



AZTARNA EKOLOGIKOA

Unai Garcia Ingurumen Teknikaria (Grunver Sostenibilidad)

Dieselaren gainerako zergak zeresan handia eman du azken asteetan. Europar Batasuneko herrialde gehienek badituzte jada dieselaren erabilerari estimuluak kentzeko planak, eta Pedro Sanchezen gobernu taldea horren atzetik ibili da Moncloara heldu zenetik. Azkenean, Gobernuak ez du neurria Estatuko Aurrekontu Orokorretan sartu, EAJk bere botoen truke hori kenarazi diolako.

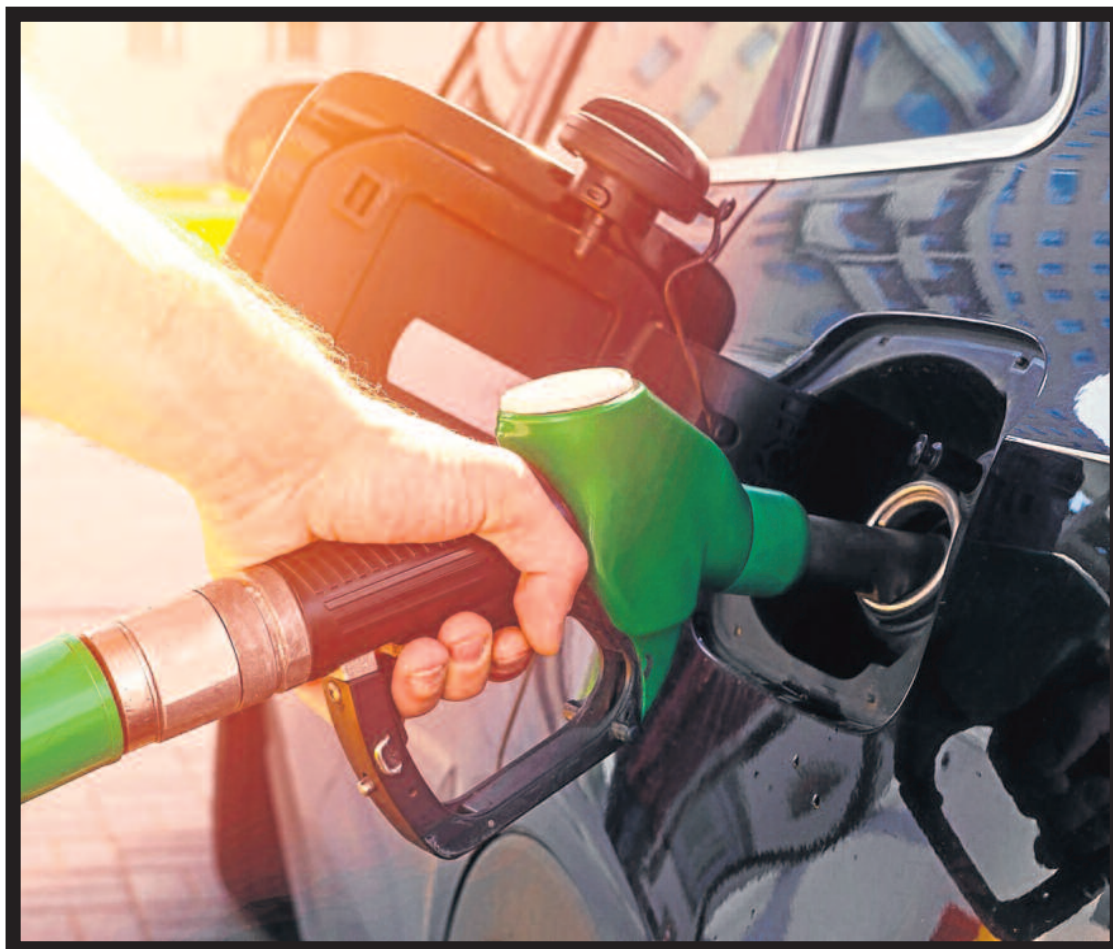
Mende honen hasieran dieselak atmosferara berotegi efektuko gas gutxiago igortzen zituela ikusi zen. Horregatik hasi zen era horretako autoen gorakada. Erregai horri lotutako zergak murriztu ziren, eta diesel motordun autoak erostea bultzatu zen beste hainbat pizgarri ekonomikoren bitartez. 2018an Estatuan zirkulatzen zuten autoen %60 mota horretakoa zen.

Hala ere, "Dieselgate" eskandaluak era horretako auto batzuek benetan igortzen dituzten kutsatzaileak ezkutatzeko software bat instalatuta zutela azalarazi zuen, eta hirietako airearen kalitatearen beherakada ere hidrokarbu horren errekuntzari lotu zaio azken urteetan.

2020an matrikulatutako auto berrien %27,7 bakarrik izan da diesel motakoa momentuz, eta EAJk noizbait zerbaitean galtzea oraindik ezinezkoa dirudien arren, gero eta eragile gehiago dira norabide horretan bultzatzen ari direnak (Europar Batasuna, Nazioarteko

Diesel edo gasolina autoak: Zeintzuk dira ingurumenerako hobeak?

Diesel motordun autoak ingurumenerako onuragarriagoak direla esan ziguten mende honen hasieran. Horregatik depositua erregai horrekin betetzean zerga gutxiago ordaintzen dira, gasolinarekin alderatuta. Gaur, Estatuko Aurrekontu Orokorretan bi hidrokarbu horien prezioa parekatzeko ahalegina egin du Gobernu espainolak, orain diesela delako bien artean kalterik handiena eragiten duena, antza. Azter dezagun.



Mende hasieran diesel autoak erostea bultzatu zen. Orain, zalantzak sortu dira haiek sortzen duten kutsadura dela eta. GAUR8

Diru Funtza, gobernuak, talde ekologistak...).

Aztertu dezagun bi erregaien artean zein den kaltegarriagoa. Edo, hobeto esanda, bietako bakoitzak non eragiten duen kalterik esanguratsuena.

BARNE ERREKUNTZAKO MOTORRAK

Edozein ondasun kontsumitzean gertatzen den bezala, ibilgailu bat erosi eta erabiltzeak aztarna uzten du ingurumenean. Fabrikatzeko mugatuak diren baliabideak ustiatzen dira; bizitza erabilgarriaren amaieran, osagai batzuek erraustegi edo zaborte-gietara egiten dute azken bidaia; eta barne errekuntzako motordun autoen kasuan, erabilera fasean erregai fosilak erretzen dira bidaiaariak lekualdatzeko.

Dieselaren erabilerari pizgarriak kentzearen helburu nagusia hiriguneetako airearen kalitatea hobetzea da. Horregatik, diesel eta gasolina autoek hirietan sortzen dituzten kalteak aztertuko ditugu soilik, eta ez bizi zikloaren hasiera eta amaiera (baliabideen ustiapenak, ekoizpen prozesuak eta abarrek hiri handietatik urrun sortzen dituzte kalteak).

Barne errekuntzako ibilgailuek honako kutsatzaile hauek sortzen dituzte erabilera fasean: 1. Ihes hoditik ateratzen diren konposatu gaseosoak (nitrogeno oxidoak, karbono monoxidoa eta konposatu organikoen hegazkorrak); 2. Ihes hoditik kanporatzen diren eta gorpilen, frenoen eta errepidearen higaduratik askatzen diren tamaina txikiko partikula



Bilboren tamainako hiri batean arnasten dugun nitrogeno oxidoen %60-70en jatorria autoen mugikortasunari egotz dakioke.

Marisol RAMIREZ | FOKU

solidoak (PM10); 3. Ihes hoditik atmosferara isurtzen diren berotegi efektuko gasak, CO₂-a bereziki.

NITROGENO OXIDOAK (NO_x)

Nitrogeno oxidoak motorren konbustio prozesuan sortzen diren konposatuak dira. Giza osasunean kalteak eragiten dituzte, eta atmosferan kutsatzaile sekundario eta terzarioak sortzen dituzte eguzki izpien laguntzaz (*smog* fotokimikoa).

Bilboren tamainako hiri batean arnasten dugun nitrogeno oxidoen %60-70en jatorria autoen mugikortasunari egotz dakioke, eta horren %95 diesel motakoei. 2018 aurretik ekotzitako diesel autoek gasolina erabiltzen duten eta urte berekoak direnek baino %500 NO_x gehiago isur dezakete. Berrien kasuan aldea murrizten da, baina oraindik ere %33 gehiago igortzen dute, gutxi gorabehera. Hain zuzen, diesel autoak dira hirietan kutsatzaile

horiek igortzearen erantzule nagusiak.

KARBONO MONOXIDOA (CO)

Karbono monoxidoa erregaia oxigeno gutxirekin erretzean sortzen den gas kutsagarria da, osasunean kalteak eragiten dituena.

Gasolina autoek dieselek baino emisio apur bat altuagoak dituzte, baina beste kutsatzaile batzuekin alderatuta isuriak baxuagoak dira. Gainera, ihes hodian instalatzen diren katalizatzaileek zati handi bat atmosferara igortzea galarratzen dute.

Maiz ez da karbono monoxidoa kontuan hartzen bi erregaiak konparatzean, oso antzeko mailak igortzen baitituzte.

KONPOSATU ORGANIKO HEGAZKORRAK (KOH)

Konposatu organiko hegazkorrak erreuntza prozesuan eta autoa erregaiz betetzeko orduan atmosferara askatzen diren hidrokarburo gaseosoak

dira. Osasunean kalteak eragiten dituzte zuzenean, eta nitrogeno oxidoekin erreakzionatzen dute, era berean kaltegarria den ozono troposferikoa sortzeko.

Diesela erabiltzen dutenek baino konposatu organiko hegazkor gehiago igortzen dituzte gasolina autoek.

PARTIKULAK (PM10)

Erregaien konbustioak partikula solido txikiak sortzen ditu, metal astunez, kedarrez, errautsez eta abarrez eratuak. Bestalde, gurpilak eta galgak higitzean horien partikulak atmosferara askatzen dira, eta autoek errepideetan beste iturrietatik (eraikuntza, industria, etab.) datorren hautsa ere altxatzen dute. Oso txikiak direnez airean denbora luzez iraun dezakete, eta izaki bizidunen arnasbideetan sartu eta osasun arazoak eragiteko ahalmen handia dute.

Arnasten dugun partikulen bostena autoen ihes hodiak

eragiten du, eta horien kasuan ere diesel auto zaharren flota da erantzule nagusia. Ale berriek PM10 emisioak gasolina-koekin parekatzeko iragazkiak dituzte, baina 2009 baino lehenagokoek %500 gehiago isur dezakete.

Gurpilen, galgen, errepidearen eta abarren higadurak askatutako partikulen eta autoen zirkulazioak eragindako berresekitaen kasuan ez dago alderik bi erregaien artean. Ibilgailuaren pisua eta abiadura dira kutsadura horren faktore nagusiak.

BEROTEGI EFEKTUKO GASAK (BEG)

Berotegi efektuko gasak erregaien konbustioan sortzen diren produktu esanguratsuenak dira. CO₂-a da garrantzitsuena, eta aurrekoak izan ezik, ez dute osasunean kalterik eragiten, kliman baizik. Garraioak gas horien emisioen %20 sortzen du Europar Batasunean, eta BEGak dira klima aldaketa moteltzeaz hitz

egiten denean aipatzen direnak.

Kasu honetan, gasolina erabiltzen duten ibilgailu zaharrek urte bereko dieselek baino BEG gehiago igortzen dituzte. Hala ere, ibilgailu berrietan bien arteko aldea ia ezin da hauteman.

ONDORIOAK

Eztabaida konplexua da, beste faktore batzuek erregai motak baino garrantzia handiagoa izan dezaketelako (ibilgailua zein urtetakoa den, bereziki).

Auto zaharren kasuan, dieselek hirietako airearen kalitatea okertu eta osasunean kalteak eragiten dituzten konposatu maila altuagoak igortzen dituzte, baina gasolina autoek baino klima aldaketa areagotzen duten gas kantitate txikiagoa. Berrien kasuan, aldeak nahiko txikiak dira, baina dieselek oraindik nitrogeno oxido kantitate handiagoak askatzen dituzte.

Beraz, eta dieselak dituen zerga pizgarriak kentzea lehen pauso bat izan daitekeen arren, airearen kalitatea hobetzeko bide eraginkorragoa izan daiteke zirkulazioan dauden ibilgailu zaharrak kendu eta berritzeko programak sustatzea. Oinezkoari, bizikletari eta garraio publikoari garrantzia handiagoa emango dion mugikortasun eredu eraginkorago bat ezarri behar da, eta bitartean, autorik kutsagarrienak ale berri eta garbiagoez ordeztu (tamaina txikiagokoak, emisio baxuenekoak, etab.).

Ibilgailu elektriko eta hibridoengatik inguruko eztabaida hurrengo baterako utziko dugu.