

# MEDIO AMBIENTE

## ¿Cómo crees que será el coche del futuro?

Un cambio rápido y barato hacia el coche eléctrico, puede ser esa la solución a la crisis del sector automovilístico.

En plena crisis las grandes compañías de motor de Estados Unidos se han lanzado a la que llaman a la que defienden como su gran opción de futuro. Gracias a los avances en las baterías, el coche eléctrico se ha impuesto como prioridad frente a otras alternativas limpias. Saldrán a la calle a partir del año próximo sin que por ahora esté resuelto el principal desafío para su utilización: que exista una infraestructura para recargarlos. Chrysler ha sido la empresa más optimista

respecto al futuro del coche eléctrico. Por su parte, General Motors confía en satisfacer una gran demanda.

La estrella de la feria internacional del automóvil ha sido el nuevo prototipo de Chevrolet Volt.

Según diversos congresistas demócratas, el presidente Barack Obama condicionará las ayudas al motor incluidas en el nuevo Plan de Dinamización Económica al hecho de que los fabricantes dediquen fondos a la investigación y el desarrollo de coches eléctricos.



La solución a la crisis automovilística

Uno de los grandes desafíos a los que se enfrenta el coche eléctrico es, de hecho, el de la duración media de la carga de sus baterías, que en caso de los híbridos ronda los 60 kilómetros, lo que podría satisfacer las necesidades de los ciudadanos en su vida diaria pero no sería suficiente para largos trayectos.

Algunas empresas han comenzado a investigar cómo facilitar la recarga de estas baterías.

Por ahora, el proyecto se ha probado con dos modelos:

el Renault Mégane y el Nissan Roque. Será un sistema más barato que el que tenemos en este momento. Además se podría crear una red de estaciones de servicio eléctricas donde reponer baterías, que funcionarían como funcionan ahora las gasolineras. Según los fabricantes de coches el cambio sería rápido y barato; el cambio sistema del futuro, sin embargo, algunas personas afirman que este cambio es imposible ya que requiere fuertes inversiones y más tiempo para que sea posible su utilización en masa.

## Carretera conflictiva

Sofía H, Laura y Sofía P

La carretera M-501, también conocida como autovía de los pantanos, es una vía autonómica que empieza en la autovía de circunvalación M-40 y finaliza en el límite de la Comunidad de Madrid con la provincia de Ávila donde pasa a denominarse CL-501.

Tradicionalmente ha sido una carretera convencional de un carril por sentido, sin embargo tras finalizar en Agosto de 2008 las últimas obras de duplicación de calzada, han sido desdobladas a autovía los primeros 48 kilómetros hasta el municipio de Navas del Rey.

Mientras que el tramo restante los otros 106 kilómetros en Madrid hasta San Martín de Valdeiglesias y el límite con la provincia de Ávila se encuentra en estudio, a la vez que también la Junta de Castilla y León estudia la conversión en autovía de la CL-501 hasta el límite con la provincia de Cáceres dado

que atraviesa zonas de alto valor medioambiental y con una orografía compleja.

Y el tramo entre el desvío de Robledo de Chavela y Pelayos de la Presa, en las inmediaciones del Pantano de San Juan ofrece una gran complejidad técnica al ser un puerto de montaña con numerosas curvas, además de su impacto ambiental.

Este desdoblamiento ha provocado una polémica debido a los importantes impactos medioambientales que alegan diversos grupos ecologistas. Los argumentos de los ecologistas se basaron principalmente en el daño medioambiental causado por el desdoblamiento, ya que la carretera la M-501 atraviesa zonas de alto valor ecológico y paisajístico.

En el primer tramo desdoblado (tramo M-40 - Quijorna) cruza el Parque Regional del Curso medio del Río Guadarrama, además de transcurrir junto a los encinares de Boadilla y de Villaviciosa.



Posteriormente a partir de Quijorna y hasta el límite con la provincia de Ávila atraviesa la ZEPA (Zona de Especial Protección de las Aves) de los ríos Alberche y Cofío. De esta zona, se encuentra en desdoblamiento el tramo Quijorna - Navas del Rey.

La paralización cautelar solicitada por los ecologistas que argumentan que los datos de siniestralidad utilizados por el gobierno regional están falseados con respecto a las estadísticas que ofrece la DGT fue denegada, por lo que las obras continuaron, y no fue hasta febrero de 2008, ya muy avanzadas, cuando el tribunal declaró que la argumentación de "interés general por la alta siniestralidad de la vía" era inválida.

La Junta de Castilla y León y la Diputación Provincial de Ávila han manifestado su voluntad de continuar con el desdoblamiento por el

valle del Tiétar si la Comunidad de Madrid lleva la autovía hasta el límite provincial. Además, pese a la oposición inicial, casi todos los grupos políticos de los Ayuntamientos de la zona, apoyaron el proyecto.

Actualmente, aunque la autovía está en servicio para los usuarios, la obra prevista no está completa, quedando aún por completar en algunos puntos el vallado cinético que impide el paso de animales a la calzada y los eco-túneles cada 500m para facilitar el tránsito de la fauna por la zona. El objetivo actual de las organizaciones ecologistas es conseguir una sentencia del Tribunal Supremo o del TJUE que obligue a la restitución de los terrenos a su estado anterior y el desmantelamiento de la autovía.

¿Podrán conseguirlo o al final ganará el hormigón frente a nuestros campos y fauna?

