

Bajar los humos al coche

La conducción eficiente implica un ahorro medio del 15 por ciento del combustible sin disminuir la velocidad media, lo que supone dejar de emitir a la atmósfera 6,3 millones de toneladas de dióxido de carbono

POR ARACELI ACOSTA

MADRID. Resulta evidente el hecho de que los ciudadanos tenemos un papel muy importante que jugar en la lucha contra el cambio climático. Todos podemos hacer algo, y esas acciones, juntas, las de millones de personas, redundarán también en beneficios para todos. Aunque siempre será mejor ir andando o en bicicleta al trabajo, o utilizar el transporte público, lo cierto es que muchas veces no hay otra salida que coger el coche. No todo el mundo puede o quiere comprar un coche híbrido, que evita la emisión de una tonelada de dióxido de carbono al año, pero sí aún no es el momento de cambiar de coche y optar por uno de los modelos más ecológicos que empiezan a salir al mercado hay otras formas de conducir que ayudan a no emitir tanto dióxido de carbono a la atmósfera.

Hay que tener en cuenta que el transporte por carretera es el causante de una cuarta parte de las emisiones de CO₂, principal gas de efecto invernadero. Pero también que los coches antiguos emiten más que los nuevos. Así, los 8,5 millones de coches de más de diez años existentes en el parque automovilístico de nuestro país son los culpables de más del 70% de las emisiones contaminantes del sector, según Juan Dolís, profesor titular de Transportes y director de calidad del Laboratorio de Automóviles de la Universidad Politécnica de Valencia. De hecho, explica, «esta comprobado que un coche de los años 70 emite aproximadamente la misma cantidad de CO₂ que cien nuevos». Por tanto, con una renovación del parque de automó-

viles de más de diez años por nuevos vehículos (menos de cinco años), se podrían reducir el 25% de óxidos de nitrógeno, el 50% de la emisión de partículas y un 20% la emisión de CO₂. Además, la contaminación ambiental se reduciría en un 70%.

Manuales de autoescuela

Mientras este momento llega, pues nada dice el estudio de este profesor de lo que emitirá la construcción de tantos coches nuevos y el desgaste de los antiguos, por poner un ejemplo, podemos hacer dos cosas: utilizar el transporte público para nuestros desplazamientos o conducir de una manera más eficiente. No es una práctica nueva, pues los manuales de au-

toescuela recogen algunos consejos para ahorrar combustible como evitar conducir con las ventanillas abiertas (puede aumentar el consumo un 4%); retener el vehículo con marchas cortas de forma abusiva e innecesaria; evitar las aceleraciones en vacío para calentar el motor; y otras cuestiones relacionadas con la aerodinámica, pero lo cierto es que lo «verde» empieza a estar de moda y el sector de la conducción no iba a ser menos.

El pionero en impartir cursos de «eco-conducción» fue el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). Pedro Sauret, director técnico de la Fundación RACC, explica a ABC que «todo empezó hace casi cuatro años, porque vimos lo que se estaba haciendo en Alemania». Poco después, el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE) empezó a subvencionar a las Comunidades Autónomas para que llevaran a cabo estos programas y «nosotros

— dice Sauret — nos hemos presentado a casi todos los concursos. Levamos unas 10.000 personas formadas en unos tres años y creemos que el mensaje para conducir de una manera más ecológica tiene que haber llegado ya a unas 50.000».

Sin nervios al volante

Para Sauret, hay cuatro premisas básicas para conducir de manera eficiente. En primer lugar, hay que hacer una conducción pausada, evitando los grandes acelerones que producen gran cantidad de energía, que perderemos al frenar. En segundo lugar, y para optimizar el consumo, es muy importante que al frenar, por ejemplo porque vemos que un semáforo se pone en rojo, mantengamos la marcha frenando suavemente y pongamos el punto muerto ya cuando se está parado, en lugar de ir reduciendo marchas. «Se acuerda que su profesor de autoescuela decía todo lo contrario: «Logicamente ma-

triz Sauret — siempre que se pueda pues debe prevalecer siempre la seguridad vial».

La tercera premisa es siempre conducir de manera preventiva. Es decir, si vemos que la situación del tránsito va a cambiar y «no va a tener que frenar, no engranar una marcha más y, por último, se debe conducir subiendo de marchas rápidamente. La primera marcha de debe usarse sólo para movilizar las ruedas y rápidamente pasar a la segunda, tercera, cuarta... En ciudad, lo mejor es circular siempre que se pueda en cuarta o quinta, a unos 40 o 50 kilómetros por hora y evitando cambios bruscos en velocidad. Circular a 2.000-2.500 revoluciones por minuto en los coches de gasolina y a 1.500-2.500 en los diésel es lo aconsejable».

2.500 millones de litros

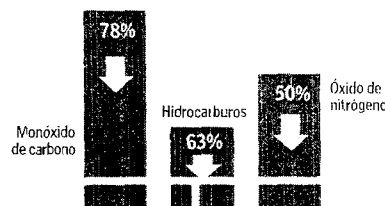
Si se cumplen estos cuatro pasos, dice Sauret, se disminuye entre un 15-20% el consumo de combustible y las emisiones. «Yo mismo, o he probado», afirma orgulloso. Según los datos que maneja el RACC, si todos los conductores que circulan en España aplicasen las técnicas de conducción económica, en nuestro país se ahorrarían 2.555 millones de litros de combustible, lo que supone que podría circular gratis 2,6 millones de automóviles. Esta nueva filosofía de conducción conlleva una reducción de emisiones de CO₂ de 6,5 millones de toneladas, lo que equivale a la plantación de 18 millones de árboles en toda España.

Por este motivo, desde el RACC demandan que este tipo

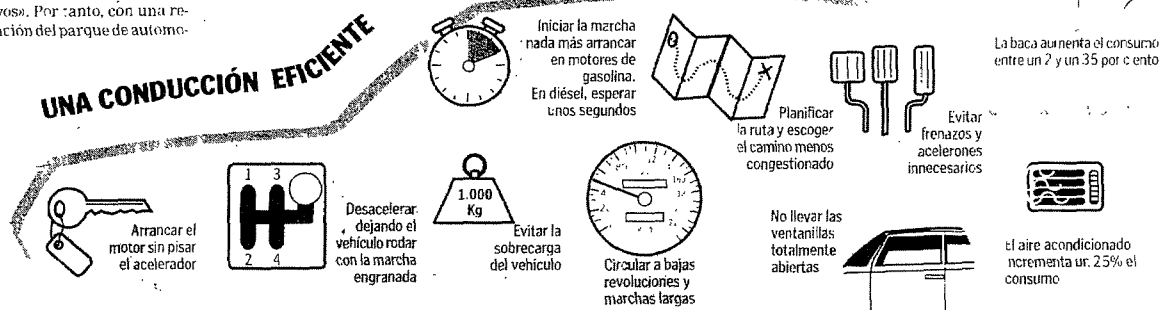
Del contacto, al apagado automático en los semáforos

Desde hace más de diez años, Alemania, Holanda, Suiza y Finlandia vienen desarrollando un programa de conducción económica denominado «Eco Driving». Estos cursos, con un enorme éxito en estos países, adiestran a los conductores bajo la supervisión de monitores expertos en sesiones de 4 horas, tiempo necesario para asimilar una serie de técnicas al volante que repercuten de una manera decisiva en la emisión de partículas contaminantes y en el ahorro de combustible. Si alguna vez ha viajado por Suiza, por ejemplo, habrá notado que suelen apagar el motor en los semáforos. «No es obligatorio — explica Sauret —, sino un hábito que han aprendido de

estos programas de eco-conducción». La tendencia en la industria de motores es que los vehículos incorporen la función «Auto Start Stop» para que el coche se apague en los semáforos automáticamente, así como un indicador del momento óptimo para realizar el cambio de marcha. Los coches híbridos ya lo hacen, pero los «de toda la vida aún no están optimizados para que esto sea realmente eficiente».



LO QUE PODEMOS AHORRAR



SEGUNDA PARTE