



FISCALIZACIÓN.— Entre el 1 de mayo y el 31 de agosto, se controla que los autos sin sello verde no circulen por las calles.

El 31 de agosto acaba el período de gestión de episodios críticos:

A días de su fin, expertos cuestionan la efectividad de la restricción vehicular

• Especialistas indican que esta política afectaría solo al 3% de los vehículos y que no aborda las causas estructurales de la contaminación.

MACARENA CERDA M.

La restricción vehicular comenzó a aplicarse en 1986 en Santiago como una vía para mejorar la calidad del aire, sobre todo en otoño e invierno, cuando por el escenario meteorológico, la acumulación de contaminantes es mayor. Sin embargo, las condiciones de la ciudad, y sobre todo el parque automotor han cambiado, por lo que expertos ponen en duda si la medida sigue siendo útil.

Con todo, el 31 de agosto se acaba el período en que se aplica el actual Plan de Gestión de Episodios Críticos (GEC) del Ministerio del Medio Ambiente, y que en esta ocasión establece una prohibición diaria de dos dígitos para los vehículos catalíticos con sello verde inscritos antes del 1 de septiembre de 2011, así como para las motocicletas registradas antes de 2010.

Rodrigo Fernández, académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la U. de los Andes,

comenta que, a su juicio, la restricción tiene un impacto escaso. "No sirve para nada", dice, pues no aborda las causas estructurales de la contaminación, como el uso de combustibles fósiles. Añade que la restricción no logra un cambio significativo en la descongestión de las calles, dado que "solo el 3% de los vehículos se ve afectado".

Luis Cifuentes, investigador en Contaminación Ambiental de la U. Católica, opina que "la restricción vehicular no aporta mucho en el

corto plazo, ya que su efectividad es menos de la mitad de la efectividad teórica, pero puede servir para reducir emisiones en el largo plazo si se diseña correctamente, es decir, que se aplique a los vehículos más contaminantes, distinguiendo no solo por año, sino que también por la norma de emisiones que cada uno cumple".

En esa línea, el experto afirma que "los vehículos diésel, en general, emiten más que los de gasolina. Un vehículo de gasolina de 2005 emite menos que uno diésel de 2012, que no tiene restricción. La restricción se debe actualizar periódicamente".