

<https://info.nodo50.org/La-algarada-del-Diesel.html>



La algarada del Diésel

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Miércoles 6 de febrero de 2019

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

En los últimos meses de 2018, a partir de agosto, se empezó a mover bastante ruido alrededor de los vehículos diésel, cambios de normativas, emisiones y demás. Una de las razones era la entrada de forma muy rápida de una nueva normativa sobre emisiones y forma de computar tanto éstas como los impuestos y normas de matriculación. Todo ello enmarcado en medio de una nueva ‘Ley de Transición Ecológica’ donde además se daban otras nuevas directrices sobre todo lo relacionado con emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes, combustibles, energía y ordenación territorial.

Todo esto llevó a un récord de ventas de vehículos en agosto, que continuó con un descalabro que parece afianzarse de las mismas desde entonces. Una buena [parte de dicho descalabro se debe a la incertidumbre que se cierne sobre el sector de la automoción](#) en este sentido, pero evidentemente nadie dice nada de otras razones menos agradables que están relacionadas como los elevados precios de los híbridos y sobre todo los eléctricos que no sólo no bajan de precio, sino que en algunos casos como Tesla, suben, incluyendo [dos subidas de precio de las PowerWall](#) en 2018, todo ello relacionado con la subida de las materias primas... y la llegada evidente de los rendimientos decrecientes en las tecnologías sobre este tema.

Todo esto, una vez [analizado en diferentes frentes](#), tanto por [el que esto suscribe](#) como [otras personas](#), no sólo en blogs afines, también incluyendo [algunas entrevistas](#) y [videos](#), resulta que se ha empezado a observar que muchos de los datos que se aportan en los grandes medios de comunicación no son correctos, y que muchos de los argumentos que se presentan son sumamente tendenciosos, por no decir mentiras flagrantes.

Por eso, quiero agradecer a los miembros del foro de sus apuntes y notas, que han contribuido en gran manera a enriquecer estas dos entradas.

El revuelo y la polémica están servidas.

Echemos algo de gasolina (y diésel y otros combustibles) al fuego.

Empecemos por las emisiones provenientes del tubo de escape de los coches. **Hace una década o así, los ecologistas y leguleyos nos vendían los parabienes de los motores diésel debido a que emite menos CO2/km que los de gasolina**, amén de la mayor eficiencia de ese tipo de motores. Algunos nos preguntábamos que pasaba con el hollín visible que emitían, y que cada vez ha ido a menos, así como con otras sustancias que emiten dicho tipo de vehículos.

Incluso se le llegó a ‘subvencionar’ reduciéndole **los impuestos** que pagábamos con respecto a la gasolina, dejándolo en ‘**sólo**’ **el 55%** de lo que se paga.

Ahora (que emiten menos hollín) **es al revés, el CO2 ha dejado de importar** y a pesar de continuar siendo central en el tema del cambio climático, ha desaparecido totalmente del discurso del vehículo privado, tomando el protagonismo las emisiones de NOx, los óxidos de nitrógeno.

Y la subida del impuesto sobre el mismo.

Al parecer, ahora es lo único que preocupa y la única razón por la que **hay que acabar con el asesino diésel**, al cual culpan de la muerte de muchos miles de personas cada año.

Pero, ¿es lo único peligroso que sale de los tubos de escape? ¿hay más sustancias peligrosas que también pueden provocar problemas de salud? **¿son los coches diésel privados, los únicos de los que se habla de su maldad, los culpables de todas estas muertes?**

Uno de los artículos que ha abordado esta temática, sencillo, corto, contundente, precisamente se centra de forma fácil sobre esta última pregunta, con respuestas bastante evidentes.

Básicamente, la idea es la siguiente:

Según [la DGT](#) (en 2016, que ha aumentado desde entonces), hay 2.327.789 camiones diésel de todos los tipos (desde los de menos de 3500 Kg de Peso Máximo Autorizado – PMA, hasta los de más de 40.000), y 2.305.271 furgonetas y vehículos comerciales, así como 61.838 autobuses.

Pero como la DGT sólo habla de vehículos, para ver el [consumo nos remitiremos al CORES](#), que [es una entidad pública](#) (dependiente del Ministerio de Transición Ecológica), que, junto con las grandes empresas privadas del sector, se encarga de la gestión de las reservas estratégicas. Empresa que reporta algunos datos como los de consumo, si bien no deja claro si es el consumo total (incluyendo el resto de empresas del sector) o sólo de su parte.

Según CORES, el consumo de combustibles para transporte por carretera es de unos 27.200 millones de litros al año, gasoil, gasolina y gas. El consumo de dichos combustibles se reparte entre los diferentes tipos de vehículos según la tabla adjunta.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH351/nuw-4zqh_n9pf8m-g1ciq1ij6e-ors8hkmlfmeswrwflba0wvik1ptoszmz0d1ud5bzf-uorccnjy3nuao_e3k5ujk6wnoww6ltiybavcaeoncpwntxqwewdvzytn1t6klcbpmbht1gx53kq4q-42e87.jpg]

Si cogemos el consumo de camiones, vehículos comerciales y autobuses, nos encontramos que estos tres sectores consumen el 52.3% de combustibles usados en transporte por carretera según la [Guía Práctica de la Energía del IDAE](#).

Ojo, combustibles de todos los tipos, que hay que tener en cuenta que el 47.5% ese que consumen los coches y todo ese 0.2% que consumen las motos es gasolina, sólo una parte de los coches usan gasoil, y bajando. Sin embargo, casi todos los autobuses, camiones y furgonetas que gasta ese 52.3% restante, son muy mayormente, de gasoil.

Es decir, que si vamos a mirar el gasto de gasoil frente al de gasolina, seguro que es mucho mayor que ese 52.3% para el transporte pesado.

Camiones de todos los tipos, furgonetas, vehículos de reparto, autobuses urbanos e interurbanos, el camioncito del paleta autónomo de la esquina que, a pesar de ser para el transporte privado sigue consumiendo, igual que la furgoneta de la pescadería de debajo de casa o los camiones (ojo, que la mayoría son extranjeros) de 40 toneladas que salen cada 10 minutos de la planta en la que trabaja el que esto suscribe. También los autobuses del transporte público. Y todos ellos consumen más que mi 407 diésel privado.

Todo ello vehículos pesados que consumen, conjuntamente más que los coches privados y las motocicletas privadas, son los responsables de más de la mitad de las emisiones asociadas a los vehículos diésel. Es más,

mientras más del 90% de estos vehículos pesados son diésel, el porcentaje de vehículos privados diésel no sólo es menos, también sabemos que va bajando mes a mes.

Por tanto, se puede afirmar sin miedo a equivocarse (puesto que quién lo dice es el CORES), que más de la mitad del diésel que se consume en España, y por tanto más de la mitad de las emisiones de NOx que se producen, son causadas por vehículos pesados de transporte, no por vehículos privados.

Y, sin embargo, sólo se habla, se prohíbe, se castiga al vehículos privado.

Pero, lo que es peor, no sólo no salen a la luz estos datos relevantes e importantes, tampoco se habla de otros productos nocivos del tubo de escape.

[Veamos algunos de ellos](#), así como su nocividad.

He mencionado el tema del hollín que antes acompañaba a los vehículos diésel, y que todavía lo hace con bastantes vehículos pesados de transporte. Eso eran básicamente partículas sólidas pequeñas, lo que se conoce como PM (particulate materials), y que se refiere a materias sólidas de diferentes tamaños en suspensión. Los tamaños de referencia son los de 10 um y de 2.5um. Cuanto más grandes, más visibles, pero menos dañinas: nuestros 'filtros nasales' se encargan que no entren en nuestro cuerpo, mientras que las últimas no sólo llegan a los pulmones, también pueden llegar al torrente sanguíneo, causando problemas más graves, como cáncer.

Hay un [estudio de Greenpeace](#) (absolutamente tendencioso como se demostrará) que analiza dicha problemática, insistiendo en que la mayoría de esas emisiones provienen de los vehículos diésel. [También hay otro estudio que relaciona dichas partículas con cáncer de pulmón y de estómago](#). Básicamente, ambos dejan claro que cuanto más pequeñas las partículas, más problemas.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH285/poz10j5huma-xzwnimbebxa69_pmapl9ciybrshyb5tndbeulu-szrql9e4jn4tgkyh0w_ljx5uax33hu7d_hulrkyp_yo3ovgcsprkd7b8bngflmvijczesgfjb72b5ix3alwszkgsbuyarvbg-a04c5.jpg]

Otro elemento que sale de los tubos de escape, [es el muy venenoso monóxido de carbono](#), sumamente peligroso, [un viejo conocido](#), y sin embargo, otro elemento olvidado.

Restos de combustibles sin quemar, o derivados del mismo, habitualmente conocidos como **hidrocarburos (HC)**, **son otras de las emisiones habituales**, y configuran todo un conjunto de elementos peligrosos en varios grados. No sólo eso, habitualmente estos compuestos se suelen adherir precisamente a las partículas en suspensión, con lo que pasan más fácilmente al torrente sanguíneo.

Entre estos restos de HC, hay varios conocidos, o **muy conocidos, por sus efectos cancerígenos como el Benzo(a)pireno**, sobradamente estudiados por los problemas asociados al tabaco. Pero no son los únicos, [ni siquiera los más peligrosos de los HC cíclicos, también conocidos como aromáticos o PAH](#), que se emiten por el tubo de escape. Entre ellos está el **Formaldehido** (como el NOx, irritante pulmonar, además de causante de alergias y otros problemas respiratorios y de piel), el **Benceno (cancerígeno), y el Dinitropireno (también cancerígeno)**.

Es importante resaltar que, **de estos productos cancerígenos la norma Euro6 no pone ningún límite ni información**. Respecto del monóxido de carbono, limita el diésel a medio gramo, y la gasolina a un gramo por Km. En cuanto a las partículas, el límite está en 600 billones para los diésel, 6 trillones (10 veces más) para los gasolina de inyección directa, y ningún límite para el resto (gasolina de inyección indirecta, que son muchos).

Es decir, con la excepción de las emisiones de NOx, donde el límite es de 60mg para los gasolina y 80mg para los diésel, el resto es más restrictivo para los diésel, **si es que hay alguna restricción**, que es precisamente **el caso de los compuestos más peligrosos, los cancerígenos**.

Pero una cosa son los límites, y **otra muy distinta los valores reales medidos 'en condiciones normales'**, esas mismas que tan bien controlaba la centralita de Volkswagen en sus infames motores. Esos ciclos que todos sabíamos que mentían hasta que al final, y curiosamente al amparo del fraude del 'dieselgate' parece que se han revisado y se han cambiado para septiembre del pasado 2018.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH182/templqcvyb8ilxeoudmicxs4ipxhcq9m4evt1byg8qtszzgndmo_i_dsha_xko8zduw5b6rku9auwii_hx2ontqtiz3h6ydzng1yys0sh8dfssekyb7hrz4npb0bnaifgqaqvod5sxpe6gstuq-1c909.jpg]

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH92/jnjcff5mcq-oxfivghmck6k41rqk8klpkrtpl24bctwoxlfph1vtwuobp3tvp1mskbi9rx1mvcgbowpinikvuvsd3kkvgpltdpsgwbg_zhxpvbmyiuryd3o2ik6pmyeygnfbs-n8pdfrvywlq-aaf88.jpg]

Si bajo esas condiciones pasadas las emisiones ya eran malas, en las condiciones más reales, serán peores, pero dado que la información se midió con el ciclo anterior, es muy instructivo ver [las emisiones de diferentes vehículos con diferentes calificaciones de emisiones](#), así podremos comprar lo malos que son los diésel frente a los otros, incluyendo los limpios híbridos y eléctricos.

Para ello, en la siguiente tabla se resumen las emisiones de 'nefasto' motor diésel del dieselgate (VW Passat 2.0 TDI), las emisiones de un gasolina simple y económico como el Toyota Yaris 1.5, unos pocos híbridos no enchufables, como el Passat GTE, el Kia Niro 1.6 GDI Hybrid, o el BMW 225xe Hybrid y un híbrido enchufable con etiqueta 0 emisiones como Volvo XC90TB.

[No constan emisiones de hidrocarburos del '0 emisiones' (total, no se contemplan en el Euro 6 por mucho que sean cancerígenas, etc).] No constan emisiones de hidrocarburos del '0 emisiones' (total, no se contemplan en el Euro 6 por mucho que sean cancerígenas, etc)..

Del resto, tenemos algunos datos muy claros:

- **Los híbridos emiten más HC cancerígenos**, los que emiten menos son el gasolina y el 'maldito' diésel de VW.
- En cuanto al venenoso CO, los híbridos emiten más que el gasolina y el 'maldito' diésel, con mención honorífica para el '0 emisiones'.
- **Sólo en el irritante pulmonar NOx el diésel es el peor, seguido de los híbridos, con el 0 emisiones** emitiendo el triple que el gasolina.
- Y en cuanto a las cancerígenas PM's no sólo los híbridos emiten mucha más masa, también muchas más partículas con lo que éstas son mucho más pequeñas y peligrosas que las del 'maldito' diésel y el modesto gasolina.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L279xH400/zlv7j5qsdokxohfj7giyveaeh5nt0r7t_i4nwyv-ekfkgllszh2lyk5xeovmisy3gladfi1cwkmb6arw8ddspex59w1f6w4yb-vdchvvs_mqqaj3wqgr_iq6c7xcgci08_olayex697_pg-f5bb6.png]

Conclusiones obvias:

-* El '0 emisiones', de 0 emisiones nada. Es un fraude. Es absurdo.

- [El diésel es malísimo.](#)
- El humilde gasolina también es malísimo.
- El resto, [híbridos por delante, son PEORES.](#)

Y, sin embargo, los genios que nos gobiernan nos piden que recibamos abiertos de brazos (y cartera) a estos

últimos que son peores, mientras **maldicen** no sólo el 'maldito' diésel de VW, también **al humilde** gasolina.

Obviamente, los datos de los híbridos no son de fiar. Si ya decíamos que los consumos reales de los diésel distaban de la realidad, no está demás comprobar los consumos reales de los gasolina y los híbridos, aunque las medidas aquí expuestas son obtenidas por el ADAC alemán, no las declaradas.

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH269/7bmkogteb9hnwzghzipzanb4mz78fnhmgcilm8t80mkfhxia9wqaiexgircsessjsh1iz4znlqtiw5rif2d67ueaisuuzfkn2fkwd6wd1bnchrucudj3zxyvhnijkkizuq8lteajmkk0dnajqkq-3081b.jpg>]

El resultado a la vista está, **los consumos de los diésel no son más realistas que los [muy exagerados y mentirosos híbridos](#)**, aunque parece que éstos tienen bulo papal y pase lo que pase, no constan, ni en consumos, ni en emisiones.

De esto se desprende otra evidencia: la ceguera selectiva.

Antes eran las emisiones de CO2, ahora los NOx, y sólo los NOx, el resto, por muy cancerígeno que sea, no importa.

Esa es una observación interesante.

También es obvio que las medallitas a la superioridad moral, perdón, las etiquetas clasificatorias NO dependen de las emisiones. Aparentemente, sólo de la tecnología, lo que explícitamente dice la normativa europea que no debe hacerse.

Pero no sólo los coches emiten partículas. **Pero de los camiones y vehículos comerciales no se dice nada, ni de los autobuses.**

Tampoco se dice nada [de los aviones](#), ni de los barcos en los grandes puertos que tampoco cubre el CORES.

Y eso que hay estudios que demuestran que sólo [los 15 mayores cargueros \(de los miles que hay\) ya emiten tanto como el 70% de la flota actual de coches.](#)

Además, los buques, y eso incluye los cruceros de ocio, no queman diésel normal, [sino bunker o fueloil](#), que tiene actualmente un contenido en azufre del 3.5% en peso, y que se prevé reducir al 2.5% en un futuro próximo.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L307xH400/kp3pulojamg4yo2tjlan0mg_anv6rmtvuu-jtva-caage9joxoxc5fcqskdyxovhx0d3lc-mzn6bm-xwnc8w-17xyv_0fmvce1q9nvgf27gvwrz4pu2j4bio0ng-gt5peb-xidy9bbjabeiwseq-997d5.png]

Eso implica que estos vehículos emiten entre 58.4 y 72.8 gramos de SO2 y SO3 que en contacto con agua, por ejemplo de las fosas nasales o los alveolos pulmonares, se convierten en **H2SO3 y H2SO4**, es decir, ácido sulfuroso y ácido sulfúrico respectivamente, de una masa entre 71.34 y 89.2 gramos por litro consumido. Y no consumen poco. (Las centrales de carbón también emiten este gas, así como NOx y PM's).

Eso con la normativa actual, que [con la nueva normativa \(otro reto de la industria petrolífera que promete tener consecuencias\)](#) se rebaja a 'sólo' entre **50.96 y 63.7 gramos por litro.**

Evidentemente, **respirar ácido sulfúrico no me parece muy saludable.** Así es lo normal que estos vehículos **contaminen mucho.**

Pero ni se menciona.

Por supuesto muchos abogarán que los puertos no son el centro de la ciudad, pero los tubos de escape de estos barcos están pensados para no difundir sus emisiones cerca (para no molestar a los pasajeros de los cruceros de placer), así que no es tan raro [que su contaminante resultado llegue a 400 Km lejos.](#)

Con esto, es de esperar **que las zonas con mayor concentración de NOx coincidan con las zonas con mayor tráfico portuario.**

Nótese cómo en el **mapa se puede encontrar una elevada concentración de NOx en el Mar del Norte**, cerca del Canal de la Mancha, en medio del mar, donde, evidentemente, circulan entre 0 y ningún coche diésel.

Todo esto ejemplifica la ceguera voluntaria por parte de los medios y de la población.

Y no se queda aquí la cosa.

Esto son sólo las emisiones a partir de combustibles fósiles, lo que se desprende del CORES. Pero si miramos otras emisiones de NOx en total, no sólo las que se emiten desde tubos de escape, sino las emisiones totales de NOx, lo primero que se salta a la vista, y con diferencia, es que la mayoría de emisiones de NOx no se hacen a partir de tubos de escape. **Se producen en el campo por el uso de fertilizantes nitrogenados.** Claro que en el campo la concentración es menor por m2.

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH225/ohpufau56kl8vqm2zyn1idffhmfmgmeuypaabrpwjhhqyikcevamngayhfhqxcv69qhhsdzu-pl5qxknr8gt5jolqx3qh5xshsvfe82n8qfjok_ntakewehfeqez-s4h4zdxkul62jojwxjxlq-95dd8.png]

Pero si vamos a profundizar en los datos, nos encontramos con que **las emisiones de bunker son significativas**, lo cual confirma lo que se ha anticipado antes, pero en un tamaño más o menos similar nos encontramos las **emisiones residenciales y comerciales**, es decir **otras fuentes de NOx en el ámbito urbano** y que no provienen de tubos de escape. **Y las emisiones industriales están incluso por encima.**

Es decir, **la mayoría de NOx que se emite en entornos urbanos ni siquiera se debe a los vehículos diésel de superficie, incluyendo vehículos pesados.**

Y es que **el campo siempre ha sido más saludable** (y eso que ahora es dónde más NOx se emite en cantidades absolutas), y **las ciudades mucho más insalubres.** Bien lo sabía ya Louis Pasteur, el inventor de las vacunas, y eso que por aquellos tiempos no había coches diésel en la carretera.

Pero es que hasta la Roma de Julio César tenía 'boina'.

Sin embargo, [hay otras partículas que emiten los coches](#), y se deben a otros usos: neumáticos, frenos, carretera. Hay estudios que confirman que hasta dos terceras partes de las emisiones de los coches térmicos se deben a estos factores, donde el peso del vehículo es más determinante.

Y los híbridos y eléctricos, pesan más, aunque parte de la frenada sea regenerativa (no es el caso de los híbridos no enchufables, que apenas usan el motor eléctrico para simular la retención, pero la frenada es con frenos normales)

Ciertamente, [los eléctricos, especialmente los eléctricos puros, pesan bastante más que los térmicos, y por ende emiten más de esas partículas.](#) Pero no es este el mayor problema. El problema son los vehículos pesados, esos

mismos que antes hemos mencionado: furgonetas, camiones, autobuses.

Por supuesto, **los eléctricos puros, tampoco se libran de estas emisiones** por un inexistente tubo de escape, **pero el problema está en otra parte**, literalmente.

Pongamos por ejemplo uno de los elementos común en los coches híbridos y eléctricos, [las tierras raras](#).

Por cada Kg de mena de tierras raras (de las cuales sólo una fracción corresponde a la tierra rara en sí), se vierte otro Kg de material radiactivo al río, entre **9.2 y 12 m3 de gas con ácido hidrofúrico, dióxido de azufre y ácido sulfúrico** (otra vez a vueltas con lo mismo), **75 litros de líquidos de ácidos varios, incluyendo agua radiactiva, y dos toneladas de residuos sólidos con torio radiactivo, bicarbonato de amonía, y ácido oxálico**. La mayoría va a parar al Río Amarillo (la mayoría de tierras raras se obtienen en China, en las cabeceras de dicho río, donde, en la desembocadura, se hacen crecer muchos peces que luego nos sirven en restaurantes en España).

Un Toyota híbrido no enchufable (llámese Prius, Yaris o Auris) lleva unos **11 Kg de Lantano** (las baterías son de Níquel-Hidruro de Lantano), **un Kg de Neodimio y unos 120g de Disproso**, más otros usos de tierras raras como los núcleos magnéticos de las bobinas que se usan con profusión en la electrónica del coche.

Dado que **el Neodimio**, y más especialmente **el Disproso**, **no se hallan en las cantidades deseadas**, como 'subproducto' de los mismos se obtiene bastante Cerio y Europio, otras tierras raras que se usan en la fabricación de LED's blancos, pero que van a muy bajo precio debido a que no se usa tanto como se obtiene como subproducto del refinado del Disproso. Eso implica que esos 120g de Disproso implican mucha más contaminación que la que se ha enumerado y que se podría dar por buena para el abundante Lantano.

La fabricación de baterías de litio también es contaminante, hasta el punto en que se calcula que la contaminación **por cada KWh de batería de Litio se emiten unos 170 a 200 Kg de CO2 ...** (seguramente de alta energía, que contaminan menos que las de alta potencia) se emiten unos 170 a 200 Kg de CO2 equivalente.

Resulta curioso que **cuando interesa, se utiliza la métrica de CO2** que 'solo' es un gas de efecto invernadero, **y se obvian las emisiones de otros elementos que igual son radiactivos, ácidos, contaminantes, o problemáticos en otros sentidos para el medio ambiente o la población**, tal y cómo se ha comentado para las tierras raras.

De los temas de la contaminación y residuos con la minería del cobre, así como los más polémicos, éticos y morales del cobalto (que básicamente es un subproducto de otras mineras excepto en el peor caso de todos), con especial énfasis en el coltán congolés y sus minas con mano de obra infantil, ni mencionar su relación con el coche pilas.

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH261/fig1-56fa1.png>] **Este es uno de los 40.000 niños congolese que extrae cobalto para tus portátiles y teléfonos. Porque nuestra sociedad le da más valor a la vida de la batería que a las vidas humanas.**

Con esos datos, se considera que **la fabricación de un Tesla contamina tanto como usar un diésel** (que emite menos CO2 que el resto) durante **alrededor de 200.000 Km**.

Y eso, suponiendo, que es mucho suponer, que el eléctrico es ciertamente 'cero emisiones' (obviando como ya hemos comentado, otras emisiones que realiza el mismo). Pero como ya se explicó, en China, a los 800gCO2/KWh, **usar un eléctrico contamina y emite más CO2 más que usar un diésel**. ¡¡Y sin contar las emisiones por su fabricación!!

Ciertamente, la generación en China ha bajado hasta cerca de los 600gCO₂/KWh, lo cual deja las emisiones derivadas de su uso ligeramente por encima (unos 100gCO₂/Km) de lo que es un diésel... si no fuese por dos puntos más que discutibles: tanto los diésel como los eléctricos mienten a la hora de publicar los consumos por Km, como bien claro tiene ya Noruega, que obliga a que los consumos de los eléctricos se calculen de otra forma, recortando la autonomía entre un 25 y un 40%, es decir, aumentando las emisiones en el mismo porcentaje.

Por supuesto, de las otras cosas que emiten las centrales de carbón como el NO_x, SO₂ y PM's, tampoco se mencionan.

Pero lo más importante es: ¿Cuándo se cargan estos vehículos? Porque lo habitual es cargarlos durante la noche, que es cuando la fotovoltaica no genera nada y, por tanto, cuando se produce electricidad con carbón.

Porque, no lo olvidemos, el aumento de la demanda eléctrica para cargar tantos vehículos eléctricos ha hecho subir todavía más el consumo de carbón, y por ende, las emisiones de CO₂ y las tóxicas por otras razones.

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH225/fig2-b09e8.jpg>]

Y eso que la mayoría de los vehículos eléctricos vendidos en China NO son coches, sino motillos que sustituyen a las mucho más sanas bicicletas, que ahora se oxidan en las orillas de los ríos.

Por tanto, aunque en números relativos parece que la contaminación disminuye en China, en números brutos, en total, éstas han subido, y en buena parte, precisamente por el aumento de demanda de los vehículos eléctricos. La magia de los números relativos, razón por la que ciertos colectivos las usan con tanta profusión.

Ergo éstos, de **'cero emisiones', nada de nada**: aumentan las emisiones y la contaminación.

Sin embargo, tienen un punto que muchos han observado y que **la mayoría dan por bueno: la suciedad de emite lejos de las ciudades** (aunque eso, generalmente, es incorrecto: las centrales eléctricas de carbón suelen estar cerca de los puntos de consumo, especialmente en China). Igual que la porquería que sale de la mina de Bayun Obo.

Es decir, que lo que importa **no es la contaminación. Lo que importa es que ésta no esté en mi casa.**

Me gustaría saber que les parecería si a los usuarios de un vehículo híbrido y eléctrico, muy limpios ellos, se les echasen en la puerta de su casa todos los subproductos que se han usado en la producción de sus 'limpios' vehículos. En la puerta, pero por dentro.

Sin embargo, nada de esto aparece en los medios. **Muchos tertulianos no tiene reparos en decir directamente y sin tapujos que 'por culpa del diésel hay 40.000 muertes anuales en el Reino Unido**, aunque esto no es una criminalización del diésel'. Cinismo en estado puro.

Pues si eso no es una criminalización del diésel, que alguien me lo explique que no lo entiendo.

Pero, siguiendo la misma regla, y dado que esas presuntas muertes no son por NO_x (**no hay ni un solo certificado de defunción que ponga similar causa), sino probablemente por cáncer de pulmón**, muchas de estas muertes deberían ser asignadas a los híbridos y gasolina, o a las emisiones de NO_x urbanas y comerciales, o a otras partículas que vienen de los neumáticos, los frenos, la carretera, así que podríamos hablar que los vehículos híbridos y eléctricos son causantes de **5000 muertes anuales** de la misma forma en Europa, según otra fuente, y, tal

y cómo dicen estos tertulianos, no sería demonizar nada, ¿no?

Resumiendo lo dicho hasta ahora:

- **Los vehículos ‘limpios’ son tan o más sucios que los diésel.**
- **La ‘maldad’ de los diésel (emisiones de NOx) tiene otras fuentes** que no son de los diésel, menos aún los privados.
- **Hay muchas más emisiones tan o más peligrosas que las NOx**, que podrían ser causantes de las muertes que se atribuyen a los diésel, en mayor medida.
- **Las etiquetas de emisiones no tienen nada que ver con las emisiones.**
- [Las emisiones de CO2 han aumentado](#), a pesar de las medidas tomadas, y probablemente (sólo probablemente) debido al aumento de vehículos a gasolina y gas.
- Las razones que se esgrimen para eliminar los diésel privados son más válidas para eliminar el transporte pesado, que además es responsables de más emisiones que los vehículos privados.
- Hay otras razones por las que lo que **debería hacerse es prohibir todo vehículo de más de un cierto peso, independientemente de la motorización** del mismo. Con ello, además, presumiblemente **reduciríamos atascos y otros problemas.**
Nada de lo que se nos pone en los medios de comunicación se sostiene ni tiene nada que ver con los datos totales, ergo son falsas, **un fraude, una mentira.**

Por todo ello, queda claro que **la obvia cruzada contra el vehículo diésel privado tiene otras razones**, otros motivos que los que se nos explican con tanta profusión de datos parciales, sesgados y tendenciosos.

Reflexionemos sobre ello.