

El Gobierno acelera con más medidas para el coche eléctrico tras la tensión con los fabricantes

5:38 Estimated 1183 Words ES Language

El Gobierno se ha puesto las pilas y parece que, ahora sí, prorrogará y modificará el [Plan Moves III](#) de ayuda a la compra de coches eléctricos e infraestructura de recarga como le pedía el sector del automóvil. Según fuentes gubernamentales, el Ejecutivo está acelerando y aprobará nuevas medidas que probablemente se concretarán el martes, día de Consejo de Ministros, y las cuales irán acompañadas de la extensión del programa que

"_blank" data-link-track-dtm="">caducaba el próximo 31 de julio. Del [Moves III](#), que ha recibido numerosas críticas por sus [listas de espera que oscilan entre uno y dos años en la mayoría de casos](#), quedan unos 131,27 millones de euros aún por repartir a las distintas comunidades autónomas, según datos del IDAE, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, que es el encargado de repartir los fondos que luego gestionan las autonomías.

Si bien desde el Gobierno no dan más detalles de las medidas que preparan, este cambio en el escenario de las ayudas a los vehículos eléctricos llega justo después de que la semana pasada, [Wayne Griffiths](#), consejero delegado de Seat y Cupra, anunciara su dimisión como presidente de Anfac, la patronal de fabricantes de automóviles. El portazo de Griffiths se debió, según él, a que está [“decepcionado con los representantes políticos por su falta de compromiso”](#) con el vehículo eléctrico en los últimos meses, después de que en febrero el presidente de Gobierno, Pedro Sánchez, anunciara mejoras en el [Moves III](#), las cuales no llegaron hasta ahora. [El propio Jordi Hereu, ministro de Industria y Turismo](#), tildó de [“toque de atención”](#) al Ejecutivo el adiós de Griffiths. Fuentes del sector señalan a este periódico que la [“interlocución es muy buena”](#) con el Ejecutivo, sobre todo con Industria, pero el motor quiere medidas que revitalicen un raquítico mercado de vehículos eléctricos que [no levanta y se está quedando muy atrás](#) respecto no solo a las grandes economías europeas, sino también a vecinos como Portugal.

La fotografía actual señala que en los cinco primeros meses del año se vendieron 23.195 vehículos eléctricos puros (incluyendo turismos, industriales, furgonetas y cuadríciclos), lo que supone un 4,48% de la cuota de mercado, cuando en el ejercicio precedente dicha cuota era del 4,87%. Esto supone un estancamiento sin precedentes para un tipo de movilidad que venía creciendo año a año. [La producción de este tipo de vehículos, por su parte, ha caído un 16,9%](#), aunque esto se puede achacar sobre todo a cambios de ciclo de vida de algunos modelos y reajustes en las plantas, como el de Mercedes-Benz Vitoria, que adaptó sus líneas a las nuevas furgonetas eléctricas. Además, la mayor parte (poco menos de un 90%) de la producción se exporta, por lo que a los fabricantes les interesa sobre todo el comportamiento de mercados como el alemán, el francés, el italiano, el inglés o el turco, principales compradores de coches *made in Spain*.

La última gran medida aprobada por el Ejecutivo para impulsar el vehículo eléctrico fue la deducción en el IRPF de un máximo de 3.000 euros. Esto se produjo a mediados del año pasado, y fue una iniciativa aplaudida por el sector, pero desde entonces el mercado ni se ha inmutado con unas ventas totalmente estancadas. Para el sector, y así lo hizo subrayó Griffiths en su dimisión, el impulso definitivo sería que la ayuda del Moves III se entregue en el momento de la compra, algo que habrá que ver si se incluye finalmente o no entre los cambios que prepara el Ejecutivo. Mientras tanto, los vehículos más vendidos en España son los híbridos de Toyota y los Sandero de la marca Dacia, que no se hacen en España y no tienen ayudas a la compra.

El impulso al vehículo eléctrico puede ser clave en un momento en el que el país se juega grandes inversiones como la que prepara Stellantis, que quiere levantar una planta de baterías (probablemente de la mano de la china CATL) en Zaragoza y traer su plataforma de producción de vehículos eléctricos pequeños y compactos, la STLA Small, a la factoría de la ciudad maña y a Vigo, esta última la mayor fábrica del país. El consejero delegado del grupo, Carlos Tavares, alertó la semana pasada de que si no se venden vehículos eléctricos suspenderán las inversiones previstas, lo que supone una señal de alerta importante para España.

Mientras el Ejecutivo prepara las ayudas al vehículo eléctrico, el director general de Anfac, José López-Tafall, está en medio de una ronda de contactos para sondear a los posibles candidatos a sustituir a Griffiths. Según los estatutos de la asociación de fabricantes de coches, puede aspirar al sillón, que no tiene remuneración, cualquiera de los 14 miembros que forman parte de la junta, todos ellos hombres. Esta la conforman el todavía presidente, Griffiths (Seat y Cupra); Manuel Terroba (BMW); Jesús Alonso (Ford); Leopoldo Satrústegui (Hyundai); Ángel Rodríguez Lagunilla (Iveco); Emilio Herrera (Kia); Reiner Hoeps (Mercedes-Benz); Jaime Corbeña (Mitsubishi); Frank Torres (Nissan); José Antonio León Capitán (Stellantis); Josep Maria Recasens (Renault); Miguel Carsi (Toyota); Francisco Pérez Botello (Volkswagen) y José María Galofré (Volvo).

De estos, el que suena con más fuerza es Recasens, el cual además de llevar la dirección de Renault España es a su vez director de estrategia y desarrollo de negocio a nivel mundial del grupo francés. Es, sin duda, un alto directivo que tendría peso para negociar con el Gobierno, pero tiene el hándicap de que incumple una de las normas no escritas de Anfac, el de la rotación en el cargo: justo antes de Griffiths, el sillón lo ocupó José Vicente de los Mozos, hoy en Indra, y en ese entonces en Renault. Otra de las reglas no escritas de esta patronal es que sea una compañía con fábricas en el país, lo que dejaría fuera de carrera a automovilísticas como Kia, Hyundai, Volvo, BMW y Toyota, esta última la marca con más ventas en el país, de lejos.

Siguiendo esa última regla quedarían en carrera Nissan, que ya no produce vehículos en España tras el cierre de su planta en Barcelona (en la que ahora se han instalado Chery y Ebro), pero hace piezas y recambios en Ávila y Cantabria, por lo que su peso industrial es muy bajo en comparación con otros candidatos. Otra opción sería Ford, pero la compañía está inmersa en una incómoda negociación con UGT,

sindicato mayoritario en la planta de Almussafes, por el excedente de más de 1.600 trabajadores que tendrá hasta 2027, año en el que llegará un nuevo modelo a la fábrica valenciana.

Pérez Botello también quedaría descartado por compartir el mismo grupo que Griffiths y Mercedes-Benz también se ha excluido de la carrera. Por su parte, Rodríguez Lagunilla podría ser otro candidato fuerte, ya que Iveco cuenta con dos plantas en España, una en Madrid y otra en Valladolid. El fabricante de camiones, sin embargo, aún no ha fijado una posición al respecto, al igual que Stellantis, el mayor fabricante de coches de este país, con más de un millón de vehículos ensamblados el año pasado. El objetivo de Anfac es tener un nuevo presidente antes del 20 de julio, confirman fuentes del sector.