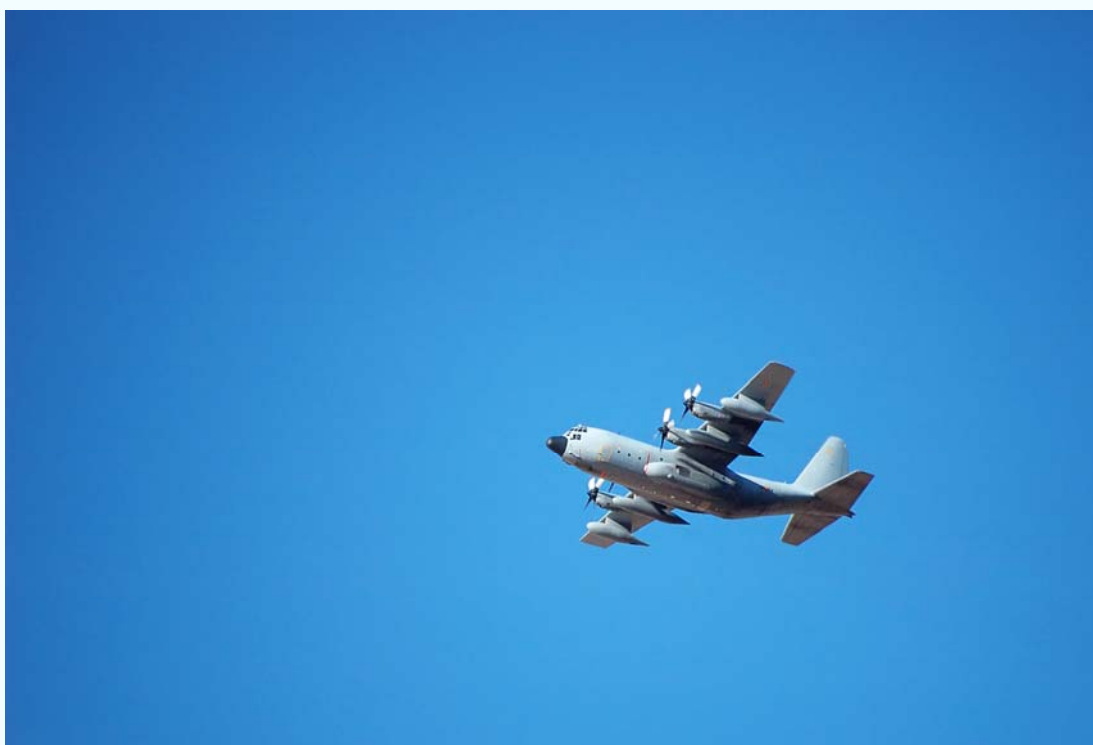


# Capítulo 8

## *COMPARATIVA 2003-2006*

### *FUENTES MÓVILES*

---





## 8.1. TRÁFICO RODADO

En las emisiones de gases asociadas al tráfico rodado cabe destacar el aumento de las emisiones de la mayor parte de los contaminantes ( $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ , Cd, Cr, Cu,  $\text{CH}_4$ ...) debido al mayor consumo de combustible total respecto del año 2003 como puede verse en la Gráfico 8.1, Gráfico 8.2, Gráfico 8.3.

En cuanto a las emisiones de  $\text{SO}_x$ , hay una disminución debido al menor contenido en azufre en el combustible, tanto en gasolina como en gasoil. Cabe destacar un aumento de las partículas debido a que el parque de vehículos diésel ha aumentado de forma mucho más considerable que el de vehículos a gasolina, llevando consigo un aumento de las emisiones de partículas, ya que un motor diésel emite más partículas que uno de gasolina en las mismas condiciones. Esto también se aplica en las emisiones de CO, que bajan respecto a 2003 debido a que en este caso, un coche diésel emite menos in quemados (CO) que uno de gasolina en las mismas condiciones.

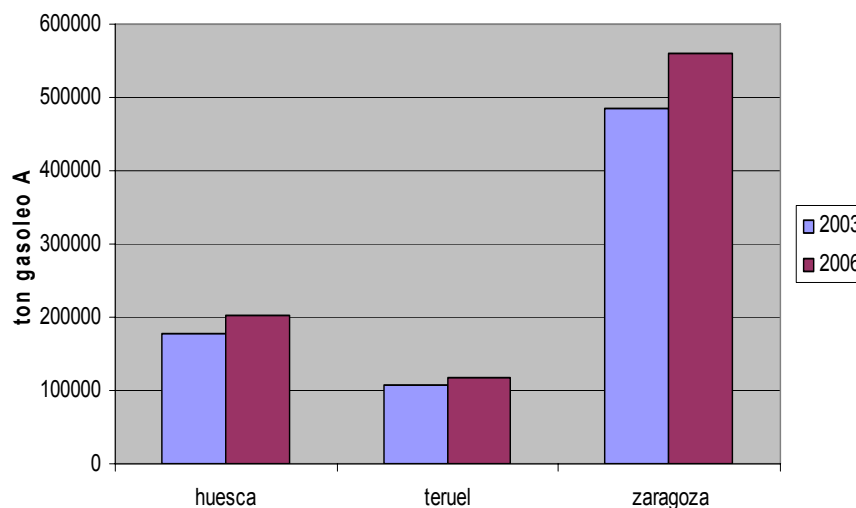


Gráfico 8.1-Evolución provincial del consumo de gasóleo A en el tráfico rodado

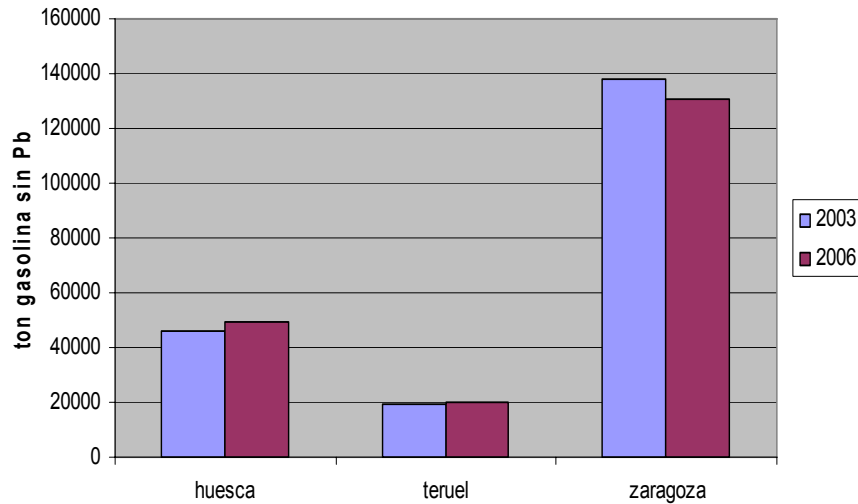


Gráfico 8.2-Evolución provincial del consumo de gasóleo A en el tráfico rodado

Por último, decir que las emisiones de Plomo han disminuido considerablemente su valor debido a la gran disminución que ha habido en el consumo de gasolina con plomo como puede verse en la Gráfico 8.3.

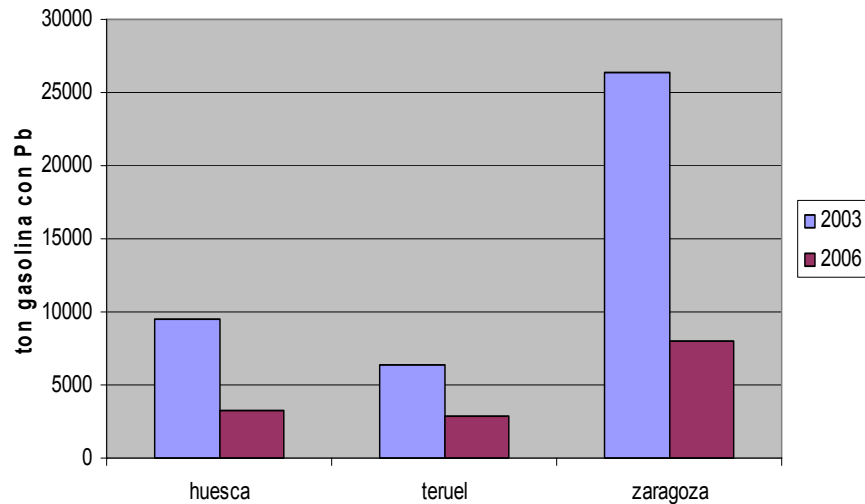


Gráfico 8.3-Evolución provincial del consumo de gasóleo A en el tráfico rodado

## 8.2. MAQUINARIA AGRÍCOLA

Las emisiones de gases asociadas a la maquinaria agrícola dependen básicamente de la cantidad de combustible consumido en las tareas agrícolas.

La tendencia observada es un aumento del consumo de gasóleo B en maquinaria agrícola en las tres provincias, como puede verse en la Gráfico 8.4. Por tanto, las emisiones de todos los contaminantes han aumentado, excepto las emisiones

correspondientes a las partículas totales. Esto es debido a que el valor del factor de emisión ha disminuido.

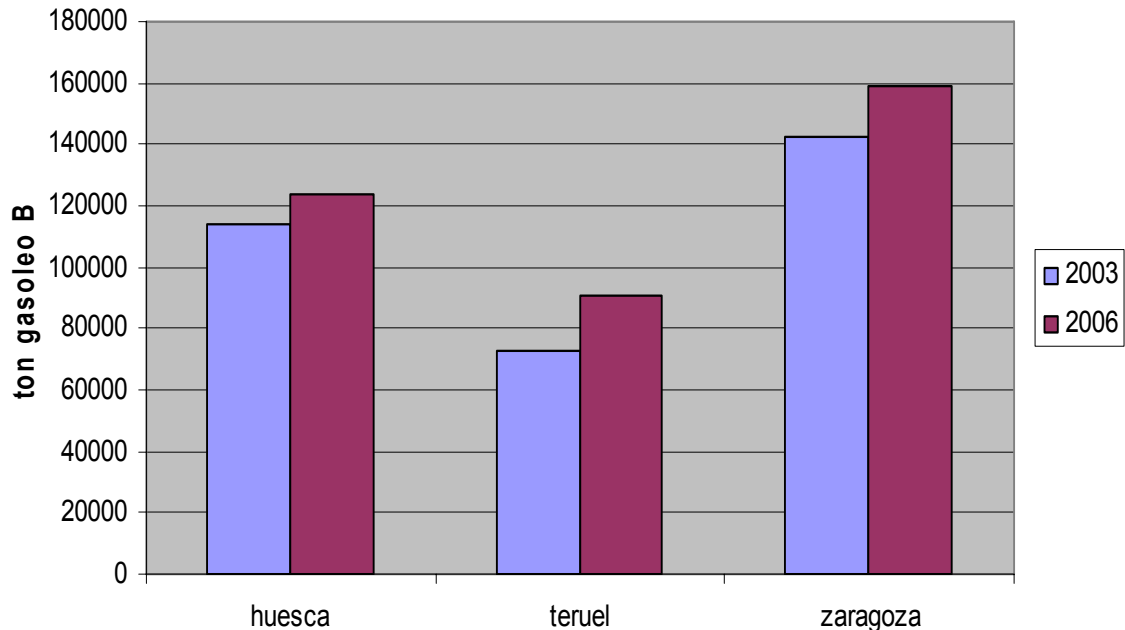


Gráfico 8.4-Evolución provincial del consumo de gasóleo B en maquinaria agrícola.

### 8.3. TRÁFICO FERROVIARIO

Las emisiones de gases asociadas al tráfico ferroviario dependen básicamente de la cantidad de combustible consumido en las locomotoras diésel.

La tendencia observada es una disminución del consumo de gasóleo B nacional en trenes, que es la clave de la metodología utilizada, ya explicada en el apartado del tráfico ferroviario anteriormente. Por tanto, las emisiones de todos los contaminantes considerados bajan debido a dicha disminución en el consumo de combustible.

### 8.4. TRÁFICO AÉREO

Las emisiones de gases asociadas al tráfico aéreo aumentan para todos los contaminantes excepto en el caso del  $\text{CH}_4$ , COVNM,  $\text{NO}_x$ , en cuyo caso bajan. Esto se debe a que las emisiones dependen del tipo de avión y en el año 2006, una parte de los aviones que operaron en el aeropuerto de Zaragoza, tenían unos factores de emisión más bajos para esos contaminantes, es decir, tenían una eficiencia mayor desde el punto de vista medioambiente

