

ANFAC reclama criterios homogéneos para las Zonas de Bajas Emisiones que favorezcan la renovación del parque



- La patronal presenta su propuesta para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y aboga por un modelo de movilidad multimodal y sostenible, que sitúe al ciudadano en el centro
- Esta propuesta integral permitiría avanzar en la mejora de la calidad del aire en las ciudades, rejuvenecer el parque e impulsar la electromovilidad, permitiendo, asimismo, defender el vehículo privado limpio como una alternativa más para los ciudadanos
- Desde la asociación recuerdan que el 47% de los vehículos tienen más de 15 años en nuestro país y el 63% del parque circulante es etiqueta B o no tiene etiqueta

Madrid, 27 de marzo de 2023. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha presentado hoy su **Propuesta para las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**, a cargo del director general, **José López-Tafall**, y la directora del Área Industrial y Medio Ambiente de ANFAC, **Aranca García**. Un conjunto de medidas que tienen como objetivo una implantación práctica de las Zonas de Bajas Emisiones a las que están obligadas todas las ciudades de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y aquellos municipios de más de 20.000 habitantes que superen los límites de contaminación regulados.

En su propuesta la asociación aboga por un modelo de movilidad propio, multimodal y sostenible, y que busca la máxima eficiencia en el aprovechamiento de las distintas soluciones sostenibles de transporte, incluido el vehículo privado. Este modelo debe basarse en criterios homogéneos que permitan avanzar en la renovación del parque, mejorar la calidad del aire y acelerar el camino hacia la electromovilidad, primando, entre otros, el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público. Según un informe de Ideauto para ANFAC, el **47% de los vehículos que circularon por nuestras carreteras y calles en 2022 tiene más de 15 años de antigüedad** y esta cifra se eleva hasta el **63% en los coches de más de 10 años**. Además, el 62% del parque circulante (sin incluir las motocicletas) es etiqueta B o no tiene etiqueta y esos vehículos representan el 90% de las emisiones de NOx y partículas. Sobre la base de estos datos, las posibles restricciones de acceso, circulación o estacionamiento en la Zonas de Bajas Emisiones deberían centrarse en estos vehículos y siempre con una previsión que permita al ciudadano tener visibilidad a futuro.

Durante el acto, **José López-Tafall** ha señalado que: “Las ZBE pueden contribuir a mejorar la calidad del aire y reducir el impacto sobre el cambio climático. Pero la aplicación práctica del modelo diseñado, en el Real Decreto por el Ministerio para la Transición Ecológica depende de la decisión de cada municipio. Nuestra propuesta pretende ser una aportación más a esa decisión, mostrando un modelo claro de mejora de la calidad del aire pero, también, compatible con el vehículo limpio y el derecho de los ciudadanos a elegir libremente cómo desean moverse. No podemos construir un modelo de Zonas de Bajas Emisiones basado en una jerarquía anti-vehículos, algo que no es realista para las necesidades de los ciudadanos ni tampoco para el modelo social, económico e industrial de un país como España, segundo fabricante europeo de vehículos”.

López-Tafall ha añadido que: “La Zonas de Bajas Emisiones son una oportunidad para diseñar el modelo de movilidad sostenible que queremos como país y avanzar en la descarbonización, objetivos que sí avanzan es gracias a los esfuerzos que hacemos los fabricantes. Desde ANFAC proponemos medidas integrales y armonizadas que sitúan al ciudadano en el centro y que tienen en cuenta todo el nuevo entorno de la movilidad, que va más allá del transporte público y privado, atendiendo a logística de última milla, a los taxis, VTC y mercancías ligeras. La movilidad que diseñemos ha de ser una movilidad donde quepamos todos y todas”.

Un modelo de movilidad propio

La propuesta diseñada por ANFAC pone el foco en diferentes aspectos de las Zonas de Bajas Emisiones. Respecto al **etiquetado**, la asociación asegura que hay que focalizarse en el parque circulante más antiguo, no etiquetado o con etiqueta B -que representa 6 de cada 10 turismos en circulación- para favorecer la renovación. Para la patronal, las etiquetas son “la herramienta más eficaz para categorizar el parque en función de su nivel de emisiones y, de igual modo, fomentar para la compra de vehículos de Etiquetas Eco y Cero, impulsado así la renovación del parque”.

En lo que respecta a las **flotas municipales, taxis y VTC**, un transporte con un uso elevado en las ciudades, desde la entidad abogan por la renovación de las flotas o la aprobación de nuevas autorizaciones que fomenten la etiqueta Cero y Eco para esta tipología de vehículos. En la misma línea ocurre con las flotas de transporte público y vehículos oficiales para los que se propone un modelo ejemplarizante y que sean los primeros en dar el salto a la renovación acelerada a vehículos con Etiqueta Cero y Eco.

Asimismo, ANFAC considera necesario incentivar la movilidad compartida, siendo recomendable que se realice con vehículos con etiqueta Cero para favorecer la eficiencia y la sensibilización ciudadana. Por su parte, **los vehículos comerciales ligeros**, sobre todo en la **logística de última milla**, han de estar muy presentes en la configuración de las políticas locales ante el aumento del comercio online y, por ejemplo, contar con horarios de carga y descarga en función del etiquetado, al mismo tiempo que incentivar fiscalmente a las empresas que cambien sus viejas flotas por unas nuevas de bajas y cero emisiones, puede favorecer esta transición.

Una de las claves en el modelo de movilidad sostenible de ANFAC es acelerar la penetración de los vehículos de cero y bajas emisiones para lo cual es fundamental acelerar el despliegue de **infraestructura de recarga de acceso público**. En este sentido, **Aranha García** ha apuntado que “el papel de los municipios para acelerar este despliegue es clave, pues son y serán los grandes prescriptores de la movilidad y disponen de instrumentos que, sin duda, pueden contribuir a estos objetivos”

ANFAC también plantea la necesidad de que las Zonas de Bajas Emisiones cuenten con una planificación y desarrollo de un mapa de infraestructura de recarga de acceso público para vehículos electrificados ligeros y pesados, así como el uso de bonificaciones en tasas o impuestos municipales que sirvan para favorecer la introducción de estos vehículos.