EL PAIS (EDICION NACIONAL)
MADRID
15/03/12
Prensa: Diaria
Tirada: 563.495 Ejemplares
Difusión: 431.033 Ejemplares
Cód: 55894531
Página: 32
Sección: SOCIEDAD Valor: 23.549,00 € Área (cm2): 701,2 Ocupación: 68,8 % Documento: 1/1 Autor: JAIME PRATS Núm. Lectores: 1816000

El Gobierno penalizará los coches diésel por contaminar más

Plantea gravar la polución por NO_2, muy nocivo ● Medio Ambiente dice que su intención no es recaudatoria ● El anuncio irrita al sector del automóvil

JAIME PRATS
Valencia

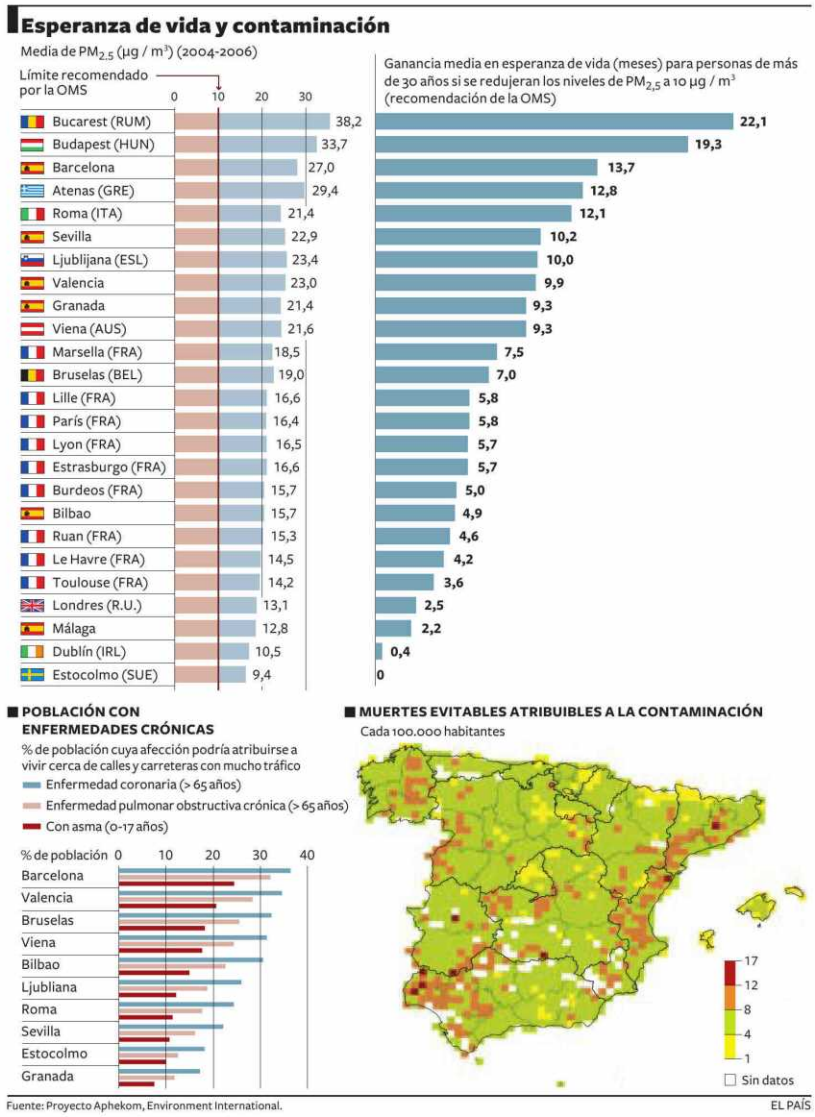
La fiebre por los motores diésel podría estar a punto de llegar a su fin por la subida fiscal que el Gobierno pretende aplicar a estos vehículos, más *sucios* que los de gasolina. Pese a ser más eficientes y generar menos CO_2 —principal agente del efecto invernadero—, los motores de gasóleo son más perjudiciales para la calidad del aire y la salud que los de gasolina. Emiten más micropartículas de hollín y NO_2, responsables en buena parte, junto a las calefacciones, de las boinas grisáceas que cubren algunos de los principales núcleos urbanos.

Para incentivar el uso de vehículos limpios —"no con finalidad recaudatoria"—, el Gobierno quiere subir los impuestos de matriculación y de circulación mediante nuevas tasas a la emisión de partículas y de NO_2, lo que afectará especialmente al parque móvil diésel. Lo anunció ayer el secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas, tras la conferencia sectorial en la que trasladó su intención de "orientar" las actuales tasas a los responsables de medio ambiente autonómicos. Apenas dio información, más allá de que la medida podría ponerse en marcha "en los próximos meses".

El impuesto de matriculación, tras su reforma en 2008, grava la emisión de CO_2, algo que afecta a todos los vehículos. La tasa se divide en cuatro tramos, y depende de las emisiones del motor. En el margen alto, por encima de 200 gramos por kilómetro existe una penalización del 14,75% sobre el precio del vehículo, IVA incluido. En el caso del impuesto de circulación, se paga a los municipios en función de los caballos de potencia del motor.

El impuesto tendrá un importante impacto dada la supremacía de los coches diésel sobre los de gasolina (11,4 millones frente a 10,6 con datos de 2010 de la Dirección General de Tráfico). En toda Europa, este fenómeno solo se da en España y Francia.

La patronal de fabricantes de automóviles, Anfac, mostró su oposición a aumentar la presión fiscal a la compra de coches: "Nos parece adecuado introducir nuevos criterios medioambientales en las tasas, siempre que no sea a costa de un aumento de impuestos". Fuentes de la entidad añaden que la medida puede tener un efecto bumerán ya que al gravar más la compra de un vehículo nuevo se impide que se renueven modelos más contaminantes por los nuevos, con niveles de emisiones muy inferiores. Anfac lleva tiempo denunciando que España grava más la compra de coches nuevos de lo habitual en la UE. Los fabricantes preferirían que la fiscalidad se decantara hacia el uso del vehículo (por ejemplo, el combustible).



La industria dice que gravar el nuevo vehículo impide renovar el parque

Un diésel emite de cinco a diez veces más NO_2, de efectos irritantes

La intención de gravar no solo el CO_2, sino las minúsculas partículas producidas por la combustión del carburante y el NO_2 no es nueva. La planteó la comisión de expertos que elaboró el estudio que sirvió de base para el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire, aprobado por el Gobierno socialista en noviembre del año pasado. Pero el documento final no incluyó esta iniciativa.

"Es una medida acertada, especialmente en las grandes ciudades", comenta Xavier Querol, coordinador del estudio y profesor de investigación del CSIC en el Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua de Barcelona. El mayor problema para la salud que generan los motores diésel se centra en las micropartículas PM2,5 que vierten al aire, con un tamaño medio de 0,05 micras (una milésima de milímetro). Son tan minúsculas que al respirarlas atraviesan los alveolos pulmonares y penetran en la corriente sanguínea. De ahí que además de causar alteraciones respiratorias, tengan consecuencias cardio y cerebrovasculares.

Este impuesto afectaría fundamentalmente a los vehículos diésel más viejos, según Querol. "Antes de la normativa Euro4, en 2005, un coche diésel expulsaba 10 veces más partículas que uno de gasolina", explica. El último patrón de emisiones, el Euro5, de 2009, ha hecho que los motores de gasóleo "sean mucho más limpios". No se ha avanzado tanto en el NO_2, de efectos irritantes en las vías respiratorias. "Emiten mucho, entre cinco y diez veces más que uno de gasolina".

Los vehículos son los responsables de entre el 30% y el 40% de partículas en suspensión y el 80% del NO_2 expulsado. El impacto en la salud es mayor especialmente en las grandes ciudades del sur de Europa, donde la concentración de vehículos por kilómetro cuadrado es más elevada. Frente a una tasa de 800 coches en Oslo, hay 2.300 en Madrid, 2.600 en Valencia o 6.100 en Barcelona.