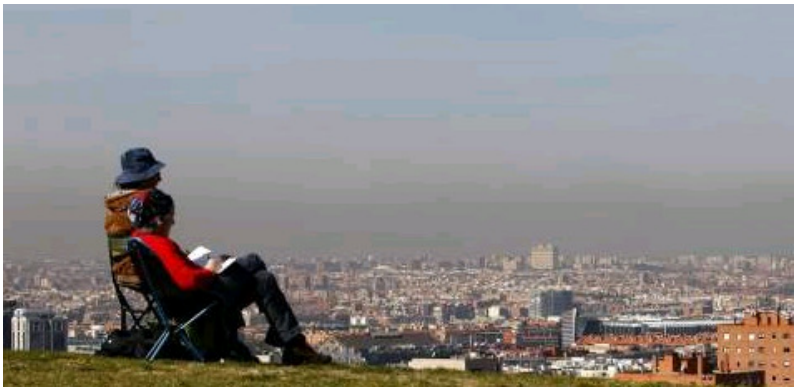
Menos coches, más salud, mejor transporte público... Los expertos avalan la restricción del tráfico



Ingenieros, ecologistas y hasta la industria del automóvil coinciden en que racionalizar el uso del coche es una medida inaplazable.

ÁNGEL CALLEJA – 15/03/2017

Los planes de los ayuntamientos de Madrid y Barcelona para limitar la circulación de los vehículos más contaminantes en el corazón de sus respectivos núcleos urbanos han levantado la suspicacia de los conductores y las quejas de la oposición.

Sin embargo, las dos mayores ciudades españolas no hacen más que acomodarse a la tendencia europea que ya emprendieron Londres, París o Roma y responder al ultimátum de la Comisión Europea lanzó al Estado en enero, cuando dio a España dos meses para presentar medidas efectivas capaces de mitigar la contaminación por dióxido de nitrógeno (NO_2), que infringe los límites legales desde hace casi una década.

"La situación lleva siendo grave los últimos 10 años, pero nos hemos dedicado a elaborar planes que solo servían de parche para evitar las multas europeas", advierte a 20minutos Mariano González, portavoz de Ecologistas en Acción. Incluso Anfac, la patronal del automóvil, concede que hemos abusado del coche por encima de nuestras posibilidades.

La única solución, advierten los expertos, es tomar conciencia de que la movilidad tiene que cambiar. Esto es lo que opinan:

1. ¿Es necesario limitar el tráfico rodado? 2. ¿Es justo que las medidas contra la polución pongan el foco en los coches? 3. ¿Qué otras soluciones se deberían tener en cuenta? 4. ¿Hay que aprobar nuevas ayudas para la compra de automóviles más ecológicos?

Marta Serrano. Ingeniera de Caminos, especialista en movilidad y transporte

1. Sí, por salud y porque es un compromiso con la UE. El tráfico se ha convertido en un invitado molesto que aporta algo a una minoría (un 26% en Madrid) y causa problemas graves a la mayoría.

2. Son los que generan la mayor parte de la contaminación, así que es la solución más eficaz, pero también se plantea la renovación de flota de autobuses públicos, los taxis o los vehículos de mercancías.

3. El Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de Madrid considera medidas de planificación urbanística y se complementa, por ejemplo, con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

4. Uno de los objetivos es limitar el número de vehículos, no sólo cambiar la tecnología, y para eso las ayudas no son apropiadas. El problema que supone tanto coche para la ciudad es inmenso.

Adolfo Randulfe. Portavoz de Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

1. Hay que hacer un uso racional del coche. Es verdad que el vehículo privado está asociado a una movilidad sencilla y libre, pero eso no significa que el coche esté por encima de todo.

2. Es lo más popular, pero se pretende restringir la circulación de los vehículos diésel más modernos (los que cumplen la norma Euro 6), cosa que no se ha hecho en París, Londres, Milán o Stuttgart.

3. Se apuesta, básicamente, por el coche eléctrico a pesar de que apenas existen puntos de recarga. Si se crea la infraestructura, el usuario tendrá cada vez mayores incentivos para adquirir uno.

4. Sí. La media de edad del parque móvil en España es de 12 años. Calculamos que un coche fabricado hace una década emite un 85% más de óxido nítrico y un 30% más de dióxido de nitrógeno.

Adrián Fernández. Ingeniero de obras públicas y editor en ecomovilidad.net

1. Sí, porque, en el caso de Madrid, llevamos siete años bajo amenaza de sanción de la UE por haber incumplido la moratoria que se nos dio para rebajar los niveles de contaminación del aire.

2. Se ha demostrado que son la principal fuente de emisiones perjudiciales. Un usuario que viaje en autobús público produce 7 veces menos contaminación que uno que lo haga en coche.

3. El impulso del transporte público y la intermodalidad, además de un alto grado de compromiso político para que las medidas no queden en punto muerto si los gobernantes cambian.

4. Esas ayudas (los sucesivos planes PIVE) ya existen. Además, los coches calificados como ecológicos no pagan el impuesto de matriculación y tienen otra serie de bonificaciones fiscales.

Mariano González. Portavoz y coordinador de Transportes de Ecologistas en Acción

1. El coche tiene consecuencias negativas para la calidad de vida; y no hablamos solo de polución o cambio climático, sino de ruido, de pérdida de espacio para las personas, de siniestralidad...

2. La responsabilidad del automóvil es un debate zanjado a nivel técnico y científico. Las calefacciones, por ejemplo, tienen mucha menos incidencia en la calidad del aire que los tubos de escape.

3. El plan del Ayuntamiento de Madrid, por ejemplo, nos gusta, pero debe dotarse de presupuesto. Rechazamos la construcción de aparcamientos disuasorios porque invitan a usar el coche.

4. La industria ya recibió ayudas y, aun así, cometió un fraude para ocultar el exceso de emisiones. El dinero se podría invertir en transporte público o en ampliar la red de bicicletas eléctricas.