

## NOTA DE PRENSA

### Madrid Central ha fomentado la compra de propulsión alternativa a los carburantes

- No obstante, no ha conseguido contribuir a una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos.
- El estudio, realizado por investigadores de la Universidad de Alcalá, se ha publicado en la revista *Transportation Research*

#### Alcalá de Henares, 31 de mayo de 2021

Investigadores de la UAH evidencian que la puesta en marcha de la zona de bajas emisiones de la capital –conocida como Madrid Central– ha tenido un impacto significativo en la venta de turismos privados de propulsión alternativa a la gasolina y al gasoil. Sin embargo, no ha conseguido contribuir a una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos nuevos.

El estudio, realizado por investigadores del Departamento de Economía, se ha realizado tomando datos de 2015 a 2019 y siguiendo técnicas econométricas. “Hemos combinado el registro de matriculaciones de vehículos en España durante ese periodo de tiempo, con datos de consumo real obtenidos para más del 90% de los modelos de coche. Estos datos se analizaron después aplicando técnicas econométricas de evaluación de impacto (diferencias en diferencias), que consisten en buscar correlaciones estadísticas asociadas a la introducción de una determinada medida política. Se busca un grupo de control que tiene un comportamiento idéntico antes de la introducción de la medida (Barcelona en este caso) y se evalúa si después de su aplicación hay un cambio significativo como consecuencia de la misma”, explica Jens Peters, investigador de la UAH y co-autor del estudio.

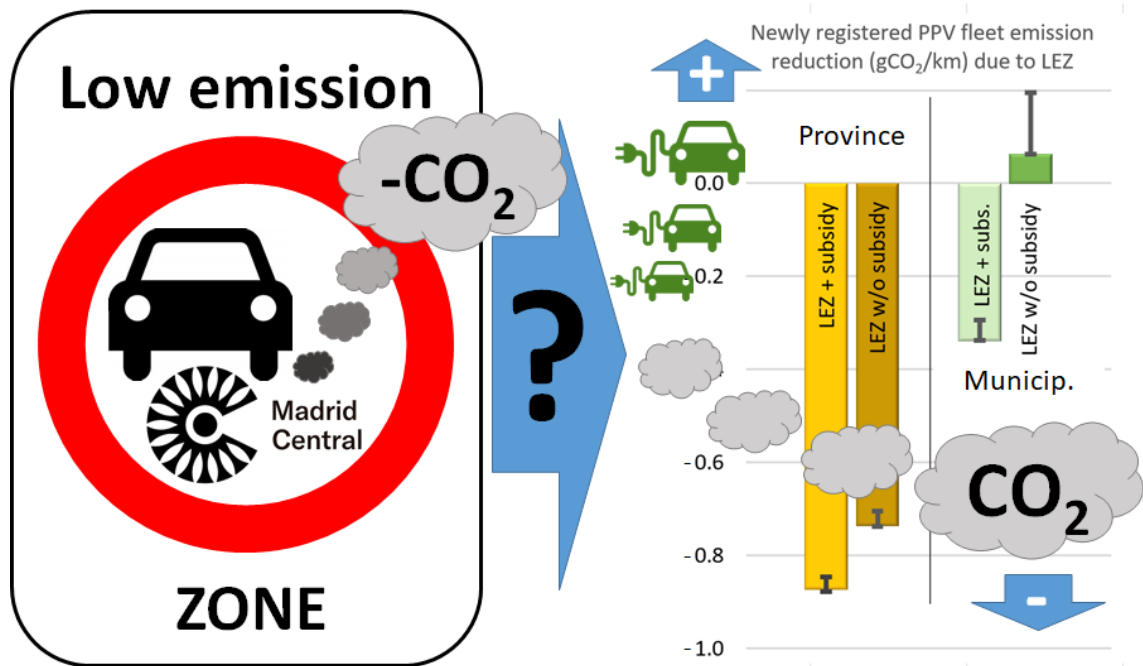
De esta manera, han concluido que la puesta en marcha de la zona de bajas emisiones (ZBE) en Madrid ha aumentado las matriculaciones de turismos privados de propulsión alternativa entre 2,4 y 3,1 puntos porcentuales en el municipio, y entre 1,7 y 1,8 en la Comunidad de Madrid.

Sin embargo, no ha habido una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos nuevos. El estudio deduce que esto se debe principalmente a la permisividad de la ZBE, que permite la circulación de vehículos de gas natural (GNC) y de gas licuado de petróleo (GLP). Éstos son los que registran mayor número de matriculaciones, pero sus emisiones de gases de efecto invernadero están solo un poco por debajo de las de los convencionales: 136g/km para los vehículos de GLP y 110 g/km para los de GNC, comparado con 168g/km para los de gasolina y 162g/km para los de diésel.

Tampoco ha habido un incremento en las ventas de vehículos eléctricos, que son los que más potencial tienen para reducir las emisiones de dióxido de carbono. De hecho, decaen entre 1.0 y 1.1 puntos en comparación con Barcelona, la ciudad de control.

Otro problema son los vehículos híbridos enchufables, que sí han registrado un mayor número de matriculaciones. “Suelen ser muy grandes (con un peso de unos 600 kg. por encima de la media), con emisiones de CO<sub>2</sub> reales de 120g/km. Es decir, comparables con los de gas”.

Por ello, los autores del estudio apuntan que, para conseguir los objetivos del Plan Nacional de Energía y Cambio Climático de reducir las emisiones de los vehículos nuevos a cero en 2040, se debe avanzar hacia zonas de cero emisiones y no apoyar vehículos de gas de origen fósil ni híbridos enchufables de gran tamaño.



**Referencia bibliográfica:**

Peters JF, Burguillo M, Arranz JM. "Low emission zones: Effects on alternative-fuel vehicle uptake and fleet CO<sub>2</sub> emissions". Transportation Research Part D: Transport and Environment 2021; 95:102882. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102882>.

**Contacto**

Jens Peter, investigador principal del estudio  
jens.peters@uah.es