

Fecha: 23/04/2018

Fuente: La Hora

Título: **Las dudas que plantea el nuevo plan de restricción vehicular**

Visitas: 10.101

VPE: 33.838

Favorabilidad: No DefinidaLink: <http://www.lahora.cl/2018/04/las-dudas-plantea-nuevo-plan-restriccion-vehicular/>

Expertos creen que la norma se quedará corta y no cumplirá su idea original: incentivar a la modernización del parque automotriz. El año recién pasado hubo un total de 25 alertas ambientales provocadas por la calidad del aire en **Santiago**, además de dos preemergencias. Pese a eso, 2017 fue considerado por los expertos como un año particularmente bueno en términos de contaminación atmosférica para la capital. En esa época, el Gobierno de Michelle Bachelet dejó articulado el nuevo plan de restricción vehicular que en teoría debía comenzar a regir este dos de mayo. No obstante, el mandato de Sebastián Piñera modificó las bases del nuevo plan una semana antes de entrar en vigencia: en vez de dos dígitos de restricción por día para los vehículos con convertidor catalítico fabricados antes del 2011, la cifra se redujo a sólo un dígito diario. Y no sólo eso, ya que además la prohibición se acotó únicamente a los autos que transiten dentro del anillo Américo Vespucio. El nuevo escenario, que comenzará a regir en ocho días y hasta el 31 de agosto, generó una serie de críticas de expertos y sectores de la oposición. Pero el debate parece reducirse a una sola pregunta: ¿servirá de algo la nueva restricción? “Vamos a partir con esta medida para ver su efectividad. Todavía tenemos que validar la forma de fiscalizar y medir. Es primera vez que se mide por año de registro del vehículo”, explicó la ministra de Transportes Gloria Hutt, confirmando que el plan es aún experimental. Incentivo original “Va a tener muy poco resultado”, adelanta el académico de la **Universidad de Santiago** y experto en contaminación ambiental, Ernesto Gramsch. Eso sí, hace la salvedad de que el cambio gradual “ayuda a que la gente que no puede cumplir la normativa no se vea tan golpeada”. “El sistema público de transporte, sobre todo el de las micros, ya no da abasto. La solución no es dejar sin auto a las personas y que se pasen a la saturación del Transantiago. No es sensato”, agrega el profesor de la Usach. Junto con eso, y en una posición más crítica, hace hincapié en que “lo más extraño del cambio fue reducir la prohibición únicamente para el anillo de Américo Vespucio. Eso echó por tierra el origen del plan”, opinó. En efecto, el plan del gobierno pasado estimaba que del total del parque automotriz -un millón 96 mil vehículos-, la restricción dejaría en la casa unos 220 mil automóviles por día. En cambio, con las nuevas reglas impuestas por las carteras de Transporte y Medio Ambiente, la cifra se reduciría a la mitad, 109 mil motorizados. Ese margen, para el ex subsecretario de Transportes del Gobierno anterior, Carlos Melo, podría hacer la diferencia. “Cuando se ideó el plan, se planteó que los beneficios serían a mediano y largo plazo. La gente, al estar sujeta a restricción, tiene el incentivo para cambiar el auto. Ahora en los cuatro meses del plan te va a tocar dejar ocho veces el auto en la casa. Puede ser que ese incentivo, que originalmente buscabas, ya no sea importante”, dijo el académico de la Facultad de Ingeniería de la **Universidad** Diego Portales. El otro foco “La medida va a ayudar; la pregunta real es si será suficiente”, dice, en tanto, Nicolás Huneeus, del Centro de Ciencias del Clima y la Resiliencia de la **Universidad** de Chile. Para el académico, “si queremos resolver el problema de la contaminación, algún costo tendremos que pagar”, por lo que apoya la idea de que la restricción se acentúe el próximo año. Eso sí, llama a no olvidar el factor de la calefacción residencial y las industrias. “Hay una obsesión con el tema transportes, pero hay más elementos en la ecuación”, comenta. Gramsch añade que la clave está en mejorar el transporte público. “La única medida sensata que yo veo, teniendo en cuenta que el sistema de micros no funciona como la gente quiere, es que se acelere la construcción de nuevas líneas del metro. Es la única política de transportes que permite dejar el auto en la casa”, cierra el experto.

