

Bruselas saca la 'artillería' contra las emisiones

Por primera vez, los camiones y autocares tendrán que cumplir objetivos de CO2

FÉLIX CEREZO MADRID

Después de años sin que le preocupase mucho el asunto y casi tres desde que estallase el *dieselgate* de Volkswagen, Bruselas empieza a concretar sus medidas para atajar la contaminación derivada de los vehículos; y para evitar que esos valores sean falseados.

Conocida la obligatoriedad, desde este otoño, del nuevo protocolo WLTP de medición de las emisiones y los consumos en los turismos, ahora la UE ha puesto encima de la mesa objetivos de CO2 en los vehículos comerciales, camiones y autobuses. Es la primera vez que esto ocurre, ya que esos automóviles sólo han estado sujetos a las normas Euro, que no contemplan el dióxido de carbono. Según los planes de la Comisión Europea, en 2025 tendrán que emitir un 15% menos que en 2019 y, para cinco años después, se plantea un recorte de otro 15%.

Aunque este último objetivo se revisará a comienzos de la próxima década, los políticos europeos dicen

Se pretende que los camiones emitan un 30% menos de CO2 de aquí al año 2030

Los mecanismos de control y sanciones se refuerzan para evitar fraudes

que permitiría ahorrar unos 25.000 euros en combustible por camión en el periodo de cinco años. Además, como en estos vehículos la aerodinámica es más importante como en ningún otro, Bruselas ha pedido a los fabricantes que adelanten tres años (a 2019) la llegada de camiones con cabinas mejor perfiladas y menos lesivas en un atropello.

Las propuestas de la Comisión, sin embargo, no han caído tan bien entre los propios constructores. Acea, la asociación que les engloba a nivel europeo, ha asegurado que se trata de unos límites «muy agresivos, que no tienen en cuenta las especificaciones de estos tipos de vehículos», con unas posibilidades inmensas de personalización que hacen difícil encontrar dos iguales. Además, Acea tam-

bién recuerda que se trata de vehículos con un desarrollo más lento por lo que ya se está empezando a trabajar en los modelos que llegarán a mediados de la década próxima, lo que reduce su margen de maniobra.

Estas críticas no son nuevas. Bruselas también las ha recibido desde la industria fabricante de motocicletas, agobiada por la incertidumbre sobre los plazos y exigencias de la futura norma Euro 5.

Como una segunda pata de esta estrategia, la Comisión Europea se ha propuesto potenciar la movilidad eléctrica en la región y reducir su dependencia del exterior. Para ello, pondrá en marcha un paquete de medidas que permita fabricar «nuevas baterías más competitivas, innovadoras y sostenibles ya que la región ahora no tiene esa capacidad y este elemento es el más caro».

VIGILANCIA Y CONTROL

El tercer elemento será garantizar su cumplimiento. A ello responde, por ejemplo, la entrada en vigor de las nuevas exigencias de la ITV, una norma paneuropea que incide especialmente en la parte medioambiental.

Asimismo, y después de más de un año de negociaciones, esta semana se alcanzó un acuerdo formal entre los 28 países de la UE para endurecer, a partir de septiembre de 2020, las normas sobre homologación de vehículos y control de emisiones.

Tras el acuerdo con la Eurocámara al que llegaron los países miembros en diciembre, las nuevas normas refuerzan la independencia y «evitan conflictos de intereses» de las autoridades encargadas de los controles y los organismos de supervisión del mercado.

Cada país deberá realizar un número mínimo de inspecciones de vehículos por año y al menos el 20% de esos controles deberá evaluar el nivel de emisiones, mientras que la Comisión Europea realizará evaluaciones periódicas de las autoridades nacionales de homologación.

De esta manera, tanto los países como la Comisión podrán llevar a cabo controles aleatorios para «detectar incumplimientos en una fase temprana». También se podrá ordenar la retirada de algún modelo si fuese necesario e imponer sanciones de hasta 30.000 euros por cada vehículo que no cumpla las reglas. Este sistema de evaluación continua garantizará que los vehículos mantengan sus emisiones en los niveles permitidos durante toda su vida útil.



Un operario instala en Hamburgo una señal que anuncia las restricciones. REUTERS

HAMBURGO PROHÍBE EN DOS CALLES LOS DIÉSEL ANTIGUOS

La segunda ciudad con más habitantes de Alemania se convertirá, a partir del próximo día 31, en la primera urbe del país en prohibir la circulación de los vehículos diésel más antiguos. La restricción afectará a dos arterias del distrito de Alona (al oeste de la ciudad), uno de los que registra mayores niveles de dióxido de nitrógeno. Por un lado, parte de una autopista de acceso por la que no podrán circular los camiones y autobuses de gasóleo más antiguos (no afecta al transporte público); y por otro, una calle de 600 metros por la que no podrán circular coches anteriores a la actual norma Euro 6, que entró en vigor en septiembre de 2015. Quedan excluidos de esta prohibición los vecinos de las calles afectadas y sus visitas, ambulancias, el servicio de

recogida de basuras y repartos. Las vías y sus alrededores han sido señalizadas y el ayuntamiento de Hamburgo ofrecerá rutas alternativas. Habrá un período de transición hasta que la policía de la ciudad comience a multar con sanciones que oscilarán entre los 25 euros para los coches y hasta 75 para los camiones. Alemania abrió la puerta a estas restricciones en febrero cuando el Tribunal Administrativo de Leipzig respaldó las demandas de la Organización Medioambiental Alemana (DUH) contra 28 ciudades como Múnich o Fráncfort. Según datos de la KBA, el órgano rector del transporte en Alemania, Hamburgo cuenta con 264.406 vehículos diésel censados. De estos, 165.000 no cumplirían con los estándares de la norma Euro 6. Paralelamente, se están instalando más puntos de recarga para coches eléctricos por toda la ciudad. En 2017, 66 ciudades alemanas superaron los límites de contaminación fijados por la UE. D.IGLESIAS