

## El Gobierno y Anfac se enfrentan por la flexibilización de la norma de emisiones de Co2

- La normativa europea de reducción de emisiones de CO2 ha sido el caballo de batalla de nuevo de la industria de la automoción y el Gobierno de España. Las posibles



Josep María Recasens, presidente de Anfac en el Foro Anfac 2025

Business, Finance, & Economics

<https://www.lavanguardia.com/economia/20250220/10406890/gobierno-anfac-enfrentan-flexibilizacion-norma-...>

Noemi Navas

Jueves, 20 febrero 2025

La normativa europea de reducción de emisiones de CO2 ha sido el caballo de batalla de nuevo de la industria de la automoción y el Gobierno de España. Las posibles multas a las que se enfrentan de los fabricantes de automóviles por incumplir los límites de emisión (95 gramos de CO2 por kilómetro de media, aunque cada fabricante tiene su meta concreta), que pueden ascender a 15.000 millones en conjunto, ponen en juego la “viabilidad de la industria”. “El sector tiene una misión imposible de cumplir para 2025”, ha afirmado el presidente de Anfac, Josep Maria Recasens. “Tenemos que subir de una cuota del 14% de vehículos electrificados en Europa al 20% en un año. No es el Everest, es lo siguiente”, dijo.

No se hizo esperar la dura respuesta del Gobierno, de la mano del secretario de Estado de Energía , Joan Groizard, que alertó del peligro de “las falsas sensaciones de confort a corto plazo”. “Cuidado con planteamientos de vaivenes, que nos generan confort a corto plazo y nos provoquen quedarnos atrás en la carrera industrial, nadie nos va a esperar a que nos pongamos de acuerdo”, ha asegurado Groizard. El secretario ha hablado de la incertidumbre sobre el vehículo eléctrico asegurando que, si hay 40.000 puntos de recarga operativos, que ya son más que suficientes para la flota actual, “¿qué mensajes le estamos transmitiendo a los usuarios? ¿Estamos transmitiendo tranquilidad? ¿Tenemos los mismos plazos de entrega en unos modelos sobre otros? ¿Reciben mensajes de estabilidad en nuestras declaraciones, en nuestros debates?”, ha interpelado al sector.

Groizard ha puesto en valor el aporte de la colaboración público-privada a través de los Perte VEC, que ha cifrado en un desembolso de fondos por 4.000 millones de euros para la transformación de la industria del automóvil en España. "Así lo hemos tratado de plantear desde el primer momento con una apuesta inequívoca, una apuesta indiscutible de este Gobierno por la industria y por esta industria. 4.000 millones de euros en el Perte VEC. Sáquenme qué partida presupuestaria, de qué década, de qué estatura, de qué Gobierno ha planteado esto al sector en el pasado, que está movilizándolo con estos fondos con esa gran apuesta, y en la que hay que reconocer y hay que valorar también la apuesta de la inversión privada", ha espetado el secretario de Estado.

Recasens ha asegurado que "lo que está en juego es yo diría que el último bastión tecnológico que tiene Europa y España desde el punto de vista industrial y tecnológico. Esto hay que defenderlo. Porque es gracias a esto que tenemos paz social, progreso y bienestar y clase media en Europa".

El presidente de Anfac ha argumentado que el sector se ha preparado para esta transición que comenzó desde el año 2015 con el Acuerdo de París; sin embargo, factores externos como la pandemia, la escasez de componentes y semiconductores de 2021 o la guerra de Ucrania y la inflación han cambiado el panorama.

Ante esto, ha puesto tres escenarios en la mesa: hacer frente a las multas, que mermarían el 75% de la rentabilidad de los fabricantes en la UE; reducir su producción en dos millones de vehículos de combustión, lo que afectaría a entre 7 y 8 plantas en Europa, o el escenario que el sector prefiere, que es el de subvencionar fuertemente la demanda del vehículo eléctrico en Europa.

En este sentido, la segunda petición que ha hecho Recasens ha sido el lanzamiento de un 'plan de choque' en España para impulsar la demanda del vehículo eléctrico que involucre a todos los sectores y administraciones públicas, algo que ya había señalado en diciembre del año pasado.

"Evidentemente, nosotros como sector no queremos pagar multas, tampoco queremos cerrar fábricas con el coste social y reputacional que hay detrás. Necesitamos un plan transversal, sostenible, predecible en el tiempo de ayudas a la adopción de vehículos eléctricos", ha dicho Recasens.

En la misma línea ha subrayado que es fundamental el regreso del Plan Moves III, que decayó el pasado 22 de enero con el rechazo en el Congreso al 'decreto omnibus'; sin embargo, ha destacado que es necesario también un plan paneuropeo para incentivar la demanda en todo el continente.

"El sector debería, en el año 2025, conseguir una cuota de eléctricos en Europa de 20%. La realidad es que en el año 2024, en Europa, no hemos llegado ni al 14%. Significa que este salto del 14% a 22% no es real. No ha habido ningún año precedente que el nivel eléctrico haya aumentado de tal manera. Por no hablar de la cuota que tenemos de eléctricos en España, que está en el 5,6%. Esto es una misión imposible", ha dicho Recasens sobre los objetivos que marca el 'Fit for 55'.

Por tanto, ha hecho énfasis en la creación de un Plan Auto 2030, como tercera petición, para impulsar el desarrollo del sector automovilístico, que representa en España el 10% del PIB, dos millones de empleos y el 18% de las exportaciones, según ha cifrado en la presentación.

El plan buscaría crear ecosistemas tecnológicos clave para España que dependen de la demanda del vehículo eléctrico “que no están en España, están en China, están en Estados Unidos, y cada día que pasa, teniendo cuotas de eléctricos baja, estamos dando una ventaja competitiva y tecnológica a Asia y a Estados Unidos. Con lo cual, esto es corresponsabilidad de todos nosotros”.

Groizard ha planteado por otro lado pensar en “las realidades físicas” en los retos que se plantea la sociedad, como es la emergencia climática y cuyas consecuencias se han notado con las consecuencias de la DANA en Valencia.

“Hablamos de plazos de adaptación, de 'profit warning', pero también de subidas de dividendos en los últimos años. Cuando hablamos de tecnología, de mercado, de competencia internacional, yo creo que hay elementos que no tenemos, realidades físicas, realidades que no podemos cambiar solamente en el corto plazo desde la política pública ni desde la acción empresarial, yo creo que hay cuestiones que no podemos perder de perspectiva”, ha explicado Groizard.

También pidió pensar en generar los elementos “desde la oferta y de la demanda” para que el usuario final pueda tomar la mejor decisión de su inversión. Y ha reiterado las palabras de la ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sara Aagesen, el pasado martes de que el Plan Moves III estará de regreso “muy próximamente”.

Y ha concluido que es importante la colaboración público-privada en la industria, “que es muy buena práctica, esa simbiosis, con la que estamos viendo evolucionar varios sectores. En España estamos viendo ya cómo ese impulso por las energías renovables ya genera señales de precios energéticos competitivos con respecto a nuestro entorno y ya está trayendo demanda industrial. Tanto industria existente que busca electrificarse, como nueva demanda que busca aterrizar en España”.