

REPORTAJE: Vida&Artes

El diésel no compensa tanto (y es más sucio)

La fiebre por los motores de gasóleo, un 70% de las ventas, no se justifica para el conductor común - El combustible es algo más barato por sus menores impuestos, pese a su impacto en la salud

SEBASTIÁN TOBARRA 21/01/2011

España ha pasado de ser un país de coches de gasolina a otro de coches diésel. El fenómeno es tal que hoy siete de cada diez coches que se venden se alimentan con gasóleo. Pero ¿está justificada esta fiebre? Lo está para un sector de la población, el de quienes recorren grandes kilometrajes anuales.

España ha pasado de ser un país de coches de gasolina a otro de coches diésel. El fenómeno es tal que hoy siete de cada diez coches que se venden se alimentan con gasóleo. Pero ¿está justificada esta fiebre? Lo está para un sector de la población, el de quienes recorren grandes kilometrajes anuales. Para el conductor medio no tanto, sobre todo porque los precios del gasóleo se acercan a los de la gasolina o incluso los rebasan si no se cuenta su menor fiscalidad. El último elemento del debate ha sido la constatación de que el diésel es más nocivo para la salud, porque emite menos CO₂, pero más de otras partículas que contaminan las ciudades.

Los motores diésel son, eso sí, más eficientes. Cuesta más, pero consume menos que los de motor de gasolina, aunque estos han recortado distancias. Por otro lado, los motores diésel se han ido equiparando en potencia a los de gasolina. Y los expertos consultados dicen que aunque el motor diésel gasta menos y el precio del gasóleo ha sido tradicionalmente más barato, contamina más por partículas y por óxido de nitrógeno. Lo que más afecta al ciudadano.

La *dieselización* ha hecho que en 2009 el parque de turismos español supere al de los coches de gasolina: el 50,4% frente al 49,6%, según la patronal de fabricantes de automóviles Anfac. Dos décadas atrás, el diésel era casi exclusivo de taxis y camiones y solo el 10% de los turismos eran diésel. Hace una década el 29% del parque de coches era diésel. La patronal dice que el 71% de los turismos vendidos en 2009 ya son diésel y solo 29% restante de gasolina. Salvo Francia y Bélgica, ningún país europeo tiene tantos coches diésel como España (ver mapa).

¿Es bueno o malo? ¿Beneficia al consumidor? ¿Tiene consecuencias el cambio? Los expertos dan respuestas variadas. "Los coches diésel pueden costar unos 3.000 o 4.000 euros más que los que van con gasolina. El gasóleo vale menos aunque el precio se está acercando al de la gasolina, y el motor diésel consume menos", dice Blas Vives, secretario general de la patronal Faconauto que agrupa a 3.500 concesionarios en España. Según los modelos, el consumo de un diésel puede ser entre un 10% y un 40% menos, según se use en ciudad o en carretera. Por eso, los distribuidores recomiendan a los clientes que para que les compense comprar un turismo diésel "tendrían que hacer al menos 25.000 kilómetros al año", añade Vives.

Jesús Casanova, catedrático de Motores Térmicos de la Universidad Politécnica de Madrid, coincide en que el turismo diésel cuesta más, pero ha tenido una ventaja en el precio del litro de combustible.

Entre las décadas de 1940 y 1960, el empresario Eduardo Barreiros, uno de los pioneros de la motorización en España, tuvo un notable éxito al sustituir los motores de gasolina por los diésel, en un momento en el que el gasóleo era mucho más barato. Se produjo un auténtico despegue del diésel en los vehículos industriales y en los taxis. "Un Seat 1.400 de gasolina gastaba entonces de 10 a 14 litros de combustible cada 100 kilómetros y uno de motor diésel Barreiros solo ocho", recuerda Juan Gayá, que fue director de desarrollo de motores de la planta de Barreiros en Villaverde (Madrid). Aun así, el diésel -salvo excepciones puntuales- siguió siendo un coto casi exclusivo de los vehículos industriales.

Pero desde finales de los años setenta y, sobre todo, en los ochenta se mejoraron los motores diésel y se empezaron a extender a los turismos, destaca Casanova. "El diésel gasta menos, pero ha reducido su ventaja como motor que dura más. Yo diría que duran lo mismo que los de gasolina, pero las averías por vejez, si las hay, son más costosas que las de los coches de gasolina. Ahora, los de gasolina, gracias a la inyección electrónica, duran 300.000 y más kilómetros y los de gasóleo 400.000 (en taxis). Antes la diferencia era

mayor", recalca Casanova.

La tradicional ventaja de precio del gasóleo sobre la gasolina en la gasolinera se ha reducido mucho. Antes de impuestos, sin embargo, es al revés: el gasóleo es más caro. Los últimos datos del Ministerio de Industria, de noviembre pasado, muestran que el precio del litro del gasóleo antes de impuestos era de 60 céntimos, que se convertían en 1,11 euros tras aplicarle los impuestos. En cambio, con la gasolina sin plomo pasaba al revés: el precio antes de impuestos era de 56,3 céntimos que subían a 1,18 euros tras sumarle los impuestos. La diferente fiscalidad de uno u otro combustible está en el impuesto especial que grava los hidrocarburos y no en el IVA, porque los dos pagan el 18% de IVA. ¿Por qué se grava menos el gasóleo? La respuesta está en el apoyo al sector del transporte que lo usa de forma masiva. El Gobierno lo admite y se limita a dar esta explicación a través de un portavoz del Ministerio de Economía y Hacienda: "La fiscalidad del gasóleo ha sido tradicionalmente más baja que la de la gasolina en España porque su uso ha estado tradicionalmente más asociado a actividades de carácter económico y, de este modo, se ha intentado dar un trato preferente a estas".

Para Álvaro Mazarrasa, secretario general de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), uno de los motivos de que el gasóleo haya crecido en España en turismos es precisamente que "paga menos impuestos y estos determinan el 50% del precio" final. Mazarrasa agrega que la venta de turismos diésel está disparando la demanda de gasóleo y por eso su precio se está acercando al de la gasolina. La diferencia no llega hoy a 10 céntimos de euro por litro a favor del gasóleo e incluso ha llegado a superar a la gasolina. Se está importando mucho gasóleo para satisfacer el creciente consumo y por eso la patronal de las refinerías asegura que hay previstas inversiones en sus plantas por 6.000 millones de euros para poder aumentar la capacidad de producir gasóleo en España.

El grado de contaminación es otra de las diferencias entre el gasóleo y la gasolina. Los dos contaminan. Pero los ecologistas y otros expertos ponen el grito en el cielo contra los coches diésel. En relación a los de gasolina, tienen la ventaja de que emiten menos CO₂, que calienta la atmósfera y produce el efecto invernadero. Pero, en cambio, sueltan más partículas y más óxido de nitrógeno, ambos nocivos para la salud. Sara Pizzinato, responsable de la campaña de transporte de Greenpeace en España afirma: "Todos los compradores deberían preguntar por las emisiones cuando adquieren un coche. Deben saber que no compensa comprar un diésel desde el punto de vista ambiental. Que piensen en el coche compartido, si no lo van a utilizar demasiado. Y si lo usan mucho, que compren uno de gasolina de la gama que necesiten y del que menos CO₂ emita", remacha Pizzinato.

Los fabricantes recalcan que los nuevos coches han reducido las emisiones. "Los más antiguos son los que más contaminan. El 20% de los turismos producen el 80% de las emisiones", asegura Fernando Acebrón, director técnico de la asociación de fabricantes Anfac. "Es verdad que los turismos diésel emiten menos CO₂ y más óxidos y partículas, pero los fabricantes hemos ido mejorado las emisiones por la normativa europea y desde enero de este año no hay vehículo nuevo que no incorpore filtros para retener partículas, aunque muchos coches ya los llevaban antes", dice Acebrón. Estos filtros en los coches nuevos reducen las partículas emitidas hasta un 99%, recalca la patronal de fabricantes.

Hay informes que corroboran lo nocivo de la contaminación por diésel. Un estudio publicado en la revista *Science of Total Environment* en noviembre pasado señala que en Madrid los coches diésel emiten hasta seis veces más partículas que los de gasolina. El informe constata que en las zonas (no concretadas) con más contaminación se producen más muertes por causas circulatorias, ya que las partículas en suspensión que salen de los tubos de escape pueden llegar a penetrar en las vías respiratorias.

Otro informe, en este caso de la Generalitat de Cataluña, ha puesto sobre el tapete el año pasado que en algunos barrios de Barcelona se superó el límite de óxidos de nitrógeno (NO₂) para la protección de la salud humana, fijado en 40 microgramos por metro cúbico de aire.

Xavier Querol, investigador del Instituto de Ciencias de la Tierra Jaime Almera, ligado al Consejo Superior de Investigaciones Científicas, dice que las ciudades españolas "suelen ser menos dispersas que las europeas y eso da lugar a una gran acumulación de coches en poca superficie". Querol corrobora que los turismos diésel emiten menos CO₂ que los de gasolina "porque tienen menos consumo y porque hasta ahora quemaban el combustible peor; eso quiere decir que el motor echa combustible que no se ha quemado bien en partículas", explica este científico. Recalca Querol que las emisiones de gasóleo son peores que las de gasolina para la salud: más partículas en suspensión (PM_{2,5}) y más óxido de nitrógeno. "Hasta 2015 no entrará en vigor la nueva directiva europea que limita las emisiones de óxidos de nitrógeno de los coches diésel hasta niveles realmente bajos", añade.

El instituto Jaume Almera trabaja en un informe del que Querol avanza que Madrid, Barcelona y Valencia tienen puntos o estaciones de control de la calidad del aire cercanas al tráfico rodado, como la calle de Gregorio Marañón, en Madrid; la plaza Gala Placidia, en Barcelona, o Nuevo Centro, en Valencia, donde se alcanzan 60 microgramos de emisión por metro cúbico de aire.

© EDICIONES EL PAÍS S.L. - Miguel Yuste 40 - 28037 Madrid [España] - Tel. 91 337 8200