Modelo para las Zonas de Bajas Emisiones

19/05/2023

GANVAM FACONAUTO FECAVEM

Presentación

GANVAM FACONAUTO FECAVEM

- Las tres entidades agrupan las empresas de la distribución y comercio de automoción. **Faconauto** y **Ganvam** a nivel español y **Fecavem** en Cataluña y las tres están vinculadas a CEOE.
- A nivel nacional, Faconauto y Ganvam han firmado el manifiesto **NEUTRAL IN MOTION** con una visión compartida por las asociaciones nacionales de la automoción y el transporte, para conseguir alcanzar la neutralidad climática en 2050.

Criterios compartidos

Voluntad de sumarse al creciente interés por la **calidad del aire y su impacto en la salud de las personas** y apoyamos la implantación de las ZBE.

Contribuir con **propuestas rigurosas** y con conocimiento, por nuestra condición de expertos.

Velar por la funcionalidad de los **vehículos de motor de los usuarios**, puesto que son nuestra propuesta de movilidad.

Reivindicar el **papel en el ámbito del vehículo de motor** por su papel en el ámbito económico, social y laboral.

Poner de relieve que el sector produce vehículos cada vez más limpios y que en el año **2035** es obligatorio la venta de **vehículos nuevos sin emisiones.**

Destacar el carácter vertebrador territorial del vehículo de motor por su **capilaridad**. Una realidad que que no puede ser abarcada con transporte público.

Concienciar sobre el **papel social** respecto a colectivos de **personas vulnerables**: personas mayores, enfermas, discapacitados, menores….

Punto de partida del modelo

Ciudades obligadas

149

Ciudades con implantaciones ejecutadas.

15

Desde el 1 de enero de 2.023, las ZBE son obligatorias legalmente para **ciudades con más de 50.000 habitantes** y aquellas que tengan **+20.000 habitantes, con una peor calidad del aire**.

Andalucía
- Córdoba [+]
- Línea de la Concepción [+]
- Sevilla [+]

Cataluña
- Badalona [+]
- Barcelona [+]
- Cornellà de Llobregat [+]
- L'Hospitalet de Llobregat [+]
- Sant Cugat del Vallès [+]
- Tarragona [+]

Comunidad de Madrid
- Alcobendas [+]
- Madrid [+]
- Rivas-Vaciamadrid [+]

Comunidad Foral de Navarra
- Pamplona [+]

Galicia
- A Coruña [+]
- Pontevedra [+]

- Nuestra previsión es que, tras el parón de las elecciones, muchos municipios ejecuten su implantación. A la vista de las implantaciones ejecutadas, hemos elaborado este informe.

ZBE (Zonas de Bajas Emisiones)

Marco legal:
Ley 7/2021 y normativa concordante

Fin:
Reducción de **emisiones de gases contaminantes** y de efecto invernadero.

Son una herramienta más dentro de los planes de movilidad urbana que todos los municipios afectados deben disponer para **mejorar la calidad del aire.**

Dentro de estos planes, debemos destacar la obligación legal de tomar medidas de **favorecer los vehículos de movilidad de bajas emisiones, electrificado**.

A favor de las ZBE:

1. **Mejora de la calidad del aire**: restricción o prohibición de la entrada de vehículos altamente contaminantes, reduciendo significativamente las **emisiones de gases contaminantes** y mejora la calidad del aire en las ciudades. Esto beneficia la salud de los residentes, **reduciendo el riesgo de enfermedades respiratorias y cardiovasculares**.

2. **Lucha contra el cambio climático**: Al limitar el acceso de vehículos que emiten altos niveles de dióxido de carbono y otros gases de efecto invernadero, las zonas de bajas emisiones contribuyen a **reducir las emisiones totales de gases de efecto invernadero**. Esto es fundamental para combatir el cambio climático y cumplir con los compromisos internacionales de reducción de emisiones.

3. **Estímulo de la movilidad sostenible**: La implantación de zonas de bajas emisiones fomenta el uso de medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y los **vehículos eléctricos**. Esto promueve una transición hacia una movilidad más limpia y sostenible, disminuyendo la congestión del tráfico.

4. **Reducción del ruido**: Al limitar el acceso de vehículos altamente contaminantes, se reduce también el **ruido del tráfico en las ciudades**. Esto mejora la **calidad de vida de los residentes**, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas, donde el ruido del tráfico puede ser una fuente importante de molestia.

En contra de las ZBE:

1. **Impacto económico en propietarios de vehículos**: Las restricciones de acceso pueden afectar negativamente a propietarios de vehículos más antiguos y menos eficientes, que no cumplen con los estándares de emisiones establecidos. Esto puede generar un impacto económico significativo, ya que pueden ser un revulsivo para **actualizar o reemplazar sus vehículos.**

2. **Dificultades de acceso a determinadas áreas**: La implantación de zonas de bajas emisiones puede dificultar el acceso a determinadas áreas de la ciudad, especialmente para aquellos que dependen de vehículos altamente contaminantes, como **camiones de reparto o empresas de servicios**. Esto puede generar problemas logísticos y afectar negativamente a la economía local.

3. **Desplazamiento de la contaminación**: Si las restricciones de acceso en las zonas de bajas emisiones conducen a un desvío del tráfico hacia áreas circundantes no restringidas, es posible que la contaminación simplemente se desplace en lugar de reducirse de manera efectiva. Esto puede afectar la calidad del aire en **otras zonas de la ciudad** y provocar una distribución desigual de los efectos negativos de la contaminación.

4. **Limitaciones de infraestructura y transporte público**: La implantación de zonas de bajas emisiones requiere una infraestructura adecuada y un sistema de transporte público eficiente para **proporcionar alternativas viables** a los vehículos privados. En algunas ciudades, especialmente las más grandes, puede haber limitaciones en la infraestructura existente.

Han sido efectivas las ZBE?

- ✓ **Mejora de la calidad del aire**: reducción las emisiones de contaminantes atmosféricos, como **partículas finas (PM2.5**) y **óxidos de nitrógeno (NOx**) en beneficio de la salud de los ciudadanos.
- ✓ **Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero**: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero disminuyendo significativamente las **emisiones de dióxido de carbono (CO2)** y otros gases que contribuyen al calentamiento global.
- ✓ **Fomento de la movilidad sostenible**: fomento del uso de medios de transporte más sostenibles y limpios, como el t**ransporte público, las bicicletas y los vehículos eléctricos** promoviendo una transición hacia una **movilidad más sostenible** y respetuosa con el medio ambiente.
- ✓ **Cambio en el comportamiento de los conductores**: cambio en el comportamiento de los conductores, alentándolos a optar por **vehículos más limpios o a utilizar alternativas de transporte sostenible.**

Las ZBE han contribuido a **una mayor conciencia sobre el impacto ambiental de los vehículos** y ha fomentado la adopción de opciones de movilidad más respetuosas con el medio ambiente.

Alcance

149 municipios obligados de más de 50.000 habitantes

Municipios de más de 20.000 habitantes que superen los límites de emisiones regulados

Territorios insulares

En su conjunto representan un **53% de la población estatal**. La mitad de la población la tiene que aplicar y la otra no.

Singularidades de las ciudades:

Tamaño, orografía, disponibilidad de transporte público.

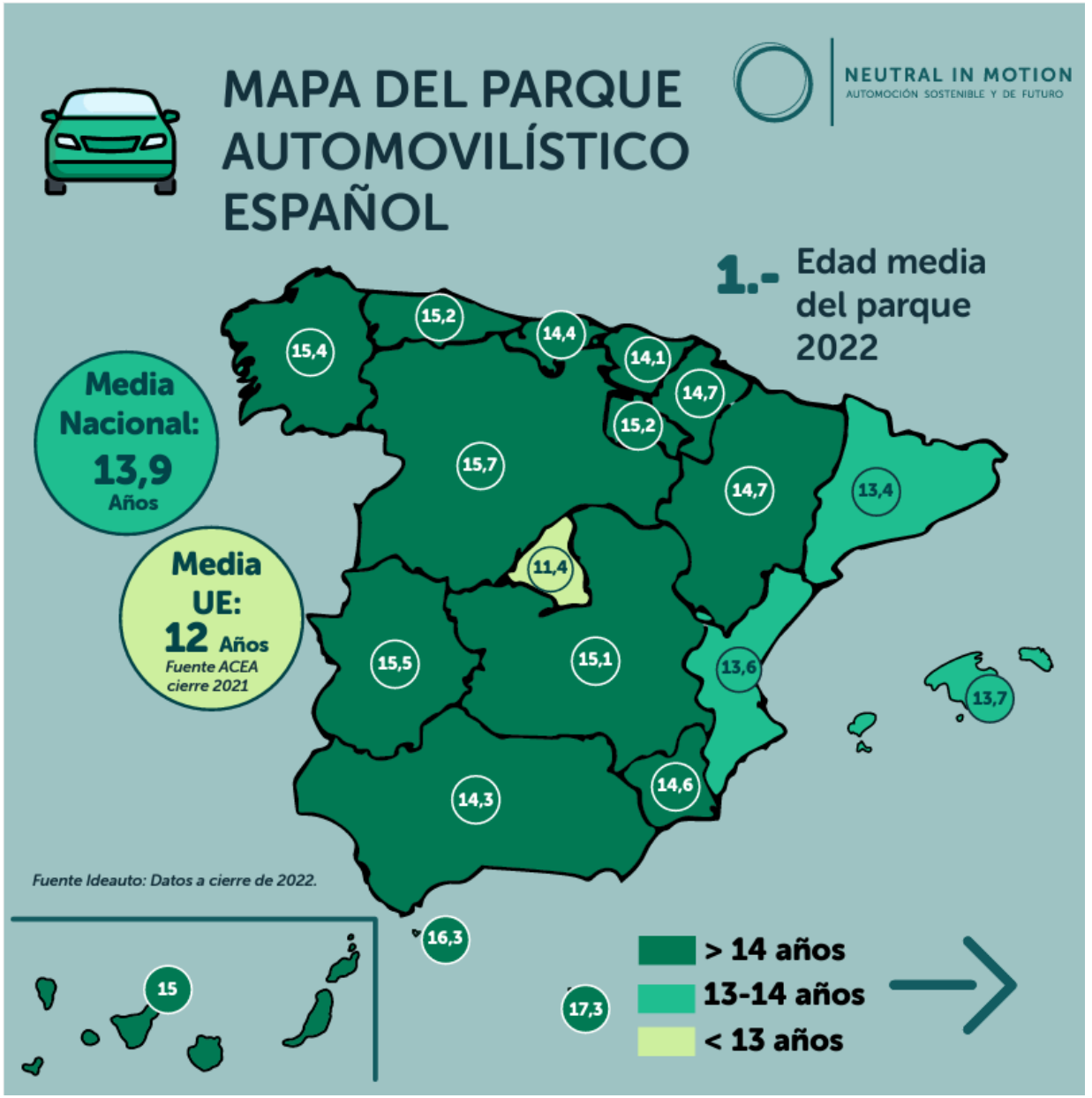
Entidades coordinadoras:

Federaciones de Municipios

Generalitat → Acció Climàtica

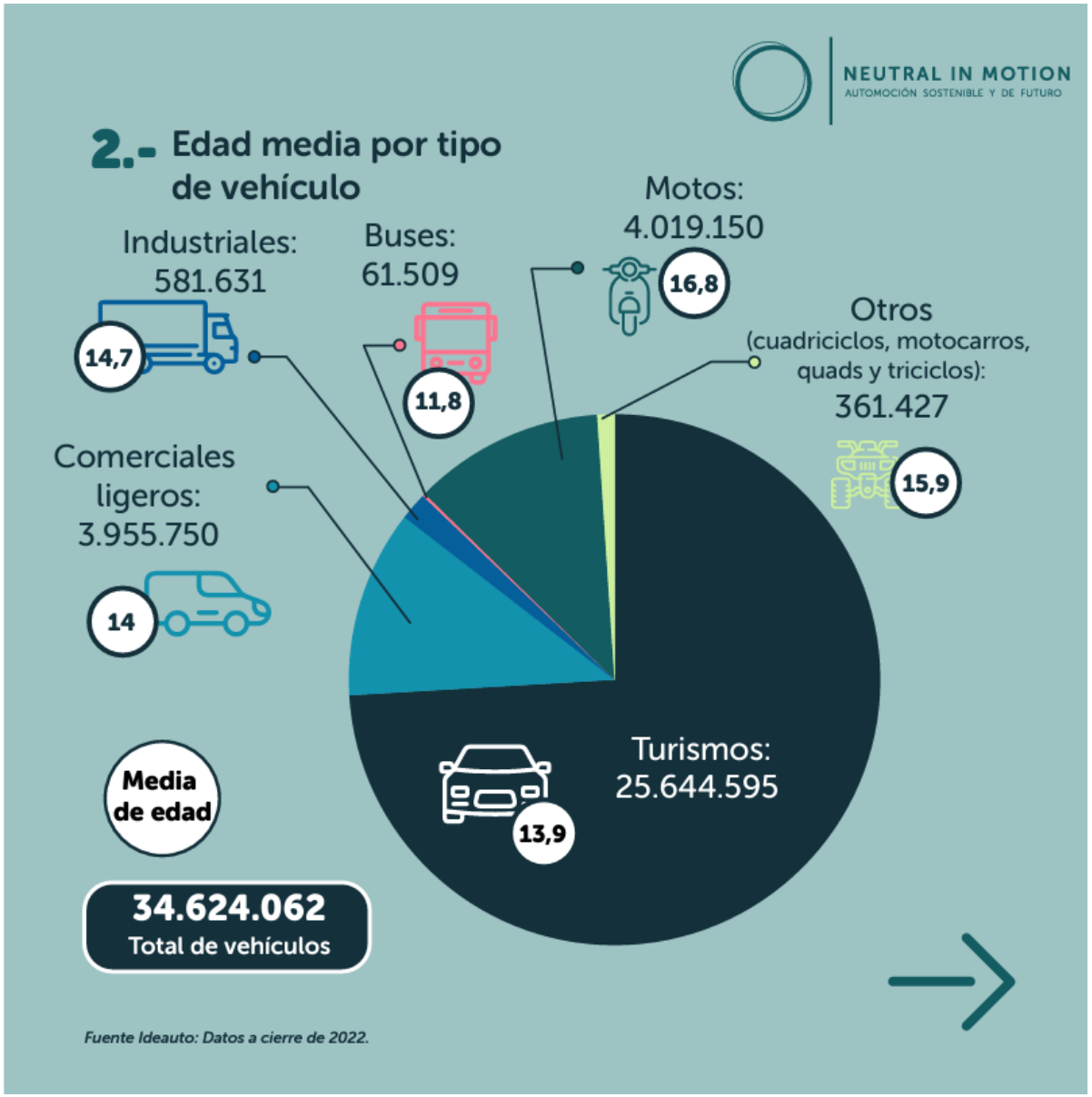
CONFIGURACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

La edad media del parque de turismos por territorios es de 14 años -2022



CONFIGURACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

La edad media por tipo de vehículos es superior en casi todo el resto de vehículos



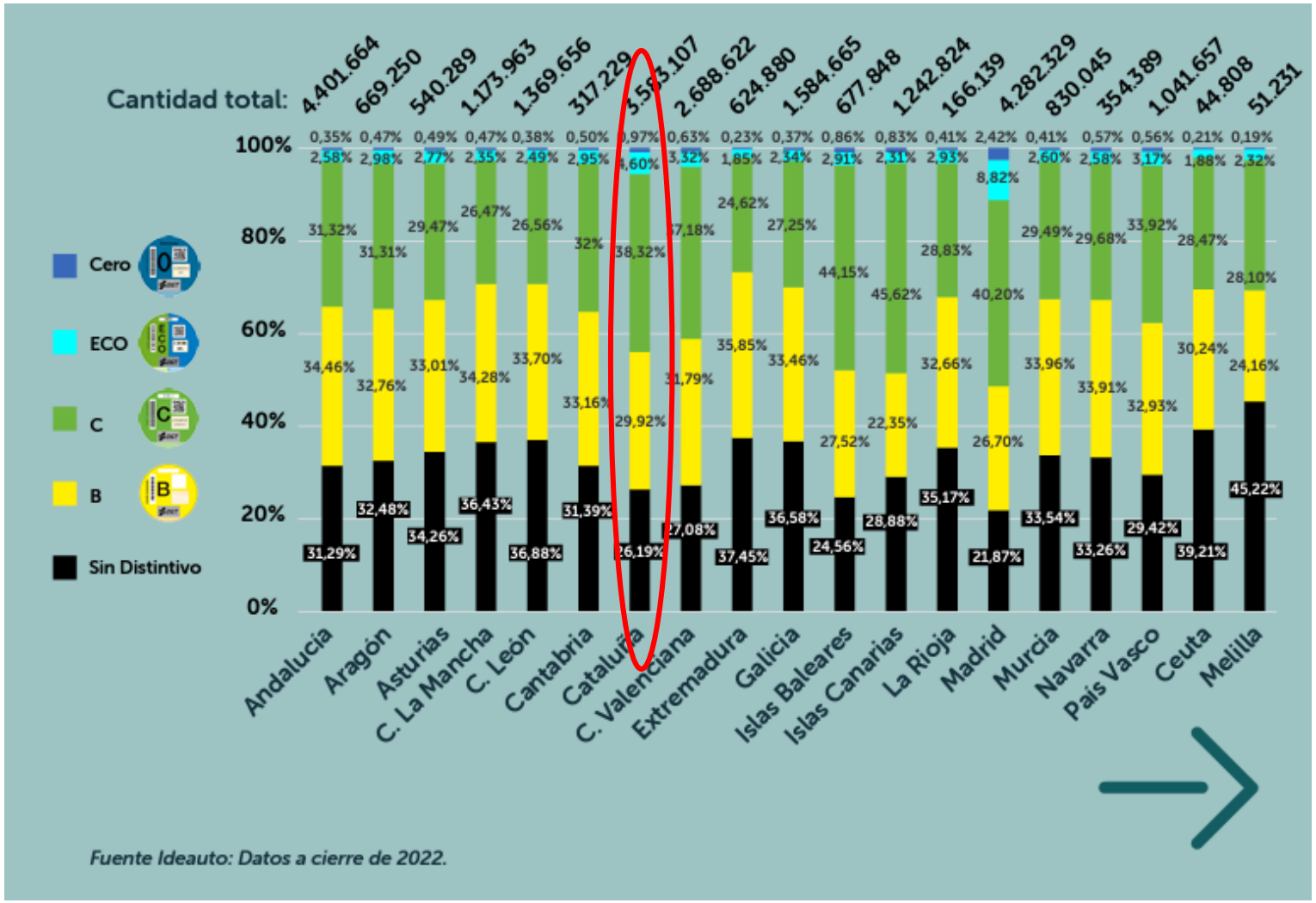
A pesar de la antigüedad del parque…

Las emisiones de los coches vendidos en España, en mínimos

2022/ Las emisiones medias de CO_2 caen por tercer año consecutivo, hasta 120,4 gr/km, por las mejoras tecnológicas.

CONFIGURACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

La distribución del parque de turismos por CCAA por etiqueta ambiental presenta diferencias



Fuente Ideauto: Datos a cierre de 2022.

Etiquetado DGT

El elemento objetivo de referencia es la etiqueta ambiental de la DGT, que clasifica los vehículos en función de su potencial contaminante, siendo un elemento clave la antigüedad del vehículo.

Instrumento común y armonizado a nivel europeo, que categoriza los vehículos más contaminantes.

Elemento entendible y conocido.

Beneficios de las etiquetas DGT

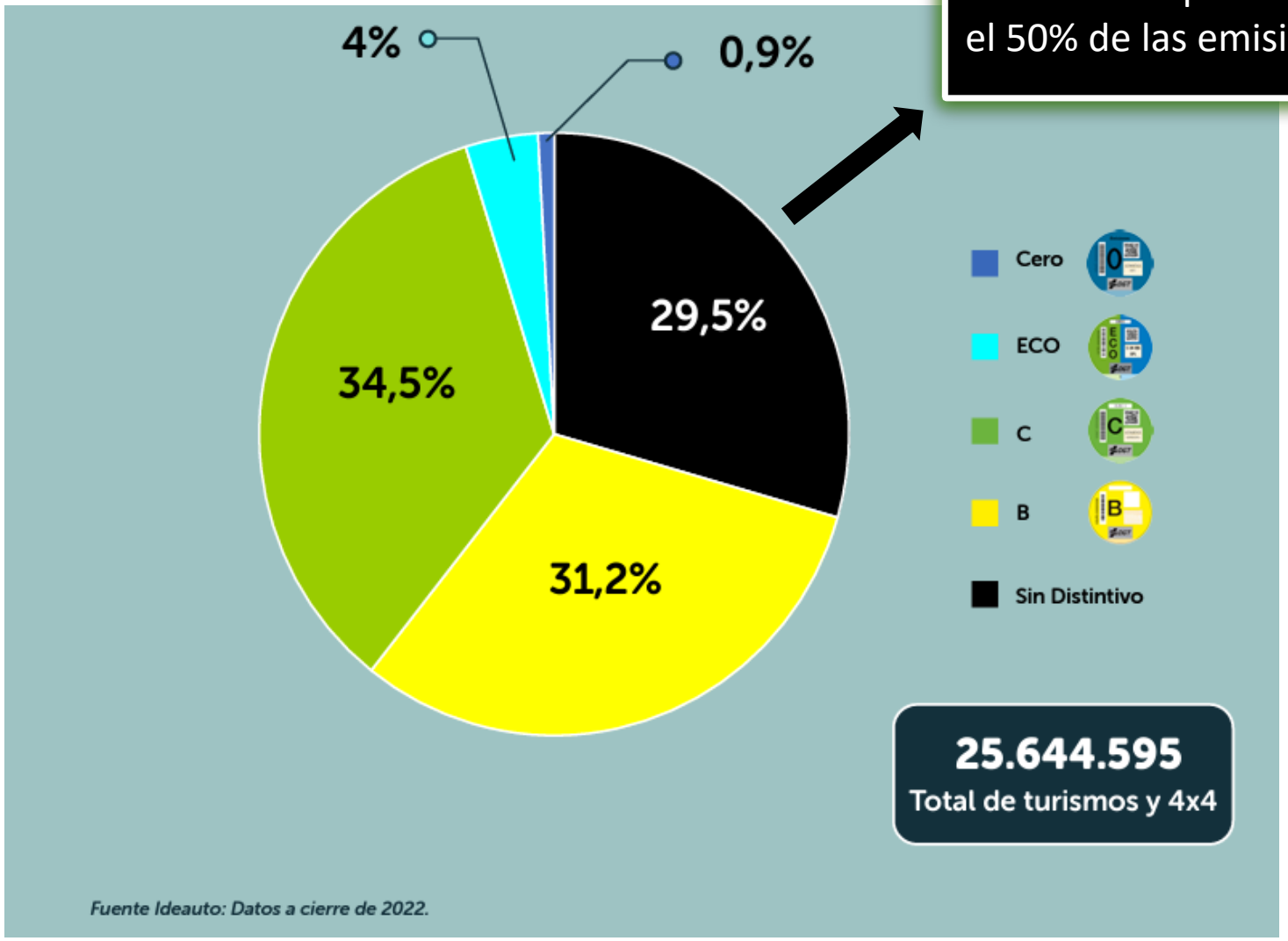
- ✓ **Identificación rápida de vehículos limpios:** rápida identificación de los vehículos que cumplen con los estándares de emisiones establecidos. Esto facilita el control y la gestión del **acceso a las zonas de bajas emisiones**, ya que las autoridades pueden verificar fácilmente si un vehículo cumple con los requisitos de emisiones y permitir su entrada en la zona restringida.

- ✓ **Promoción de vehículos más limpios:** fomentan la adquisición y el uso de vehículos más limpios, ya que aquellos con etiquetas ambientales más favorables reciben **incentivos y beneficios**, como **descuentos en peajes, estacionamiento preferente o acceso a zonas restringidas**. Esto impulsa a los propietarios de vehículos a optar por modelos con menores emisiones contaminantes y **promueve la renovación del parque** automotor hacia opciones más sostenibles.

- ✓ **Control de la contaminación:** contribuyen al control y la reducción de la contaminación en las zonas de bajas emisiones. Al limitar el acceso de vehículos altamente contaminantes y favorecer a los más limpios, se logra una **disminución de las emisiones contaminantes**, mejorando así la calidad del aire en las ciudades y protegiendo la salud de los residentes.

CARACTERIZACIÓN POR ETIQUETADO

La distribución del parque de turismos por etiqueta ambiental 2022



CARACTERIZACIÓN POR ETIQUETADO

Hay 4 tipologías de vehículos: Turismos (M), Motocicletas (L), Vehículos Comerciales Ligeros (N1) y Pesados (N2) y buses, atendiendo a sus características.

Cada tipología se sujeta a una revisión planificada de los limites de emisión.

La planificación temporal es singular en cada caso.

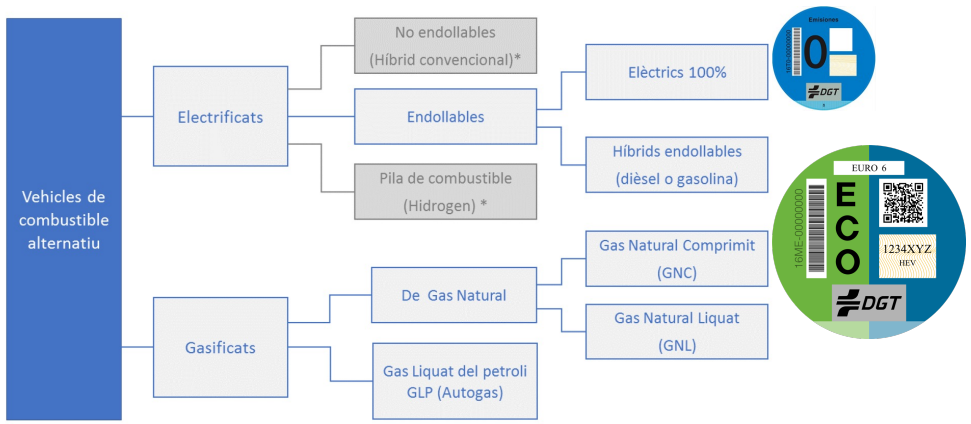
Tipo de vehículo	Motorización	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
					01/07		01/10	01/07		01/09		01/09			01/09	01/09			01/09												
Normativa de homologación y control de emisiones		**NEDC**																													
Motos	Gasolina	Euro 1		Euro 2			Euro 3										Euro 4				Euro 5										
Turismo, furgoneta y autocaravanas - 3,5t	Gasolina	Euro 3						Euro 4			Euro 5																				
	Diésel	Euro 3					Euro 4			Euro 5a				Euro 5b																	
Vehículos industriales ligeros	Gasolina	Euro 3						Euro 4			Euro 5																				
	Diésel	Euro 3					Euro 4			Euro 5a				Euro 5b																	
Vehículos industriales pesados	Gasolina	Euro 3						Euro 4			Euro 5																				
	Diésel	Euro 3					Euro 4			Euro 5a				Euro 5b																	
Autobuses, camiones y autocaravanas + 3,5t	Gasolina	Euro III						Euro IV-V																							
	Diésel	Euro III						Euro IV-V																							
Todos	Híbrido																														
	Electrico, Hidrógeno e Híbrido ench.																														
																										Euro 7					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16														

* Las Motos Euro 5 no están contempladas en el etiquetado de la DGT

Un titular de un vehículo con etiqueta del año 2001 y otro del 2014 no pueden recibir el mismo trato.

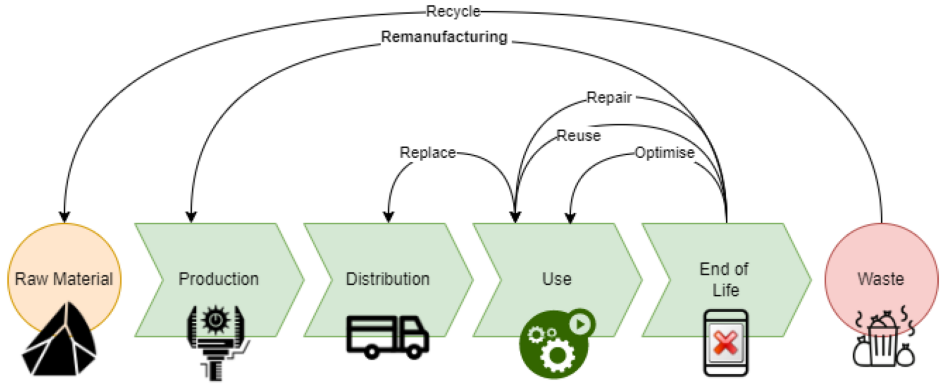
Otras propuestas:

Retrofit



Moratoria singular EURO 4-5

Remanufacturing



Aspectos claves en la configuración local de las ZBE

- Que cumplan con la finalidad de **mejorar la calidad del aire**.
- **Armonizada.** Hay que tener en cuentas que los desplazamientos son de municipio a municipio y si no es armonizado, será un problema. Para una mayor seguridad jurídica evitando dispersión de interpretaciones a los usuarios. Tratamos de plantear sobre unos elementos comunes, conscientes que cada municipio tiene su idiosincrasia, su superficie, sus emisiones, su parque, su orografia, sus soluciones de transporte alternativos. Demasiadas diferencias pueden llevar a incongruencias
- **Ponderada.** Evitar en lo posible afectaciones a los usuarios Cada uno de los 25 millones vehículos en circulación responde a una necesidad y a la demanda de los ciudadanos. No podemos admitir que las ZBE se configure como una norma antivehículos.
- **El usuario en el centro**, sea éste particular o empresa. Propuesta multimodal, de modo que el usuario para escoger libremente.

- **Información planificada**. Su entrada en vigor sirve para concienciar y sensibilizar a los ciudadanos sobre la necesidad de proteger el aire. Y además debe informarse con anterioridad y claridad.

Nuestras propuestas

Calendario progresivo de las limitaciones
Rejuvenecimiento del parque con un plan de ayudas vinculado a la retirada
Regulación del estacionamiento y la tributación, en función del tipo de etiqueta
Tratamiento especial para las flotas (carsharing, servicio público y privado…)
Necesidad de coordinación supramunicipal. Señalización homogénea
Optimizar la ordenación de la distribución urbana de mercancías DUM
Extensión de los puntos de recarga adecuada
Integración de modos de transporte (movilidad multimodal)
Información adecuada a la ciudadanía
Régimen sancionador ponderado

Conclusión. Ejes claves

- Concienciación de la mejora de la calidad del aire y sostenibilidad
- Fomentar el rejuvenecimiento del parque
- Avanzar hacia una nueva movilidad
- Extensión de las infraestructuras de recarga
- Mayor concienciación ciudadana

Muchas gracias

David Ortega
Socio Director Muvmi Soluciones de Movilidad.
Profesor EADA Business School.

dortega@muvmi.es