

Ponga más gasolina, por favor

Ante la evidencia de que el diésel contamina más que la gasolina



Foto: La Vanguardia

Ponga más gasolina, por favor

¿Diésel o gasolina? ¿Contaminación o ahorro?

Las ventas de coches con motor gasolina están sufriendo un importante incremento frente a los de motor diésel de manera que la tendencia a día de hoy es que su venta se está igualando, independientemente del consumo de uno u otro. Algunos expertos vaticinan la desaparición de los coches con motor diésel, debido a que éstos contaminan bastante más. Es por ello que el comportamiento a la hora de comprar un coche se ha visto modificando, primando en el individuo criterios medioambientales frente a económicos en muchos casos.

■ A pesar de que el consumo medio de un coche de motor diésel (cada 100 kilómetros) es alrededor de un 30% menos que el de uno de gasolina, las organizaciones ecologistas como la DUH (Deutsche Umwelthilfe) advierten de que los coches diésel contaminan más que los de gasolina, expulsando de media veinte veces más partículas contaminantes a la atmósfera que aquel que es propulsado por gasolina. Si escogemos como ejemplo un coche de gama media, de 120 CV de potencia, obtenemos que el consumo de un motor diésel es de alrededor de 6 litros y emite a la atmósfera unos 134 gramos por kilómetro recorrido; sin embargo, un motor gasolina obtiene un consumo de entre 7 y 8 litros, emitiendo a la atmósfera unos 93,8 gramos por kilómetro recorrido. Aun así, los precios son los que mandan, y lo que resulta un hecho es que llenar un depósito de gasolina es, a día de hoy, más caro que llenar uno diésel.

El diésel, lo que en principio fue un combustible destinado en exclusiva a uso industrial (y por ello gravado con bastantes menos impuestos por los gobiernos) fue poco a poco introduciéndose en el mundo de la automoción y, a nivel microeconómico, en turismos y utilitarios en general. Los primeros coches que salieron a la venta en España en los años 20 del siglo pasado eran exclusivamente de gasolina pues el diésel era un subproducto obtenido del refinado de la gasolina compuesto básicamente por aceite y, hasta entonces, inservible.



Primer coche diésel en serie
Foto:mundoaftermarket.com

Tras la optimización de la bomba de inyección del diésel en Alemania de la mano de **Robert Bosch** el motor diésel-gasoil pasa a ser eficiente para ser utilizado en el sector de la automoción, por lo que en 1936 y ya en la Alemania nazi, la casa Mercedes-Benz presenta la primera gama de vehículos producidos en serie para ser comercializados. Mientras, en España el sector del transporte tanto de pasajeros como de mercancías (taxistas y camioneros, principalmente), advertidos de que el uso del diésel resultaba más barato, cambian sus motores gasolina por otros diésel adquiridos en un mercado un tanto opaco. A pesar de que el repostaje del diésel en España no existía, las cooperativas y asociaciones de estos gremios se encargaron de facilitar este ansiado combustible, de manera que pudiesen verse abastecidos. Así, a largo plazo el ahorro que obtenían era bastante considerable, llegando a amortizar lo que les había supuesto adaptar sus vehículos al nuevo motor diésel.

Por qué un coche con motor diésel contamina más que uno de gasolina lo encontramos, principalmente, en las **partículas en suspensión que emite a la atmósfera**, cargadas éstas de elevadas dosis de óxidos de nitrógeno (NOx), además de bencenos, toluenos, benzopirenos y otros hidrocarburos policíclicos aromáticos que la gasolina no contiene y que por su naturaleza, son gases que inciden de manera directa en el

llamado “efecto invernadero”. Si bien es cierto que no debemos perder de vista el *Downsizing*, la nueva práctica llevada a cabo por fabricantes y que pone en jaque la normativa entorno a la emisión de gases existente en Europa (Euro 6, de 1 de septiembre de 2014). La diferencia de los motores diésel/gasolina con estos nuevos se encuentra en la cilindrada, que siendo menor, genera potencias similares. Sin embargo, la entrada en vigor el 1 de enero de este 2017 de la norma Euro 6c ha puesto límites necesarios a esta práctica.

Los fabricantes, además, no han sabido (o no han querido) implementar un sistema que reduzca la emisión de las partículas tan contaminantes que el diésel genera. Cabe aquí recordar el conocido como *Diesel Gate*, destapado en 2015, en el que varios fabricantes se vieron involucrados en el trucaje a través de microchips implantados en sus motores diésel con el fin de falsear los datos relativos a sus emisiones. Todo esto junto a campañas generadas por la prensa y otros colectivos han llevado a los conductores y ciudadanos a una mayor concienciación entorno a la contaminación que genera un motor frente al otro, aparte de que cada vez más la sociedad sabe de la necesidad de reducir el uso del vehículo particular si esto es posible.

Entorno a los precios: un vehículo diésel o gasolina

A la hora de adquirir un coche nuevo, uno con motor diésel es más caro que uno de gasolina, debido a que el conductor se encuentra ante un turismo que le va proporcionar un rendimiento energético mayor, amén de un combustible más barato a la hora de repostar. Ese encarecimiento se debe a que el diésel, por su composición aceitosa, tiene mayor poder calorífico, lo que conlleva que el motor se caliente más. Es por ello que a la hora de fabricar un coche diésel se necesitan materiales más resistentes a dicho calor, lo que, en definitiva, encarece su precio final. Sin embargo, ese mayor coste se ve amortizado por el rendimiento energético que nos aporta el coche diésel y el coste más barato de su carburante,

que si bien ha visto incrementado su gravamen en impuestos, sigue sin igualar a los que contiene la gasolina.

Algunos expertos advierten de que **aquí a no mucho se pueda llegar a exigir por parte de los gobiernos y a través de un marco legal la retirada de los coches diésel**, haciendo así que paulatinamente desaparezcan de nuestras carreteras y obligando al ciudadano a la compra de un nuevo vehículo y de gasolina. No obstante, los intereses económicos entorno al diésel (que son muchos y elevados) dejan abierta y un tanto en evidencia esta advertencia.

Las ventas se igualan

A 31 de diciembre de 2016 y según fuentes de Anfac, Faconauto y Ganvan, se habían vendido en España un total de 1.156.654 coches, de los cuales un 40,2% fueron gasolina, un 56,8% diésel y tan sólo un 3% híbridos y eléctricos. Estas cifras revelan que la tendencia a la hora de comprar un automóvil está cambiando, ya que reflejan que las ventas de coches diésel y gasolina se van igualando, por lo que el componente técnico ya no es tan importante a la hora de decidir y sí el factor social manifestado en una preocupación mayor por el medio ambiente y la contaminación. El resultado es que ha variado el comportamiento del potencial comprador: tiende a mirar más por la madre naturaleza antes que por el componente técnico del vehículo, una tendencia que se prevé vaya al alza durante los próximos años.■