

El Think Tank Movilidad reclama una revisión del etiquetado de vehículos de la DGT

Según un estudio de OPUS-RSE, las emisiones de NOx de los vehículos ECO y CERO son más bajas que el resto, pero los híbridos CERO emiten diez veces más de HC y los ECO, el doble de PM que los vehículos con etiqueta C, mientras que las emisiones de CO son similares

El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell aboga por una revisión del actual etiquetado de los vehículos, basado en mediciones reales, que tengan en cuenta todo tipo de emisiones y no únicamente las emisiones de NOx.

Según un estudio realizado por OPUS-RSE, líder en monitorización de emisiones del tráfico en tiempo real, las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno), de los vehículos ECO y CERO son las más bajas, puesto que emiten, aproximadamente, un 68% menos que los vehículos con etiqueta C. Sin embargo, los vehículos híbridos con etiqueta CERO emiten diez veces más HC (hidrocarburos no quemados) y los ECO más del doble de PM (material particulado), que los vehículos C. Por su parte, las emisiones de CO (monóxido de carbono) son similares en los vehículos con estos tres tipos de etiquetas.

Estas conclusiones se han basado en 300.000 mediciones reales realizadas en Madrid entre noviembre de 2018 y enero de 2020, analizando las emisiones de partículas nocivas y gases contaminantes de todo tipo de vehículos de combustión, que circulan por 14 vías diferentes en la capital. La tecnología aplicada, llamada 'Remote Sensing Device' permite mediar a distancia las emisiones de los vehículos, dentro de la acreditación ISO 17025 de laboratorio. Del total de vehículos testados un 85% fueron turismos, un 13% furgonetas y el resto, vehículos pesados y motocicletas.

Según Miguel Ángel Ochoa, miembro del Think Tank Movilidad y Presidente del Patronato de la Fundación Corell: "Estos datos deberían hacer recapacitar a las administraciones a la hora de diseñar planes, normas y actuaciones para una transición energética sostenible y medioambientalmente eficaz y saludable para las personas. Antes de imponer más limitaciones, es urgente revisar el sistema de etiquetaje. El establecimiento de planes para la reducción de emisiones contaminantes y la 'descarbonización' del plantea contemplan calendarios a 10 y 30 años, cuando se hace necesario empezar ya con medidas en dicha dirección".

Las mediciones realizadas por OPUS-RSE concluyen que el carburante empleado por la flota que circula en Madrid es mayoritariamente diésel (69,8%). Un 33,2% de los vehículos analizados están sujetos a la reciente Norma Euro 6. El análisis se realizó en todo tipo de pavimentos y con las más variadas condiciones de velocidad, aceleración y temperaturas ambientales. Según los datos recogidos, la edad media de la flota de Madrid es de 8 años y la distribución de los vehículos medidos, según el sistema de etiquetado de la DGT es:

Vehículos sin etiqueta: 15%
Vehículos con etiqueta B: 42%
Vehículos con etiqueta C: 38%
Vehículos con etiqueta ECO: 4,86%
Vehículos con etiqueta CERO: 0,14%

Por otro lado, el estudio concluye que las emisiones de NOx de los vehículos sin etiqueta (matriculados antes de enero de 2001), son unos 500% más elevadas que los de etiqueta C. En HC emiten un 4.400% más, un 3.600% más en PM y un 35% más en CO.

Miguel Ángel Ochoa ha explicado: "Si el 15% de los vehículos más antiguos producen una gran parte de las emisiones nocivas, es necesario promover, con todo tipo de medidas, incentivadoras unas y restrictivas otras, una renovación hacia modelos menos contaminantes y más eficientes. El hecho de que, muy posiblemente, el esfuerzo renovador caiga sobre los estamentos menos favorecidos de la sociedad no debería ser el lastre que frene el dejar de usar dicho tipo de vehículos para pasar a otros más limpios, así como a un mayor uso de transporte público de mayor calidad, que cubra las necesidades reales de movilidad. Nuestros gobernantes tienen la capacidad de aplicar los recursos necesarios, reasignando los que ya disponen, para hacer posible una movilidad mucho más limpia".

La tecnología ha conseguido que carburantes hasta hace poco 'demonizados' sean una opción a la que le quedan años de uso, ayudando a la sostenibilidad de los cambios necesarios para llegar a las 'cero' emisiones.

Los resultados del estudio también hacen plantear hasta qué punto las ITV's en las que los vehículos deben pasar revisiones están capacitadas y dotadas de los medios apropiados para medir con precisión las emisiones reales de los vehículos. Según los responsables del TTMovilidad: "Contar con un sistema fiable de mediciones es fundamental a la hora de evaluar la evolución de los resultados de las medidas tomadas en el largo camino hacia 2050 y sus etapas intermedias".

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Finanzas](#) [Automovilismo](#) [Sociedad](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>