

Automóviles, emisiones, ciclos: ¿cuánto contaminan nuestros autos?

El 2020 se presenta como un quiebre en el sector automotriz, los fabricantes han anunciado versiones eléctricas de casi todos sus modelos y se potenciará el uso de nuevos combustibles y tecnologías. Consciencia y compromiso global son imprescindibles para frenar emisiones y hacer efectivo el Acuerdo de París 2015.



POR CARLOS MANUEL CUERVO LEAL
Presidente de la Comisión Académica del Derecho Ambiental
Colegio de Abogados y Procuradores de la Primera Circunscripción Judicial – Mendoza

El año 2020 se presenta como un quiebre en el sector automotriz, los fabricantes han anunciado que habrá versiones eléctricas de casi todos sus modelos y se potenciará el uso de nuevos combustibles y tecnologías acordes al ambiente. Consciencia y compromiso global se han mostrado imprescindibles para frenar emisiones y hacer efectivo el Acuerdo de París 2015. Firmado por 195 países, este plan mundial de acción para bajar emisiones de GEI, tiene en las emisiones de la industria automovilística un vital desafío. El gran paso hacia la electromovilidad, choca con los precios, la autonomía y vida útil de baterías, los escándalos de emisiones, el ecoetiquetado por grado de contaminación y acceso a centros urbanos.

Emisiones

Simplificando, la industria automovilística tiene 2 principales clases de emisiones: las que afectan al calentamiento global (CO₂) y las que son perjudiciales para la salud (óxidos de nitrógeno NO_x, monóxido de carbono CO, hidrocarburos sin quemar HC, compuestos de plomo, anhídrido sulfuroso y partículas sólidas). Mientras las 1^a van directas a la atmósfera y provocan el efecto invernadero; las 2^a tienen más consecuencias negativas en las ciudades. En ambos casos, esas emisiones hay que medirlas a lo largo de todo el ciclo de vida de un automóvil, no solo en su fase de uso. No existe en la actualidad un cálculo estandarizado de las emisiones a lo largo de todo su ciclo de vida: y los datos y comparaciones entre diferentes tecnologías varían entre diferentes fuentes.

Sostenibilidad

Los autos eléctricos son los más sostenibles, pero no son de emisiones nulas. Estos vehículos también emiten CO₂, de forma indirecta, en su fase de producción (51% batería) y de funcionamiento (49%) por las emisiones generadas en la producción de la electricidad (Datos de Europa, en Argentina aumentan por el origen de la electricidad). Por su parte, un naftero mediano emite de media 143 g. de CO₂/Km; y un eléctrico similar entre un 47% a 58% menos. En un híbrido enchufable, esta reducción es del 36%, y en un diésel, demonizados los últimos años, las emisiones de CO₂ son inferiores a los nafteros. En las emisiones que afectan a la salud, un eléctrico genera un 50% menos que un naftero y una 1/8 parte que un diésel. Aunque los eléctricos también generan partículas contaminantes y NO_x en su producción, la de extracción de minerales y la fabricación suelen estar alejados de los núcleos urbanos. Los nuevos diésel tienen emisiones de NO_x y partículas sólidas similares o apenas superiores a un naftero.

Emisiones

El procedimiento de medición cambió, hoy es el protocolo WLTP (Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros) del año 2018, que reemplazo al NEDC (siglas en inglés). Las nuevas pruebas, replican el uso en la vida real del auto y no son solo de laboratorio, motivo principal del escándalo alemán. Hay un incremento de emisiones en relación a las anteriores mediciones. Legalmente se fijó no superar 95g de CO₂/Km de media de emisiones en 2020. Con la normativa Euro 6d (Vigente 01-01-2020 para marcas y un año después para ventas), el límite de emisiones de Nox para nafta será de 120 g/Km, y de 90 g/Km para diésel; y se eliminarán las PM por completo. Hay beneficios adicionales por debajo de 50 gr CO₂/Km, como los modelos 100% eléctricos y la mayoría de híbridos enchufables, Se busca bajar la media de emisiones de cada marca. Así, este año el 95% de los autos nuevos matriculados, debe adecuarse, y el 100% a partir de 2021. Si se exceden, pagaran 95 (euros) por cada gr de exceso y coche!. Los 95 g/Km son una cifra media, calculada sobre la base de 1.379,88 kg de media por auto. Como los hay que pesan más, y menos, se calculan las emisiones en función de una fórmula correctora. Así, cada marca tendrá un objetivo diferente, en función del peso. En 2025 se reduce un 15% y en 2030, un 37,5% (59 g/Km), respecto a las cifras de 2021. Europa, tendría así, la media de emisiones de CO₂ más baja del mundo.

En Argentina

Por ahora, solo está la norma IRAM/AITA 10274-2; que brinda información para usuarios, relativa a emisiones y consumos. Dice, con prevención:

“Los valores informados de las emisiones de CO₂ y consumo son referenciales, corresponden a los constatados en los reportes de ensayos realizados bajo condiciones de laboratorio controladas, según Res. 797/2017 y subs. El consumo efectivamente obtenido por cada con-

ductor depende de sus hábitos de manejo, de la frecuencia de mantenimiento del vehículo, de condiciones ambientales y geográficas, de la condición de carga, del combustible utilizado, entre otras”.

Sólo 2 modelos “Chevrolet Spin” y la Subaru New Forester publican la “etiqueta energética”. Es voluntaria,

Conclusión, teniendo en cuenta todo el ciclo de vida y desde el punto de vista del calentamiento global, los eléctricos son los más sostenibles, seguidos de los híbridos, diésel y nafteros, último lugar. Desde el punto de vista de la salud pública también ganan los eléctricos, seguidos de los híbridos y de los nafteros y diésel, con pocas diferencias entre estos últimos •