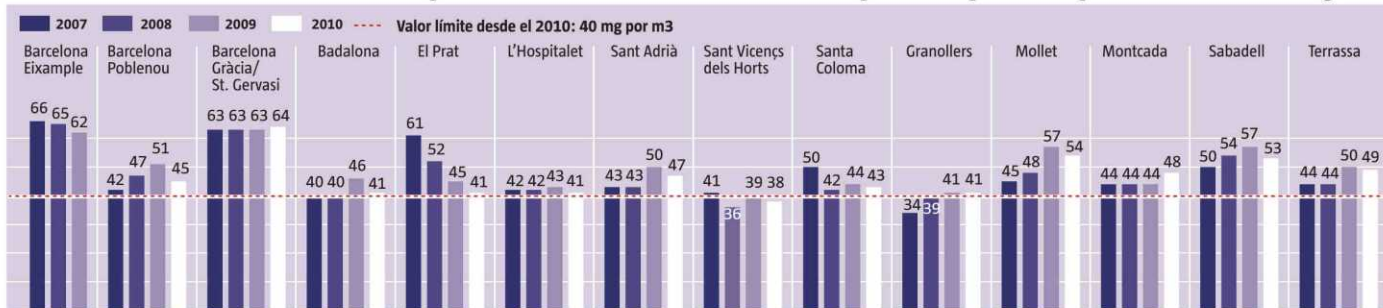




## La polución de las ciudades

Las localidades del área de Barcelona superan la contaminación máxima del aire permitida por la UE para el dióxido de nitrógeno



FUENTE: Elaboración propia con datos del Departament de Territori i Sostenibilitat

LA VANGUARDIA

# ¿Veto a los coches más sucios?

## Las autonomías debaten el plan para mejorar la calidad del aire

ANTONIO CERRILLO  
Barcelona

Deben ser vetados los coches más sucios en las zonas con aire contaminado? Este es el debate que suscita el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire, presentado ayer por la ministra de Medio Ambiente a las comunidades autónomas. El documento es fruto de la promesa efectuada por la ministra tras los episodios de polución que sufrieron las dos grandes áreas urbanas españolas, las de Madrid y Barcelona. El Gobierno ha decidido mover ficha ante el expediente abierto por la UE contra España por haber superado los valores límite de partículas sólidas en el aire. Además, el año pasado, en estas dos áreas se rebasaron los topes de dióxido

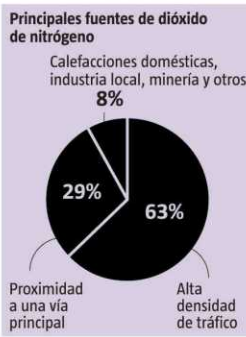
de vehículos, según las emisiones de NOx y partículas en suspensión (PM10), de manera que los más contaminantes, marcados con el adhesivo rojo, serían excluidos de las Zuap. El adhesivo rojo marcaría los vehículos diésel fabricados antes de 1988 (hasta la norma Euro 2) así como los coches de gasolina anteriores a 1992, sin catalizador. Ninguno de ellos podría circular por las áreas protegidas. Además, habría vehículos con adhesivos de color naranja, amarillo y verde, que identificarían los fabricados con normas posteriores, mientras que el adhesivo verde-plus se reservaría para híbridos, de gas y eléctricos.

Los técnicos que han inspirado el plan quieren que la primera restricción entren en funcionamiento en el 2012, aunque serían las administraciones las que seleccionarían el nivel de restricción para los otros adhesivos.

La propuesta tiene como referencia Berlín, en donde este sistema se ha implantado con éxito. Sus defensores dicen que así se estimulará la renovación del parque automovilístico y se darán respuestas globales al problema de la polución. Otras ciudades, en cambio (por ejemplo, París o Londres), suelen echar mano de planes de acción urgentes como respuesta inmediata frente a episodios de contaminación grave o aguda (prohibiendo el tránsito de coches en función de la matrícula u otros criterios). Pero, superada la crisis, el tráfico se normaliza, con lo que la contaminación de fondo continúa, según dicen los epidemiólogos preocupados por estas incidencias en la salud.

La idea de identificar los coches según su contaminación es bien vista por la Generalitat "porque da señales claras al ciudadano del camino por el que debemos ir", dice Assumpta Farran, directora general de Qualitat Ambiental. Sin embargo, "son prefe-

El tráfico es el principal causante de las emisiones de NO<sub>2</sub>



FUENTE: Xavier Querol

IV

ribles las medidas de incentivación, no de prohibición", opina Farran, quien aduce que vetar los coches más viejos en el centro urbano tendría un fuerte impacto sobre los pequeños distribuidores urbanos, trabajadores autónomos que utilizan sus furgonetas de reparto. "Antes de plantear esa medida, deberíamos tener una línea de ayudas para esas microempresas", dice Farran, aunque no queda claro hasta qué punto las administraciones pueden dar estas ayudas ahora.

El plan propone también que en las zonas de atmósfera protegida se excluyan los autobuses más contaminantes, para que sólo puedan circular autobuses limpios: GLP, gas con catalizador (para reducir los NO<sub>x</sub>), híbridos y autobuses diésel con filtros de partículas y catalizadores.

Sobre este punto, varias auto-

nomías consideran que el plan de mejora de calidad del aire debería concretar cómo se puede financiar esa renovación para tener un transporte público más limpio. "El plan debe decir cuáles son esos costes, y analizar cómo se pagan y quién los paga", dice Farran, que recuerda que todo eso tendría un coste diferente en cada municipio, mientras está por demostrar un mayor apoyo del Gobierno al transporte público, visto que eliminó muy pronto las bonificaciones que acompañaron la prohibición de circular a más de 110 km/h. "Tenemos un gran conocimiento de la calidad del aire. Pero invertimos más en controlar la contaminación que en adoptar medidas para combatirla", dice Xavier Querol, químico experto en contaminación e investigador del Instituto de Diagnóstico Ambiental (CSIC).●

### El acceso de coches muy viejos estaría restringido, pero la Generalitat prefiere incentivar la renovación

de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), cuyos elevados índices se han enquistado en la atmósfera por la fuerte implantación de los vehículos diésel los últimos años.

El plan de Medio Ambiente propone la creación de zonas urbanas de atmósfera protegida (Zuap), en las que se deberá actuar para reducir la contaminación por el tráfico. Y para acotarlo, se propone instaurar un sistema de etiquetado para diferenciarlos en función de la contaminación generada. Con este sistema, se abriría la puerta a "la limitación permanente del acceso de los vehículos más contaminantes", dice el documento.

La idea es crear cinco cate-



Imagen en la que se aprecia la contaminación en Barcelona desde Collserola





JUEVES, 14 JULIO 2011

TENDENCIAS

LA VANGUARDIA 21

**EL NUEVO PLAN**

**La gestión del tráfico en las zonas urbanas de atmósfera protegida (Zuap)**

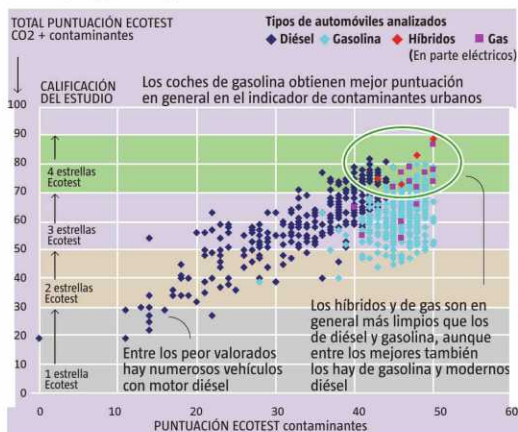
- ▶ Los residentes tendrían prioridad de acceso
- ▶ Espacio gratuito o de bajo coste a los vehículos más limpios (adhesivo verde-plus)
- ▶ Prioridad a los coches de reparto limpios
- ▶ El transporte público en estas áreas sólo podría hacerse con autobuses GL, gas (con catalizador para reducir los NO<sub>x</sub>), híbridos, autobuses diésel con filtros y catalizadores

**Otros cambios que promueve el plan estatal**

- ▶ Modificación del impuesto de circulación para bonificar al coche limpio
- ▶ Revisión del impuesto de hidrocarburos para no primar a los diésel, que generan menos CO<sub>2</sub> (menos calentamiento) pero más NO<sub>x</sub> y partículas.
- ▶ Revisión de la ITV para detectar las averías que incrementan las emisiones

**ECOTEST PARA CONOCER LOS COCHES MÁS LIMPIOS**

La calificación premia los mejores coches atendiendo a los dos indicadores clave: sus emisiones de CO<sub>2</sub> (cambio climático) y contaminantes urbanos del aire (NO<sub>2</sub> y partículas)



FUENTE: Xavier Querol, con información de Ecotest

LA VANGUARDIA

**¿Cuál es el coche más limpio?**

■ ¿Cuál es el coche que menos contamina? La pregunta no es irrelevante. El problema a la hora de elegir un coche es que, en términos generales, los coches de motor diésel emiten menos dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) que los de gasolina y mitigan por tanto el calentamiento, sin embargo, generan más óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y partículas, con lo cual ensucian más la atmósfera. Por contra, los de gasolina arrojan menos NO<sub>x</sub> y partículas, y, en cambio, producen más CO<sub>2</sub>. ¿Cómo elegir?

Para salir de este callejón sin salida, se está difundiendo el Ecotest, mediante el

cuál los diferentes modelos de coches obtienen una puntuación para cada uno de esos dos indicadores (CO<sub>2</sub> y contaminantes urbanos) con un máximo de 50 puntos en cada caso. Al final, resultan primados los coches que tienen buenas notas medidas en los dos exámenes, que pueden recibir un máximo de cinco estrellas. La evaluación de 690 modelos indica que los híbridos y de gas son los más limpios, aunque en cabeza del ranking también los hay de gasolina y modernos diésel. Y, por contra, se observa que en la cola hay numerosos vehículos de motor diésel (Ecotest.eu).



MANÉ ESPINOSA