

"Nos estafan con el diésel: la excusa es que contamina, pero en realidad se acaba"

El investigador sostiene que nos encontramos a las puertas del 'petrocalipsis' y que los vehículos eléctricos no podrán sustituir las prestaciones de los actuales



Antonio Turiel, científico del CSIC. (Informativos.net)

10/12/2018 05:00 - ACTUALIZADO: 11/12/2018 11:32

Algo pasa con el diésel. Durante el último año, y solo en español, se han publicado más de 600.000 noticias que contienen las palabras 'diésel' y 'contaminación'. El combustible estrella desde los noventa —**recuerden aquel "diésel gustazo" de Salas y Summers**— se ha transformado, **a partir del 'dieselgate'**, en una catástrofe medioambiental contra la que hay que tomar medidas inmediatamente.

Europa, la misma que impulsó las rebajas fiscales al diésel desde finales de los noventa, ahora abronca a España por no equipararlo fiscalmente a la gasolina. Incluso **Teresa Ribera**, la ministra de Transición Ecológica, **adelantó el pasado verano la muerte del combustible**: "Durará más, durará menos, pero sabemos que su impacto en partículas y el aire que respiramos es suficientemente importante para ir pensando en un proceso de salida". En consecuencia, España registró en febrero **la tasa de matriculación de este tipo de vehículos más baja en 22 años**, y desde 2011 ha perdido un 29% de presencia en el parque móvil. Mientras, varios de los principales fabricantes de automóviles ya han anunciado que dejarán de fabricar motores gasóleo a corto plazo. **El diésel está sentenciado, al menos en Europa.**

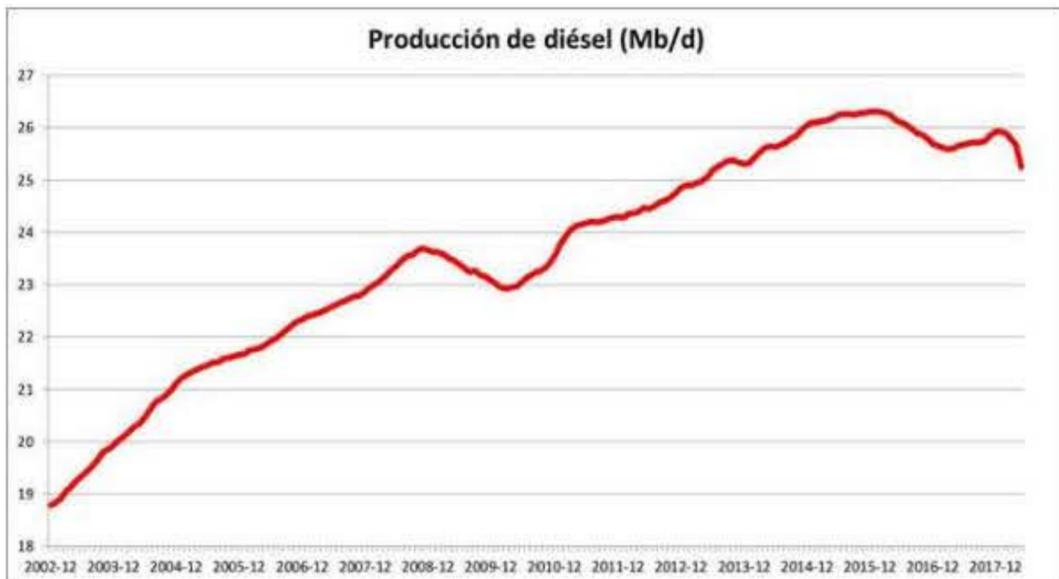
Sin embargo, **no hay motivos ecológicos** que justifiquen la urgente desaparición de este tipo de motores. No, al menos, en comparación con sus versiones gasolina e incluso híbrida, que **muestran tasas de contaminación superiores a las de las últimas generaciones diésel**. "Nos están engañando. Nos cuentan la milonga de que el diésel es muy contaminante para no decirnos la verdad: que el gasóleo se está acabando y que todos, tanto la industria como los consumidores, tenemos que hacer una transición forzada que no tenemos tiempo suficiente para acometer".

El científico autor de la frase anterior lleva advirtiendo desde 2012 en su 'blog', Oil Crash, del agotamiento de los combustibles fósiles

El autor de la frase es **Antonio Turiel** (León, 1970), físico, matemático, doctor en Física Teórica e investigador del CSIC. También es una de las voces más respetadas en materia de aprovechamiento de los recursos naturales. El científico lleva advirtiendo desde 2012 en su 'blog', **Oil Crash, del agotamiento de los combustibles fósiles**, de los cuales el diésel sería la punta de lanza. Tenía razón. Seis años después, con los precios disparados y la producción de gasóleo en una recesión histórica, Turiel considera que hemos llegado al final de la movilidad tal y como la conocemos.

PREGUNTA. ¿Qué pasa con el diésel?

RESPUESTA. Que se está agotando. Como reconoció la **Agencia Internacional de la Energía**, el petróleo convencional llegó a su máximo en 2005, y desde entonces no ha dejado de caer. Lo hemos intentado compensar con el uso de petróleo no convencional, pero nos hemos encontrado con varios problemas: el primero, que es mucho más caro de extraer; el segundo, que no se puede hacer crecer la producción fácilmente, y el tercero, que no sirve para refinar diésel. Por eso su producción de gasóleo ha estado cuatro años estancada y ahora está en decrecimiento, no por la contaminación.



Datos: Jodi-Oil. Elaboración: Antonio Turiel.

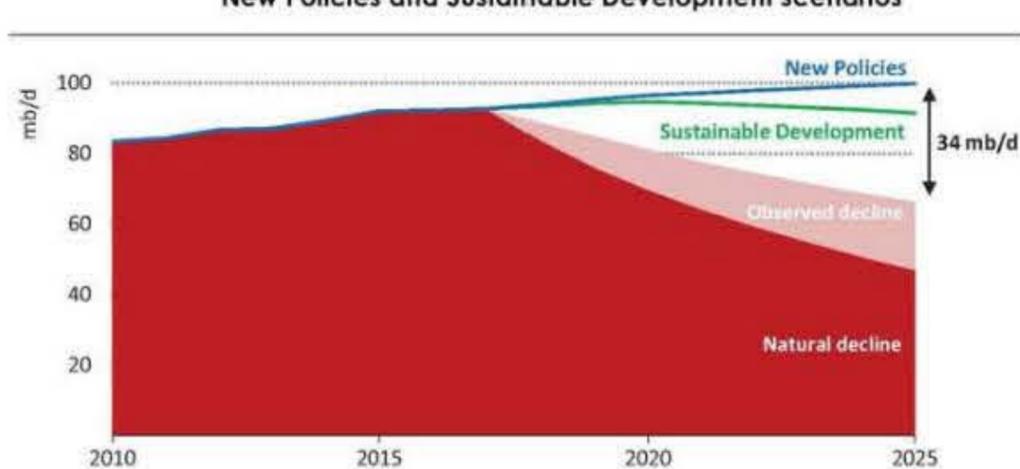
P. Pero sí es contaminante.

R. Todos los combustibles fósiles con contaminantes, incluso los no derivados del petróleo. Y es cierto que el diésel tiene unas emisiones de partículas severamente contaminantes, pero esto lo sabemos desde hace 20 años, y lo cierto es que algunos motores nuevos, como el Euro6, contaminan 10 veces menos que los primeros diésel. Se está creando una cortina de humo para ocultar el problema real, que es que no hay diésel y que la industria se va a venir abajo. Nos hablan de transición, pero no hay tiempo, con los plazos estipulados, para hacer ninguna transición.

P. Una transición en el Titanic, en un escenario de sálvese quien pueda.

R. La Agencia Internacional de la Energía alertó en un informe reciente de que, de continuarse el ritmo de desinversiones en petróleo que llevan ahora mismo las petroleras, podríamos encontrarnos en 2025 con un desabastecimiento del 37% del mercado, con un 14% en el escenario más optimista, siempre con varios picos de precio en el proceso. Esto es bastante grave: si se cumple, lo pasaremos mal.

Figure 1.19 > Declines in current oil production and demand in the New Policies and Sustainable Development scenarios



Observed and natural declines in oil production are much faster than the drop in demand in the Sustainable Development Scenario: new upstream investment remains crucial

Informe de la Agencia Internacional de la Energía.

P. ¿Y la gasolina?

R. La gasolina viene detrás, dentro de unos tres o cuatro años.

P. ¿Qué hay de los motores híbridos, el modelo de transición?

R. Hay un desconocimiento total en este asunto. Los motores híbridos, en general, contaminan más que los nuevos diésel. Es más, los híbridos están entre los vehículos que más contaminan del mercado, solo hay que echarle un ojo a las tablas. Pero esto el consumidor nunca lo va a comprobar, si le dicen que es poco contaminante, pues ya está.

P. Entonces avanzamos a toda velocidad hacia la extinción de los hidrocarburos.

R. ¡No! Vamos más rápido porque consumimos cada vez más energía, pero el pico del petróleo es un proceso que conocemos hace décadas, lo que pasa es que ahora hemos comenzado el declive y no tenemos nada planificado. Su efecto será diferente según los países, porque unos tendrán acceso a más cuota y otros a menos, la pregunta es dónde se situará España.

R. Si yo me compro un coche diésel mañana, ¿usted cree que me están estafando?

R. Absolutamente, porque no le están diciendo toda la verdad, como por ejemplo que al final de la vida del coche no va a poder circular por ningún sitio. Pero es que tampoco con un gasolina ni con un híbrido: **la Ley de Cambio Climático**, que está en tramitación, establece que solo los vehículos eléctricos podrán entrar en el centro de las poblaciones con más de 50.000 habitantes dentro de cuatro años. La obsesión de ahora con los coches es porque está empezando a faltar combustible.

“ Algunos modelos híbridos son más contaminantes que los nuevos motores diésel ”

P. ¿Por qué cree que los gobiernos están engañando a la sociedad?

R. Porque este es un problema muy difícil de gestionar desde el libre mercado. Si admites que tienes un problema de acceso a un bien, lo que tienes es un problema de racionamiento, que es la antítesis del libre mercado. Es más sencillo venderlo como una regulación del mercado, aunque obviamente es un problema estructural.

P. Desde luego, las desinversiones de las petroleras están señalando algo.

R. Esto es público y notorio. Hace poco, Antonio Brufau, presidente de Repsol, dijo que ya no van a invertir en más yacimientos de petróleo porque no es rentable, ahora están comprando centrales eléctricas. Es un fenómeno global, excepto en Estados Unidos, donde Trump se ha empeñado en apuntalar el 'fracking' a costa de acumular una deuda mastodóntica. **Las petroleras están perdiendo dinero a manta**. Se estima que las 127 compañías de hidrocarburos más grandes del mundo, durante el periodo 2011-2014, el de mayores beneficios, perdían conjuntamente más de 110.000 millones de dólares al año. No me quiero ni imaginar lo que se estarán dejando ahora.

P. ¿Es el 'fracking' una burbuja?

R. Hay burbujas especulativas en muchas de las materias primas, pero el 'fracking' es un caso particularmente sangrante. Cuando esa burbuja estalle, lo de 2008 nos va a parecer pequeño.

R. También sostiene que la industria del automóvil, que supone el 10% del PIB nacional, se viene abajo.

R. Me consta que algunas compañías de coches están valorando un escenario en el que tengan que reducir en un 95% su producción. La patronal, por su parte, estima que se perderán muchos empleos, ya que la mecánica y el mantenimiento del vehículo eléctrico es mucho más sencillo. Se moverán las líneas de producción a otros lugares y los trabajadores de las plantas acabarán en la calle. A los mecánicos les harán reciclarse e invertir en nueva maquinaria solo para descubrir que habrá menos coches en general y que, los que haya, se estropearán menos. Y los que tengan una estación de servicio que no se dejen engañar, si no les subvencionan la instalación, acabarán perdiendo dinero. Aquí la clave es que **vendan menos de cinco millones de litros al año...** o que vendan muchísimos más.

R. Entiendo que esto repercutiría en muchos otros sectores.

R. Agricultores, constructores, transportistas... e incluso ciudadanos de a pie, que tienen que mentalizarse de esto, de que van a ser peatones de ahora en adelante.



Madrid es líder en matriculación de coches eléctricos. (EFE)

"El coche eléctrico no sustituirá al actual"

P. Tampoco le convence el vehículo eléctrico, nuestra gran salvación.

R. Es que nunca podrá ser un vehículo de masas. Sus prestaciones, por motivos simples, termodinámicos, nunca, nunca van a ser comparables a las de un motor de combustión interna. Además, siempre va a ser caro de adquirir, porque tiene una electrónica de control mucho más compleja, y plantea dificultades a la hora de cargarlo. Si haces cargas rápidas, que llevan en torno a 20 minutos, disminuirás drásticamente la vida de la batería. Es la entropía, física básica, no creo que eso vaya a cambiar fácilmente.

P. Pero el coche eléctrico aún está en pañales, se mejorará la tecnología.

R. Eso es un error común en la sociedad. El coche eléctrico lleva investigándose desde hace casi 100 años, a ver si nos pensamos que los 'rover' que se han enviado a otros planetas funcionan con gasolina. En el caso de la tecnología de las baterías son dos siglos de estudio, desde tiempos de Alessandro Volta. Hemos estudiado sus usos industriales, comerciales... Es un desarrollo que tiene muchísimas décadas y que conocemos a fondo. En este campo cuesta mucho conseguir un avance en términos de rendimiento. Por eso a veces te promocionan el grafeno u otros materiales, pero pocas veces llegan a plasmarse en un modelo comercial. También creemos esto con las energías renovables, que estamos empezando, sin reparar en que los primeros aerogeneradores son de hace 40 años. Son industrias que han entrado en rendimientos decrecientes.

P. Usted lo explica en su 'blog' aludiendo a un tráiler.

R. Sí. Si calculas la capacidad de tracción de un tráiler y la densidad de energía que entra por cada kilo, te das cuenta de que un camión que transporte 15 o 20 toneladas va a tener que dedicar el 80% del peso a la batería eléctrica. El motor eléctrico es inviable para vehículos grandes o que necesiten mucha potencia. Y lo peor es que, cuanto más pese el vehículo, el problema se agrava.

P. Justo al contrario que sucede con las baterías de los móviles.

R. Claro, pero es que los móviles no son móviles, sino movibles. Su peso lo transportas tú.



Turiel, en su despacho del Institut de Ciències del Mar, en Barcelona. (A. T.)

P. ¿Adónde nos lleva todo esto?

R. En estos momentos se están penalizando desde los gobiernos los motores de hidrocarburos sin desplegar una alternativa real. De modo que esto nos puede llevar a una disminución importante del transporte privado tal y como lo conocemos en favor de pequeños vehículos eléctricos, como los patinetes y las bicicletas. Nos están peatonalizando en masa.

P. Recuerda, más o menos, a Madrid Central.

R. Todos estos cierres del centro de las ciudades responden a normativas europeas impulsadas desde Bruselas. Allí me consta que saben perfectamente al problema que se enfrentan. Ni Madrid ni España van a ser las únicas en adoptar estas medidas en los próximos años, a medida que el problema de la escasez de hidrocarburos vaya haciéndose más y más patente. Madrid Central es una medida bienintencionada que solo sirve para aplazar el problema de la contaminación unos cinco años: después tendremos que plantearnos qué hacer con la maquinaria industrial, los taxis, los aviones y los barcos, que son vehículos que no se pueden electrificar.

P. ¿Usted qué haría para evitar la debacle energética que anuncia?

R. Es un problema muy serio, porque yo creo que es indispensable la limitación de los combustibles fósiles, y esto implica el racionamiento, que es un término siempre muy desagradable. Limitar la producción no será compatible con el crecimiento, de forma que tendríamos que adaptarnos a una economía del decrecimiento. En cuanto a medidas concretas, lo que yo haría es alimentar los vehículos indispensables (de reparación, de emergencias...) con biocombustibles, de forma que pudieran mantener el motor de combustión interna. Y para la movilidad personal, transporte público y vehículo eléctrico, aquí sí veo un margen de crecimiento importante. Lo importante es alcanzar un acuerdo internacional para establecer cómo y cuándo vamos a hacer la transición... Pero eso requiere una visión a largo plazo, que no es el fuerte de los políticos.