

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Programa «Aire Puro» para Europa

[COM(2013) 918 final],

la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reducción de las emisiones nacionales de ciertos contaminantes atmosféricos y por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE

[COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)],

la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas

[COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)],

y la Propuesta de Decisión del Consejo sobre la aceptación de la modificación del Protocolo de 1999 del Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia para luchar contra la acidificación, la eutrofización y el ozono troposférico

[COM(2013) 917 final]

(2014/C 451/22)

Ponente: Antonello PEZZINI

El 13 y el 15 de enero de 2014, y el 18 de diciembre de 2013, de conformidad con los artículos 192 y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea, respectivamente, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Programa «Aire Puro» para Europa

COM(2013) 918 final,

la

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reducción de las emisiones nacionales de ciertos contaminantes atmosféricos y por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD),

la

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD),

la

Propuesta de Decisión del Consejo sobre la aceptación de la modificación del Protocolo de 1999 del Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia para luchar contra la acidificación, la eutrofización y el ozono troposférico

COM(2013) 917 final.

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 19 de junio de 2014.

En su 500º Pleno de los días 9 y 10 de julio de 2014 (sesión del 10 de julio de 2014), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 82 votos a favor, 1 en contra y ninguna abstención el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité insiste firmemente en la necesidad de garantizar un entorno saludable, con un aire puro de calidad óptima, como condición esencial para salvaguardar el bienestar y las condiciones de vida y de trabajo de todos los ciudadanos europeos. Lamenta que un elemento tan importante para Europa no figure entre las prioridades de la agenda política europea y de los Estados miembros, y que no se le dé el peso necesario.

1.2 El CESE pide al nuevo Parlamento, a la nueva Comisión y al Consejo que, de cara a la futura actuación de las instituciones europeas, den la máxima prioridad política a la protección de un medio atmosférico limpio y saludable, con la plena participación de los interlocutores sociales y de la sociedad civil organizada.

1.3 El Comité considera que la contaminación atmosférica es uno de los peligros más graves para la salud humana y el medio ambiente, con importantes consecuencias negativas en términos de problemas respiratorios, muertes prematuras, eutrofización y degradación de los ecosistemas. Por tanto, aplaude la iniciativa de la Comisión de establecer un nuevo programa «Aire Puro» y de reducir las perspectivas de pérdida de esperanza de vida en la UE, que pasan de 8,5 meses en 2005 a 4,1 en 2030, lo que representa una ganancia de 180 millones de años de vida y 200 000 km² devueltos a la biodiversidad.

1.3.1 El Comité está convencido de que, para impulsar la transición hacia una economía más sostenible en Europa, es necesario fijar un objetivo para 2030, con una perspectiva más segura a medio y a largo plazo, necesaria tanto para las empresas como para los inversores.

1.4 A juicio del CESE, es conveniente acelerar la aplicación de los límites de la norma Euro 6 a las emisiones de NO_x de los motores diésel ligeros, medidas «en condiciones de conducción reales», así como a las modalidades de sustitución de los motores de dos tiempos, ya que, de no ser así, duda de que la aplicación de estas medidas permita alcanzar los resultados esperados desde 2020.

1.5 El CESE suscribe el objetivo final de la Comisión — que se propone tanto en el programa «Aire Puro» como en el Marco energético y climático 2020-2030 — consistente en fijar el umbral de emisiones para el año 2030 en un 70 % de la reducción de la diferencia (*gap closure*) entre la actual normativa de referencia y el valor máximo de reducción técnicamente factible (MTRF).

1.6 Para alcanzar este resultado, que habrá de ser aplicado por todas las partes interesadas, el Comité considera que es necesario tomar medidas firmes, en particular:

- incluir obligaciones de reducción de las emisiones de metano en 2020 y de mercurio en 2020, 2025 y 2030;
- fijar unos límites de emisión más estrictos para las instalaciones de combustión medianas;
- denegar exenciones opcionales a la Directiva sobre las emisiones industriales cuando existan peligros concretos de repercusiones sobre la salud;
- tomar medidas específicas para reducir el amoníaco y el metano en el sector agrícola;
- actuar con mayor firmeza sobre las emisiones de los transportes y, en particular, sobre los sistemas de medición «en la vida real» y la aplicación de pruebas en este sentido en 2014, cuando se introduzcan las normas Euro 6;
- aplicar resueltamente, antes del 2016, las normas NO_x y SO₂ de la Organización Marítima Internacional (OMI) para los buques, tal y como se acordó en 2008, en todas las zonas marítimas alrededor de Europa, como zonas de control de emisiones;
- adoptar normas de alto nivel para las partículas (PM) aplicables a los nuevos electrodomésticos;
- concebir y diseñar máquinas y equipos respetuosos con el medio ambiente;
- aplicar todo el ciclo de vida de los productos (ACV);

- velar por la predictibilidad, a medio y largo plazo, y evitar el solapamiento de las medidas de intervención;
- apoyar la educación y formación de los consumidores, los trabajadores y los jóvenes respecto de la preservación y el desarrollo de un mundo sano, en los ámbitos productivo, del ocio y la vivienda;
- promover la investigación y las inversiones en las aplicaciones innovadoras del mercado (mejores técnicas disponibles — MTD), el crecimiento sostenible y el empleo sólido y duradero;
- dotar a las acciones de sostenibilidad medioambiental de una dimensión internacional; y
- garantizar la coherencia entre esta nueva estrategia y las otras políticas y objetivos de la UE.

1.7 El Comité coincide plenamente con la necesidad de incorporar a la normativa de la UE las modificaciones del Protocolo del Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia.

1.8 Si bien no cuestiona los objetivos cualitativos a largo plazo de la nueva Directiva propuesta sobre los límites nacionales de emisiones (NERC), el CESE lamenta que los objetivos para el 2025 no sean vinculantes, a fin de garantizar su plena aplicación.

1.9 Dado el alto nivel de contaminación acumulada y la especificidad de las condiciones meteorológicas regionales, el Comité está convencido de que la gestión de la calidad del aire solo podrá funcionar si se respalda con políticas de reducción de las emisiones a escala de la UE. Por tanto, destaca la necesidad de incluir en las acciones de política regional la protección de un medio atmosférico limpio y saludable.

1.10 Se necesita un compromiso constante de los gobiernos nacionales y los entes locales para programar acciones concretas, dirigidas a reducir las emisiones nocivas mediante la elaboración de planes detallados sobre la calidad del aire (PRIA: planes regionales de intervención sobre la calidad del aire), prestando especial atención a los distintos sectores: productivo, agrícola, terciario, privado, así como a la generación y distribución de la energía. La Comisión debe enviar un mensaje claro sobre su aplicación concreta, adoptando medidas rápidas y resueltas contra los Estados miembros incumplidores. El CESE reconoce, sin embargo, que varios Estados miembros han dado ya pasos en la buena dirección.

1.11 Deberán organizarse acciones de participación de las organizaciones empresariales, la sociedad civil organizada, las ONG, el sector terciario, los centros educativos de todos los niveles y los centros de investigación para alcanzar el objetivo de un aire más limpio, que es imprescindible para el bienestar de los ciudadanos y del ecosistema.

1.12 El CESE reitera su convicción de que es necesario dar un nuevo impulso al desarrollo sostenible de la economía europea, dando prioridad a la calidad de vida, de trabajo y de salud de sus ciudadanos y a la protección del medio ambiente, en estrecha conexión con las demás prioridades políticas de la Estrategia Europa 2020. Este desarrollo sostenible deberá integrarse plenamente en una estrategia global de transición hacia un equilibrio planetario basado en un crecimiento económico cualitativo, que contribuya a eliminar la pobreza y la injusticia social, preservando al mismo tiempo los recursos naturales para las generaciones futuras.

2. Introducción

2.1 La contaminación atmosférica constituye un grave peligro para la salud humana y el medio ambiente. Problemas respiratorios, muertes prematuras, eutrofización y degradación de los ecosistemas causados los depósitos de nitrógeno y de materias ácidas son solo algunos de los efectos de este problema, que se plantea tanto a nivel local como transfronterizo.

2.2 En las últimas décadas, las políticas adoptadas por la UE y la comunidad internacional ya han dado frutos, reduciendo algunos de los problemas ligados a la contaminación atmosférica, como es el caso de las emisiones de dióxido de azufre — el fenómeno en el origen de las «lluvias ácidas» — que se han reducido en más del 80 %.

2.3 Pese a estos progresos, la UE aún está lejos de su objetivo a largo plazo, es decir, mejorar la calidad del aire de tal forma que se elimine el riesgo de daños graves para la salud humana y el medio ambiente, y evitar que las partículas finas y el ozono en la troposfera sigan causando problemas importantes, que según estimaciones de la Comisión ⁽¹⁾, provocan 406 000 muertes al año.

⁽¹⁾ COM(2013) 918 final.

2.4 Las partículas finas y el ozono, en particular, siguen presentando graves riesgos para la salud: los límites de seguridad para estas sustancias se superan regularmente.

2.5 La Comisión estima que las externalidades sanitarias derivadas de la contaminación atmosférica representan entre 330 000 y 940 000 millones de euros al año, mientras que los objetivos propuestos para 2030 podrían arrojar unos beneficios de 44 000 a 140 000 millones de euros.

2.6 Según la Comisión, en 2010 la contaminación atmosférica en la UE no solo causó cientos de miles de muertes prematuras, sino que expuso casi dos tercios de los suelos a contaminaciones perjudiciales. Y todo ello debido a las emisiones.

2.7 En cuanto a la salud de los ciudadanos europeos, los gastos sanitarios se estiman en más de 4 000 millones de euros y las jornadas laborales perdidas cada año en 100 millones.

2.8 A escala internacional, en diciembre de 2012 los Estados Unidos decidieron revisar las normas anuales de calidad del aire, estableciendo un límite de 12 microgramos por metro cúbico para las partículas finas, es decir, muy por debajo de la norma actual de la UE de 25 microgramos por metro cúbico. Mientras tanto, el Gobierno chino ha decidido invertir 160 millones de euros en los próximos cinco años para controlar la calidad del aire, solo en la zona de Pekín. Por lo tanto, la UE no está en la línea de las acciones emprendidas a escala internacional.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE respalda los objetivos generales dirigidos a mejorar de manera significativa la calidad del aire, gracias a una transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono, para proteger tanto la salud de los ciudadanos como el medio ambiente. Estos objetivos se fijaron en la Estrategia de 2005 sobre la contaminación atmosférica y fueron revisados por la Comisión en su programa «Aire Puro» para Europa.

3.2 Desde el principio, los objetivos de reducción de las emisiones asignados a cada Estado miembro se basaron en consideraciones de rentabilidad, dadas las diferentes condiciones medioambientales. La reducción de las emisiones solicitada varía en función de los países, según el principio de un «enfoque diferenciado en vez de un mismo porcentaje».

3.2.1 Teniendo en cuenta los daños causados por la contaminación atmosférica a la salud y la calidad de vida, así como a los ecosistemas, el Comité se muestra preocupado por el hecho de que la calidad del aire no ocupe el lugar que le corresponde en la agenda política europea y de los Estados miembros, y considera importante, para impulsar la transición hacia una economía más sostenible en Europa, imponer un objetivo para el 2030, con una perspectiva a medio y a largo plazo, necesaria para las empresas y los inversores.

3.3 El objetivo de la **revisión de la estrategia** relativa a la contaminación atmosférica consiste en acabar con las actuales violaciones de las normas de calidad existentes, para alcanzar su pleno respeto, a más tardar, a partir de 2020, reduciendo las emisiones de NO_x de los motores diésel ligeros gracias a la aplicación de la norma Euro 6 «en condiciones de conducción reales». El CESE duda de que estas medidas permitan alcanzar los resultados esperados a partir de 2020, dado que la obligación solo tendrá efecto en 2017 y que la renovación del parque automovilístico actual podría no estar terminada de aquí a 2020.

3.4 Además, esta estrategia se basa en la actuación a escala local y regional, con todos los límites inherentes a este tipo de medidas: hasta ahora, la eficacia de las medidas regionales ha sido limitada, como consecuencia del alto nivel de contaminación acumulada y de la especificidad de las condiciones meteorológicas regionales. El CESE está convencido de que la gestión de la calidad del aire, en estos niveles, solo podrá funcionar si viene respaldada por políticas de la UE en materia de reducción de emisiones en la fuente.

3.5 Según el Comité, la Comisión deberá tener en cuenta una gran variedad de factores de igual importancia y pertinencia:

- evaluación de la relación coste/eficacia de las medidas propuestas;
- competitividad e innovación sostenibles;
- dimensión internacional de la sostenibilidad medioambiental;
- simplificación administrativa y agilización de los procedimientos;

- coherencia y coordinación entre las distintas políticas pertinentes de la UE;
- apoyo de la UE y de los Estados miembros a la educación y formación en este ámbito;
- concentración de los esfuerzos de la UE y los Estados miembros en materia de investigación e innovación (I+D) para aplicar las mejores tecnologías disponibles en el mercado, y
- aplicación resuelta de las nuevas normas de calidad en todos los sectores pertinentes.

3.5.1 El Comité considera que es necesario apoyar, a nivel de la UE y de los Estados miembros, la prioridad política concedida a la investigación e innovación, así como a la educación y formación, que deben ir dirigidas a estimular el crecimiento y el empleo sostenible y a contribuir a una reindustrialización más cualitativa de la economía europea, en particular para las pequeñas y medianas empresas y las empresas de nueva creación, dejando de lado las actuales restricciones presupuestarias europeas.

3.6 Además, el Comité opina que es preciso garantizar **la coherencia entre esta nueva estrategia revisada y las otras políticas de la Unión**. Por ejemplo, se observa que aunque la combustión de madera doméstica da lugar a la emisión de partículas PM 2,5, se fomenta su empleo como fuente de energía alternativa, aunque ello requeriría clasificar los aparatos en función de sus emisiones y evaluar su rendimiento.

3.7 En cualquier caso, el CESE considera que el acuerdo internacional sobre el clima debería tener en cuenta de aquí a 2015 una serie de factores de igual importancia y pertinencia.

3.8 El CESE destaca la importancia de **fomentar las asociaciones público-privadas (APP)** en el ámbito europeo, como la que se puso en marcha con la empresa común para la **iniciativa «Cielos limpios» 2 2014-2020**, dirigida a reducir las emisiones del transporte aéreo y a contribuir a las actividades de investigación contempladas en el Reglamento (CE) n° 71/2008 y en el programa marco Horizonte 2020.

4. Observaciones específicas (I)

4.1 *Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia*

4.1.1 El Convenio de 1979 sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia celebrado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) es el principal marco jurídico internacional en materia de cooperación y medidas para limitar y reducir gradualmente la contaminación atmosférica a través de sus ocho protocolos, incluido el de 1999.

4.1.2 El CESE aprueba la transposición de las modificaciones del Protocolo por la UE.

4.2 *Propuesta de Directiva revisada sobre los límites nacionales de emisiones (NERC)*

4.2.1 La propuesta de Directiva establece de aquí a 2020, 2025 y 2030, para cada Estado miembro, compromisos nacionales de reducción de las emisiones (NERC), expresados en un porcentaje de reducción de las emisiones anuales de dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), amoníaco (NH₃), compuestos orgánicos volátiles (COV) no metánicos, partículas finas (PM 2,5) y metano (CH₄), respecto del total de emisiones de estos contaminantes emitidos por cada Estado miembro en 2005.

4.2.2 En los últimos veinte años, se han realizado en la UE progresos considerables en el ámbito de la calidad del aire y de las emisiones atmosféricas antropogénicas, gracias a las políticas y estrategias sobre contaminación atmosférica adoptadas por la Unión y sus Estados miembros para alcanzar, a largo plazo, unos niveles de calidad del aire que no tengan ningún impacto negativo ni conlleven riesgos significativos para la salud humana y el medio ambiente, tal como se reafirma en el Séptimo Programa de Acción en materia de medio ambiente⁽²⁾.

4.2.3 Esto parece evidente, aunque se ha observado una clara ralentización de estos avances en el ámbito de la calidad del aire. Además, los objetivos que ahora se proponen son menos ambiciosos que los niveles que alcanzarían los Estados miembros si aplicaran plenamente las obligaciones establecidas en la legislación vigente de la UE.

⁽²⁾ COM(2012) 710 final.

4.2.4 Aunque prácticamente todos coinciden en los objetivos cualitativos propuestos a largo plazo, el Comité lamenta que los objetivos fijados para 2025 no sean vinculantes, dada la dificultad que se ha observado para hacer aplicar las normas en vigor.

4.2.5 A juicio del CESE, es necesario crear plataformas reforzadas, que permitan mantener diálogos específicos e interactivos, a fin de **valorizar las disposiciones contenidas en la propuesta de Directiva**.

4.3 Propuesta de Directiva relativa a las emisiones procedentes de las instalaciones de combustión medianas

4.3.1 El CESE considera que la ampliación del control de las emisiones de contaminantes atmosféricos causadas por las instalaciones de combustión con una potencia térmica total de entre 1 y 50 MW, que se utilizan para una amplia gama de aplicaciones, **debe realizarse utilizando procedimientos simplificados y poco onerosos**, a fin de apoyar y fomentar el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas y las empresas de nueva creación, así como de las infraestructuras de pequeña dimensión presentes en todo el territorio.

5. Observaciones específicas (II)

5.1 Los contaminantes atmosféricos pueden ser emitidos por diferentes fuentes y propagarse en largas distancias.

5.2 Con vistas a la plena realización del programa «Aire Puro» para Europa es necesario que las regiones, previa consulta de los interlocutores sociales y la sociedad civil organizada, elaboren y adopten **planes de intervención para la calidad del aire (PRIA)**, que deberán tener en cuenta, en particular, las siguientes consideraciones:

- los transportes por carretera, marítimos y aéreos y la movilidad;
- la producción y el consumo de energía;
- el sistema de producción;
- el sector terciario;
- las actividades agrícolas, zootécnicas y forestales;
- el sector privado.

5.3 El paquete «Aire Puro» elaborado por la Comisión recoge y refuerza las políticas desarrolladas hasta la fecha, al objeto de proseguir la lucha contra la contaminación atmosférica, a contracorriente de la agenda política.

5.3.1 El CESE considera que es esencial hacer participar en este proceso, además del nivel nacional, los niveles locales y regionales, en concertación con los interlocutores sociales y la sociedad civil organizada.

5.4 Propuestas relativas a los planes de transposición del paquete «Aire Puro» en el territorio

5.4.1 Cuando se proceda a la transposición del paquete «Aire Puro» en el territorio deberán detectarse las necesarias sinergias con los distintos planes:

- **residuos**, valorización energética, reducción de la producción per cápita, recuperación de materiales;
- **transporte y movilidad**, desarrollo del transporte público, carriles para bicicletas, promoción de la movilidad y bajas emisiones de CO₂, integración de los medios de transporte, navegación marítima y aérea;
- **territorio y ordenación territorial**, usos del suelo, desarrollo de nuevos modelos urbanos, recalificación del patrimonio inmobiliario;
- **agricultura y zootecnia**, sector bosque-madera-energía (km cero), biomasa y biogás, reducción de las emisiones de amoníaco, sumideros de carbono;
- **industria**, desarrollo tecnológico con escaso impacto medioambiental, innovación y certificación de calidad (ISO 14 000 y Emas), atención prestada al diseño ecológico, etiquetas ecológicas para determinados productos, sistemas de gestión de la energía y conformidad con los reglamentos sobre el consumo de los motores eléctricos.

5.4.2 **Esta transposición a escala territorial** también debería tomar en consideración las intervenciones más urgentes relacionadas con las realidades económicas y productivas del territorio, y prever normas relativas a la combustión de la biomasa, así como obligaciones e incentivos para la renovación del parque automovilístico.

5.5 **Las intervenciones dirigidas a reducir en mayor medida las emisiones de SO₂ (dióxido de azufre)** son especialmente necesarias en las regiones en las que la combustión industrial es significativa, donde se produce energía y se transforman combustibles.

5.6 *Medidas en el sector agrícola*

5.6.1 **En toda la UE y especialmente en las regiones esencialmente agrícolas, se deberán emprender medidas para reducir** el NH₃ (amoníaco), N₂O (óxido nitroso), CH₄ (metano) y los COV (compuestos orgánicos volátiles), siguiendo el ejemplo de las medidas ya existentes en diversos Estados miembros. La utilización de abonos nitrogenados y de abonos derivados del ciclo de residuos constituye la principal (98 %) fuente de emisiones de NH₃ que, al reaccionar con el SO₂ y el NO₂, forman sales de amonio, el principal componente de las partículas.

5.6.2 Es muy importante velar por el pleno respeto de la Directiva sobre nitratos (Directiva 91/676/CEE), imponer la cobertura de los tanques de almacenamiento de estiércol, crear sistemas de reciclado por digestión anaeróbica para la producción de digestato, con características equivalentes a las de los abonos de síntesis, y gestionar correctamente el estiércol y el esparcimiento de sus desechos nocivos para la salud. Sin embargo, estas medidas deben tener debidamente en cuenta el equilibrio entre los intereses económicos, sociales y medioambientales: reducir las emisiones en la agricultura es algo muy complejo que requiere una mayor inversión en investigación y desarrollo.

5.6.3 Es necesario utilizar vehículos agrícolas con un nivel reducido de emisiones de partículas.

5.6.4 El CESE subraya que ya se aplica al sector una serie de disposiciones que, sin embargo, debe llevarse plenamente a la práctica, y reitera su convicción de que la Comisión ha perdido una oportunidad de establecer un marco normativo consolidado para regular las emisiones. Los bovinos quedan fuera del ámbito de aplicación en esta Comunicación. Sin embargo, existen otras normas que afectan a las especies bovinas, que se cuentan entre los principales responsables de las emisiones de amoníaco.

5.7 *Medidas en los centros urbanos*

5.7.1 **En las concentraciones urbanas y en las zonas con gran densidad de tráfico** deberá prestarse especial atención a las emisiones de PM 2,5, PM 10 (partículas finas de diámetro inferior a 10 micrómetros), CO y CO₂ (óxido de carbono) y a la reducción de los NO_x. En el caso de los motores diésel y de los motores de gasolina equipados con filtros experimentales, los filtros de partículas pueden retener más del 90 % de las emisiones (filtros cerrados).

5.7.2 En los edificios escolares y los edificios de oficinas situados en vías con mucho tráfico es muy importante realizar trabajos de aislamiento de las paredes verticales opacas y transparentes, a fin de limitar la contaminación por COV y partículas finas (PM 10 y PM 2,5) ⁽³⁾.

5.8 *Medidas en los transportes a nivel local, regional, nacional y de la Unión Europea*

5.8.1 En el caso de los vehículos comerciales y los vehículos destinados al transporte de pasajeros, convendrá prever, mediante medidas de limitación del tráfico e incentivos, la sustitución de los vehículos conformes a las normas Euro 3 por vehículos que satisfagan las normas Euro 5 y 6. Con arreglo a las mismas modalidades, deberán sustituirse los motores a dos tiempos (motocicletas, ciclomotores, motosierras y cortacéspedes) por otros que cumplan la norma Euro 1. Así pues, a nivel local, regional, nacional y de la Unión Europea, se debe:

5.8.1.1 Adoptar cuanto antes a nivel nacional y de la Unión Europea — sin esperar hasta el año 2017 — métodos adecuados de medición de las emisiones de NO_x procedentes de los vehículos ligeros con motor diésel, dado su importante impacto negativo sobre la calidad del aire de los centros urbanos.

5.8.1.2 Fomentar a nivel nacional y regional la difusión del metano y el GLP (gas licuado de petróleo), el hidrógeno, el gas natural licuado, el etanol y otros biocarburantes avanzados. Acelerar el desarrollo de la movilidad eléctrica y de las infraestructuras de recarga. Permitir la detección de la clase de emisiones de los vehículos en circulación mediante un dispositivo electrónico a bordo.

5.8.1.3 Potenciar la distribución de gas metano mediante ayudas económicas a nivel local, nacional y de la Unión Europea otorgadas a las empresas y a los municipios para la creación de redes y el desarrollo de las redes existentes.

⁽³⁾ Véase la norma UNI EN 15242:2008 *Ventilación de los edificios — Métodos de cálculo para determinar los caudales de aire en los edificios, incluidas las infiltraciones*.

5.8.1.4 Financiar a través de proyectos plurianuales de la Unión Europea, cofinanciados a nivel nacional y local, las inversiones en el transporte público local. Los autobuses deberán ser:

- ecológicos y utilizar combustibles alternativos;
- híbridos de propulsión bimodal;
- eléctricos (completamente eléctricos, con una batería a bordo) y recargables mediante una ficha o un sistema de inducción (Faraday).

5.8.1.5 Aprovechar el potencial de interactividad entre las estructuras fijas, las tecnologías informáticas y los modos de transporte. En particular, fomentar el uso de materiales que contengan sustancias fotocatalíticas con nanopigmentos especiales de dióxido de titanio (TiO_2), que, dividiendo las moléculas de las sustancias contaminantes, las transforman en sustancias inofensivas para la salud (carreteras, barreras de circulación, cubiertas y otras obras de construcción). En este orden de cosas, son interesantes los enlaces de autopistas en los que se utiliza la patente «i.active COAT — Italcementi», que permiten purificar el aire y son catadióptricos, con lo que proporcionan una gran luminosidad.

Bruselas, 10 de julio de 2014.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Henri MALOSSE
