

Directiva **ZONAS DE BAJAS EMISIONES**

Versión: Noviembre 2015



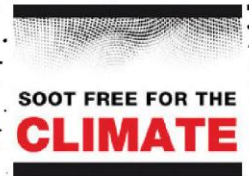
Las zonas de bajas emisiones (LEZ) son aquellas áreas en las que se requieren estándares de emisión para vehículos y en las que se prohíbe el acceso a vehículos que no cumplan dichos estándares. Algunas zonas LEZ incluyen únicamente cierta clase de vehículos (vehículos comerciales ligeros o vehículos pesados), otras incluyen todos los vehículos que entran en la zona. Éstas últimas facilitan el reequipamiento de vehículos de altas emisiones y el cambio completo en la flota de vehículos.

La primera zona LEZ se introdujo en Estocolmo en 1996. Desde entonces, muchos países europeos han aplicado este poderoso instrumento y, hoy en día, existen más de 200 zonas LEZ activas o en planificación en Europa. El potencial de reducción del tráfico de las zonas LEZ ha sido documentado en varios estudios. Su impacto varía ampliamente dependiendo del diseño de la zona, los parámetros técnicos y, de forma decisiva, del nivel de su aplicación. En

este documento les mostramos algunos hechos referentes a las zonas LEZ y resaltamos los puntos más importantes a tener en cuenta.

Requerimientos

Una zona de baja emisión establece estándares mínimos de emisión, excluyendo así de la zona coches contaminantes. Si los requerimientos son bastante más estrictos que el nivel de emisión medio de la flota local de vehículos, el programa



desencadenará una transformación acelerada de la flota (incluyendo el reequipamiento) y reduciendo de esta manera las emisiones. Si los estándares no son suficientemente ambiciosos, la flota de vehículos no sufrirá el cambio deseado.

Tamaño

Si una zona LEZ es demasiado pequeña, se podrá sortear viéndose así reducido su efecto. Si es lo suficientemente grande como, por ejemplo, la ciudad de Berlín, también cambiará la flota de vehículos en las áreas periféricas. Al menos debe ser lo suficientemente grande como para que no incremente el tráfico si los vehículos la circundan.

Etiquetado

Es necesario establecer un sistema para reconocer los diferentes vehículos. Por ejemplo, el sistema alemán funciona con etiquetas de emisión que reflejan los estándares de emisión EURO. Cada etiqueta cuesta una cuota única de 5 euros.

Pasos a introducir paulatinamente

Los efectos positivos de los estrictos requerimientos de las zonas LEZ, en cuanto a la calidad del aire, están bien documentados. Sin embargo, la implantación de estándares estrictos sin periodo de adaptación puede hacer que los ciudadanos carezcan de suficiente tiempo para adaptarse. Con el fin de evitarlo, la zona LEZ debe ser introducida paulatinamente; con las normas de emisión EURO 2 y EURO 3 como pasos intermedios, basados en la composición actual de la flota de vehículos y en el estándar EURO definitivo específico. Obviamente las zonas LEZ solo ofrecerán las mejoras deseadas si los requerimientos son estrictos.

Subsidios para el reequipamiento

Aunque el reequipamiento también aumente el valor del vehículo, una gran parte de sus beneficios están relacionados con la salud y el medio ambiente. Los subsidios de reequipamiento presentan una buena solución para reducir la carga económica del individuo.

Por ejemplo, Alemania ha establecido ayudas para el reequipamiento de filtros. Hasta 2013, su reequipamiento estaba subvencionado con 330 euros, desde 2013 la ayuda es de 260 euros por vehículo. Para 2012 Alemania ya había subvencionado 670,000 reequipamientos (Febrero 2012).

También es posible financiar programas de reequipamiento para camiones u otros vehículos, como muestran los diferentes programas nacionales.

Exenciones

Las exenciones tienen un efecto tanto positivo como negativo. Las exenciones pueden incluir: vehículos de transporte de emergencia o sanidad, vehículos de la brigada de incendios o vehículos para personas discapacitadas. También pueden incluir pequeños utilitarios o vehículos de transporte, en casos en los que el propietario se encuentre en una difícil situación económica para cumplir los requerimientos. Generalmente las exenciones deben ser temporales y han de eliminarse gradualmente, ya que cada exención hace que la zona LEZ sea menos efectiva. En el caso de Berlín, todas las exenciones se eliminaron en 2013.

Control e implantación

Aunque sea importante establecer penalizaciones prohibitivas por violar una zona LEZ, es aún más decisivo asegurarse de su cumplimiento.



Las penalizaciones han de ser lo suficientemente altas como para proporcionar un incentivo eficaz que evite que los conductores de vehículos violen el programa. La versión clásica es una penalización monetaria, aunque también es posible utilizar otras medidas, como puntos en el carnet de conducir con una base de datos por violaciones.

Los controles son vitales para crear un programa efectivo. Han de llevarse a cabo tanto en el tráfico móvil como en el estacionado. En Alemania, por ejemplo, la mayoría de las violaciones han sido detectadas y penalizadas en vehículos aparcados.

Requerimientos nacionales

Las disposiciones en la legislación nacional son necesarias para que las ciudades puedan introducir zonas LEZ. En algunos países, las organizaciones no gubernamentales presionan actualmente a los gobiernos nacionales para que introduzcan las zonas o han logrado con éxito que ya se haga.

Comunicación

Como cualquier programa más o menos importante, un componente crucial del éxito es una comunicación adecuada del programa y sus ventajas. No solo sirve para concienciar al público sobre la necesidad de esta medida, sino que también crea una aceptación de la misma. Además, un programa de comunicación temprana e intensiva acelera la mejora de la flota de vehículos.

Una campaña positiva continua documentará también las mejoras para los ciudadanos que probablemente, de otro modo, no percibirían los

cambios causados por la zona LEZ, excepto quizás por el adhesivo en el limpiaparabrisas. Para finalizar, es recomendable que los municipios incluyan en el proceso a las asociaciones comerciales e industriales. La experiencia demuestra que sus miembros pueden ser los más críticos con la medida.

Costes de una zona LEZ

A fin de calibrar los pros y los contras de una zona LEZ, es absolutamente necesario conocer los costes. La experiencia con ejemplos existentes demuestra que, aunque hay costes unidos a la creación y mantenimiento de la zona LEZ, si se realiza correctamente, es posible amortizar esta cantidad.

Los costes de implantación comprenden principalmente los gastos de montaje de letreros en los límites de la zona. Si se compara con Alemania, se estima que estos costes oscilan entre 30,000 y 130,000 euros, principalmente dependiendo del tamaño de la zona.

En segundo lugar, pero más importante, figuran los gastos de personal relacionados con la administración de las exenciones de la zona LEZ. El ejemplo alemán demuestra que los costes de personal alcanzaron un máximo de 900,000 euros durante la introducción de la zona.

Puntos importantes que resaltar:

A fin de calibrar los pros y los contras de una zona LEZ, es absolutamente necesario conocer los costes. La experiencia con ejemplos existentes demuestra que, aunque hay costes unidos a la creación y mantenimiento de la zona LEZ, si se realiza correctamente, es posible amortizar esta cantidad.

Es necesario planear costes adicionales para los análisis del programa LEZ, como para cualquier



tipo de programa, a fin de determinar su efectividad. Los ingresos adicionales se obtienen de las penalizaciones por violación del programa.

Costes para los propietarios de vehículos

En primer lugar, figuran los costes de las etiquetas de emisión. Para los vehículos que ya cumplan los requerimientos, eso será todo. Para los vehículos que no cumplan los requerimientos de la zona LEZ, sus propietarios se enfrentan a los costes de reequipamiento. Estos pueden oscilar entre unos cientos y miles de euros, dependiendo si el vehículo es un coche regular, un vehículo muy largo o pesado. Si el sistema de filtro ha de filtrar óxido de nitrógeno NOx, además de las partículas, los costes serán mayores.

Los programas nacionales de subvención para el reequipamiento pueden ayudar a los propietarios de vehículos a financiar el mismo. Los sistemas de impuestos de circulación que permiten una reducción del peaje, basado en los niveles de emisión de vehículos, son un apoyo financiero adicional para incentivar el reequipamiento. Tales sistemas ayudan a aliviar la carga económica para propietarios de vehículos individuales, cuya inversión sirve, en primer lugar y sobre todo, para que la sociedad reduzca costes.

Próximos pasos

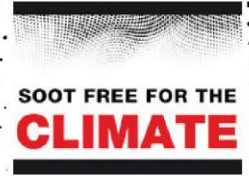
Varias ciudades están planeando la introducción de versiones más rigurosas de las zonas LEZ ya existentes en la actualidad. Londres, por ejemplo, introducirá una zona LEZ exigiendo al menos vehículos EURO6 a partir de 2020. Los vehículos más contaminantes tendrían que pagar una tasa extra en la zona con tarifas de congestión a fin de acceder a una zona LEZ. Así el acceso sería también posible para vehículos más contaminantes. Stuttgart está igualmente desarrollando planes para introducir una zona EURO6 en 2020.

Las zonas de baja emisión funcionan como un facilitador de cambio. Es posible extender la lista de fuentes de emisión específicas más allá de los vehículos de carretera. ¿Por qué no incluir los vehículos para la construcción, autobuses, vehículos ferroviarios o barcos, dependiendo de la fuente que quiera regular la ciudad? Dadas las disposiciones nacionales necesarias, los municipios pueden usar las zonas LEZ para abordar una gran variedad de

fuentes. En muchos casos, los autobuses, la maquinaria de construcción o los barcos siguen siendo importantes fuentes de emisiones y, por ello, deberían ser incluidas urgentemente en las zonas LEZ.

Contaminación atmosférica y salud

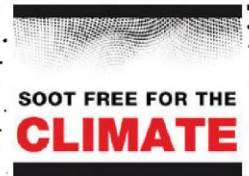
En 2011, cerca de 450,000 personas fallecieron prematuramente en la UE debido a la contaminación atmosférica. Esto hace que la contaminación atmosférica sea la principal causa medioambiental de defunción prematura en la UE. Los problemas de salud resultantes cuestan a la sociedad una cantidad estimada de €330-940 mil millones por año. Más de un 90% de la población urbana en la UE está expuesta a altas concentraciones de los valores límite recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Entre los contaminantes más importantes figuran el carbono negro (BC), el cual es parte de las partículas en suspensión (PM), el dióxido de nitrógeno (NO2) y el ozono (O3).



¿Es suficiente una zona LEZ?

Mientras que las zonas LEZ ofrecen considerables ventajas, no es la única solución para resolver los problemas de calidad del aire. Para trasvasar su efecto a otros niveles, una medida relativamente técnica se debe combinar con medidas para fomentar medios de transporte más sostenibles. A fin de reducir la contaminación atmosférica en los centros urbanos para cumplir con los estándares de la

UE o incluso con las recomendaciones más rigurosas de la OMS, las ciudades necesitan reformar los modelos de transporte con el fin de reducir el transporte motorizado en su conjunto a favor del transporte público, a pie y en bicicleta. Además combinando estratégicamente medidas, tales como las zonas LEZ, con campañas de comunicación y con la promoción de formas de transporte sostenibles se incrementará notablemente la aceptación.



CONTACTO

Aquellos municipios interesados pueden contactar con nosotros para mayor información:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Teléfono: + 49 30 275 86-484
| E-mail: arne.fellermann@bund.net

SOBRE NOSOTROS

Clean Air es un proyecto de nueve organizaciones medioambientales europeas que luchan por un aire limpio en las ciudades europeas. A pesar del marco legislativo existente y del derecho de los ciudadanos a un aire limpio, las violaciones continuas de los límites de contaminación atmosférica siguen siendo un problema en muchas ciudades. La contaminación atmosférica amenaza a la salud, al medioambiente y al clima. ¡Es hora de pasar a la acción!

www.cleanair-europe.org

Comenzada en 2009, la campaña asociada "Libre de Hollín por el Clima" tiene como objetivo la reducción de las emisiones de hollín de diésel, las cuales aceleran el cambio climático y suponen una amenaza para la salud pública. Hasta el día de hoy, doce organizaciones europeas no gubernamentales se han unido a la campaña.

www.sootfreeclimate.org

