

Un informe sitúa a Madrid Central como la zona de bajas emisiones de la UE más efectiva contra la polución

El análisis cifra en un 32% la reducción del dióxido de nitrógeno dentro del área afectada por las restricciones al tráfico

[11 SEP 2019 - 11:55 CEST](#)



Peatones en la Gran Vía, dentro de la zona de restricciones al tráfico de Madrid Central. **David G. Folgueiras**

[Un informe](#) elaborado por la federación de asociaciones ecologistas europeas [Transport and Environment \(Transporte y Medio Ambiente\)](#) sitúa a [Madrid Central](#), el plan de restricciones de vehículos de combustión en el

centro de la capital de España, como la zona de bajas emisiones más eficiente de la UE en el recorte de las emisiones de NO₂ (dióxido de nitrógeno). El análisis cifra esa reducción en un 32%, aunque ese dato se refiere solo a la única estación de medición que existe dentro del área de poco más de 4,7 kilómetros cuadrados afectada por las restricciones de Madrid Central. El plan fue puesto en marcha durante el mandato de la exregidora Manuela Carmena y el actual alcalde José Luis Martínez-Almeida (PP) intentó dejarlo en suspenso, aunque la justicia se lo impidió y el programa sigue funcionando.

MÁS INFORMACIÓN



[Bruselas lleva a España ante la justicia por la contaminación en Madrid y Barcelona](#)

[Varapalo a Almeida: dos jueces obligan a mantener Madrid Central por "la salud y el medio ambiente"](#)

El informe detalla que la mayor concienciación de los problemas asociados a la contaminación y [escándalos como el *dieselgate*](#) han hecho que "las ciudades de toda Europa hayan introducido o endurecido las zonas de bajas emisiones", es decir, las áreas con restricciones al tráfico de vehículos de diésel y gasolina, responsables en gran medida de la contaminación urbana. "Más de 250 ciudades de la UE ya han adoptado tales medidas", señala el informe, que recuerda que la contaminación "disminuye la esperanza de vida de todos los europeos en un promedio de casi un año". También recuerda que una encuesta, [elaborada a finales de 2018 también por Transport and Environment](#), apuntaba a que un 67% de los ciudadanos europeos entrevistados defendían la implantación de estas zonas de bajas emisiones.

Pero, como explica Nuria Blázquez, coordinadora de transporte de Ecologistas en Acción –que forma parte de la federación que ha elaborado el informe–, uno de los problemas principales radica en que no existe una "definición legal" y clara sobre lo que es una zona de bajas emisiones. Y bajo esa misma denominación conviven medidas duras y otras sin apenas efectividad dependiendo de la ciudad. "Ese es el caso, por ejemplo, de las ciudades alemanas, donde solo hay restricciones a los vehículos más antiguos y casi no se han conseguido cambios", opina Blázquez.

El análisis no entra a analizar las razones de la efectividad de Madrid Central. Pero Ecologistas en Acción resalta que una de las claves del caso madrileño es que en la zona solo los vehículos con etiqueta cero emisiones pueden entrar y aparcar libremente, mientras que el resto cuenta con restricciones para aparcar o transitar (salvo excepciones). Esto hace que la mayoría de los vehículos diésel y gasolina no pueden aparcar en superficie dentro de Madrid Central, lo que provoca un efecto disuasorio también para la circulación.

El informe incide en que el diseño de estas zonas es clave "para la eficacia" de las medidas anticontaminación. Pero recuerda que ni Madrid ni el resto de las principales ciudades de la UE han logrado todavía cumplir con la directiva europea que fija los límites de polución. De hecho, la Comisión Europea reconoce ese incumplimiento "contumaz" y está llevando ante la justicia a los miembros de la UE. [España fue demandada en julio por Bruselas](#) y [el detonante fue el plan del Ayuntamiento de Madrid](#), gobernado por PP y Ciudadanos gracias al apoyo de Vox, de dejar en suspenso la zona de bajas emisiones de la capital.

José Luis Martínez-Almeida (PP), el nuevo regidor, [impulsó una moratoria de multas de tres meses para "revisar" el sistema](#). El anuncio, realizado el 17 de junio, provocó un alza automática de los niveles de contaminación, que los ecologistas bautizaron como *el efecto Almeida*. Sin embargo, los jueces paralizaron la decisión tan solo cinco días después de comenzar a aplicarla,

por lo que las multas se han seguido aplicando desde entonces. Almeida se ha comprometido a presentar un plan "más completo" para luchar contra la contaminación durante este mes de septiembre, pero todavía no ha avanzado ninguna de las novedades que se propone implantar.

El informe apunta a que las medidas en toda la UE contra la contaminación deben acelerarse. Y "gradualmente" las zonas de bajas emisiones deberán transformarse en zonas de emisiones cero, es decir, áreas en las que no puedan entrar los vehículos de combustión. Para ello, el análisis apuesta por "políticas complementarias" al margen de las restricciones de acceso que incentiven que los ciudadanos caminen o vayan en bicicleta y que ayuden a la electrificación de todos los tipos de vehículos. Además, apuesta por la eliminación por completo de los motores de combustión para mediados de la década de 2030.

Para el caso concreto de Madrid, Blázquez apuesta por ampliar la zona de bajas emisiones y que las medidas sean más contundentes. En el informe se detalla también que la superficie afectada por las restricciones también es clave para poder cumplir con la directivas de calidad del aire y en el caso de Madrid el área con las limitaciones es muy reducida si se compara con otras capitales europeas, por lo que Blázquez insiste en que debe ampliarse.