

El país apunta a renovar su parque automotriz:

Con incentivos a electromovilidad, España busca frenar emisiones de automóviles

MADRID | Las autoridades prohíben, además, la circulación de autos contaminantes en zonas de grandes ciudades.

JOSÉ TOMÁS TENORIO LABRA
Corresponsal en España

“Zona de Bajas Emisiones. Solo vehículos autorizados” es el mensaje que se lee en un cartel de tráfico ubicado en el distrito Centro de Madrid, en la que es solo una de muchas señaléticas que recuerdan a miles de conductores una de las principales medidas que tanto la capital como otras ciudades de España aplican actualmente con el objetivo de cambiar profundamente el parque automotriz. En momentos en que tanto el país como la Unión Europea en general se plantean dejar atrás los vehículos de combustión, las autoridades españolas están impulsando políticas que van desde el cierre de zonas metropolitanas enteras a cierto tipo de autos hasta grandes incentivos a la electromovilidad para reducir las emisiones contaminantes.

Aplicadas desde 2023 en grandes ciudades, las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son la punta de lanza del plan del gobierno de Pedro Sánchez para disminuir la contaminación vehicular a nivel nacional, mediante una serie de medidas que obligan a los municipios de más de 50.000 habitantes a aplicar áreas en que se restringe o prohíba totalmente el tránsito de los automóviles más contaminantes, según una clasificación hecha por la Dirección General de Tráfico (DGT) que cataloga a cada vehículo según su nivel de emisiones, desde la A (más contaminantes) hasta la O (eléctricos).



LA COMUNIDAD DE MADRID pidió a los conductores que extremen la precaución ante los desplazamientos que producirán durante las fiestas de fin de año. En la foto, la autopista A-6, en el área metropolitana de Madrid.

Así, Madrid se presenta como el caso más ejemplar de esta medida, al prohibir durante 2023 la circulación de vehículos de clase A —con motor a bencina matriculados antes del 2000 y los de diésel previos a 2006— por todo el interior de la autopista M-30, que rodea los principales municipios del corazón de la capital, prohibición que se extenderá a partir del 1 de enero a todos los 21 distritos de la ciudad. A su vez, la ciudad ampliará sus restricciones en las áreas del centro a vehículos del tipo B, correspondientes a las con motor a bencina matriculados entre 2001 y 2006 y los de diésel, entre 2006 y 2014.

De manera similar, en Barcelona, la segunda mayor ciudad del país, el mapa de las ZBE abarca un área de 95 kilómetros cuadra-

dos, que incluye el centro de la urbe y los municipios de Sant Adrià del Besòs, Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat y Esplugues de Llobregat, áreas en las que el acceso a los vehículos de clase A está prohibido de lunes a viernes desde las 7:00 a las 20:00 horas, restricciones a las que también se sumarán los automóviles de tipo B a partir de 2024. A esto se suman también planes para incluir a los municipios de todo el Arco Metropolitano de Barcelona a las ZBE a partir de 2025.

Otras partes del país no se han quedado atrás, y ciudades como Sevilla, Córdoba, Valencia, La Coruña y Pontevedra ya han implementado sus ZBE en diversas zonas de sus territorios, con un énfasis en áreas como los centros

y cascos históricos, y planes para ampliarlas durante el próximo año; mientras que otras como Valladolid y Zaragoza están ultimando detalles para implementar esta medida en 2024. De esta forma, estimaciones de la DGT apuntan a que el tráfico en las grandes ciudades españolas podría verse reducido hasta en un 30% en las ZBE, debido a las restricciones a los automóviles más contaminantes.

“Las medidas adoptadas con las ZBE buscan sobre todo mejorar cualitativamente el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero que tienen los vehículos. Es decir, buscan renovar, y sobre todo electrificar el parque móvil (que en España es todavía casi residual en el caso de vehículos eléctricos), fomentando un

abandono progresivo de los vehículos basados en combustibles fósiles. De esta manera, las ZBE sin duda acabarán acelerando la desaparición de los vehículos muy antiguos en España, llamados los ‘grandes emisores’, y que algunos estudios apuntan como los responsables de hasta el 40% de los gases de efecto invernadero que se producen por el tráfico urbano. Pero no se acabará ahí, y próximamente se restringirá el acceso a los tipo B y con el tiempo se acabará restringiendo el acceso a los C, quedando solo permitido sin restricciones el acceso a los vehículos con etiqueta ECO (híbridos) y 0 (eléctricos)”, explicó a “El Mercurio” Salvador García-Ayllón, experto en planificación urbana y medioambiental de la Universidad Politécnica de Cartagena.

Complementos

Las ZBE no son las únicas medidas tomadas por las autoridades para reducir la contaminación vehicular, y a estas se han sumado también políticas como la reconversión de grandes calles en zonas peatonales.

Un ejemplo de ello son los cierres de calles en Madrid bajo el programa del ayuntamiento capitalino conocido como “Madrid 360” —cuyos distintivos se repiten en varias partes de la ciudad—, y que este año logró la peatonalización total de la Puerta del Sol, como parte de su objetivo de reconvertir más de 8 kilómetros de calzada en la capital en zonas para el tránsito de personas a pie. A su vez, en Barcelona, el ayuntamiento ha impulsado el cierre de diversas calles de la ciudad en el último tiempo, y actualmente impulsa un plan para reformar su tradicional Rambla, para dar aún más espacio a las zonas peatonales y quitar carriles para el tráfico vehicular.

En tanto, a nivel nacional, el gobierno implementó en los últimos años una política de incentivos a la electromovilidad, conocido como el Plan Moves, el cual entrega ayudas de hasta 7.000 euros a las personas que compren vehículos eléctricos, y que fue extendido en noviembre hasta mediados de 2024 por la administración de Sánchez, para impulsar la renovación verde del parque automotriz.

“En lo personal, creo que los incentivos están muy bien. Cada vez vemos más gente que llega preguntando por vehículos eléctricos, porque o ven que a largo plazo son más convenientes para sus bolsillos, o porque ven que a futuro los vehículos a combustión van a tener más inconvenientes para circular. Y que el Estado te ayude con esa cantidad de dinero claro que motiva a gente a optar por la opción de vehículos eléctricos. Yo me beneficié del incentivo, y quedé muy conforme”, dijo Antonio Lacruz, vendedor en una concesionaria de automóviles eléctricos de Valencia.

“La transición energética hacia la electrificación de la movilidad es inexorable, y en ese sentido, las administraciones públicas deben fomentarla, además de con medidas regulatorias como las ZBE, con planes de financiación y ayudas como el Moves para evitar situaciones de injusticia social en este tema. Además, estas medidas deben combinarse con otras medidas como el fomento de la micromovilidad, la mejora del transporte público, o la implantación de carriles para autos con más de un pasajero. El verdadero desafío en los próximos años va a ser encontrar en cada ciudad el ‘cocktail’ de medidas que sean realmente efectivas”, afirmó a este diario Benito Sánchez, especialista en urbanismo sostenible de la Universidad de Sevilla.

BENEFICIO

Gracias a las medidas que se están aplicando, el tráfico en las grandes ciudades españolas podría bajar hasta 30%.