

INCIDENCIA DEL DIÉSEL EN LA CONTAMINACIÓN

Arturo Romero Salvador

RESUMEN.

La preocupación por la contaminación atmosférica ha aumentado en la Unión Europea a medida que se han ido conociendo sus efectos, muertes prematuras y gastos sanitarios, en los ciudadanos. Como las ciudades son los espacios de mayor concentración humana es necesario mantener la calidad ambiental para reducir su impacto en la salud pública.

El tráfico rodado y las calefacciones de los hogares son los dos focos principales de contaminación urbana. Los cinco contaminantes más perjudiciales que hay en el aire que respiramos son las partículas, los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre, el ozono (contaminante secundario) y los compuestos orgánicos volátiles. En los motores de combustión interna- gas, gasolina o diésel- se forman compuestos indeseados, unos procedentes de la combustión incompleta, otros de impurezas del combustible y otros, por reacciones secundarias de elevada energía de activación.

Para controlar las emisiones de los vehículos que se comercializan en el territorio de la Unión Europea, se han establecido diferentes normas legislativas, desde Euro 0 en 1988 hasta la actual Euro 6, que establecen el límite de los contaminantes. Los fabricantes han tenido que desarrollar diferentes tecnologías para depurar los gases resultantes de la combustión: recirculación de gases de escape, catalizadores de oxidación, filtros antipartículas, reducción catalítica selectiva, etcétera.

Hasta principios de los años 90 la mayoría de los coches que se vendían en España eran coches de gasolina. La motorización con diésel se utilizaba casi exclusivamente para los vehículos utilizados por profesionales del transporte: taxis, camiones, autobuses y maquinaria. Sin embargo, pronto se produjo un cambio en el mercado y en 2014 el 56% de los automóviles que circulaban por las carreteras españolas eran diésel.

Las ventajas de estos motores frente a los de gasolina parecían claras. A pesar de su mayor coste, su consumo era menor y también el precio del carburante, lo que permitía una rápida amortización. Además, se consideraban motores “eco” porque se reducían las emisiones de dióxido de carbono lo que se traducía en un menor impuesto de matriculación. Sin embargo, generaban emisiones de contaminantes, como las partículas en suspensión (PM10 y PM2,5) y los óxidos de nitrógeno (NOx), que causan problemas respiratorios, cardiovasculares y alergias. Como las tecnologías anticontaminación se implantaron muy tarde en Europa, los vehículos anteriores a 2016 no disponen de medidas adecuadas para reducir la emisión de partículas y de óxidos de nitrógeno.

Entre las medidas que adoptan las administraciones responsables de la calidad ambiental, cuando se producen episodios de contaminación en las ciudades, destaca la limitación de la movilidad del tráfico rodado, limitación que afecta principalmente a los vehículos diésel.