

Alegaciones a la propuesta de Adaptación de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid a la Directiva 2008/50 relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa.

D. Francisco Segura Castro, con DNI *****, en representación de la Asociación Ecologistas en Acción de Madrid (CIF *****) con domicilio a efectos de notificación en Madrid, Calle Marqués de Leganés, 12, actuando en nombre y representación de la citada Asociación comparece y como mejor proceda en derecho

EXPONE

Que con fecha 19 de Mayo de 2009 se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid resolución por la que se somete a información pública la propuesta de adaptación de la red de vigilancia de la calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid a la Directiva 2008/50, de 21 de mayo, relativa a la calidad del aire ambiental y una atmósfera más limpia en Europa. Ecologistas en Acción, dentro del plazo habilitado para ello, presenta las siguientes

ALEGACIONES

1. Antecedentes

La UE inició a mitad de los años 90 un desarrollo legislativo tendente a mejorar la calidad del aire en las ciudades europeas. La Directiva 96/62/CE establecía los contaminantes a medir, los sistemas para realizar estas medidas y la obligación de designar autoridades responsables de asegurar la calidad del aire y de informar al público. Posteriormente se redactaron diversas Directivas hijas (entre ellas las directivas: 1999/30/CE y 2000/69/CE), que fijaban los límites de los distintos contaminantes a considerar. Es oportuno decir que ninguna de estas Directivas fue traspuesta a la legislación de nuestro país en el plazo convenido y que incluso hubo una sentencia contra el Gobierno español por ello.

Finalmente, con 15 meses de retraso, se aprobó el real decreto R.D. 1073/2002 (de 18 de octubre), en el que se incluyen las obligaciones de las dos primeras Directivas hijas. Según este Real Decreto, son las Comunidades Autónomas las administraciones encargadas de velar por la calidad del aire en el conjunto del territorio, si bien hay excepciones, como es el caso de la ciudad de Madrid, donde la administración responsable es el Ayuntamiento de Madrid, puesto que ya disponía de una red de medición de la calidad del aire propia con anterioridad a la legislación europea. Más recientemente se ha incorporado a la legislación la Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. En mayo de 2008 entró en vigor una nueva Directiva europea, la 2008/50/CE, que reúne y actualiza las normas de todas las anteriores.

Desde 1999, cuando entró en vigor la directiva 1999/30/CE, todos los años se han rebasado en la ciudad de Madrid diversos límites legales establecidos para el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas en suspensión (PM₁₀). Además, se han producido rebasamientos de los límites legales establecidos para el ozono troposférico (O₃) en la corona metropolitana, ocasionados por contaminantes precursores generados en la ciudad de Madrid. En esta situación, y de acuerdo con la normativa legal vigente (artículo 6.1 del R.D. 1073/2002 de 18 de octubre), el Ayuntamiento de Madrid estaba obligado a redactar un plan de mejora de la calidad aire encaminado a reducir los niveles de contaminación atmosférica por debajo de los límites establecidos. Con varios años de retraso el Ayuntamiento aprobó en 2006 el documento denominado "Estrategia Local de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2006-2010".

Para Ecologistas en Acción este documento no puede ser considerado un plan serio y eficaz que permita conseguir la reducción drástica de la contaminación atmosférica necesaria para preservar unos niveles de salud adecuados para los ciudadanos. Por varias razones. El diagnóstico del que se parte no reconoce claramente que Madrid tiene un serio problema de contaminación atmosférica, y en su lugar se achacan los altos niveles registrados de algunos contaminantes a causas naturales, como las intrusiones saharianas, o a una inadecuada ubicación de las estaciones de medición de la contaminación. Es evidente que si no se reconoce un problema difícilmente se puede solucionar.

Por otro lado, las medidas correctoras que se plantean constituyen un catálogo heterogéneo de iniciativas, buena parte de las cuales anecdóticas, sin compromisos claros de calendario de actuaciones, y sin proyecciones de reducción de contaminación esperables. Así, algunas de las medidas de más interés planteadas, como el establecimiento de Zonas de Emisión Baja (ZEB), jamás se han llevado a la práctica, ni hay indicios de que esto vaya a suceder en el futuro previsible, cuando está próximo a finalizar el período de vigencia de la citada estrategia. En estas condiciones, no es de extrañar que el citado plan, que en teoría lleva más de tres años en vigor, no haya tenido incidencia alguna en la calidad del aire de la ciudad, como los datos de contaminación atmosférica indican tozudamente año tras año. Su función ha sido meramente cubrir el expediente y presentar ante las autoridades europeas un documento legalmente exigido.

Tras la aprobación de la Ley de Protección de la Atmósfera (Ley 34/2007) y posteriormente la Directiva 2008/50/CE, el Ayuntamiento de Madrid se verá abocado a redactar un plan de reducción de la contaminación en condiciones, ya que el actual no cumple con los requerimientos mínimos establecidos por la nueva legislación.

Dado que la principal fuente de contaminación atmosférica en la ciudad de Madrid es sin duda alguna el tráfico rodado, cualquier intento serio de reducir los niveles de contaminación en la ciudad pasa por disminuir el uso del automóvil. Esto es lo que se está haciendo en diversas ciudades europeas: peaje de entrada al centro de la ciudad en Londres, reducción sistemática de la capacidad viaria en París, circulación en días alternos de coches con matrículas pares e impares en ciudades del norte de Italia, abono de transportes gratuito para ciudadanos que entregan la matrícula de su coche en ciudades belgas, regulación restrictiva del aparcamiento en muchas ciudades, etc.

Por el contrario, en Madrid se ha invertido una enorme cantidad de dinero en ampliar el viario de la autovía de circunvalación M-30, para permitir así la

circulación de todavía más automóviles en la ciudad, justo el camino opuesto a todas las recomendaciones de expertos en movilidad y calidad del aire.

En un sentido parecido, una medida moderadamente eficaz para la reducción del tráfico (y por tanto para la mejora de la calidad del aire) como el SER, Servicio de Estacionamiento Regulado, sería mucho más eficaz si se suprimieran las plazas azules, de rotación, dejando sólo las verdes, de prioridad para residentes.

Durante los últimos años, el Gobierno municipal se ha negado sistemáticamente a reconocer los evidentes incumplimientos de la legislación europea sobre calidad del aire en la ciudad de Madrid. En el caso de las superaciones del valor límite diario de PM₁₀ el consistorio ha recurrido al conocido procedimiento de los “descuentos saharianos” para cuadrar los datos con la legalidad, llegando a establecer descuentos para el valor medio de la red que implicaban un número de superaciones negativo para muchas estaciones (véase la memoria anual sobre la calidad del aire del año 2006).

En el caso de las superaciones del valor límite horario y el valor límite anual de NO₂, la explicación ofrecida por los responsables municipales ha sido siempre que los valores límite marcados por la legislación europea son de aplicación en el año 2010, por lo que hasta esa fecha se consideran valores meramente orientativos y por tanto no han existido vulneraciones legales. El Ayuntamiento pasaba por alto que la legislación establecía, además de unos valores límite de NO₂ que no deberán sobrepasarse en el año 2010, unos márgenes de tolerancia decrecientes de aplicación desde el año 1999, que son los que se han rebasado año tras año en la ciudad de Madrid, y ha supuesto una de las razones por la que la Comisión Europea abrió un procedimiento de infracción contra el Estado español por incumplimiento de la legislación de calidad del aire.

Pero más allá de disquisiciones legales, parece claro que si unos niveles de contaminación atmosférica se consideran perniciosos para la salud humana en el año 2010, también lo serán en los años anteriores. Si la legislación europea establecía un período de adaptación de 10 años, era precisamente para dotar de un margen de tiempo a los poderes públicos para adoptar medidas eficaces de reducción de la contaminación, a fin de conseguir que en el año 2010 los niveles de contaminación de los diferentes contaminantes estuvieran por debajo de los valores límite establecidos para la protección de salud humana.

En este contexto, llama la atención que el Ayuntamiento, después de haber dejado pasar todos estos años sin acometer las necesarias medidas para reducir la contaminación atmosférica, la primera medida de calado que plantea cuando ya se echa encima el año 2010, sea una propuesta de reorganización de la red de vigilancia de la contaminación atmosférica que plantea disminuir la relación entre estaciones de tráfico y estaciones de fondo urbano. **En definitiva cambiar la manera de medir la calidad del aire sin que se planteen medidas para mejorar dicha calidad del aire.**

En nuestra opinión, aunque esta actuación pueda tener interés y ser positiva según como se acometa finalmente, resulta claro que **lo urgente es que el Ayuntamiento ponga en marcha por fin medidas eficaces para reducir la contaminación atmosférica, que ineludiblemente deben pasar por establecer fuertes restricciones al uso del automóvil en la ciudad**, tal como se viene haciendo ya desde hace tiempo en muchas ciudades europeas.

2. Objetivos y elementos que motivan la actuación

Tras la lectura de los objetivos y las razones que motivan la actuación propuesta, coincidimos en líneas generales con lo que se plantea. Efectivamente, los criterios de vigilancia de la calidad del aire van cambiando a lo largo del tiempo, es deseable una mejor comparabilidad entre las redes europeas, y tiene sentido acometer una reforma de la red encaminada a lograr un equilibrio entre estaciones urbanas de tráfico y de fondo, así como extender la red a nuevos desarrollos actualmente no cubiertos, asegurando la representatividad espacial de las mediciones.

Además, no podemos sino coincidir en que siempre es deseable la optimización en el uso de los recursos públicos, aunque aquí cabe mencionar que este principio debería aplicarse a todas las actuaciones municipales. No es de recibo que la "optimización" y la "racionalidad" se apliquen sistemáticamente a las actuaciones relacionadas con el medio ambiente como ésta, o todo lo relacionado con el uso de la bicicleta en Madrid (desarrollo del Plan Director de Vías Ciclistas, o del sistema de préstamo de bicicletas) y en cambio brillen por su ausencia o sean sustituidos por el principio de "tiremos la casa por la ventana" en asuntos como los túneles, la obra de la M-30, proyectos faraónicos como la reforma del eje Prado-Recoletos, o todo lo relacionado con la candidatura olímpica Madrid 2016.

3. Propuesta de nueva red

Como se mencionó en el punto anterior, si bien coincidimos con los objetivos y criterios que han llevado a plantear la actuación, **no estamos de acuerdo con la propuesta de ubicación de las estaciones tal como se ha planteado.**

Los principales motivos de discrepancia son:

Consideramos que se plantea un vuelco excesivo hacia estaciones de fondo urbano y suburbanas, en detrimento de estaciones de tráfico (Tabla 1). La red actual cuenta con 27 estaciones en total de las cuales: 20 estaciones son de tráfico (74%), 6 estaciones de fondo urbano (22%) y 1 estación suburbana (4%). La propuesta de nueva red tendría 23 estaciones, de las cuales 8 estaciones serían de tráfico (35%), 11 estaciones de fondo urbano (48%) y 4 estaciones suburbanas (17%), es decir, una relación entre estaciones de tráfico y de fondo urbano o suburbanas de 0,53, rozando el límite inferior marcado por la nueva directiva europea sobre calidad del aire (Directiva 2008/50).

Pensamos que con esta propuesta no se alcanza el equilibrio entre estaciones de tráfico y de fondo preconizado en los objetivos de la propuesta, sino que se pasa de un desequilibrio en un sentido al desequilibrio en el sentido contrario. **Dicho en otras palabras, se pasa de una red volcada al tráfico a una red que huye del tráfico.** En nuestra opinión **la red debería contar con una relación entre estaciones de tráfico y de fondo urbano o suburbanas próxima a 1 para estar realmente equilibrada.**

Tabla 1. Tipología de las estaciones

Red actual

Tipo	Nº Estaciones	% Estaciones
Tráfico	20	74
Urbana de Fondo	6	22
Suburbana	1	4
Total	27	100

Propuesta de nueva red del Ayuntamiento

Tipo	Nº Estaciones	% Estaciones
Tráfico	8	35
Urbana de Fondo	11	48
Suburbana	4	17
Total	23	100

Propuesta de nueva red alternativa que se propone en estas alegaciones

Tipo	Nº Estaciones	% Estaciones
Tráfico	14	52
Urbana de Fondo	9	33
Suburbana	4	15
Total	27	100

Se disminuye el número de estaciones de medición de la contaminación de la red, pasando de las 27 actuales (si bien dos están inactivas desde hace algunos años y otras han sido retiradas a lo largo del último año por obras en la zona), a las 23 de la nueva propuesta (además de las dos estaciones IME). Aunque es verdad que este número de estaciones es compatible con la legalidad, estimamos que un uso óptimo y racional de los recursos pasa por emplear todos los recursos disponibles, no por infrautilizarlos dejando inactivas cuatro estaciones. Así pues, **pensamos que la red debería contar con las 27 estaciones actualmente existentes** (además de las dos nuevas estaciones IME que sólo miden PM_{2.5}).

La nueva red propuesta supone una ruptura muy importante con la actual, que de aplicarse supondría una quiebra muy negativa de la serie histórica de datos sobre contaminación atmosférica de Madrid, lo que ocasionaría un grave perjuicio para los estudios científicos sobre la evolución de la calidad del aire en la ciudad, así como para las evaluaciones comparativas entre distintas ciudades europeas de la incidencia de la contaminación atmosférica sobre la salud, que se realizan periódicamente (por ejemplo los estudios APHEIS). La propuesta planteada propone cambiar de ubicación o eliminar 15 de las 27 estaciones actuales, manteniendo en su ubicación actual sólo 12 estaciones (las estaciones de Fdez. Ladreda y Villaverde mantendrían el nombre pero cambiarían de ubicación en la nueva propuesta, mientras que la estación de Farolillo de la nueva propuesta cambia de nombre, adecuándolo con la realidad, pero tiene la misma ubicación que la actual estación denominada General Ricardos).

Conviene señalar, además, que la propuesta plantea eliminar las estaciones que en los últimos años han registrado los valores más altos de NO₂ y PM₁₀. Significativamente, se plantea eliminar todas las estaciones actuales situadas en el eje Norte-Sur de la ciudad (Paseo de la Castellana, eje Prado-Recoletos y Pº de las Delicias), la zona de mayor contaminación de la ciudad según los mapas de isocontaminación que maneja el Ayuntamiento. Es decir, las estaciones de: Pza. Castilla, Marañón, Pº Recoletos y Luca de Tena, que serían sustituidas por una única estación denominada Castellana, que se ubicaría en el jardín sobre el talud situado frente al Museo de Ciencias Naturales.

En nuestra opinión, este cambio imposibilitaría realizar comparaciones sobre niveles de contaminación en el eje Norte-Sur con respecto a años anteriores. Dichas comparaciones resultan fundamentales para poder evaluar año a año la calidad del aire de la ciudad y saber así si vamos en la buena dirección o la situación tiende a agravarse. En el caso de que en algún momento el Ayuntamiento se decida por fin a acometer un verdadero plan de reducción de la contaminación, necesitará contar con series históricas de los niveles de contaminación para poder evaluar la eficacia de las medidas que se pongan en marcha.

Por último, si sólo se cuenta con una única estación en todo el eje Norte-Sur, se corre el riesgo de quedarse sin datos de la zona de mayor contaminación de la ciudad, ante fallos que pudieran ocurrir en los equipamientos de medida, suministro eléctrico etc., o bien la estación quedara fuera de servicio por un período prolongado debido a obras en la zona (situaciones que la experiencia indica que ocurren con relativa frecuencia todos los años). Por lo tanto, consideramos imprescindible que el eje Norte-Sur disponga de varias estaciones de medición de la contaminación.

La propuesta plantea que las estaciones no midan todos los contaminantes, como se viene haciendo hasta ahora, sino que cada contaminante se mida sólo en un subconjunto de estaciones de la red, seleccionadas de acuerdo con los estudios llevados a cabo sobre distribución espacial de la contaminación empleando modelos matemáticos, en aras a la optimización de los recursos. Consideramos que este planteamiento es pertinente para contaminantes como el dióxido de azufre (SO₂) y el monóxido de carbono (CO), cuyos niveles actuales son inferiores a los valores límite fijados por la legislación, como se indica en la propuesta del Ayuntamiento.

Sin embargo, esto no es así en el caso de las partículas en suspensión PM₁₀ y PM_{2.5}, por lo que pensamos que deberían medirse los niveles de ambos tipos de partículas en todas las estaciones de la red, de la misma manera que la propuesta plantea medir los niveles de NO₂ en todas las estaciones (excepto las dos estaciones IME) puesto que son los contaminantes más problemáticos. Consideramos, además, que la medición de las partículas en suspensión en todas las estaciones disponibles, es decir, estaciones de distintas tipologías (tráfico, fondo urbano o suburbanas) y cubriendo todo el territorio, resultará muy útil para evaluar la contribución real de los episodios de intrusión de polvo sahariano en la contaminación atmosférica de la ciudad. De nuevo cabe decir que el Ayuntamiento ya dispone del equipamiento para medir partículas en suspensión en las 27 estaciones actuales (al menos para PM₁₀), por lo que entendemos que un uso óptimo de los recursos implica poner en funcionamiento todos los equipos disponibles.

4. Propuesta alternativa de nueva red

De acuerdo con las consideraciones expresadas en el apartado anterior, a continuación exponemos una propuesta alternativa de nueva red de vigilancia de la calidad del aire de Madrid (véase Tabla 2), para su toma en consideración. Esta propuesta alternativa recoge los elementos de la propuesta del Ayuntamiento que consideramos positivos, planteando una distribución de las estaciones (en cuanto a su tipología y su ubicación espacial) que consideramos más equilibrada, tanto en relación con la situación actual como con la propuesta del Ayuntamiento.

Las líneas generales de nuestra propuesta alternativa son las siguientes:

- Se propone una red integrada por 27 estaciones (más las dos estaciones IME para medición de $PM_{2.5}$).
- En cuanto a su tipología, la distribución de las estaciones sería: 14 estaciones de tráfico (52%), 9 estaciones de fondo urbano (33%) y 4 estaciones suburbanas (15%), es decir, una relación entre estaciones de tráfico y de fondo urbano o suburbanas de 1,07.
- De las 27 estaciones propuestas 20 conservarían su ubicación actual, lo que permitiría mantener adecuadamente la serie histórica de datos y establecer comparaciones con los años anteriores. Se eliminarían 7 de las estaciones actuales (Gta. Carlos V que lleva más de dos años inactiva, Pza. del Carmen, Marqués de Salamanca, Pza. de Manuel Becerra, Isaac Peral, Pº Pontones y Urb. Embajada), 6 de las cuales están ubicadas en la almendra central, una zona que actualmente cuenta con 15 estaciones, y que de acuerdo con la propuesta alternativa que planteamos dispondría de 11 estaciones, un número que parece suficiente. Otras 6 estaciones de nuestra propuesta corresponderían a estaciones en nuevas ubicaciones: Retiro, Sanchinarro, PAU Vallecas, El Pardo, Parque Juan Carlos I, Faunia, que son coincidentes con la propuesta del Ayuntamiento (además de las dos estaciones IME que se ubicarían también en los sitios propuestos por el Ayuntamiento). Se propone una nueva estación denominada Nudo Sur o Planetario, cuya justificación se detalla más abajo.
- Se propone que las 27 estaciones de la red midan los niveles de NO_2 , PM_{10} y $PM_{2.5}$. Para la medición del resto de contaminantes se acepta la propuesta del Ayuntamiento de medir cada contaminante en un subconjunto de estaciones de la red de acuerdo con los estudios de zonas de isocontaminación disponibles.

En comparación con la propuesta planteada por el Ayuntamiento coincidiría la ubicación de 20 estaciones. Las diferencias principales entre esta propuesta alternativa y la propuesta del Ayuntamiento serían:

- No se considera adecuada la eliminación de las estaciones del eje Norte-Sur (Paseo de la Castellana, eje Prado-Recoletos y Pº de las Delicias) y su sustitución por una única estación en la zona más ventilada de la Castellana. Puede que los responsables municipales consideren que la nueva estación propuesta de Pza. Amanecer de Méndez Alvaro, sustituye a la de la Pza. de Luca de Tena, pero en nuestra opinión esta ubicación se aleja demasiado del Pº de las Delicias como para que sea representativa del eje Norte-Sur. Así que en este punto se propone mantener la situación actual. A este respecto, cabe hacer algunas precisiones. En sucesivas ocasiones responsables del

Ayuntamiento han esgrimido que la estación de Luca de Tena, que registra año tras año valores record de PM₁₀ y NO₂, está mal ubicada de acuerdo a criterios técnicos de microimplantación. ¡Pero esta estación está ubicada en una zona de juegos infantil!. **Así pues, si dicha ubicación no se considera conveniente para una estación de medición de la contaminación atmosférica, desde luego mucho menos lo será para un parque infantil.** Por esta razón entendemos que la estación debe permanecer en dicha ubicación, o bien, caso de retirarla porque se considere que se trata de una zona muy contaminada y poco representativa, **deberían retirarse también las zonas de juego infantil de la plaza de Luca de Tena, y deberían colocarse paneles informativos en dicha plaza avisando a los viandantes de que se trata de una zona de mala calidad del aire, en la que no conviene pasar mucho tiempo.**

- Por otro lado, también hemos escuchado a responsables municipales justificar la eliminación de la estación de Pº de Recoletos propuesta, argumentado que cuando se ejecute la reforma del eje Prado-Recoletos prevista, se producirá una disminución de la contaminación atmosférica en la zona, dado que se eliminarán varios de los carriles actuales para automóviles, y por lo tanto es innecesaria una estación en esa ubicación. Nosotros consideramos que precisamente por eso es de sumo interés mantener dicha estación. **Esto permitiría disponer de mediciones de la calidad del aire antes y después de una actuación que implica una reducción significativa del tráfico en la zona, permitiendo evaluar su efecto sobre la calidad del aire,** algo que sin duda tendría un efecto pedagógico muy importante de cara tanto a la población en general, como para los propios responsables del Gobierno municipal, indicándoles cual es el camino a seguir para conseguir la mejora sustancial de la calidad del aire que se necesita en la ciudad de Madrid (establecimiento de limitaciones al uso del automóvil en la ciudad).
- Finalmente, **consideramos imprescindible que se mantenga la estación de Pza. Castilla, atendiendo al criterio de exposición de la población y representatividad** (citado en la página 7 del documento de la propuesta del Ayuntamiento). Esta zona de la ciudad, que en la actualidad ya es una zona muy transitada y con una gran dotación de oficinas, hoteles, servicios, etc., lo será en mayor medida cuando finalicen las obras del nuevo intercambiador, y todavía más a medida que se vaya desarrollando la operación Chamartín, lo que justifica sobradamente el mantenimiento de la actual estación de medición de la contaminación atmosférica en este importante punto de la ciudad.

En la propuesta se plantea una nueva estación denominada Nudo Sur o Planetario, que se podría ubicar en una zona deportiva próxima al Parque Tierno Galván junto a la calle Puerto de Bejar (véanse las alegaciones presentadas por el colectivo de vecinos Nudo Sur para una descripción más precisa de la ubicación propuesta). La idea de emplazar una estación en esta ubicación es la de medir la contaminación de fondo urbano en una zona próxima a la chimenea del by-pass sur de la M-30. Se recordará que esta instalación, la única para ventilar el aire procedente de un túnel de 4 km por el que transitan miles de automóviles diariamente, provocó un fuerte rechazo vecinal ante la preocupación por los posibles efectos para la salud de los vecinos de la zona. El Gobierno municipal adujo que la chimenea cuenta con sofisticados sistemas de filtración, que permiten que el aire que sale por ella sea más limpio que el propio aire de la zona. Sería pues muy conveniente contar con una estación de medición de la contaminación atmosférica que permita despejar dudas y en su caso prevenir posibles situaciones

de riesgo en la zona. **Si los responsables municipales no albergan dudas sobre la inocuidad de la chimenea del by-pass sur de la M-30 para la calidad del aire en la zona, no deberían tener inconveniente en colocar una estación de medición de la contaminación en sus inmediaciones.** Todo lo contrario, puesto que si están en lo cierto esto permitiría tranquilizar a los vecinos.

En cuanto a la distribución territorial de las estaciones, cabe decir que la propuesta alternativa que se plantea implica la ubicación de estaciones en los 21 distritos de la capital, frente a la situación actual en la que se cubren 18 distritos (actualmente no existen estaciones en los distritos de Hortaleza, Retiro y Vicálvaro) y la propuesta del Ayuntamiento que implica estaciones en 17 distritos (quedarían sin estación los distritos de Latina, San Blas, Tetuán y Usera).

Como se ha mencionado más arriba, en nuestra propuesta no se asume la eliminación de las estaciones de Pza. de Castilla, Marañón, Pº Recoletos y Luca de Tena planteada en la propuesta del Ayuntamiento. **Tampoco nos parece adecuado que se eliminen las estaciones actuales de Alto de Extremadura, Alcalá Final y Santa Eugenia,** situadas todas ellas en zonas residenciales fuera de la almendra central, que no cuentan con otras estaciones análogas en las proximidades. Puesto que nuestra propuesta plantea que la nueva red cuente con las 27 estaciones actualmente existentes, frente a la reducción a 23 de la propuesta del Ayuntamiento, pensamos que no existe inconveniente para que dichas estaciones se mantengan. Asimismo, consideramos que debería mantenerse en su ubicación actual la estación de la Plaza de Fernández Ladreda (en lugar del desplazamiento de varios cientos de metros que plantea el Ayuntamiento, de un lado a otro de la plaza), por el argumento ya expuesto de la necesidad de mantener en lo posible las series históricas de datos.

Finalmente, la propuesta alternativa no contempla las estaciones presentes en la propuesta del Ayuntamiento de: Castellana, Pza. Amanecer de Méndez Álvaro, Pza. del Carmen y Tres Olivos. Sobre las dos primeras, ya se ha explicado más arriba que la propuesta del Ayuntamiento las plantea como sustitución de estaciones actualmente existentes, algo que no compartimos. En cuanto a las estaciones de Pza. del Carmen y Tres Olivos, no se incluyen en nuestra propuesta alternativa porque, manteniendo el criterio de que la red se limite a las 27 estaciones actuales, nos parecen emplazamientos de menor interés, que de alguna manera ya están cubiertos por otras estaciones próximas. Naturalmente, si se aumentara el número de estaciones de la red no tendríamos inconveniente en que se emplazaran estaciones en dichas ubicaciones, pero consideramos que estas estaciones no deben sustituir a ninguna de las 27 estaciones que planteamos.

5. Otras consideraciones

Además de las consideraciones relacionadas con la ubicación de las estaciones, pensamos que hay otros aspectos importantes a tener en cuenta.

De llevarse a cabo la reorganización de la red de medición de la contaminación atmosférica, bien en los términos que se plantean en la propuesta alternativa que se describe en este documento, y mucho más si finalmente no se toman en consideración nuestras propuestas y se aplica tal cual la propuesta del Ayuntamiento, esto supondrá una alteración sustancial en la relación entre estaciones de tráfico y estaciones de fondo urbano o suburbanas (tabla 1). **Esto significa que en igualdad de condiciones (para una misma calidad del aire), el valor medio de la red para contaminantes como el NO₂ y las partículas en suspensión resultará significativamente menor para la nueva red que para la red anterior, simplemente por el efecto que tendrá sacar el valor medio de la red contando con muchas más estaciones de fondo urbano (como el Retiro) o estaciones suburbanas (como El Pardo, Juan Carlos I o Faunia).** Es decir, el valor que se obtenga al calcular la media de las estaciones de la red será inferior con la nueva red, sin que varíe realmente la calidad del aire en la ciudad.

Queremos pensar que el Gobierno municipal no caerá en la tentación de comparar los valores medios de la red actual con los valores medios que se obtengan tras la implantación de la nueva red, para sacar la conclusión irreal de que se ha producido una mejora en la calidad del aire. Esto supondría una burda manipulación, o dicho en terminología propia de la concejala del ramo, supondría comparar peras con manzanas de una manera, ésta sí, inadmisibile.

Por lo tanto, la implantación de la nueva red debe llevar aparejada un cambio en la forma en que se presenta al público la información sobre la calidad del aire en la ciudad y el grado de cumplimiento de la legislación (las memorias anuales sobre calidad del aire del Ayuntamiento), prescindiendo del valor medio de la red, que es una abstracción con escaso sentido físico y dependiente de cambios en la ubicación de las estaciones. En su lugar se debe proporcionar información sobre los valores registrados en todas las estaciones, poniéndolos en relación con los valores límite marcados por la legislación de manera individualizada.

Por otro lado, se debe avanzar en la zonificación de la ciudad basada en los mapas de isocontaminación resultantes de los estudios encargados por el Ayuntamiento. La zonificación es un paso previo esencial de cualquier plan serio que pretenda reducir la contaminación atmosférica en Madrid, ya que permitirá establecer cuáles son las zonas de la ciudad que requieren actuaciones prioritarias, donde se deben concentrar los esfuerzos. Como primera medida, los mapas de isocontaminación deberían hacerse públicos, como al parecer es la intención de los responsables de la red.

Por último, sería muy aconsejable que el Ayuntamiento se dotase de un órgano de participación ciudadana para tratar los asuntos relacionados con la calidad del aire en Madrid, singularmente todo lo relativo a la información pública sobre los niveles de contaminación atmosférica y al desarrollo de planes de reducción de la contaminación. Como se ha mencionado varias veces a lo largo de este documento, la mejora de la calidad del aire en Madrid requerirá necesariamente el establecimiento de limitaciones significativas del uso del automóvil en la ciudad, y como demuestra reiteradamente la experiencia internacional, esto sólo será posible

contando con una opinión pública adecuadamente informada y sensibilizada con el problema.

A este respecto, el hecho de que la propuesta de nueva red de vigilancia de la contaminación del Ayuntamiento se haya sometido a información pública es un paso en la buena dirección, que rompe con los usos habituales del Ayuntamiento en materia de participación ciudadana. Animamos a los responsables municipales a seguir por este camino.

Tabla 2. Propuesta alternativa de nueva red presentada en este documento

Estación	Tipo	Distrito
Paseo de Recoletos	Tráfico	Centro
Plaza de España	Tráfico	Moncloa
Barrio del Pilar	Tráfico	Fuencarral
Marañón	Tráfico	Chamberí
Escuelas Aguirre	Tráfico	Salamanca
P. Luca de Tena	Tráfico	Arganzuela
Cuatro Caminos	Tráfico	Chamberí
Ramón y Cajal	Tráfico	Chamartín
Vallecas	Urbana de Fondo	Pte de Vallecas
Fernández Ladreda	Tráfico	Usera
Plaza de Castilla	Tráfico	Tetuan
Arturo Soria	Urbana de Fondo	Ciudad Lineal
Villaverde	Urbana de Fondo	Villaverde
Farolillo (Red IME)	Urbana de Fondo	Carabanchel
Alto de Extremadura	Tráfico	Latina
Moratalaz	Tráfico	Moratalaz
Alcalá Final	Tráfico	San Blas
Casa Campo	Suburbana	Moncloa
Santa Eugenia	Tráfico	Vallecas villa
Barajas Pueblo	Urbana de Fondo	Barajas
Retiro	Urbana de Fondo	Retiro
Sanchinarro	Urbana de Fondo	Hortaleza
PAU Vallecas	Urbana de Fondo	Villa de Vallecas
Nudo Sur o Planetario	Urbana de Fondo	Arganzuela
El Pardo	Suburbana	Fuencarral
Parque Juan Carlos I	Suburbana	Barajas
Faunia	Suburbana	Vicálvaro
J.M. Moratalaz (Red IME)	IME	Moratalaz
C.C. Alfredo Kraus (Red IME)	IME	Fuencarral

Las estaciones en color negro coinciden con ubicaciones de la red actual. Las estaciones en azul son estaciones de nueva ubicación que coinciden con estaciones que figuran en la propuesta del Ayuntamiento. La estación de Nudo Sur o Planetario, marcada en rojo, sería una nueva estación planteada en esta propuesta alternativa. Las estaciones sombreadas serían eliminadas según la propuesta del Ayuntamiento.

En Madrid, a 24 de junio de 2009

Firmado: Francisco Segura Castro