

# ECONOMÍA Y TRABAJO

## PRECIO DE LOS CARBURANTES

En euros (15-10-2018) y variación semanal



## » CARBURANTES MÁS CAROS

El precio medio de la gasolina se situó esta semana en España en 1,35695 euros el litro, un 0,4% más que la semana anterior. El diésel alcanzó 1,28492 euros el litro, más de un 1% más caro que siete días antes.



Un vendedor muestra un modelo a una pareja en un concesionario, en Madrid. / SANTI BURGOS

## Las restricciones al diésel fuerzan a los vendedores a rebajar precios

DANI CORDERO, Barcelona  
Las restricciones al uso de coches diésel en grandes ciudades como Madrid y Barcelona y medidas como la subida del impuesto al gasóleo han impactado en las ventas de los

vehículos impulsados por gasoil, que acumulan una caída del 16,5% en los nueve primeros meses del año. Esa fuerte contracción ha acelerado la devaluación de ese tipo de turismos, que los vendedores están trasladando

al mercado: vehículos de ocasión más baratos y promociones desde el verano para los coches nuevos para intentar paliar la acumulación de stock generada por la incertidumbre que genera esa tecnología.

El presidente de la patronal de concesionarios (Faconauto), Gerardo Pérez, afirma que los precios de los turismos diésel de segunda mano han caído entre un 10% y un 15%. Desde Ganvam, que integra a los vendedores y al sector de la reparación y los recambios, su director corporativo, Jaime Barea, apunta que en vehículos nuevos existen promociones comerciales que podrían reducir el precio hasta en un 20%, cálculo que no comparte Faconauto.

"Estamos empezando a plantear que si la demanda cae tenemos que depreciar esos coches, lenta pero inexorablemente", apunta Pérez sobre los de ocasión. Señala además que esa situación afectará a los 18 millones de españoles que actualmente son propietarios de un vehículo con ese tipo de motorización.

Barea, en cambio, intenta sacar conclusiones positivas de la actual situación: "Es el mejor momento para comprar un diésel", asegura. Se basa en las promociones que están realizando los concesionarios para evacuar el stock acumulado por la caída de ventas. Apunta que los descuentos, en determinados casos, pueden suponer hasta un 20% del precio desde que se iniciaron las promociones el pasado verano. Esas rebajas no son generalizadas, afirma, ya que no afectan a los ve-

hículos con buenos niveles de ventas pese a que sean diésel, como es el caso de los todoterrenos urbanos.

Gerardo Pérez, no obstante, considera que esos descuentos no son de tal magnitud y que son los que se producen habitualmente en España, "uno de los mercados más competitivos de Europa, donde se hacen más descuentos". Admite la caída de las ventas que reflejan las estadísticas, pero asegura que los concesionarios tienen todavía margen para gestionar la acumulación de vehículos sin vender, básicamente a través de una reducción en la compra de diésel a las marcas.

### Rescatar la imagen

Fabricantes de automóviles y concesionarios han hecho frente común para evitar que la caída de las ventas se mantenga e intentan recuperar la imagen del diésel. Su defensa se basa en que los vehículos más agresivos con la salud por sus emisiones de óxidos de nitrógeno son los vehículos matriculados hace más de una década, por lo que llaman a renovar el parque. En todo caso, defienden que las últimas generaciones de motores diésel, amparados bajo la norma comunitaria Euro6, son mucho menos contaminantes que los anteriores y emiten menos CO<sub>2</sub> que los de gasolina.

### Mayores caídas de ventas en ciudades

**Cataluña.** Es donde más se han reducido las ventas de vehículos diésel este año, un 35%, según los datos de los fabricantes, más del doble de la caída en el conjunto de España. El Ayuntamiento de Barcelona ha anunciado restricciones a su circulación.

**Madrid.** La caída en lo que va de año solo ha sido del 8% en el principal mercado español, que representa el 42% del total. La menor afectación se debe a que el peso de particulares es mucho menor.

En los primeros nueve meses del año, los vehículos diésel han alcanzado una cuota de mercado del 37% de las ventas. En 2015, fue más del 60%. La consultora MSI calcula que este año las ventas acabarán desplomándose un 18%, si bien la caída se contendrá en los próximos años, un 3,3% en 2019 y un 4,38% en 2020. Lo que este año está sucediendo es un vendaval para el sector, que ha tenido que adaptarse también a la nueva normativa comunitaria de emisiones, la WLTP, que dentro de dos

años supondrá una mayor presión fiscal sobre los coches más contaminantes.

"Es injusto lo que está sucediendo con el diésel, pero los titulares que se han publicado sobre determinados mensajes que se han lanzado últimamente han hecho que los compradores deriven su demanda hacia otros tipos de motorizaciones", explica Barea. Se refiere a noticias como la restricción a la circulación de vehículos diésel en los centros de Madrid y Barcelona, o en Baleares, donde el Gobierno autonómico plantea prohibir su entrada a partir de 2025.

Y, por otro lado, está el anuncio del Gobierno de Pedro Sánchez de subir el impuesto de diésel para equiparar su precio al de la gasolina, una medida que se empezará a notar el próximo año. Directivos de marcas y concesionarios, no obstante, no dejan de recordar la frase de la ministra de Transición Energética, Teresa Ribera: "El diésel tiene los días contados".

"Los clientes entran en los concesionarios enfadados porque se les dijo que era una tecnología más limpia, porque emitían menos CO<sub>2</sub>, y el repostaje era más barato y ahora resulta que todo eso está en duda y además no pueden acceder a todas partes", explica el presidente de Faconauto.

## Comienza el juicio por el mayor fraude en Galicia de facturas falsas

ELISA LOIS, Pontevedra

Doce exdirectivos y empleados de sucursales bancarias de CaixaBank, BBVA, Banesto y Banco de Galicia serán juzgados a partir de hoy en Vigo, acusados de haber dado cobertura a la mayor trama de facturas falsas descubierta en Galicia. La estafa, cifrada en 150 millones de euros, fue diseñada por José Manuel Costas, dueño del grupo de empresas de carpintería Las 5 Jotas, detenido en junio en Portugal tras dos años fugado.

El fiscal solicita para los acusados dos años y nueve meses de prisión por delito continuado de falsedad documental al haber permitido supuestamente a Costas realizar centenares de operaciones fraudulentas. El juicio se centra en unos 200 movimientos —cargos, abonos, ingresos de cheques, pagarés y transferencias desde 470 euros hasta 100.000—. La investigación determinó que el fraude era mayor y había más bancos y empleados implicados, aunque sus delitos habían prescrito.

Según el fiscal, los bancos actuaron como colaboradores necesarios en la trama del carpintero, que se valió de 200 sociedades para defraudar a Hacienda. "[Costas] se ocupaba personalmente de las operaciones bancarias y de la emisión de facturas inveraces", señala el fiscal. Utilizaba nombres de personas físicas que trabajaban para sus empresas como autónomos. Todos ellos, la mayoría rumanos, desconocían que estaban siendo utilizados hasta que uno descubrió varias cuentas a su nombre y lo denunció a la Agencia Tributaria en 2009.

### Registros

La trama se descubrió un año antes, cuando Costas fue detenido por la policía mientras salía de una sucursal con 380.000 euros. Pero fue en abril de 2009 cuando Hacienda registró las oficinas del grupo y destapó el verdadero alcance de la estafa.

Las empresas implicadas desgravaban el IVA y reducían el impuesto de sociedades, pagando las facturas a través de varios bancos que luego le devolvían el importe en dinero negro. La causa matriz derivó en 91 procesos contra las 200 empresas implicadas. La mayoría se resolvieron con la atenuante de confesión y el pago de una multa a Hacienda.