



# Jornada sobre l'etiquetatge ambiental

**Fundació RACC**

**Octubre 2018**

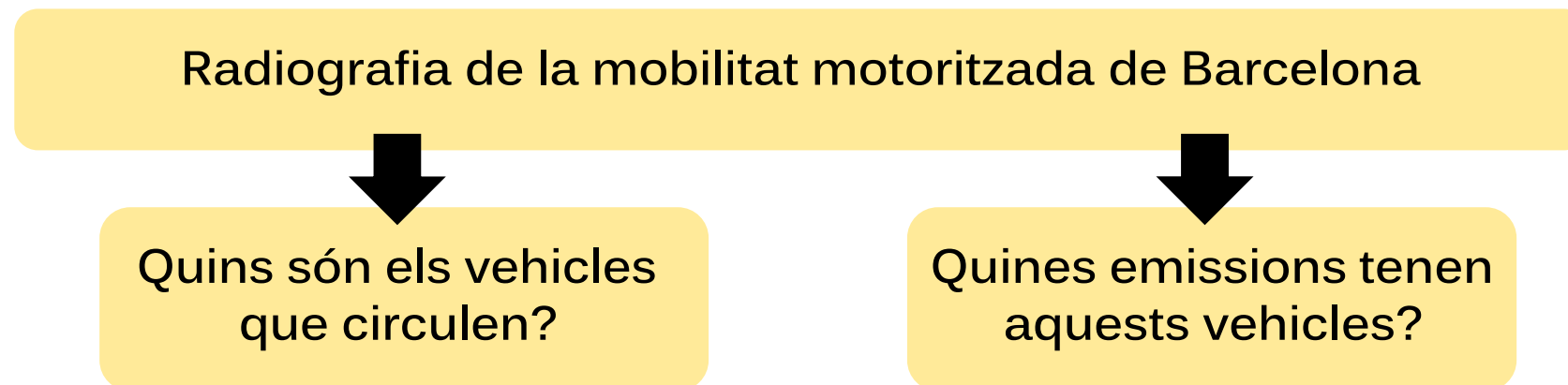
- INTRODUCCIÓ
- OBJECTIUS
- METODOLOGIA
- CARACTERITZACIÓ DEL PARC CIRCULANT
- EMISSIONS DELS VEHICLES
- CONCLUSIONS

- El **RACC** en col·laboració amb l'**Ajuntament de Barcelona** i l'**AMB** va dur a terme un estudi per mesurar les emissions del parc circulant de Barcelona i la seva àrea metropolitana.
- L'estudi posa el focus en dos aspectes de la mobilitat molt rellevants:
  - ✓ Caracteritzar el parc circulant de Barcelona (diferent que el parc censat)
  - ✓ Determinar les diferències entre les emissions contaminants dels vehicles en condicions de circulació reals i les emissions del test d'homologació.
- Paral·lelament, degut a l'interès de les dades per al coneixement de la mobilitat a les ciutats, l'estudi s'ha incorporat a la iniciativa TRUE (The Real Urban Emissions) que recull dades de diferents ciutats europees (Londres, París):

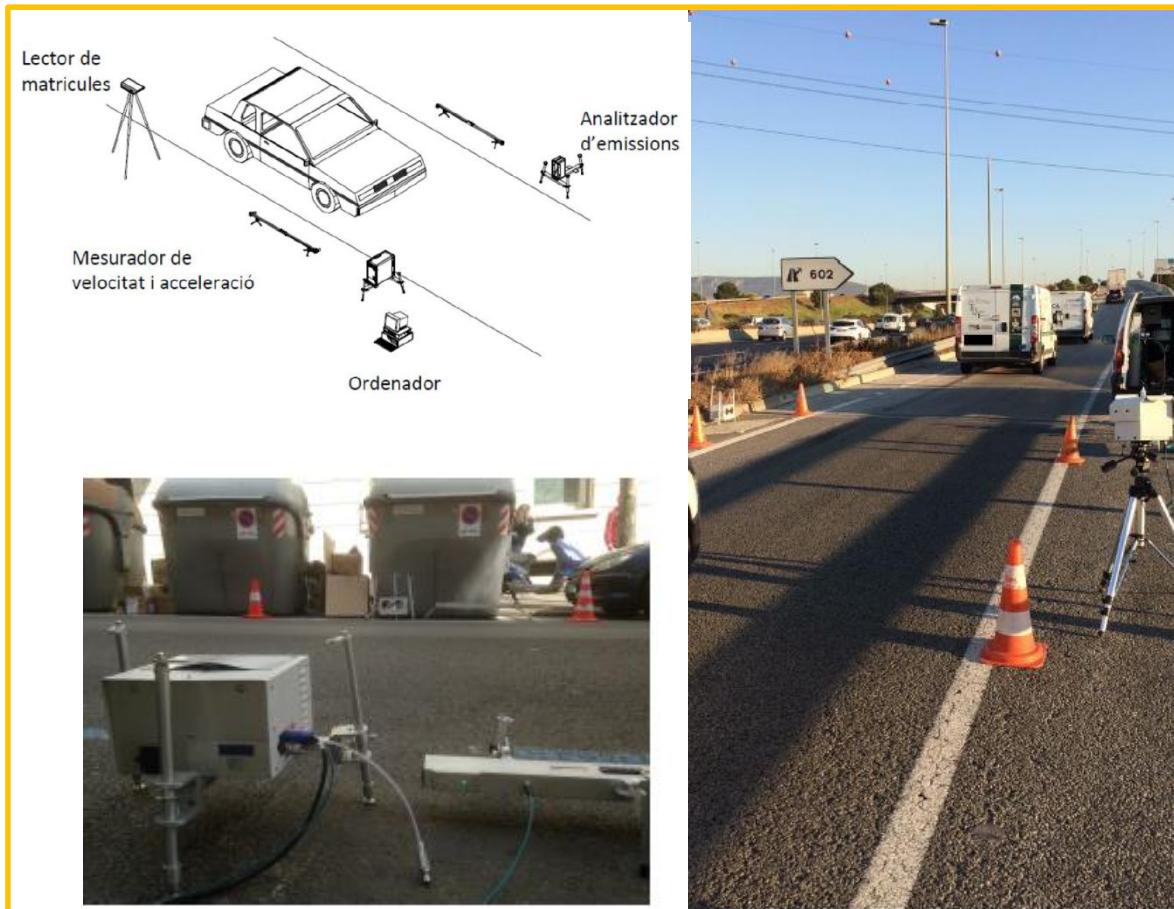
[www.trueinitiative.org](http://www.trueinitiative.org)



- L'estudi d'Emissions Reals permet obtenir una informació nova i reflex del que realment està passant a les nostres infraestructures viàries:



- La tecnologia RSD permet associar les emissions d'òxids de nitrogen (NOx) i de partícules (PM) amb la lectura de la matrícula.

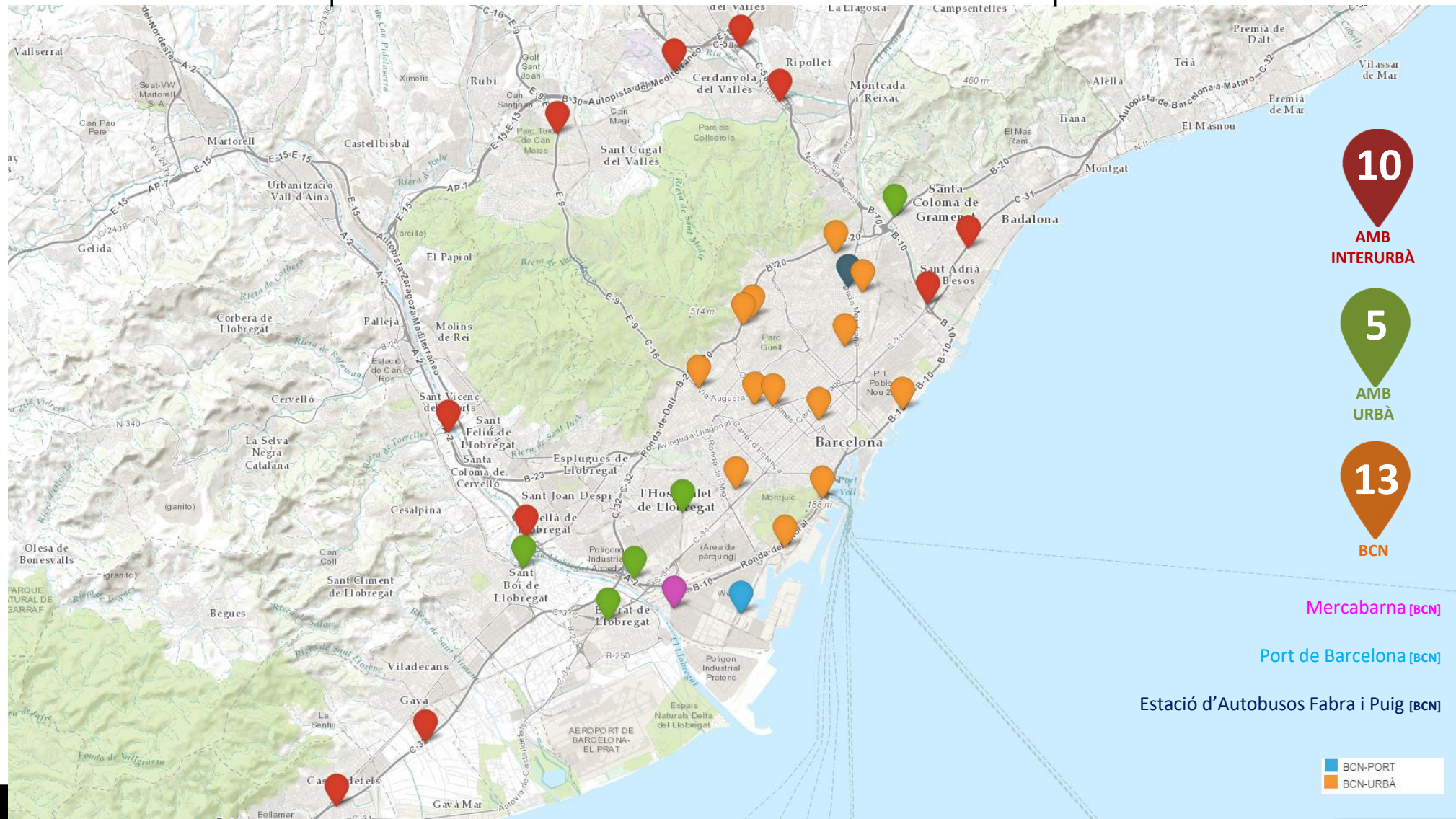


La lectura de la matrícula permet conèixer totes les dades del vehicle.

La captació d'informació no modifica la normal circulació dels vehicles.

S'han identificat més de 180.000 vehicles i s'han obtingut les emissions de 90.000.

- Les mesures corresponen a dies laborables en un total de 31 punts viaris:

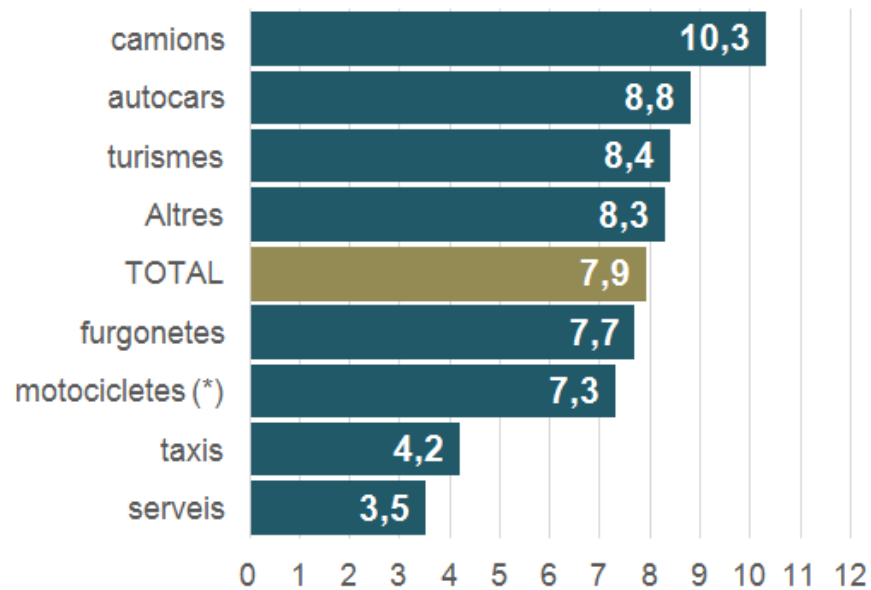


# CARACTERITZACIÓ DEL PARC CIRCULANT

## Edat dels vehicles (2017)

→ La mitjana d'antiguitat del parc circulant és de 7,9\* anys a Barcelona, pràcticament 2 anys més envellit que l'any 2009 (5,6 anys).

Distribució per edats del parc circulant a l'AMB\*



La crisi ha provocat un envelliment del parc, amb el conseqüent **impacte en emissions**.

El parc circulant és més nou que el cens:



+7,2 anys



+ 4,7 anys



+ 4,3 anys



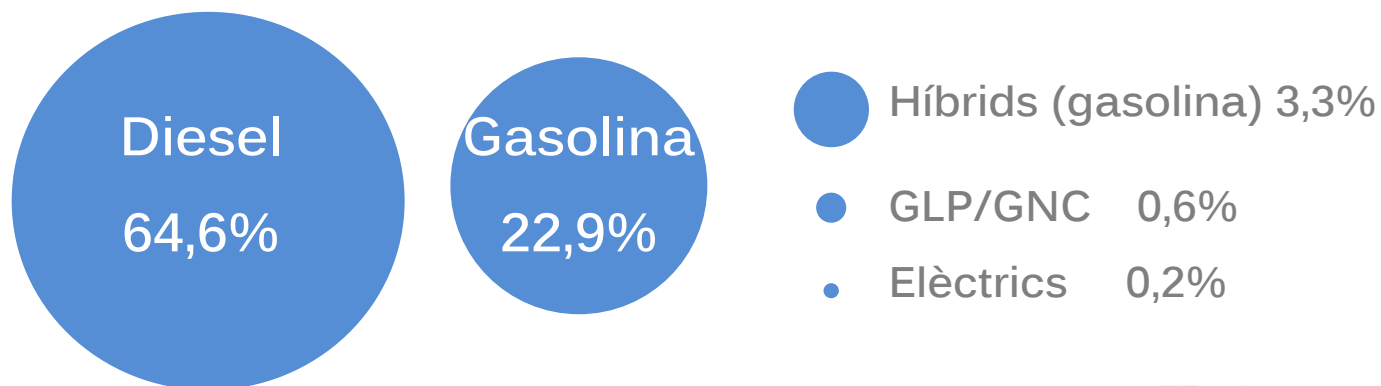
+ 2 anys

## “Dieselització” del parc circulant

→ Tot i que el 2017 les vendes de turismes de gasolina han superat per primera vegada des dels anys 90 al dièsel, l'energia de propulsió majoritària segueix sent el gasoil.

 Etiquetatge ambiental

 Sistema impositiu



El 25% dels taxis són híbrids de gasolina, però els dièsel són majoria (67%).



El 96,5% de les furgonetes són dièsel, tot i que es restringeixen menys



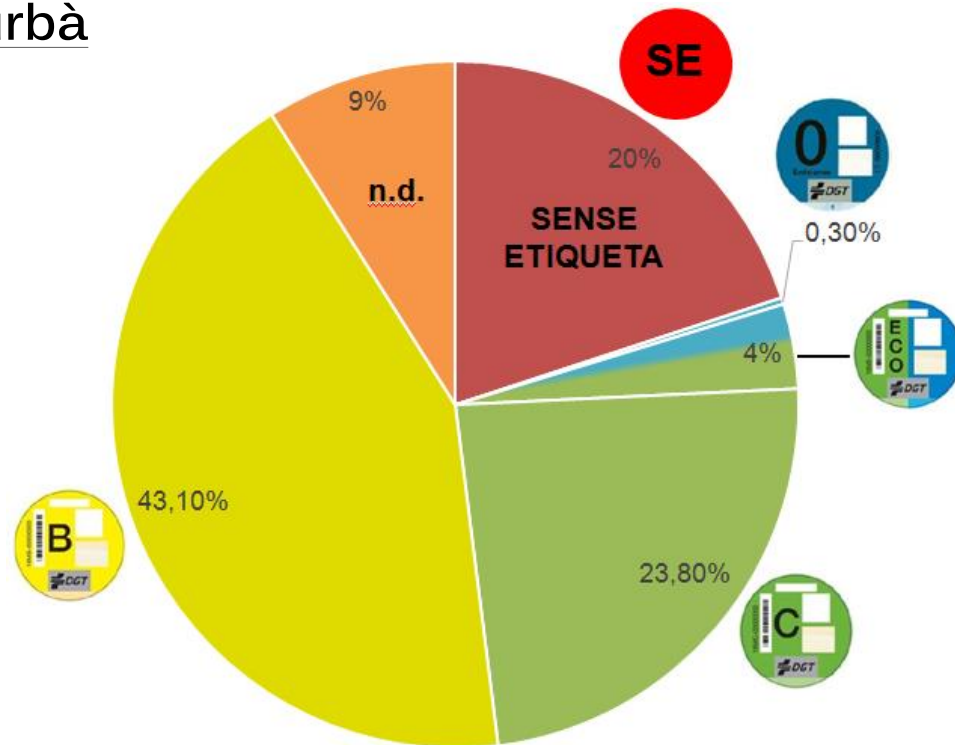
El vehicle elèctric té una representativitat encara molt testimonial



## Etiquetatge ambiental de la DGT

→ Les restriccions aprovades no permetran circular als vehicles que no disposin d'etiqueta ambiental. **Quants usuaris es veuran afectats?**

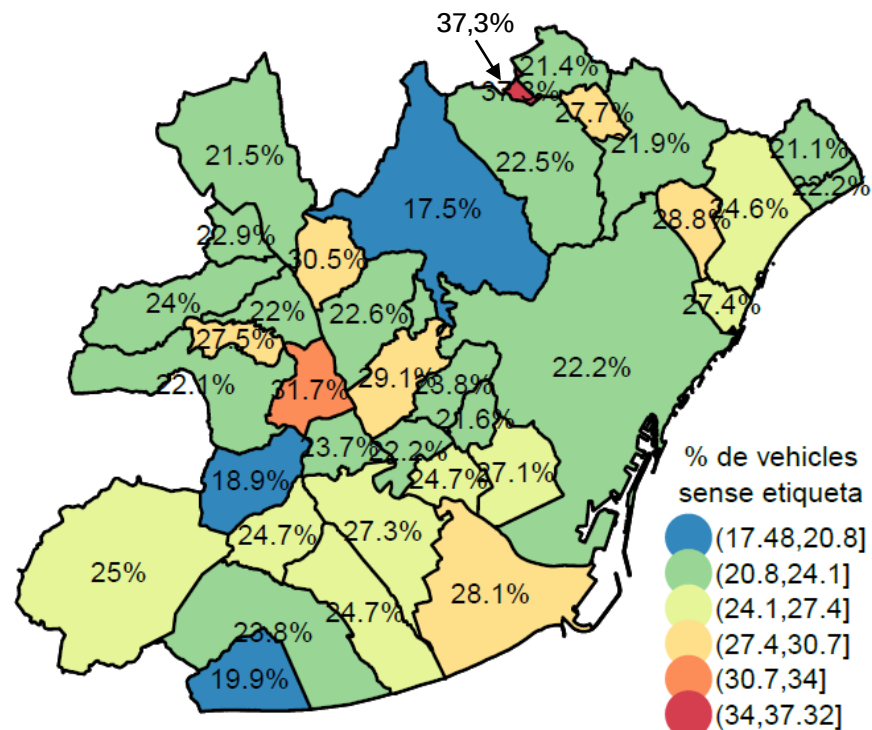
### Àmbit urbà



- ✓ Un **22%** dels turismes (a l'àmbit urbà) no tenen distintiu ambiental i, per tant, patirien les restriccions (any 2017).
- ✓ A les vies d'alta capacitat de l'àrea metropolitana s'eleva al **24,5%**.
- ✓ Es calcula que **uns 130.000 cotxes (150.000 persones)** veurien afectada la seva mobilitat habitual a la zona restringida de l'interior de les rondes.

## Etiquetatge ambiental de la DGT

→ S'observen diferències en la distribució territorial dels vehicles sense etiqueta.  
Afecta a tothom per igual?



% de vehicles 'SENSE ETIQUETA' segons municipi on estan censats

- Badia del Vallès (37,3%)
- Barcelona (22,2%)
- Sant Cugat (17,5%)

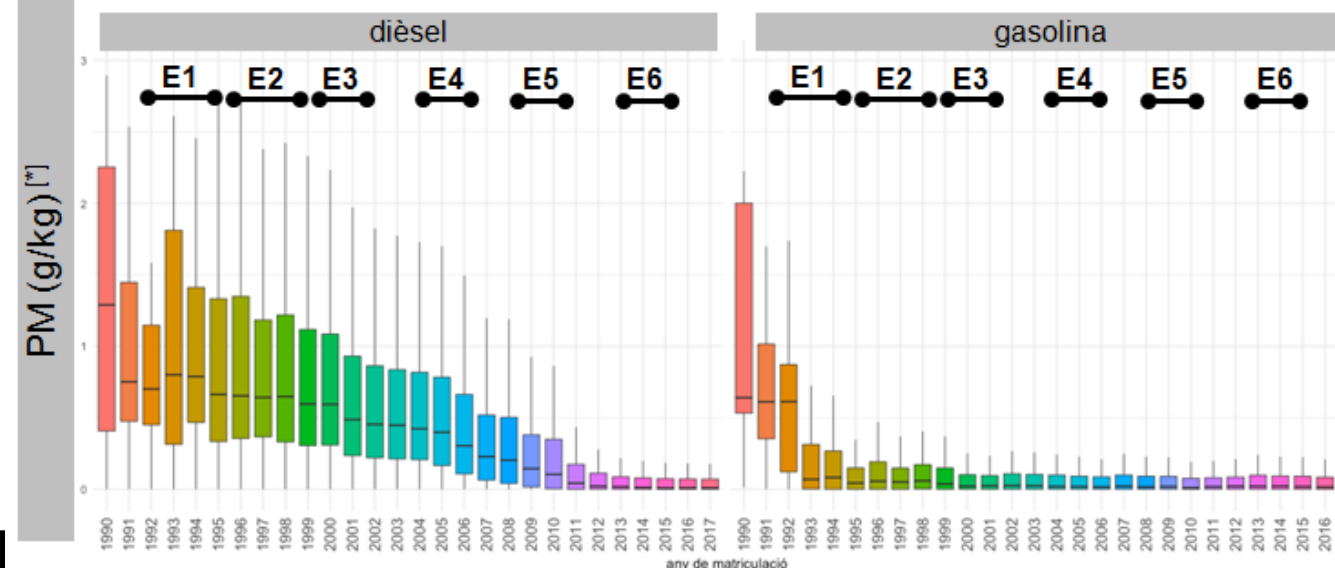
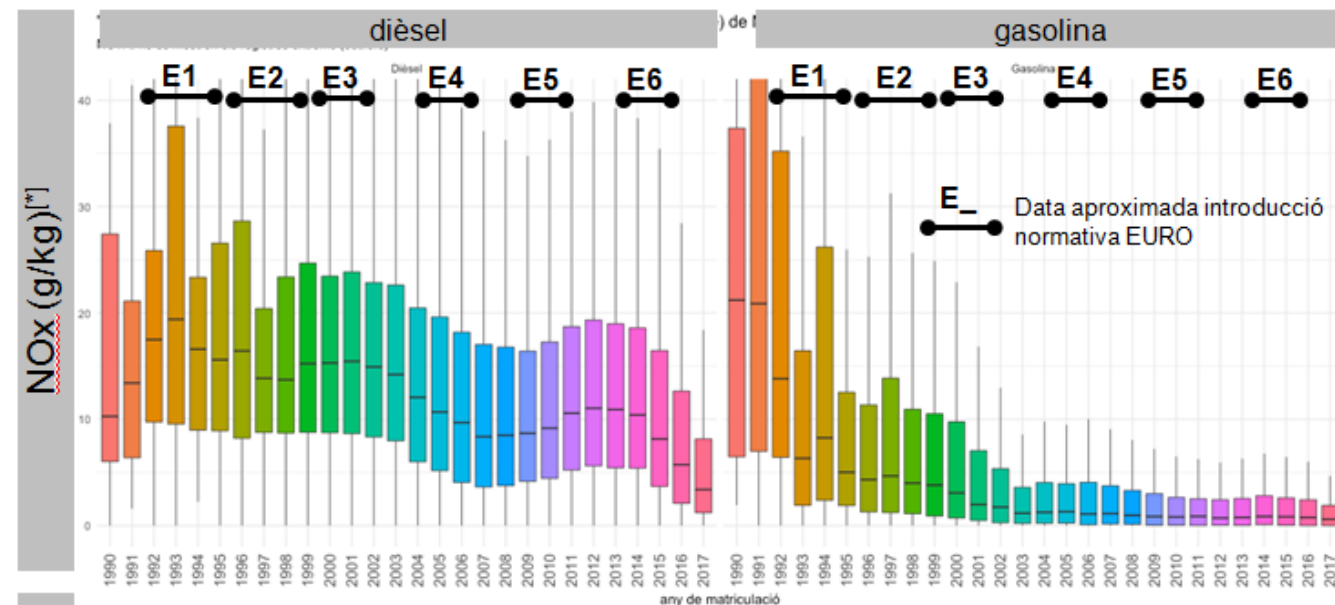
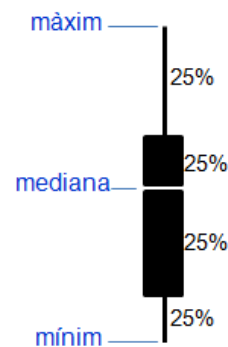
→ Les restriccions són una mesura econòmicament regressiva, fet que reforça la proposta del RACC de dedicar la recaptació del nou impost sobre el CO2 a ajuts econòmics per a la renovació dels vehicles afectats.

# EMISSIONS REALS DELS VEHICLES

→ S'ha pogut mesurar les emissions d'òxids de nitrogen (NOx) i partícules (PM) dels turismes i la resta de vehicles.6

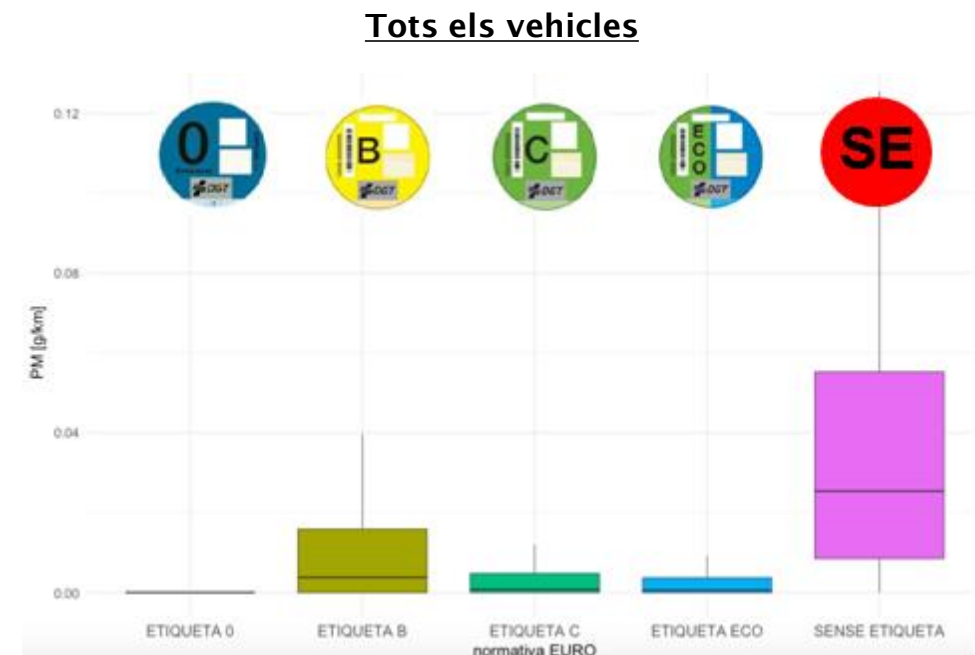
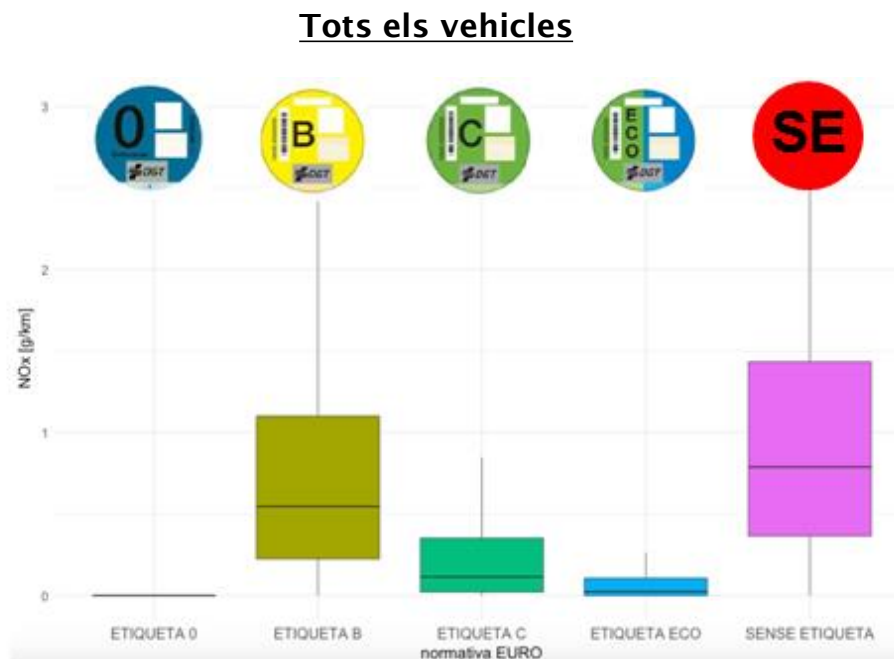
✓ Disminució general per a cada normativa Euro.

✗ Emissions elevades de NOx dels vehicles dièsel per sobre la normativa.



# EMISSIONS REALS DELS VEHICLES

→ La restricció de circulació als vehicles sense etiqueta (SE): dièsel anteriors al 2006 i gasolina anteriors al 2000 és amb valors d'homologació. **Quines són les seves emissions reals?**



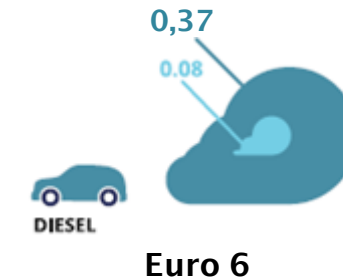
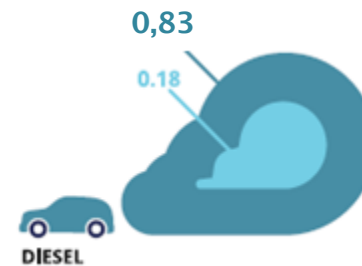
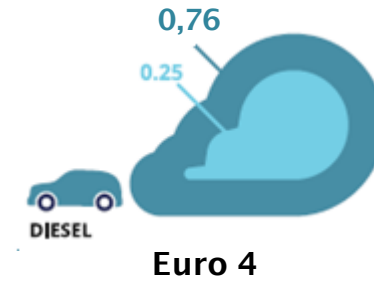
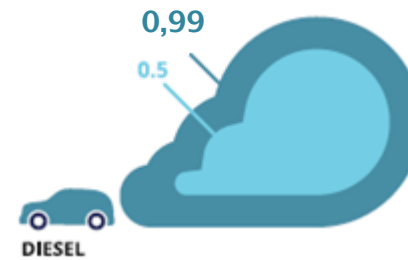
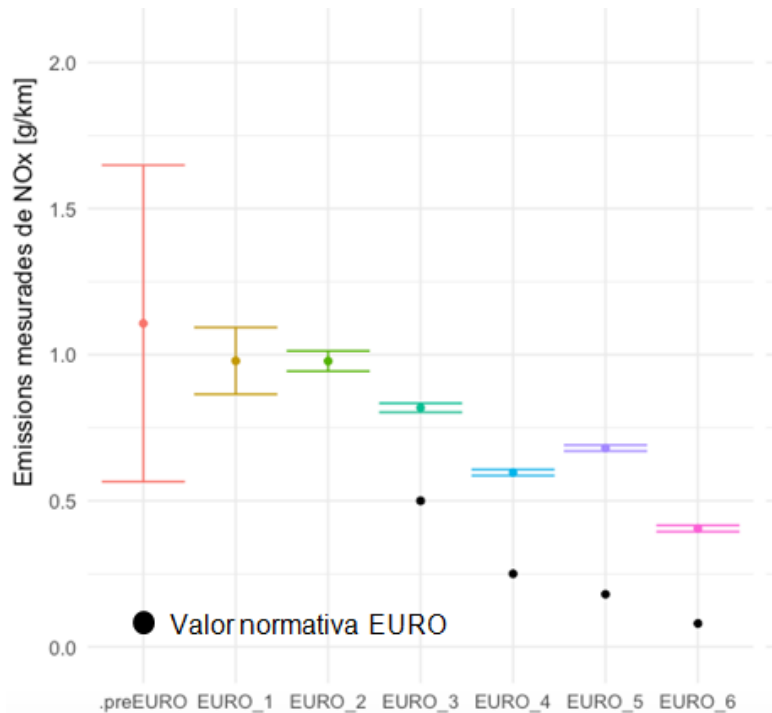
→ Els vehicles sense etiqueta contaminen més en condicions reals de circulació, especialment PM.

→ Els vehicles d'alta ocupació (3+ passatgers) sense etiqueta, emeten a un nivell equivalent a un vehicle amb etiqueta d'un passatger. **Calen mesures de suport pel VAO**

# EMISSIONS REALS DELS VEHICLES

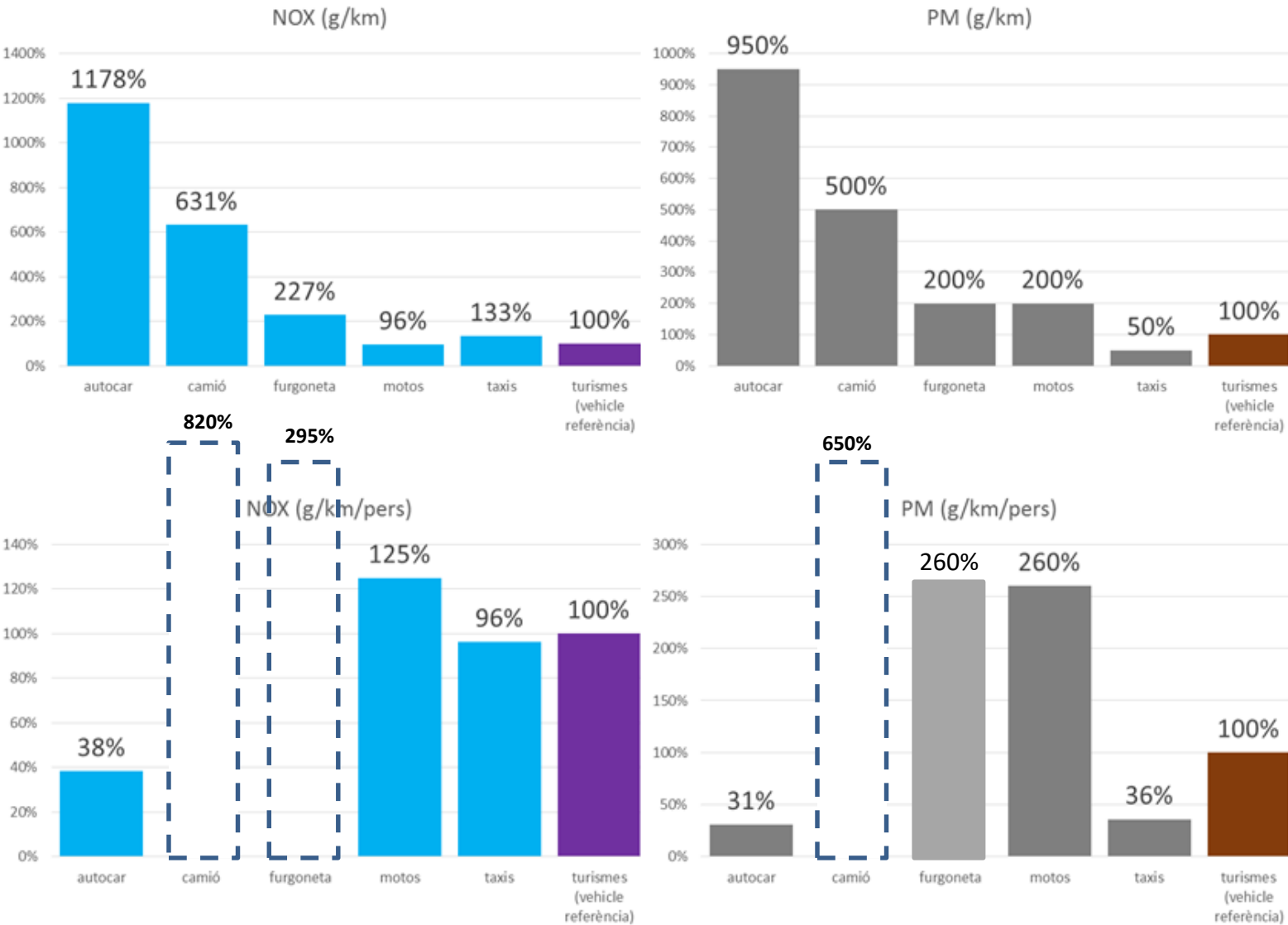
→ Les emissions dièsel són el principal problema per a la qualitat de l'aire. Es compleix la normativa en els turismes?

Emissions de NOx dels turismes dièsel en comparació a la normativa



→ Les normatives Euro han fet disminuir les emissions reals de NOx, però no al nivell que marca la normativa. Tanmateix, la renovació del parc ajuda a reduir emissions.

# EMISSIONS REALS DELS VEHICLES



- Comparativa entre emissions dels diferents modes de transport (total i per passatger).
- El RACC defensa que vehicles pesants també disposin d'etiqueta i restriccions en els casos més contaminants.

\*Ocupació considerada:

Autocar: 40 persones

Camión: 1

Furgoneta: 1

Motos: 1

Taxi: 1,8

Turisme: 1,3

### Caracterització del parc circulant

- ✓ Amb el suport de les dades d'aquest estudi, el RACC va emetre 14 recomanacions per la millora de la qualitat de l'aire, més enllà de les restriccions als vehicles sense etiqueta.
- ✓ Un **22% dels vehicles que es mouen a Barcelona** es veurien afectats per les restriccions, és a dir, uns **130.000 vehicles**. La renovació del parc fins el 2020 baixarà aquesta xifra relativament.
- ✓ Amb el pas dels anys i **les successives normatives Euro, s'ha millorat notablement en les emissions de partícules (PM) i en les emissions de NOx dels gasolina.**
- ✓ La reducció **no ha sigut la que exigien les normes degut al dieselgate**, per la qual cosa cal aplicar mesures addicionals.

## Recomanacions RACC

- ✓ Les restriccions afecten més a les rendes més baixes: per tant, és **necessari aprovar una línia d'ajut a la renovació dels vehicles afectats**.
- ✓ Les emissions dels camions i les furgonetes multipliquen per 6 i per 2 les emissions dels turismes. Es creu **necessari que s'implementi l'etiquetatge i restriccions als vehicles pesants més contaminants**.
- ✓ Els vehicles d'alta ocupació tenen el potencial d'alliberar espai viari i reduir les emissions de cada passatger. **Calen mesures d'ajut a aquests vehicles, encara que no tinguin etiqueta**.
- ✓ Altres infraestructures, **com els Park&Ride o Rodalies**, formen part del conjunt d'inversions urgents que han de garantir la mobilitat quan entrin en vigor les restriccions.
- ✓ **La fiscalitat s'ha de reordenar i ambientalitzar**, sense carregar de més impostos als usuaris: impost de circulació municipal, tarifes d'aparcament, etc, en funció de les emissions. L'eliminació de l'impost de matriculació ajudaria a renovar el parc i fer-lo més net.