

La prohibición es parte del Plan de Descontaminación de la RM:

Especialistas plantean expandir perímetro de restricción vehicular permanente y mejorar su vigilancia

El año pasado la medida rigió solo en el anillo de Américo Vespucio, lo que sería insuficiente para disminuir la contaminación. Otros expertos apuntan a que deben utilizarse tecnologías para reducir la congestión vial, como semáforos con fases dinámicas.

JUDITH HERRERA C.

Son varios los argumentos que apuntan a que para mejorar la calidad del aire se debe reducir la congestión vehicular, ya que provoca una mayor emisión de gases contaminantes. Por lo mismo, una de las medidas del Plan de Descontaminación de Santiago es la restricción permanente para reducir el tránsito vial.

En 2018 se implementó por primera vez esta fórmula y en el caso de la restricción, se aplicó entre el 2 de mayo y el 31 de agosto para los vehículos catalíticos fabricados antes de 2011 cuyas patentes finalizaran en dígitos determinados por un calendario previamente publicado.

Aunque originalmente la medida contemplaba toda la ciudad, finalmente se decidió que solo incluyera al hoy interrumpido anillo de Av. Américo Vespucio con un dígito cada día, por lo que los especialistas aseguran que su impacto fue escaso y que debe tener mejoras sustanciales antes de volverse a aplicar.

De hecho, en las próximas semanas las autoridades deberán anunciar cómo se implementará este año la medida.

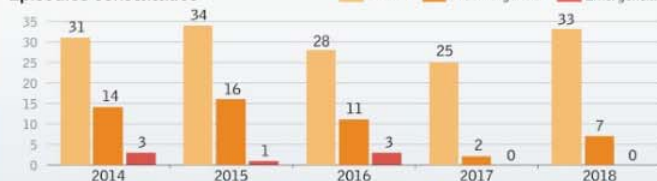
Análisis

María José Herrera, investigadora del Centro de Políticas Públicas de la U. del Desarrollo, afirma que "se debe expandir el perímetro de la restricción, ya que con eso podemos abarcar un mayor territorio que también genera contaminación".

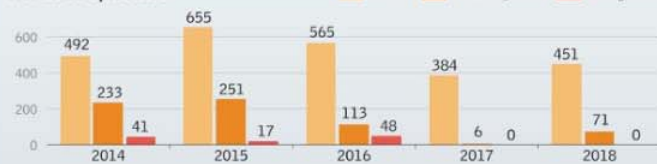
Añade que "si la fiscalización no es adecuada ni rigurosa, bajar la contaminación no se hace efectivo y por eso terminamos

Calidad del aire

Episodios constatados



Horas de episodios



Fuente Seremi del Medio Ambiente de la RM

“Estamos trabajando en regulaciones más estrictas para el transporte, como la norma Euro VI.”

DIEGO RIVEAUX
SEREMI DEL MEDIO AMBIENTE RM

con episodios críticos”.

En esto concuerda el académico Héctor Jorquera, especialista en medio ambiente de Ingeniería de la U. Católica: “Es una medida que no apunta a la naturaleza original del plan, donde se mencionaba una restricción a todos los vehículos antes de 2011.

“Si la fiscalización no es la adecuada y no es rigurosa, la disminución de la contaminación no es efectiva y por eso terminamos con episodios críticos”.

MARÍA JOSÉ HERRERA
INVESTIGADORA DE LA U. DEL DESARROLLO

La idea era que la gente fuera renovando de forma acelerada la antigüedad de la flota”.

Según el especialista, existe una cantidad de vehículos importante que circula fuera del anillo en las “comunidades de mayores ingresos, donde hay más autos per cápita”.

Además, en el sector oriente de la avenida se realizan las obras para la construcción de la autopista Américo Vespucio Oriente, lo que podría generar complicaciones en la fiscalización por la “mayor congestión y el hecho de que hay cámaras deshabilitadas. Es otro aliciente



MONITOREO.— Entre el 2 de mayo y el 31 de agosto de 2018 se fiscalizó la restricción vehicular, medida para disminuir el material particulado.

Sistemas frontales con precipitaciones mayores a 10 milímetros al día



EL MERCURIO

Si embargo, no todos están a favor de la restricción. **Rodrigo Fernández**, académico de Ingeniería de la U. de los Andes, puntualiza que no ha demostrado ser efectiva “en ninguna parte. Quienes pueden adquirir otro auto, y finalmente terminan afectando a las personas que no pueden hacer esto”.

Balance

Según la seremi de Medio Ambiente de la RM, el año pasado hubo 40 episodios con calidad de aire crítica por niveles de Material Particulado Fino (MP 2,5), más que los 27 de 2017.

El coordinador del Centro Meteorológico Ambiental de la U. de Santiago, Patricio Pérez, explica que el alza “se relaciona con las condiciones meteorológicas, como por ejemplo que el año pasado hubo menos lluvia”.

Diego Riveaux, seremi de Medio Ambiente, dice que los mayores contaminantes son el sector residencial —por leña—, transportes y el industrial.

Asegura que se trabaja en fijar nuevos límites de emisión para las industrias, fomentar vehículos eléctricos y tener regulaciones más estrictas. Es el caso de la norma Euro VI, que contempla mayores exigencias “en cuanto al control de emisiones para vehículos livianos y medianos que ingresan al mercado chileno. En relación a la norma Euro V, implicará disminuir en 56% la emisión de óxidos de nitrógeno de los motores diésel”.

ESMOG
El 20% de la contaminación en la RM es provocada por el sector de Transportes, mientras que el 38% por el residencial.

para que la medida se expanda a otras zonas o a toda la ciudad”, agrega Jorquera.

Para Alejandro Torres, académico de Ingeniería de la U. Central, “la restricción por sí sola tiene efectos marginales. Hay que combinarla con medidas para desincentivar usar el auto”.

Por ejemplo, plantea, además de mejorar la vigilancia, “se pueden gestionar los semáforos para que se adapten al flujo vehicular del momento y sean dinámicos, para reducir la congestión”.