



San Sebastián, 4 de marzo de 2024

Nota 2/2025



SERVICIOS

El RACVN considera que la economía circular debería proteger la durabilidad de los vehículos, y no obligar a la compra de coches nuevos a quien no tiene medios para hacerlo

Al hilo del VII Encuentro Internacional de Economía Circular, que se celebra los días 6 y 7 de marzo en San Sebastián, el RACVN se pronuncia sobre las declaraciones del Presidente de la Fundación para la Economía Circular, Ángel Fernández, en torno a la ZBE de San Sebastián.

*“La ZBE es clave, la mitad de las ciudades están ocupadas por coches”, ha declarado Fernández al Diario Vasco en vísperas de su intervención en el encuentro. Una lectura errónea, se considera desde el RACVN, ya que **estos datos indican que la inmensa mayoría de la población está a favor de utilizar los coches en las ciudades**, y que su uso va unido a **una necesidad**. Restringir estos derechos de movilidad a los ciudadanos no garantiza una mejor calidad de vida de la ciudadanía, sino que fomenta una merma de su libertad.*

*En el marco de este encuentro, desde el RACVN se hace una **reflexión sobre los distintos problemas relacionados con la sostenibilidad ambiental y social** que implica impulsar la **compra de coches eléctricos**, en consecuencia a la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en las ciudades: convertir en desecho los actuales vehículos y generar chatarra, acortar el ciclo de vida de los coches, y acentuar las diferencias de poder adquisitivo entre las distintas clases sociales de la población, favoreciendo las desigualdades.*

Los próximos días 6 y 7 de marzo se celebra en San Sebastián el **VII Encuentro Internacional de Economía Circular**. Enmarcado en este foro, uno de sus participantes, el presidente del Patronato de la Fundación para la Economía Circular, Ángel Fernández, ha declarado al *Diario Vasco* que la puesta en marcha de la ZBE le parece “fundamental” para reducir la afluencia de coches a las ciudades y convertir los núcleos urbanos en lugares más habitables. Estas declaraciones han reforzado en el RACVN la opinión sobre la **falsa sostenibilidad medioambiental, social y económica derivada de la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones**, y han despertado la reflexión sobre el uso de vehículos en una economía circular.



Teniendo en cuenta, afirma el gerente del **RACVN**, Eduardo Martínez, que **“en una economía circular debería alargarse la vida de los productos existentes**, reciclar los que ya no sirven, y en ningún caso estimular la compra de nuevos productos por normativas administrativas, no entendemos **cómo se le obliga a la gente a realizar inversiones superiores a los 30.000 euros en un bien necesario para la unidad familiar”**.



Martínez insiste en que **“la gente que tiene un coche antiguo no lo tiene porque le gusta, sino porque no se puede comprar uno nuevo”**. Por eso considera que se está castigando una vez más a las clases más desfavorecidas económicamente, y le sorprende que una asociación en aras de la reordenación de la riqueza y la sostenibilidad social apoye algo que castiga a la gente más popular.

SERVICIOS

La ZBE, una medida en contra de la sostenibilidad ambiental y social, contraria a los valores de una economía circular

Si se entiende la **economía circular** como “un concepto económico que se interrelaciona con la sostenibilidad, y cuyo objetivo es que el valor de los productos, los materiales y los recursos se mantenga en la economía durante el mayor tiempo posible, reduciendo al mínimo los residuos”, según lo explica la Fundación para la Economía Circular, la **implantación de zonas de bajas emisiones en las ciudades** sería **contraria** a esta filosofía ya que impulsa la generación de chatarra de los coches que no pueden circular en las ciudades, e incita a la compra de nuevos productos. Y es que la medida de ZBE va en contra de cualquier sostenibilidad ambiental, social y económica, se estima desde el RACVN.

Por un lado, en relación a la **sostenibilidad medioambiental**, dado que los vehículos adquiridos en los últimos 25 años son menos contaminantes y que cada vez se han ido comprando coches más eficientes, desde el RACVN se da prioridad a **alargar la vida de estos vehículos antes que** estimular la compra de unos **coches eléctricos**, que se mueven con una electricidad que no está claro ni cómo se produce, ni se conoce qué va a pasar con esa batería cuando ya no esté operativa.

Si bien desde el RACVN **no se está en contra del uso de coches eléctrico, sino contra la imposición de estos frente a los de combustión** cuando aún no están claros varios temas: de dónde se obtendrá la energía suficiente para su funcionamiento, la problemática de las recargas cuando más del 60% de las viviendas en España no tiene garaje, un plan sostenible para el reciclaje o achatarramiento de las baterías.

Además, teniendo en cuenta que **el material para las baterías de los coches eléctricos (litio y cobalto) se extrae con máquinas de combustión; con grandes excavadoras que consumen más de 1.000 litros a la hora para perforar las minas**, valoramos que la combustión no queda fuera de juego con esta nueva tecnología. Más, cuando muchas veces esas baterías **se hacen** en China **con energías térmicas**, es decir, con carbón. Elaborar una nueva tecnología con una de las energías más sucias y contaminantes, las térmicas, presentaría **un impacto medioambiental muy negativo a largo plazo**.

Además, la ZBE no impide que llegue hasta esta zona delimitada la contaminación de las zonas colindantes, lo que ni siquiera convierte la ZBE en una parte de la ciudad con aire más puro.



En lo referente a la **sostenibilidad social**, obligar a la gente a comprar un coche que no puede sólo **genera pobreza y tristeza**. Eso en lo relativo a las personas que deberían usar esa nueva tecnología. Y en lo que respecta a quienes se emplean en la extracción de los materiales de esas nuevas tecnologías, desde el RACVN se quiere recordar que **el litio y el cobalto de esas baterías salen de zonas muy deprimidas, de minas con muy pocas medidas de seguridad**, donde los trabajadores se emplean en unas condiciones laborales muy malas.



Y en lo relativo a la **sostenibilidad económica**, la ZBE **reduce** la movilidad y **la capacidad de trabajo de quienes viven en el centro de la ciudad**, pero trabajan en barrios de la periferia o en otros municipios, y sus jornadas van más allá de las once la noche o empiezan antes de las siete de la mañana.

SERVICIOS

La ZBE, disminución de la libertad de los ciudadanos, y no tanto de emisiones

Las zonas de bajas emisiones en las ciudades, y limitar la circulación de coches de combustión por los núcleos urbanos, **no disminuye en ningún caso ni la contaminación de la propia ciudad, ni desde luego la contaminación global**.

Desde el RACVN se echa la vista atrás a las emisiones en Madrid en marzo de 2020. Entonces, en plena pandemia, no había coches en la calle, y aún así las emisiones en la capital subieron porque la gente estaba en casa y usaba la calefacción. Una prueba clara de que **limitar el uso de coches en los núcleos urbanos no es sinónimo de bajar las emisiones en la ciudad**.

Por otro lado, la implantación de esas zonas en determinadas áreas no disminuye tampoco las emisiones nocivas de las poblaciones colindantes, que alcanzan el área de bajas emisiones por el aire. Donde sí se observa una **disminución** con la implantación de esta medida es en **la libertad de movimiento de los automovilistas**. Desde el RACVN se entiende que la movilidad es sinónimo de libertad, y cuando desde la administración se le dice a los ciudadanos con qué coches puede moverse y por qué barrios pueden hacerlo según qué tipo de coche posea, se limita la capacidad de movimiento de los ciudadanos.