

Petición popular vehículos Madrid, dirigida al alcalde de Madrid, José Luis Martínez Almeida:

Las nuevas políticas de movilidad que el Ayuntamiento de Madrid con su proyecto “Zona de Bajas Emisiones” (ZBE) está poniendo en marcha, no solo son una grave falta a las promesas electorales anunciadas por el Sr. alcalde, sino que de manera silenciosa conllevan un alto impacto medioambiental y un empobrecimiento de la clase trabajadora de esta ciudad, así como un sobrecoste para todas aquellas personas que en algún momento requieran de un desplazamiento a la misma.

Consideramos que existen alternativas más sostenibles a nivel económico y medioambiental que deberían ser exploradas, y por ello pedimos la marcha atrás de estas nuevas políticas.

A continuación, se enumeran y explican algunos de los motivos por los que se inicia esta propuesta.

1. Promesas electorales: del revocar “Madrid Central” al extenderlo a toda la ciudad. Las promesas incumplidas como forma de gobernar.

Una de las promesas más sonadas del candidato J.L. Martínez Almeida para salir elegido en las elecciones municipales en Madrid el 26 mayo de 2019, fue acabar con “Madrid Central”, proyecto estrella de su predecesora Manuela Carmena.

J.L. Martínez Almeida no solo ha incumplido dicha promesa, sino que la ha agravado, generando con Madrid 360^[1.1] y su extensión ZBE, un mayor problema del que él mismo hablaba y usaba como argumentario en la campaña a las elecciones anteriormente citadas. A eso se le llama como mínimo cinismo, entre otros descalificativos ^[1.2-1.11].

Con la ampliación de Madrid Central a Madrid 360, y diversos planes asociados, se promueve que la clase trabajadora de la ciudad de Madrid y de la periferia (que principalmente trabajan en dicha ciudad) tengan que deshacerse en pocos años ^[1.12] de sus vehículos, para adquirir vehículos eléctricos que, por sus altos costes, no podrá afrontar dicha clase trabajadora, engañando a gran parte de su electorado.

Esta situación también afecta a todas aquellas personas no residentes en Madrid, que en algún momento requieran de un desplazamiento a la misma. La no posibilidad de utilizar sus vehículos para entrar y circular por la ciudad, conllevará mayores dificultades logísticas y económicas para su movilidad.

2. La contaminación silenciosa: miles de vehículos en perfecto estado finalizarán su vida útil para convertirse en chatarra.

Se estima que solo en la ciudad de Madrid, más de 450.000 ^[2.1] vehículos se destinarán a la chatarra ^[2.2] por las restricciones a la circulación de los mismos. La cantidad de desperdicios y contaminación que se generará será injustificada, teniendo en cuenta que existen alternativas como extender legislativamente su vida útil y fomentar un uso moderado.

A ello hay que añadir el coste de la fabricación de un nuevo vehículo, el cual no sería necesario si los puntos anteriores son revisados.

3. El peso recae siempre sobre los mismos: la clase trabajadora vilipendiada y aún más se empobrecida.

Por un lado, el “derecho a la movilidad” se encuentra establecido en los derechos ^[3.1] y libertades fundamentales recogidos en el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, la Constitución Española, los Estatutos de Autonomía, los Tratados Internacionales suscritos por España y la jurisprudencia española, en particular en lo referido a:

- El derecho a circular por el territorio nacional.
- La libre circulación de los trabajadores.
- La libertad de circulación de personas, bienes y mercancías.
- El derecho a la propiedad privada, y a su uso y disfrute.
- La libertad y la igualdad de los españoles ante la ley.

Por otro lado, cabe destacar la no viabilidad de sustituir los vehículos a combustión, por los vehículos eléctricos en la actual situación socioeconómica de la población española y de infraestructuras del país.

Con la factura de la luz disparada por las nubes, la dependencia energética de nuestro país es altísima. A esto se suma que se están cerrando las pocas que aún se conservan ^[3.1-3.3].

4. La cara menos amable del coche eléctrico: fabricación, vida útil y normativa de infraestructuras.

La construcción de coches eléctricos en la actualidad utiliza Coltán, Litio, Níquel... componentes difíciles de encontrar; por ejemplo, el Coltán se extrae, entre otras, en minas de El Congo, donde utilizan niños como esclavos para la extracción del mismo ^[4.1].

Nótese además de lo ya citado anteriormente, que la construcción de los vehículos eléctricos, genera una huella de CO₂ muy superior a la construcción de los vehículos de combustión, más concretamente, se estima que la construcción de un vehículo eléctrico es un 70% más contaminante que la construcción de un vehículo de gasolina ^[4.8], hecho que aproximadamente se compensa a los 8-10 años de estar en circulación, pero a partir de entonces se genera la paradoja siguiente, “las baterías de los vehículos eléctricos tienen un ciclo de unas 3000 cargas” lo que equivale a recorrer unos 120.000-150.000 km ^[4.5-4.6], momento en que en media, la gente suele cambiar de vehículo. En esta situación ¿dónde queda el hecho que nos intenten convencer de que los vehículos eléctricos no son contaminantes?

Por no hablar del hecho de tener que tirar a la chatarra los aprox. 450.000 vehículos antes citados (teniendo en cuenta que algunos de ellos serán prácticamente nuevos) para tener que fabricarlos eléctricos (que la clase trabajadora no podrá adquirir por su alto precio).

Un punto poco expuesto en la actualidad, es que a día de hoy la infraestructura energética (nacional y comunitaria) no está adaptada a la cantidad de energía que conlleva tener un parque móvil electrificado, así como que la legislación de este sector necesita ser

actualizada para ofrecer más soluciones que inconvenientes. La utilidad del coche eléctrico hoy en día puede ser discutida en muchos aspectos.

5. ITVs inservibles si mi vehículo no puede circular por Madrid 360. “ITVs. Trámite por tramitar”

En la actualidad de crisis climática y económica que atraviesa el país, resulta cuando menos irresponsable, mandar al desguace vehículos con la Inspección técnica del Vehículo (ITV), el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y el seguro de circulación al día. Es más, si uno de estos vehículos sin pegatina ambiental entra en Madrid 360 u otra ZBE sin ser residente (en breve será también para los residentes) se enfrenta a una multa (de 200€^[5.2]) a pesar de haber pagado todos los impuestos y tener en regla todos los papeles a nivel estatal (que incluye una ITV que garantiza que el vehículo no contamina más de lo que establece el Estado Español), pagando de nuevo la población más empobrecida que no puede acceder a coches actuales híbridos o eléctricos por su alto coste. Ante ello, como poco cabría la posibilidad de estudiar la instalación de mecanismos para reducir sus emisiones.

Actualmente se están desarrollando muchas innovaciones en los combustibles sintéticos menos contaminantes, una innovación que podría ayudar a mantener en la carretera a todos los vehículos que aún usan motores de combustión con una emisión de gases muchísimo menor, y así evitar el impacto ambiental que supondría su desguace y tener que fabricar un vehículo nuevo, como sí se ha hecho en algunos países de nuestro entorno en la UE.

En Alemania, por ejemplo, hubo un programa de readaptación para vehículos antiguos, que consistía en que en las propias estaciones de ITV (TÜV) instalaban un sistema de filtros homologado “DPF”, para mejorar el sistema de humos de un vehículo, dicho “DPF” costaba 450 € incluida la instalación, y además el Estado lo subvencionaba con 350 €, es decir que al consumidor le suponía unos 100 €, que es un precio más que razonable para poder seguir dando uso a un vehículo y no tenerlo que achatar para fabricar un nuevo vehículo. Para ello, el Gobierno Federal concedió ayudas (por un importe de unos 70 millones de euros solo en 2010, último año en que realizó dicho programa, para unas 200.000 readaptaciones) ello permitió que un vehículo con normativa Euro III pasara a Euro IV, y por tanto, de no tener distintivo ecológico pasara a tenerlo, con un doble fin: ayudar a los ciudadanos a esa readaptación primando a los más desfavorecidos económicamente y el evitar achatar un vehículo antiguo para fabricar un vehículo nuevo.

Este tipo de readaptaciones también han estado presentes en otros países de la UE, como por ejemplo en Austria, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Italia o Suecia, además de en la ciudad de Londres^[5.1]. En España nunca ha existido dicha posibilidad.

Bibliografía:

Punto 1:

[1.1] 20-08-2021 [Madrid 360, así es el 'nuevo Madrid Central': ¿Qué coches pueden circular? \(telemadrid.es\)](https://telemadrid.es)

- [1.2] 20-01-2019 [Almeida: "Lo primero, se acabó Madrid Central" \(elindependiente.com\)](#)
- [1.3] 28-05-2019 [Martínez-Almeida: "Vamos a revertir Madrid Central lo antes posible" | Madrid \(elmundo.es\)](#)
- [1.4] 28-05-2019 [Martínez Almeida eliminará Madrid Central este verano \(eleconomista.es\).](#)
- [1.5] 15-08-2021 [Vox pide a Almeida que retire Madrid Central para "recuperar la libertad" \(vozpopuli.com\)](#)
- [1.6] 16-08-2021 [Vox reclama a Almeida que retire, y no solo modifique, Madrid Central \(lavanguardia.com\)](#)
- [1.7] 20-08-2021 [Almeida: "Madrid Central se llamará Distrito Centro y se llevará a pleno el 10 de septiembre" | Madrid | EL PAÍS \(elpais.com\)](#)
- [1.8] 25-08-2021 [Del "acabaré con Madrid Central" a calcar el proyecto de Carmena: así serán las restricciones de Almeida | Actualidad | Cadena SER](#)
- [1.9] 10-09-2021 [Rocío Monasterio exige a Almeida levantar Madrid Central: 'Defienda la verdadera libertad' - VOX \(voxespana.es\)](#)
- [1.10] 13-09-2021 [Fumata blanca en Cibeles: Almeida aprueba su nuevo Madrid Central con cuatro votos de la izquierda | Madrid | EL PAÍS \(elpais.com\)](#)
- [1.11] 22-09-2021 [Entra en vigor el nuevo Madrid Central de Almeida: guía para conocer todas las restricciones \(eldiario.es\)](#)
- [1.12] 19-03-2022 [Restricciones Madrid | Consulta el calendario de prohibiciones de circulación \(restricciones-madrid.es\)](#)

Punto 2:

- [2.1] 15-09-2021 [450.000 turismos podrían convertirse en chatarra por las ordenanzas de movilidad \(abc.es\)](#)
- [2.2] 16-09-2021 [Medio millón de coches en riesgo de convertirse en chatarra, ¿por qué? \(lasexta.com\)](#)

Punto 3:

- [3.1] 08-10-2019 [Comisiones Obreras de Madrid \(ccoo.es\)](#)
- [3.2] 12-01-2022 [Etiquetas DGT: Estos son los coches que ya no pueden traspasar la M-30 para entrar a Madrid | Marca](#)
- [3.3] 26-06-2022 [España se acerca al punto de "no retorno" en su plan para cerrar las nucleares - Libre Mercado](#)

Punto 4:

- [4.1] 29-05-2017 [Ny rapport belyser klimatpåverkan från produktionen av elbilsbatterier - IVL Svenska Miljöinstitutet \(en sueco\).](#)
- [4.2] 04-01-2018 [¿Qué es más contaminante, fabricar un coche eléctrico o uno convencional? | National Geographic](#)
- [4.3] 16-04-2018 [Muerte, corrupción y avaricia: el secreto escondido detrás del coche eléctrico | Historias \(elmundo.es\)](#)
- [4.4] 19-07-2018 [Un coche es viejo con 150.000kms ¿Cada cuánto cambiamos de coche? \(elobservatoriocetelem.es\)](#)
- [4.5] 28-04-2021 [ocho años o 150.000 kilómetros, lo que viene a ser cerca de 3.000 ciclos de carga **Cuál es la duración de la batería de un coche eléctrico - Clicars Blog**](#)
- [4.6] 20-09-2021 [cada **120.000-150.000 kms** **Cuántos km dura un coche y cuándo deberías cambiarlo \(muchoneumatico.com\)**](#)
- [4.7] 23-11-2021 [Fabricar un coche eléctrico contamina un 70% más que uno de gasolina \(elconfidencial.com\)](#)

Punto 5:

- [5.1] 06-01-2010 [Particle filter retrofitting: filter funding is extended | CAR ENGINE AND SPORT \(topgear-autoguide.com\)](#)
- [5.2] 30-12-2021 [Las multas en Madrid por saltarse las Zonas de Bajas Emisiones y el protocolo de anticontaminación serán más caras \(motorpasion.com\)](#)
- [5.3] 29-04-2022 [Los coches sin etiqueta ya no podrán acceder al interior de la M30 - Más Madrid - COPE](#)