordinariamente alto. Lo que hace cinco años se hubiese considerado un día absolutamente dentro del capítulo de los normales, hoy sin embargo ya nos hace a nosotros decirle a la población que para evitar —y tengo que decir que estamos muy lejos de los niveles de alerta— llegar a un nivel que obligaría en su caso tener que adoptar medidas más drásticas, hemos aconsejado que no se utilice, en la medida de lo posible, el vehículo privado".

por después de las elecciones. Lamentablemente es así".

El catedrático de Ciencia Política de la Universidad de Málaga Ángel Valencia Sáiz no cree que esta política de mirar al cielo para



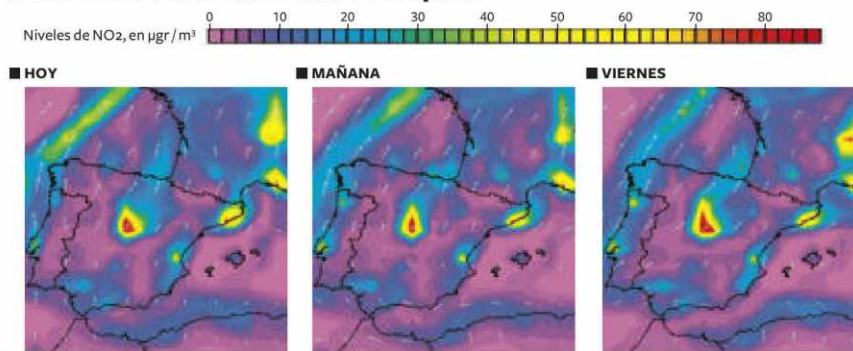
La contaminación envuelve Madrid. En la imagen, la ciudad, ayer, vista desde la carretera de A Coruña a la altura de Majadahonda. /EFE

defender la salud pública, cueste votos. Al contrario. "Los conductores españoles no están dispuestos a dejar el coche en casa. Si la contaminación cuesta votos, cerrar el tráfico costaría más". Valencia es coautor del estudio *Ciudadanía y conciencia medioambiental en España*, publicado por el Centro de Investigaciones Sociológicas en noviembre pasado. Allí muestra que solo el 10% de los españoles se muestra dispuesto a "usar menos el automóvil por cuestiones ambientales", frente al 17% de media de la UE y el 25% de Francia, por ejemplo.

Durante la primera semana de antelación, el alcalde de Madrid y su concejal de Medio Ambiente, Ana Botella, restaron importancia a la persistente contaminación. Así, la prensa ilustraba sus declaraciones de que todo era una campaña del Gobierno contra ellos con espectaculares imágenes del skyline de la ciudad bajo una boina negra.

Finalmente, el lunes el Ayuntamiento pidió a los conductores que al día siguiente cambiasen el coche por el transporte público. Fue un fracaso: en la M-30 (la autopista urbana que circunvala Madrid y cuyo soterramiento ha cos-

Previsión de la contaminación en España



Fuente: Laboratorio de Medio Ambiente de la Universidad Politécnica de Madrid.

EL PAÍS

tado 6.000 millones) el tráfico cayó ayer un absurdo 0,23% respecto al día anterior. Gallardón insistió ayer en que la recomendación a la población era producto de su concienciación, porque ni se había alcanzado el nivel de aviso y que lo hizo para evitar tener que tomar "medidas más drásticas".

El protocolo establecido por el mismo Ayuntamiento hace casi imposible que se alcancen los niveles de alerta. Para ello se deben superar 400 microgramos de NO<sub>2</sub> —un gas irritante producto del tráfico— en todas las estaciones de una misma zona (de las seis en las que está dividida la capital) durante tres horas. Por ejemplo, hay una estación en la Casa de Campo que salvo catástrofe no alcanzará esa contaminación, lo que impide

Rosa Aguilar cita de urgencia a los alcaldes para buscar soluciones

Solo el 10% de los ciudadanos dice estar dispuesto a dejar el vehículo

que todo un barrio pueda sufrir un nivel de alerta.

Gallardón pidió al Gobierno que reforme la fiscalidad del automóvil para penalizar a los coches diésel, los más vendidos y más

contaminantes. En 2007, una amplia mayoría del Congreso acordó reformar el impuesto de circulación para que los Ayuntamientos pudieran gravar los coches en función de la contaminación (actualmente se gravan según los indiscutibles caballos fiscales). El Ministerio de Medio Ambiente y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) han pedido a Hacienda que cambie la ley. Sin éxito. Los responsables económicos del Gobierno no han tenido el medio ambiente como prioridad los últimos años.

La ministra de Medio Ambiente, Rosa Aguilar, convocó ayer por la tarde al presidente de la FEMP a una reunión urgente para afrontar la contaminación y abordar "todas las medidas posibles", lo

que incluye el cambio fiscal. La cita será el jueves. El Gobierno también enterró la Ley de Movilidad Sostenible, que debía obligar a las empresas a disponer de un sistema de transporte colectivo.

Bajo el cielo negro, Gallardón hizo gala de ecologismo. "Tengo el honor de ser el único alcalde de España cuyo coche oficial es un vehículo híbrido enchufado", remató en un acto sobre los vehículos eléctricos.

Ecologistas en Acción, la ONG que más audita la contaminación en España, consideró que el discurso de Gallardón es insostenible: "Se da la paradoja de que en Madrid ya hay estaciones que han superado el valor límite horario legal para todo un año [...] mientras que ni siquiera se alcanza el nivel de aviso municipal".

En septiembre de 2006, el obispo de Murcia retomó la tradición centenaria de las rogativas *pro lluvia*, rezos multitudinarios para pedir al cielo que acabase con las sequías. Es el recurso que les queda a ecologistas, neumólogos, epidemiólogos y ciudadanos preocupados por el cielo que cubre sus cabezas.

Con información de Víctor López, Jesús García y Camilo Sixto Baquero.

**EL PAÍS.com**  
 ▶ Participe  
 ¿Aceptaría limitaciones al tráfico para frenar la contaminación?