

## EL DEBATE

## ¿Tiene el diésel los días contados?

# La antigüedad del parque de automóviles es el problema

## FIRMA INVITADA

**JOSÉ ANTONIO LEÓN CAPITÁN**

Director de Relaciones Institucionales y Comunicación Groupe PSA España y Portugal

**G**roupe PSA, con sus cuatro marcas (Peugeot, Citroën, DS Automobiles y Opel) y sus centros de producción de Zaragoza, Vigo y Madrid, refuerza en el primer semestre del 2018 su liderazgo comercial e industrial en el sector de la automoción en España, con 188.220 vehículos matriculados y una cuota del 22,2 % en el mercado total de turismos y vehículos comerciales, y una producción de 519.542 unidades, un 10 % más respecto al mismo período del 2017. Esta posición estratégica nos legitima para posicionarnos frente a ciertas consideraciones expresadas últimamente sobre el diésel en nuestro país.

Groupe PSA apuesta por la movilidad sostenible y lo hemos demostrado adelantándonos a las estrictas normativas medioambientales, evolucionando nuestras motorizaciones antes de los plazos previstos. Desde Groupe PSA defendemos la neutralidad tecnológica y apostamos por la convivencia de diferentes formas de energía en nuestros vehículos: gasolina, diésel, híbridos enchufables y eléctricos, para alcanzar los ambiciosos objetivos de CO2 fijados por la Comisión Europea y responder a las diferentes necesidades de los ciudadanos. Para ello, los motores diésel de última generación son necesarios y su contribución es fundamental para combatir el cambio climático, al ser una tecnología eficiente y accesible. Nuestro compromiso es inequívoco, ya que nuestros modelos cumplen con la nueva normativa Euro 6.2 (d-Temp) que entra en vigor para todas las nuevas matriculaciones a partir de septiembre, reduciendo al máximo las emisiones de NOx y partículas.

Además, Groupe PSA ha respaldado públicamente la introducción del nuevo procedimiento desde principios del 2015, anticipándonos y publicando consumos y emisiones en condiciones reales de nuestras gamas, en un ejercicio de

transparencia cuando la credibilidad del sector estaba en entredicho, de acuerdo a un protocolo desarrollado con las ONG (T&E y FNE) y certificado por una tercera parte independiente (Bureau Veritas).

En este contexto, la DGT clasifica los vehículos en función de su potencial contaminador, gracias al distintivo medioambiental CER0, ECO, C y B, que clasifica la mitad del parque de vehículos menos contaminantes. Los vehículos diésel actuales, al igual que los vehículos con motorización gasolina, están dentro del etiquetado C, ya que cumplen estrictas normativas anticontaminación necesarias para posicionarse dentro de esta clasificación, y son parte de la solución para el tan necesario rejuvenecimiento del parque automovilístico español. Porque el problema de la calidad de aire en las ciudades y del efecto invernadero radica en la edad media del parque, que en España es uno de los más viejos de Europa con una media de antigüedad de 12 años. Los 14,5 millones de vehículos de más de diez años que circulan por nuestras carreteras emiten un 90 % más de emisiones de NOx y partículas que los actuales. Ése es el verdadero problema y contra este problema debemos actuar. Por ello es imprescindible informar de forma objetiva a los ciudadanos sobre el diésel, y no crear un estado de incertidumbre que perjudique a los ciudadanos, particulares y profesionales, y a la industria del automóvil: fábricas, proveedores y concesionarios, que constituyen uno de los principales sectores económicos e industriales de este país, y que necesita una transición ordenada y responsable hacia los nuevos desafíos del automóvil.

# Primar los eléctricos, en vez de cargar fiscalmente

## TRIBUNA

**JESÚS F. LAMPÓN CARIDE**

Ingeniero industrial especializado en el sector de automoción y profesor de la Universidad de Vigo

**L**a polémica sobre el diésel hay que abordarla en primer lugar sabiendo qué es lo que ha motivado la nueva postura respecto a este carburante adoptada por el Gobierno. La Comisión Europea ha dicho que España tiene una baja fiscalidad de los impuestos medioambientales. Un equipo de expertos de nuestro país ha hecho una propuesta —es más global, tiene que ver con la transición energética y no solo afecta al automóvil— y se han centrado en el sector de los coches por el impacto que tiene en los gases contaminantes, pero no es a corto plazo. Si todo parte de una recomen-

vean esto como un fin recaudatorio. Quizá sería mejor primar fiscalmente el uso de coches eléctricos o híbridos. Se trata de evitar que el contribuyente piense 'ya estamos a pagar más'. Así que, ¿por qué no primar, más que cargar fiscalmente?

Una tercera idea tiene que ver con los planes a largo plazo. La industria del automóvil está sometida (como otras) a políticas comunitarias, nacionales, etc. Sería necesario que estas políticas se establezcan a largo plazo, para que la industria adopte y enfoque la investigación y el desarrollo con un amplio margen. El sector siempre ha sido pionero en la introducción de tecnologías punteras, es de los que más invierte en I+D e incluso estamos acostumbrados a adaptarnos a otras normativas: una que no es controvertida y que siempre ha sido muy clara es la de seguridad, hemos ido admitiendo las normativas como Euro NCAP para adaptarnos. Pero necesitamos un plazo, porque los desarrollos tecnológicos son costosos, requieren mucho tiempo para implantarse e incluso alianzas. Y afecta abajo, a los proveedores. Así que se necesita un horizonte para que todos vayamos en esa línea.

También es fundamental que estas políticas estén relacionadas con la madurez de las tecnologías en el sector. Hemos reducido el peso del vehículo con materiales como el aluminio, hemos aumentado la capacidad de autonomía de las baterías eléctricas... pero no todo es posible. Las medidas que se adopten deben estar armonizadas con la realidad tecnológica.

Finalmente, recordar que todos estos cambios y políticas no solo influyen en el sector de la automoción, van más allá. Es importante apostar por el coche eléctrico, pero actualmente hay actores importantes en esta cuestión que no serían capaces de dar satisfacción a las necesidades. Por ejemplo, no existe una red de electrolineras o puertos de recarga para atender al número de vehículos eléctricos. Los cambios afectan a muchos sectores y debemos pensar: ¿somos capaces de asumir estas políticas si se aplican al cien por cien?



dación europea, sería interesante conocer las diferencias fiscales con otros países y su impacto, ya que esto va a cambiar la demanda. Es preciso abrir un período de análisis más profundo, ver si en otros estados miembros la medida ha tenido una repercusión en la compra de automóviles o no.

La segunda consideración tiene que ver con las políticas fiscales para cambiar estos patrones de demanda. En España se ha apostado por una fiscalidad que perjudique o suponga un sobrecoste en el diésel. Estaría bien que los usuarios no

# O fistor de Meder nas aulas

## BEATUS QUI LEGIT

**JESÚS ALONSO MONTERO**

**A**ntonio Alonso Fontán naceu na parroquia de Meder (Salvaterra de Miño) o 5 de marzo de 1931. Camiño dos 88 anos, non hai persoa naquela comarca máis querida e admirada pola súa condición de home de ben, aínda que para algunhas xentes, sen excluír o clero, é temido polos seus versos satíricos de afiada dentamía. Porque Alonso Fontán, que non cursou estudos universitarios, nin sequera secundarios, xa facía versos cando era moi pequeno, cando ía á escola pública nos primeiros anos do franquismo, a escola á que dei-

xou de ir, xa grandote, o día en que o obrigaron a axeonllarse («No me arrodillaré hoy ni nunca»). E así foi.

Por iso a súa musa ventureira pertence á familia das musas rebeldes. Xa era unha musa inconformista en pleno franquismo. Hoxe non hai cura pouco cristián, na súa contorna, que non suscite o alferón das súas rimas xusticeiras e alporizadas. Antes de ler ao poeta Leiras Pulpeiro, o debeldor da *cregaxe*, Alonso Fontán xa exercía a clerofobia poética.

En realidade, Alonso Fontán é un caso claro de poeta popular, de sabio vate das silveiras, de fistor, dito sexa co termo empregado, no seu día, na Limia Baixa, onde, a fins do XIX, facían as delicias da xente do común o fistor Palmela de Lovios

e a fistora Catalina de Entrimo. Alonso Fontán, aínda que, de maior, asistiu a faladoiros de letrados e eruditos (nomeadamente no café Goya de Vigo), nunca perdeu o arrecendo da aldea, nunca perdeu a concepción das cousas, entre sabia e inxenua, que procede do seu poderoso manancial labrego. Tamén cando fai poesía amorosa, moitas veces en castelán, un tema moi presente na súa biografía e na súa bibliografía.

Eu fago hoxe esta incursión na súa vida de cidadán crítico e de fistor de curiosa e polifacética personalidade, porque acabo de ler, con alegría e gratitude, un estudo universitario sobre el. Trátase do traballo fin de grao titulado *A poesía na aula*. Unha proposta de intervención a par-

tir da obra dun fistor. Foi presentado pola alumna Jennifer Domínguez Domínguez da facultade de Ciencias da Educación do campus de Pontevedra na que exerce de titora académica a profesora Ana Acuña Trabazo, a quen debo —e agradezo— un exemplar desta investigación pedagóxica. Nela, por primeira vez na historia, o termo fistor acadá estatus universitario.

A autora ofrécenos, entre outros capítulos, unha longa e minuciosa entrevista na que Alonso Fontán achega datos moi valiosos para adentrármonos na biografía deste singular fistor, na actualidade, en Galicia, o de obra de contidos máis ricos e críticos. É nesta entrevista onde lle conta que nunca se axeonllaría. En efecto, desde aquela escribiu sempre sen domear o espiñazo.