

**PROPOSICIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE AL AYUNTAMIENTO PLENO PARA MINIMIZAR EL IMPACTO AMBIENTAL Y SOBRE LA SALUD DE LAS AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y CARRETERAS CONVENCIONALES QUE ATRAVIESAN EL MUNICIPIO DE GETAFE: A-4, A-42, M-45, M-50, M-406 Y M-301**

El tráfico de vehículos privados motorizados es el origen de buena parte de las emisiones de gases contaminantes que han desatado la alarma social por sus efectos sobre la salud. La Escuela Nacional de Salud atribuye a la contaminación 9.200 muertes prematuras anualmente. Señala que la contaminación es causante directa del agravamiento de las enfermedades respiratorias, cardiovasculares y neurodegenerativas, del ictus cerebral, del autismo y de los nacimientos prematuros y los nacimientos con peso reducido. El aumento de ingresos hospitalarios en episodios de alta contaminación da buena fe de la situación de emergencia sanitaria.

Para hacer frente a esta situación, y alentadas por la amenaza de sanciones por parte de la UE ante las superaciones de sus umbrales de salubridad, distintas administraciones han redactado planes de calidad del aire.

El Plan Azul+ de la Comunidad de Madrid, aprobado por el Gobierno del Partido Popular, reconoce que en Getafe se sufren superaciones del límite anual de NO<sub>x</sub> y constantes superaciones del valor límite horario de NO<sub>x</sub> para la protección de la salud. El Gobierno de la Comunidad de Madrid también ha establecido, pese a estas constantes superaciones, una prórroga para seguir incumpliendo los umbrales de la UE en vigor, siendo condición redactar el Plan Azul+ para la Aglomeración “Urbana Sur”.

El Plan Azul+ para la Aglomeración “Urbana Sur” destaca la interrelación entre la contaminación generada en Madrid y por tanto la dependencia de las medidas que adopte el municipio de Madrid. De la contaminación producida en el término municipal de Getafe, señala que un 85,7% lo genera el tráfico motorizado y, de éste, un 62% es generado por desplazamientos no locales. Señala la necesidad de crear carriles bus-VAO en vías interurbanas y de mejorar el transporte público. También apunta al desarrollo del PMUS de Getafe como la herramienta local existente para reducir dichas emisiones.

El Plan de Calidad del Aire de Getafe, aprobado en su momento por el Gobierno del Partido Popular, reconoce que el tráfico rodado motorizado es el principal foco de emisiones de NO<sub>x</sub>, representando el 80% del total, e insiste en que por las vías A-4, A-42, M-45, M-50, M-406 y M-301 transitan un gran número de vehículos. En el plan local se señala que la reducción de la velocidad en vehículos supone una reducción de los niveles de emisión de contaminantes y se apunta también a la potenciación del transporte público como acción para mejorar la calidad del aire.

Estos planes de calidad el aire, por su insuficiencia, han fracasado en el cumplimiento de sus objetivos. Por ello, ha sido necesario establecer protocolos de actuación ante escenarios de alta contaminación.

El Protocolo Marco de actuación ante episodios de alta contaminación de la Comunidad de Madrid, aprobado por el Gobierno del Partido Popular apoyado por Ciudadanos, establece como medida efectiva para reducir las emisiones la rebaja del límite de velocidad de las carreteras en el interior de la M-45 o de la M-50 según la gravedad del escenario. También se proponen medidas para potenciar el transporte público.

Al mismo tiempo, el Protocolo de medidas anticontaminación del Ayuntamiento de Madrid, aprobado en

su momento por el Partido Popular y posteriormente modificado por Ahora Madrid con el apoyo del PSOE, también establece rebajar el límite de velocidad en la M-30 para reducir las emisiones. Asimismo, establece de nuevo medidas para favorecer el uso del transporte público.

Por último, el actual Gobierno Municipal de Getafe ha denunciado, con toda lógica, que dicho protocolo de la Comunidad de Madrid no sirve para afrontar los escenarios de alta contaminación por la dificultad de que dicho protocolo se active.

Visto todo lo anterior, cabe concluir que existe el consenso técnico en todas las administraciones, al margen del partido que la gobierne, de que la reducción de la velocidad reduce las emisiones de contaminantes y de que es necesario reforzar el transporte público como principal alternativa al vehículo privado motorizado.

Getafe lleva años siendo una de las ciudades de la Comunidad de Madrid, y de toda España, que padece mayor número superaciones de los diferentes umbrales de salubridad, siendo en ocasiones la que más. Las superaciones de los umbrales anuales no se mitigan con medidas excepcionales que se aplican puntualmente. La ciudadanía getafense es consciente de los riesgos que entraña mantener esta situación, y necesita que se proteja su salud adoptándose medidas estructurales que reduzcan su exposición a los gases contaminantes en el día a día.

Además, el propio núcleo urbano de Getafe se encuentra literalmente atravesado por varias de las carreteras anteriormente mencionadas, con consecuencias sobre el bienestar y la salud de las y los residentes de algunas zonas. Barrios como Sector III, La Alhóndiga o El Rosón sufren la contaminación acústica generada por el tráfico de la A-42. La M-50 afecta notablemente a nivel del ruido a las y los vecinos de Arroyo Culebro, y la M-45 y la M-406, respectivamente, a los de Getafe Norte y San Isidro. Es un hecho demostrado que la reducción de velocidad de estas vías contribuiría a rebajar el ruido al que están expuestas centenas de viviendas en nuestra ciudad, mejorando con ello la calidad de vida de miles de personas.

Así pues, por todo lo anteriormente expuesto, se propone al Pleno del Ayuntamiento de Getafe la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

**PRIMERO.-** Instar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España a que instale carriles bus en la A-4, desde Valdemoro hasta Madrid, y en la A-42, desde al menos Torrejón de la Calzada hasta Madrid, sin ampliación de plataforma donde existan más de dos carriles por sentido.

**SEGUNDO.-** Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que agilice las obras de prolongación de la línea 11 de metro hacia el noreste, de modo que aumente la conectividad del intercambiador de Plaza Elíptica, origen y destino de cinco líneas de autobús que conectan Getafe con Madrid.

**TERCERO.-** Instar al Gobierno del Ayuntamiento de Madrid a que realice las obras de conversión del paseo de Santa María de la Cabeza en vía urbana, dando continuidad al mencionado carril bus de la A-42 mediante una plataforma reservada para transporte público que conecte el intercambiador de Plaza Elíptica con el centro de Madrid, tal y como está contemplado en el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de Madrid.

**CUARTO.-** Instar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España a que reduzca en 20 km/h los límites de velocidad de la A-4 y la A-42, al menos a su paso por el término municipal de Getafe.

**QUINTO.-** Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que reduzca en 20 km/h los límites de velocidad de la M-45, la M-406 y la M-301, al menos a su paso por el término municipal de Getafe.

**SEXTO.-** Instar al Gobierno Municipal a que convoque una mesa contra la contaminación, con la participación de partidos políticos, asociaciones ecologistas y de salud y cualesquiera otras entidades interesadas, para iniciar el proceso de redacción del Protocolo Local contra Episodios de Alta Concentración de NO<sub>2</sub>.

**SÉPTIMO.-** Instar al Gobierno Municipal a que realice y publique el estudio de seguimiento del Plan de Calidad del Aire de Getafe.

**OCTAVO.-** Instar al Gobierno Municipal a que realice y publique el estudio de seguimiento del Plan de Movilidad Urbana de Getafe, tal y como recoge el propio Plan.

**En Getafe, a 11 de enero de 2018.**

**Fdo.: Hugo Alejandro Paternina Espinosa,  
Coportavoz del Grupo Municipal de Ahora Getafe.**