

Prevenir la dieselización mediante la reducción de CO2

Los turismos con motores diésel no tienen un impacto menor en el cambio climático que los coches de gasolina y, por tanto, no deberían ser promocionados por la legislación del cambio climático.

Para prevenir un cambio climático peligroso, necesitamos mantener el incremento de la temperatura global a ser posible en un promedio por debajo de los 2°C, comparado a los niveles preindustriales. Para lograrlo, necesitamos una revolución en la forma en que utilizamos y producimos la energía. Necesitamos acabar con la deforestación y necesitamos hacer que nuestro sistema agrícola sea sostenible. Necesitamos que nuestro gobierno actúe tanto a nivel nacional como internacional. Esto incluye afrontar las emisiones de CO² de los turismos, con cuya legislación no se fomentaría la dieselización.

Antecedentes

- Más del 90% de los coches funcionan con gasolina o diésel. El uso del diésel en turismos es muy diferente entre regiones y países. Los coches diésel son muy populares en Europa, mucho más que en América del Norte. Ambos, diésel y gasolina, agotan gases contaminantes como el CO₂, óxidos de nitrógeno (NO_x), sulfuro y partículas en suspensión (tales como el negro de carbón, que es un producto de combustión incompleta de combustibles fósiles ricos en carbono).
- Generalmente, los motores diésel tienen un ahorro mejor del combustible que los motores equivalentes de gasolina. De esta manera, utilizan menos combustible debido a un contenido más alto de energía por litro en el combustible diésel y a la eficiencia intrínseca del motor diésel. La densidad de la energía del diésel es aproximadamente un 15% mayor que la de la gasolina, dando como resultado un 20-40% de ahorro mayor de combustible. El inconveniente de su mayor densidad energética es la emisión más elevada de CO₂ por litro de diésel, aproximadamente un 15% más por litro que la gasolina. Combinando un uso más eficiente con un contenido más elevado de carbono, los coches diésel emiten entre el 10-20% menos de CO₂ que los vehículos equivalentes de gasolina. El resultado es que en Europa la mayoría de los turismos que emiten menos de 140g de CO₂/Km son coches diésel.
- Sin embargo, los coches diésel emiten mucha más cantidad de otros gases contaminantes y materiales como los NO_x y las partículas en suspensión. Estos gases de combustión tienen implicaciones serias en el medio ambiente y en la salud pública, haciendo que el diésel resulte peor que la gasolina. Asimismo, el impacto climático del negro de carbón, el componente más importante de las partículas en suspensión, contrarresta los beneficios climáticos de las emisiones menores de CO₂ del diésel. En “Cambios climáticos globales y regionales debido al negro de carbón” (“Global and regional climate changes due to black carbon”, *Nature Geoscience*, 23 de marzo de 2008), Ramanathan y Carmichael afirman que las emisiones de negro de carbón son las segundas mayores contribuyentes al calentamiento global actual, y que el impacto del negro de carbón en el calentamiento global es de 4 a 5 veces mayor de lo que anteriormente se pensaba. En “Control de las partículas de negro de carbón y materias

orgánicas en combustibles fósiles” (“Control of fossil-fuel particulate black carbon and organic matter”, *Journal of Geophysical Research*, Octubre de 2002), Jacobson afirma que incluso bajo los más rigurosos estándares de emisión europeos y californianos, los coches que se abastecen de diésel seguirán siendo responsables de un calentamiento global en mayor grado durante los próximos 100 años que los coches similares que funcionan con gasolina.

- A pesar de que el impacto del diésel es mayor en la contaminación del aire y en el cambio climático, la legislación propuesta por la Unión Europea para reducir las emisiones de CO₂ de los coches corre el riesgo de fomentar la dieselización como un efecto secundario no deseado de esta legislación. Esto se debe al hecho de que la legislación se centra únicamente en las emisiones de CO₂. Otras emisiones, poniendo especial atención en el sulfuro, los NO_x, y las partículas en suspensión (incluyendo el negro de carbón), están cubiertas por los estándares europeos de emisión. La norma más estricta de estos (la Euro 5) será efectiva en septiembre de 2009, seguida de la norma Euro 6 cinco años después. La Euro 5 disminuirá notablemente las emisiones de partículas en suspensión.

Postura de Greenpeace

- Greenpeace apoya la legislación que garantice el uso más eficiente del combustible en los coches (ambos mediante la mejora tecnológica y la reducción en el tamaño del parque automovilístico), independientemente del combustible que se utilice.
- Adicionalmente, se debería dar preferencia a los combustibles bajos en carbono, teniendo en cuenta el impacto total de los combustibles en el medio ambiente por encima de la longitud de la cadena de abastecimiento (la eficiencia global pozo-a-ruedas).
- Greenpeace no respalda que se reemplacen los coches de gasolina por modelos diésel como solución al cambio climático.
- Los gobiernos necesitan invertir, no sólo en aumentar el ahorro de combustible de los coches, sino también en incrementar el número de coches que se abastecen de combustibles no fósiles (tales como los coches de batería eléctrica).
- Greenpeace respalda la consolidación de los estándares de las emisiones europeas para así reducir la contaminación del aire por coches y camiones.