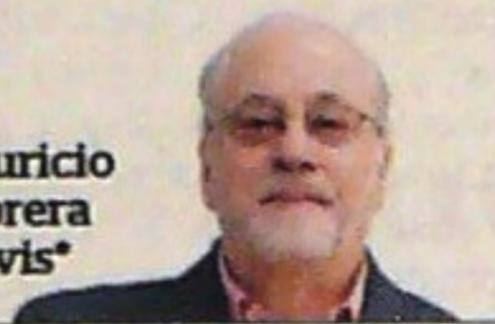


El diésel y la calidad del aire

Mauricio
Cabrera
Galvis*



El diésel tiene mala fama, y es muy merecida porque los motores de los vehículos que lo usan son de los principales responsables de la contaminación y mala calidad del aire que ha generado emergencias ambientales en ciudades como Medellín y Bogotá, donde respirar se ha vuelto peligroso para la salud.

Sin embargo, hay que recordar que el origen del deterioro del aire causado por la gran cantidad de partículas contaminantes que emiten los motores diésel tiene dos elementos: de una parte, el combustible mismo y, de otra, los vehículos que lo usan.

En cuanto al diésel, sus antecedentes como material contaminante son pésimos y justifican la prevención que existe en su contra. Pero la evolución tecnológica ha permitido cambios impresionantes, que no son muy conocidos y que deberían disipar las viejas prevenciones.

El elemento más contaminante del diésel es su contenido de azufre, que se expulsa al aire con la combustión. Este se mide en partículas por millón (PPM) y las normas más exigentes en Europa exigen que no tenga más de 15 PPM. En Colombia, la regulación actual permite 50 PPM, pero hace 30 años el diésel que se usaba era un verdadero veneno, pues contenía 5.000 PPM. Desde esa época **Ecopetrol ha hecho un enorme y costoso esfuerzo por mejorar la calidad.**

Así, en el 2001 empezó a suministrar diésel extra con 1.200 PPM, pero solo para los sistemas de transporte masivo. Solo en el 2010 se dio una mejora sustancial y se redujo el contenido de azufre a 500 PPM y en el 2013 a 50 PPM para todo el diésel consumido en el país. Esta mejoría fue posible gracias a una inversión de 1.100 millones de dólares en la construcción de una planta de hidrotratamiento en la refinería de Barranca Bermeja.

Con la entrada en operación de la moderna refinería de Cartagena (reficar), mejoró aún más la calidad del producto, de manera que el año



El problema ahora no es la calidad del diésel, sino los carros que lo usan, más los de carga y servicio público, cuya edad promedio es mayor a 20 años, y las motos que, aunque más nuevas, tienen motores que contaminan más que los vehículos particulares”.

pasado Ecopetrol contribuyó a solucionar la emergencia ambiental de Medellín, suministrándole diésel de 14 PPM. Este año, ante la crisis de Bogotá se empezó a distribuirle combustible de 15 PPM, y el compromiso es que la nueva flota de Transmilenio podrá contar con diésel de solo 10 PPM. En el resto del país, se es-

pera cumplir con la norma Euro VI (15 PPM) para el 2021.

A pesar de la mejora en la calidad del diésel, la contaminación del aire sigue siendo muy alta por el otro elemento de la ecuación: los motores que lo usan. El problema es que la obsolescencia de la flota vehicular no permite aprovechar el mejor combustible, pues se trata de motores viejos e ineficientes cuya tecnología no permite disminuir las emisiones contaminantes. Según el Departamento Nacional de Planeación, en el 2016 solo el 11 por ciento de los vehículos que transitaban en el país contaba con tecnologías Euro IV o superiores.

El problema ahora no es la calidad del diésel, sino los vehículos que lo usan, sobre todo los de carga y servicio público, cuya edad promedio es superior a 20 años, y las motos que, aunque más nuevas, tienen motores que contaminan más que los carros particulares. Para un mejor aire hay que usar los impuestos para incentivar o forzar la modernización de la flota vehicular, y, además, aumentar el uso de biocombustibles.

*Consultor privado
macabrera99@hotmail.com