

ANFAC defiende las nuevas tecnologías diésel por su eficiencia y bajas emisiones

La neutralidad tecnológica, el impulso a los vehículos alternativos y el equilibrio entre los distintos modos de propulsión son fundamentales para lograr una descarbonización del parque de una manera racional y eficaz

Madrid, 05 de septiembre de 2018.- ANFAC, como asociación de fabricantes de vehículos en España, entiende que las manifestaciones políticas en contra del diésel, en general, **no responden a la realidad actual de esta tecnología** y son perjudiciales, tanto para las ventas y para los consumidores como para la consolidación y transformación tecnológica de las fábricas españolas y su liderazgo mundial. Estas declaraciones generan incertidumbre entre los ciudadanos y debilitan las ventas de vehículos diésel nuevos cuando lo más eficaz, para desarrollar políticas medioambientales de verdadero impacto, es **actuar contra el parque automovilístico cada vez más envejecido**. “El problema no es el diésel. Son los coches viejos que circulan por nuestras carreteras”, destacó Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de ANFAC.

En este sentido, ANFAC pide **prudencia, ponderación y diálogo** al Gobierno además de un **enfoque integral para el sector de la automoción** que recoja una fiscalidad nueva y más verde que fomente la renovación del parque; la armonización de las políticas de movilidad en todo el territorio español; el fomento del vehículo cero y bajas emisiones y el apoyo a las inversiones productivas, tecnológicas y de calado industrial.

Una posible subida de los impuestos al carburante diésel no puede estar justificada, en todo caso, por sus emisiones contaminantes. Los vehículos nuevos diésel emiten hasta un 84% menos de emisiones contaminantes NOx y un 90% menos de partículas que los automóviles de más de 15 años de antigüedad (ver infografía adjunta). **La constante innovación tecnológica ha ayudado progresivamente a disminuir los límites de NOx y de partículas de los motores diésel hasta asimilarlos a los de gasolina**. Los nuevos filtros de partículas, los catalizadores, la mejora de la aerodinámica y los sistemas de propulsión, entre otros sistemas, están contribuyendo a conseguir cada vez mayores reducciones.

Además, gracias a las mayores exigencias introducidas por los nuevos reglamentos **WLTP y RDE**, las emisiones de los vehículos son más bajas, incluso en condiciones reales de circulación.

Sin embargo, los anuncios sobre el diésel generan incertidumbre entre los consumidores, tanto entre los que acaban de adquirir un vehículo diésel nuevo como entre los que piensan comprar uno. Este combustible ha perdido seis puntos porcentuales de cuota de mercado en lo que va de año. Pero, además, los recién comprados están disminuyendo drásticamente su valor residual, con el impacto negativo que este descenso tiene tanto en los particulares como en las empresas.

Este descenso de cuota revierte sobre todo en la compra de vehículos de gasolina, que han ganado casi cinco puntos porcentuales este año. El incremento de ventas de estos automóviles, con mayores emisiones de CO₂, impacta contra los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ y dificulta la lucha contra el cambio climático, una de las metas claves expresadas por el Gobierno.

Estos vaivenes bruscos de la demanda afectan a las fábricas productoras de vehículos, que ensamblan más de 1,4 millones de vehículos diésel y dos millones de motores al año. Las líneas de producción españolas se adecúan con bastante flexibilidad a la demanda pero los picos impactan sobre su planificación, la amortización de sus inversiones y sus acuerdos con proveedores, con la consecuente reducción de su competitividad.

ANFAC pide así trabajar **“en una transición adecuada y no forzada hacia la movilidad cero y bajas emisiones con políticas apropiadas y con plazos razonables”**. Así, el principio de neutralidad tecnológica, ampliamente compartido en la Unión Europea, es una herramienta clave para trabajar en la movilidad del futuro. Los sistemas de propulsión a base de combustibles fósiles mejoran cada día su impacto medioambiental. Además, la industria trabaja en la descarbonización del parque, con el desarrollo de nuevas tecnologías de combustión y vehículos alternativos. **Son ambos desarrollos en paralelo los que supondrán una mejora en el impacto medioambiental de la movilidad.**

En este sentido, España ha recibido, para los próximos 18 meses, adjudicaciones de 15 nuevos modelos, de los que la mitad vienen con versiones alternativas (híbridos, eléctricos y gas). Si el

mercado sufre distorsiones fuertes de la demanda, estos picos impactan en la planificación y producción de las fábricas, lo que afecta a su competitividad presente y a su atractivo futuro.

Así, es imprescindible, para trabajar en el desarrollo de la movilidad cero y bajas emisiones, que se activen los programas MOVALT y VEA y que se dinamice la figura del gestor de carga. De este modo, se estimulará la demanda de vehículo alternativo. “Un mercado fuerte, con cuotas de mercado de vehículos alternativos en crecimiento, y unas fábricas competitivas y flexibles, adaptadas a las nuevas tecnologías, reforzarán la presencia industrial de España y atraerán nuevos modelos a sus líneas de producción, que ya contarán con versiones alternativas y tecnologías de futuro”, explicó Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de ANFAC.

Acerca de ANFAC

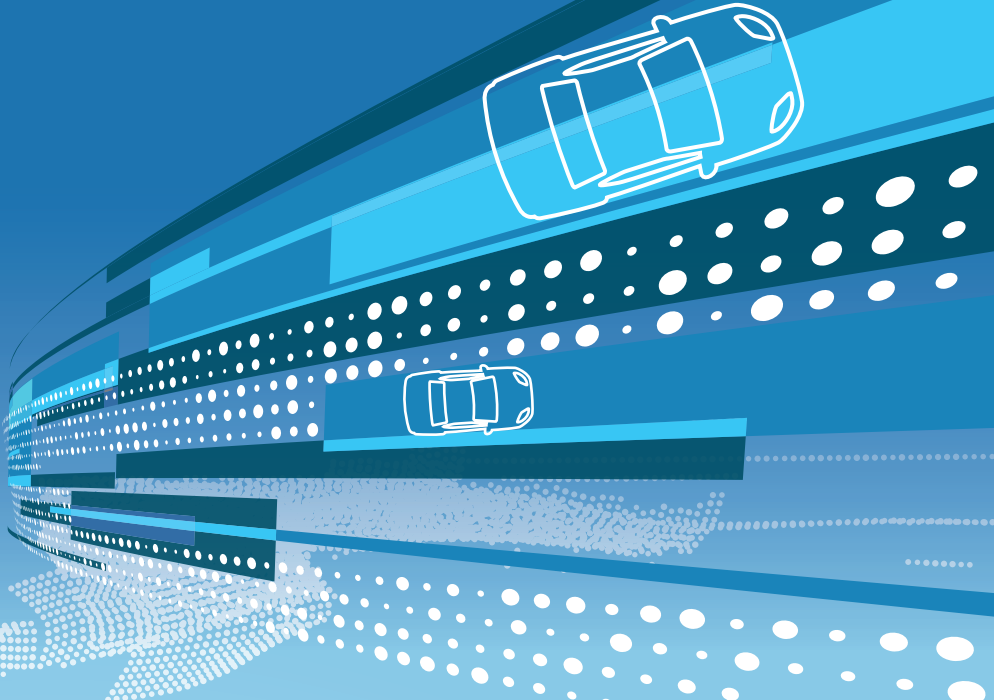
ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Grupo PSA, Hyundai Motor España, Infiniti, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, Lancia, Land Rover, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Toyota-Lexus, Volkswagen-Audi España, Volkswagen Navarra y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente alrededor de 2 millones de familias, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 10%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 8º mundial.

Más información

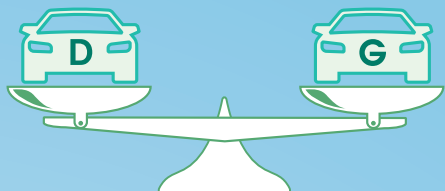
Noemi Navas
Directora de Comunicación ANFAC
noemi.navas@anfac.com
www.anfac.com
Tfno.: 91 792 7441

María José Bachiller
Comunicación ANFAC
mjose.bachiller@anfac.com
www.anfac.com
Tfno.: 91 343 1345

El vehículo Nuevo Diésel



Sus emisiones contaminantes son muy bajas



Un diésel y un gasolina tienen los mismos límites en partículas y casi los mismos en NO_x



El nuevo Diésel cumple con la última normativa sobre emisiones contaminantes de la Unión Europea (Euro 6), la cual incluye ensayos y cumplimiento de límites en condiciones reales de circulación

Respecto a vehículos de 15 años



La innovación tecnológica ha ayudado progresivamente a disminuir los límites de NO_x y de partículas de los motores diésel hasta asimilarlos a los de gasolina. Los nuevos filtros son altamente eficientes y eliminan el 99,9% de partículas incluyendo las ultrafinas.

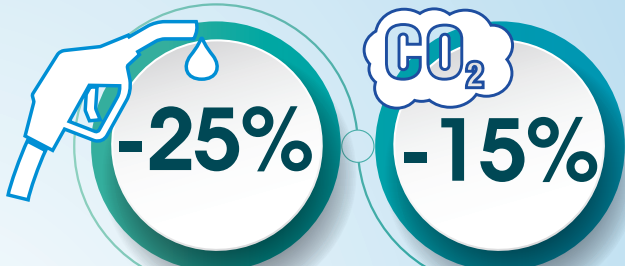


Son más eficientes



Contribuyendo a los objetivos de reducción del impacto sobre el cambio climático

Ayudan al cumplimiento de los objetivos establecidos por la Comisión Europea para 2020:



Consumen y emiten menos gases efecto invernadero que los vehículos gasolina



La tecnología es la solución



Los fabricantes invierten en mejorar la tecnología



Son parte de la movilidad



Los motores diésel son necesarios para el transporte de mercancías



Actualmente es difícil el reemplazo del diésel por otras tecnologías a un coste razonable y adecuado para todos los usos



El vehículo diésel es una herramienta de trabajo para el transportista

El vehículo Nuevo ^D Diésel

España tiene una posición relevante como productor de vehículos diésel y sus motores

+1,4 M

vehículos al año

+1 M

motores al año

25.000 M€

en producción

¿QUÉ REPRESENTA PARA LA INDUSTRIA ESPAÑOLA?

+20.700 M€

en exportación

+40.000

personas ocupadas directamente en la fabricación de vehículos diésel

1^{er} fabricante europeo

en vehículo comercial

En el año **2025** todavía habrá una demanda de **36 millones de vehículos diésel** en el mundo

NO ES EL DIÉSEL, SON LOS COCHES VIEJOS

80% emisiones



El 80% de las emisiones proceden de vehículos de más de 10 años

-2,6 M vehículos

Euro 6



Si 400.000 diésel antiguos se sustituyeran por diésel nuevos (Euro 6), el impacto de reducción de NO_x equivaldría a retirar 2,6 millones de vehículos

400.000

Antigüedad media del parque de turismos y 12,5 años en comerciales

+12 años

166.000 coches

Vendidos con más de 20 años

de cada 100 vehículos nuevos

solo 56 bajas

57% del mercado

Vehículos usados con más de 10 años

Edad media de los turismos implicados en accidentes con fallecidos

13,8 años