

# ¿Por qué están desapareciendo los motores diésel?



Por Juan Rodríguez García

ÁREA DE MOVILIDAD C.A.S.E.

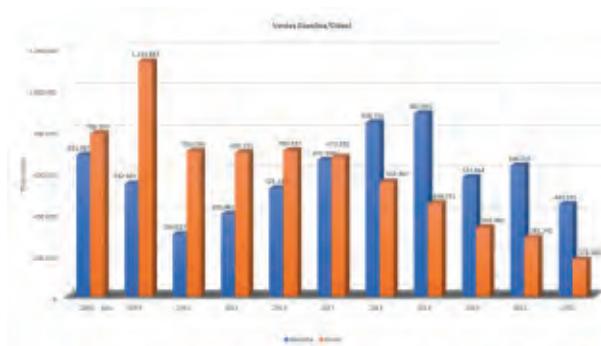
[case@cesvimap.com](mailto:case@cesvimap.com)

*Los vehículos que incorporan **motorizaciones diésel** están sufriendo un **importante descenso de ventas** y muchos fabricantes dejan de incorporar dichas mecánicas en muchas gamas de sus vehículos, por lo que es complicado encontrar vehículos con estas motorizaciones en los segmentos A y B. Según la DGT, las ventas de vehículos diésel en el 2022 representaron el 22 % respecto al 55 % de los modelos de gasolina, al 31 % de los híbridos, al 6 % de los híbridos enchufables y al 3 % de los vehículos eléctricos. Hoy en día, la gasolina es la primera opción de los compradores.*

Actualmente, cuando decidimos comprar un vehículo nos encontramos ante un dilema al elegir motorización debido a las diferentes ofertas del mercado y a las distintas políticas y normativas. En 2015 y 2016 las motorizaciones diésel eran las más vendidas; posteriormente, la gasolina ha sobrepasado ampliamente en ventas al diésel. En este artículo determinaremos las causas.

Desde la aparición de la Euro I, en 1993, la Unión Europea ha ido estableciendo reglamentaciones cada vez más estrictas en cuanto a los valores límite de emisiones contaminantes, tanto para los motores de gasolina como diésel. Así se ha llegado a la actual Euro 6D y **futura Euro 7**.

La evolución de las normativas anticontaminantes obliga a los fabricantes a un constante desarrollo de tecnologías para cumplir las estrictas regulaciones. Desde la aparición de las primeras normativas de los 90 hasta la actualidad las

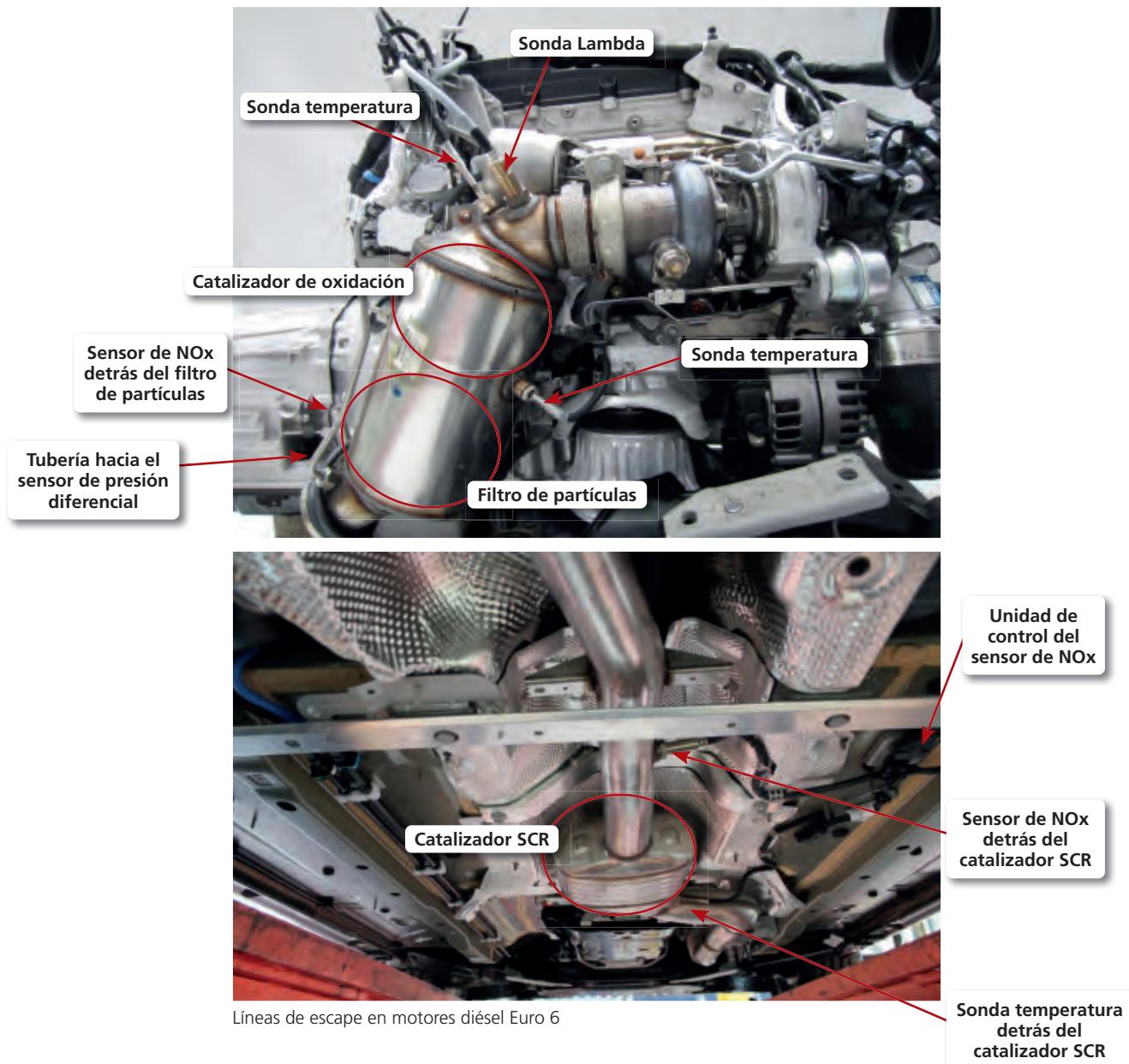


Evolución de ventas de autorizaciones diésel/gasolina desde el año 2000

# Los fabricantes no pueden invertir en tantas fuentes de propulsión debido al enorme gasto que supone (gasolina/diésel/híbridas/eléctricas...)

emisiones se han reducido continua y significativamente; en particular, en las motorizaciones diésel, con el monóxido de carbono (CO), las partículas de carbono en suspensión (PM) y los óxidos de nitrógeno (NOX).

Para alcanzar estas importantes reducciones ha sido necesario un gran esfuerzo por parte de los fabricantes y proveedores de componentes, con objeto de desarrollar unas tecnologías capaces de conseguir que los gases emitidos por las motorizaciones sean cada vez más limpios. Actualmente hemos llegado a límites inimaginables hace sólo una década, pero son necesarios para habilitar una atmósfera lo más limpia posible (uno de los grandes retos a los que se enfrenta la sociedad en la actualidad).



Todos los actores implicados han tenido que adaptarse. Las petroleras, creando combustibles más limpios, con contenido muy bajo en azufre y sin plomo -así se elimina en origen parte del problema-; los fabricantes de automóviles, desarrollando motores muy avanzados de alta eficacia mientras que los proveedores de equipos están introduciendo unos sistemas de alimentación y de tratamiento de gases de escape muy desarrollados.

La Unión Europea quiere conseguir **el objetivo de neutralidad de carbono para 2050**, ya que el transporte por carretera representa, según sus propios datos, una quinta parte de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Estos objetivos se fijaron cuando el Parlamento Europeo adoptó la Ley del Clima en 2021. El paquete legislativo se conoce como "**objetivo 55**".

## Neutralidad de carbono

La neutralidad de carbono se consigue cuando se emite la misma cantidad de dióxido de carbono a la atmósfera que la que se retira por distintas vías, lo que deja un balance cero, también denominado huella cero de carbono.

La nueva legislación, aprobada el **27 de marzo de 2023**, fija el camino hacia las emisiones cero de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos en 2035. Tiene, eso sí, la particularidad de que se puedan incorporar motorizaciones térmicas con la utilización de combustibles sintéticos, abriendo de esta manera una continuidad a los motores de combustión interna. Estos combustibles, **de-**

**nominados e-fuels**, se obtienen mediante hidrógeno y la captura de CO<sub>2</sub> de la atmósfera y, si se fabrican con energías renovables, tienen que ser considerados también como cero emisiones. Ya veremos a qué precio, ya que producirlos supone un enorme gasto de energía. Los objetivos intermedios de reducción de emisiones para **2030** se fijan en un 55 % para los turismos y en un 50 % para las furgonetas con respecto a 1990.

Algunos fabricantes han dejado (o anunciado) que dejarán de vender motorizaciones diésel en sus modelos. ¿Los motivos? El nuevo reglamento de 0 emisiones para 2035, la propuesta de la normativa Euro 7, el anuncio de diferentes políticas -que a día de hoy no se han puesto en marcha- y, por supuesto, el daño que hizo a estas motorizaciones el escándalo del Dieselgate. Es el caso de Alfa Romeo, Audi, Mitsubishi, Nissan o Volvo. Y así hasta 14 marcas de coches. Incluso en segmentos pequeños es



Sistema Adblue en vehículos diesel

complicado adquirir motorizaciones diésel, debido a que no hay disponibilidad.

Los motivos que ha provocado este hecho han sido económicos, ecológicos y políticos.

- **Motivos económicos:** La actual tecnología utilizada en los motores diésel, tanto en los sistemas de alimentación como el tratamiento de los gases de escape y, por supuesto, el I+D necesario para evolucionar estas mecánicas es mucho más caro que el de sus homólogos de gasolina. Además, los fabricantes no pueden invertir en tantas fuentes de propulsión debido al enorme gasto que supone (gasolina/diésel/híbridas/eléctricas...).
- **Motivos ecológicos:** Se da en este punto la paradoja de que las motorizaciones diésel reguladas por la normativa Euro 6 y futura Euro 7 son igual o más ecológicas que las de gasolina, ya que emiten menos CO<sub>2</sub> y han reducido drásticamente la emisión de óxidos de nitrógeno (NOX) y las partículas de carbono (PM) en suspensión.
- **Motivos políticos:** Entre estas razones está potenciar la movilidad urbana ecológica en los municipios de más de 50.000 habitantes en 2023 como máximo, habilitando zonas de bajas emisiones en las que se limite el tráfico de vehículos contaminantes.

Incluso los máximos responsables de grupos tan potentes como Renault o Volkswagen hacen referencia a que ya no están invirtiendo en el desarrollo de motores térmicos: '*todo se destina a la tecnología eléctrica y al hidrógeno*', afirma, en este sentido, Luca de Meo, CEO de Renault.

## Euro 7

La nueva normativa **Euro 7** sigue siendo una propuesta (COM 2022/0586); los fabricantes de automóviles están intentando retrasarla lo más posible. Si no hay demoras, entrará en vigor el 1 de julio de 2025 para vehículos ligeros y el 1 de julio de 2027 para pesados (los fabricantes que venden pocas unidades de vehículos ligeros estarán sujetos a esta normativa a partir del 1 de julio de 2030). **Marca unos estándares** que tienen que ser **iguales sin importar si el vehículo funciona con gasolina, diésel o es eléctrico**. También incluirá elementos de

## La Unión Europea se compromete a lograr la neutralidad de carbono en 2050

control y limitará las emisiones procedentes de frenos y neumáticos.

Así, a la hora de decidir qué motorización elegimos en el vehículo que vamos a comprar sigue resultando interesante la motorización diésel si vamos a realizar más de 25.000 kilómetros al año, en su mayoría por carretera. Si el uso va a ser más urbano, con viajes esporádicos a lo largo del año, no interesan las motorizaciones diésel. Uno de sus inconvenientes en uso urbano es la saturación, más frecuentemente, de los filtros de partículas, lo que nos obliga a salir a carretera para poder realizar la regeneración del filtro y evitar posibles averías en el FAP (que nos puede acarrear una avería con un coste importante).

## FAQ's

- **¿Cuándo se prohibirá la venta de automóviles nuevos que emitan CO<sub>2</sub> o, lo que es lo mismo, vehículos que incorporen mecánicas térmicas, sean hibridas o no?**

A partir de 2035 todos los vehículos y furgonetas nuevas que salgan al mercado tendrán que ser neutros en la emisión de CO<sub>2</sub>. Ello implica que las motorizaciones térmicas sólo podrán funcionar con combustibles sintéticos producidos con energías renovables o con hidrógeno.

- **¿Qué pasará con los vehículos actuales que utilizan motores térmicos?**

La nueva normativa no afecta a los vehículos que actualmente circulan por las carreteras. Si compramos un coche hoy en día lo podremos seguir utilizando hasta el final de su vida.

- **¿Será posible comprar y vender coches de segunda mano de gasoil y gasolina después del 2035?**

Sí, seguirá siendo posible.

Esperamos haber aclarado qué pasará con los motores diésel ●