

Medidas Medioambientales



Jesús García

Aunque los combustibles alternativos a los carburantes convencionales empiezan a hacer acto de presencia en la red de surtidores de nuestro país, para minimizar el impacto medioambiental derivado del funcionamiento de nuestros vehículos hay que tomar medidas que comiencen por una reducción de las emisiones desde las fábricas en las que se producen. Algunos constructores ya han comenzado a aplicarlas e, incluso, difunden hábitos de conducción ecológica entre sus clientes.



Compromiso medioambiental Eco2 de Renault

Tomando como referencia la firma alemana BMW, esta cuenta con más de 3,1 millones de vehículos matriculados en Alemania. A día de hoy, se puede decir que la mayoría de este número de automóviles puede utilizar carburantes alternativos a las gasolinas convencionales que reducen las emisiones de dióxido de carbono; sin que esta acción requiera adaptaciones o modificaciones en sus mecánicas. El uso de biocombustibles de primera generación como el B7 o el E10 se empieza a estandarizar. Sin embargo, altas proporciones de este tipo de carburantes, como el E85 o el biodiésel puro, está limitado a unas pocas motorizaciones.

Hay que tener en cuenta, como ya hemos abordado en esta sección, que el suministro de biocombustibles de primera generación en una alta proporción añadirá una mayor tensión al equilibrio entre la producción de carburantes y de productos dedicados a la alimentación. Este pensamiento es compartido por la firma bávara, la cual, de una forma lógica, muestra una mayor confianza en las posibilidades que ofrecerán los biocombustibles de segunda generación. Sin embargo, esta tipología no está disponible de forma generalizada a día de hoy. Por lo tanto, el uso de E85 o de biodiésel puro no está previsto por el fabricante bávaro, por lo que sus propulsores no podrán funcionar con los mencionados combustibles.

En la actualidad, en lo que a motorizaciones de gasolina de la marca bávara se refiere, las mecánicas fabricadas a partir del año 1998 pueden funcionar con el carburante previsto por la legislación alemana E10 (mezcla de gasolina con un 10 por ciento de etanol). Las motorizaciones fabricadas con anterior-

idad a este año de referencia, también pueden funcionar con el combustible alternativo. Pero, limitadas al uso de una mezcla que contenga, tan sólo, un 5 por ciento de etanol.

La marca alemana parece ser más funcional con los gasóleos de origen vegetal. Con el combustible alternativo denominado B7 (gasoil que contiene un 7 por ciento de éster metílico de aceite de colza), ya disponible en las estaciones de servicio, se puede repostar absolutamente toda la gama de propulsores BMW Diésel de cualquier época, de forma independiente a si incorporan filtro de partículas o no.

Fabrica de BMW en Spartanburg



**Gama Airdream
en el Salon de
Francfort**



El respeto medioambiental no es algo que el fabricante alemán preconice de forma exclusiva mediante la cotidiana acción del repostaje. Sino que, más bien, el constructor bávaro afronta los retos de protección del medio ambiente desde la base, es decir, desde la fabricación de sus modelos. Sin ir más lejos, por ejemplo, a finales del año pasado la fábrica de BMW en Spartanburg (Carolina del Sur, U.S.A.), fue nombrada Socio Energético del Año por la Agencia de Protección del Medio Ambiente (EPA), americana.

Esta fábrica, cambió el abastecimiento convencional de energía de las instalaciones de la sección de pintura para usar gas metano. Esta acción evita la emisión de unas 60.000 toneladas de dióxido de carbono al año, cifra equivalente a la energía calorífica consumida de forma anual por alrededor de 15.000 hogares estadounidenses. Además, como valor añadido, hay que señalar que los costes anuales de energía de la mencionada fábrica se han reducido en cifras de aproximadamente seis dígitos.

La aplicación de estos novedosos sistemas de abastecimiento de energía en las distintas secciones de producción se comenzó a implantar hace años. En este caso, la planta del fabricante alemán comenzó a utilizar la fuente de energía alternativa en el año 2002. Los resultados del proyecto piloto fueron satisfactorios, factor que supuso que el suministro al cien por cien de la energía gaseosa en las instalaciones de pintura de la fábrica se haya convertido hoy en una realidad.

Aunque nuestro país se sitúa en una avanzada posición del mercado europeo, en lo que a reciclaje de vehículos fuera de uso se refiere, nuestras carreteras son claros testigos de la evolución de los distintos constructores en la producción de vehículos con un alto porcentaje de materiales reciclables. Pongamos de ejemplo la gama de vehículos Airdream de Citroën o Eco2 de Renault, cuyos componentes pueden llegar a ser, en alrededor de un 95%, reciclados al final de

su vida útil; sin contar con su compatibilidad con los biocombustibles actuales, sus bajas emisiones de dióxido de carbono y la estricta política de calidad en la que se basa su producción.

Abordando un poco más en profundidad estas medidas medioambientales, nos encontramos con el plan Nissan Green Program, que ha sido diseñado para afrontar los actuales desafíos medioambientales y sentar las bases de un modelo de negocio sostenible a largo plazo. Este plan basa sus objetivos en tres aspectos principales: reducir las emisiones de CO₂, reducción de las emisiones de gases de combustión y de un incremento de los esfuerzos en reciclaje. El fabricante japonés pretende alcanzar los objetivos expuestos de su proyecto medioambiental en el año 2010.

Según estándares internos de Nissan, de forma anual se emiten alrededor de 2.600 toneladas de CO₂ en la fabricación de sus modelos, 1.200 en logística, 120 tan sólo en oficinas y 147.000 derivadas del uso de sus vehículos.

La cantidad de dióxido de carbono emitida durante el uso del vehículo depende de las prestaciones del vehículo y del tipo de combustible utilizado, pero también de otros factores como el estilo de conducción y las condiciones del tráfico. Nissan trabaja para reducir las emisiones de CO₂ durante el uso del vehículo desde varias perspectivas: la del producto (vehículos), la de los conductores y la del entorno del tráfico. El objetivo a largo plazo es el de alcanzar, en 2.050, una reducción respecto a los niveles del año 2000 del 70% en las emisiones de dióxido de carbono generadas por los vehículos nuevos. Además de reducir este tipo de emisiones en los vehículos, Nissan realiza actividades para difundir entre sus clientes hábitos de conducción ecológica (eco-conducción) y colabora con instituciones nacionales y locales, así como con otros constructores, para mejorar el entorno del tráfico. ☉