

TRIBUNA ABIERTA

## DIÉSEL, ¿CIENCIA O LITERATURA?

POR MARIO ARMERO

«Al prohibir la venta de automóviles diésel, se protege el mantenimiento de los coches viejos, más contaminantes»

**D**E unos meses para acá, me he convertido en un personaje popular cada vez que voy a una cena o a un acto social. El sector del automóvil, al que represento como vicepresidente de ANFAC, está todos los días presente en los medios de comunicación y mis conocidos y allegados no paran de preguntarme: «Tengo un coche diésel, ¿qué hago?» o «quiero comprarme un coche, ¿qué elijo?». Los ciudadanos están llenos de dudas e incertidumbres al respecto de la movilidad y algunas de las noticias que reciben no contribuyen a aclarar qué va a pasar.

El diésel en concreto se ha convertido casi en un monstruo mitológico, de los que pueblan las pesadillas de los niños, el causante de todos los males que aquejan a las ciudades y a la salud pública. Y sin tener intención de banalizar la verdadera preocupación de los gobernantes al respecto del bienestar de los ciudadanos, lo cierto es que, apuntando de manera generalizada a la eliminación del diésel, en mi opinión, se yerra el tiro. Es verdad que la industria de la automoción es parte del problema de las emisiones contaminantes, pero desde luego que no es todo el problema. Y tenemos gran parte de la solución a través de la tecnología.

El enemigo a batir no es el diésel, estimado lector. El enemigo es la mala calidad del aire y el cambio climático. Todos, industria y administraciones, estamos comprometidos con la reducción de las emisiones contaminantes. Pero medidas como la prohibición en Baleares de la venta de los vehículos diésel nuevos a partir de 2025 (y los de gasolina a partir de 2035) no va a contribuir a este objetivo. Es un atajo para eliminar los motores de combustión en las islas, que, a corto plazo, provoca el efecto contrario.

Al prohibir la venta de estos automóviles, se protege el mantenimiento de los coches viejos y más contaminantes, los verdaderos responsables del empeoramiento de la calidad del aire. Cualquier mallorquín se lo pensará dos veces a partir de 2025 antes de adquirir un vehículo alternativo nuevo y mantendrá su coche de combustión de más de diez años de antigüedad, visto que las prohibiciones van a continuar.

Relegar la eficiencia del diésel nuevo supone cerrar los ojos a la realidad de la tecnología. O no se conocen sus beneficios o no se quieren conocer. Es quedarse en la literatura, en la mitología y no querer ver todas las mejoras que se han introducido en estos motores en los últimos años. Y la verdad de los datos, de la ciencia, es que los motores Euro6, la nueva tecnología diésel que se vende ahora y que supera pruebas de homologación mucho más exigentes, han reducido sus emisiones contaminantes en un 84 por cien-

to respecto a sus iguales de hace diez años. Y estos modelos, que suponen el 20 por ciento del parque automovilístico español, son los responsables del 80 por ciento de la contaminación de las ciudades. Así que, si se sustituyeran 400.000 vehículos diésel antiguos por nuevos, el impacto en reducción de emisiones equivaldría a retirar 2,6 millones de vehículos de la circulación. Esta es la iniciativa que realmente tiene un impacto, medido y no imaginado: rejuvenecer el parque automovilístico.

Y no es que nos hayamos embarcado en una cruzada a favor de una tecnología. Mientras la cuota de mercado en Europa de diésel cae, países como Japón están apoyando las compras de este combustible. Pero, ojo, el Gobierno nipón considera que los vehículos diésel actuales, con filtros de partículas y sistemas anticontamina-



Un vehículo diesel reposta en una estación de servicio en Dortmund

ción de última generación, son coches ecológicos y están exentos de ciertas tasas. Japón, un mercado donde el diésel era residual, quiere tener un alto porcentaje de esta motorización nueva y limpia en su parque móvil en 2030. Es una prueba de que los anuncios de prohibición taxativa de una tecnología no están contemplándola desde la perspectiva correcta, desde la ciencia.

Los fabricantes están junto a las administraciones y los ciudadanos en su apuesta por la movilidad cero y las bajas emisiones. Trabajan en modelos más eficientes, con emisiones contaminantes más bajas y con precios más asequibles cada día, para que el ciudadano pueda elegir, libremente y con confianza, la tecnología que más se adapta a sus necesidades de movilidad. No nos den prohibiciones, establezcan objetivos. Póngame una meta de reducción de emisiones y yo me preocuparé al máximo, como ha hecho la industria desde siempre, de cumplirla a través de la mejor tecnología disponible. Dejemos atrás los juicios basados en literatura y apostemos por medidas conjuntas basadas en la más moderna ciencia.

MARIO ARMERO ES VICEPRESIDENTE DE ANFAC