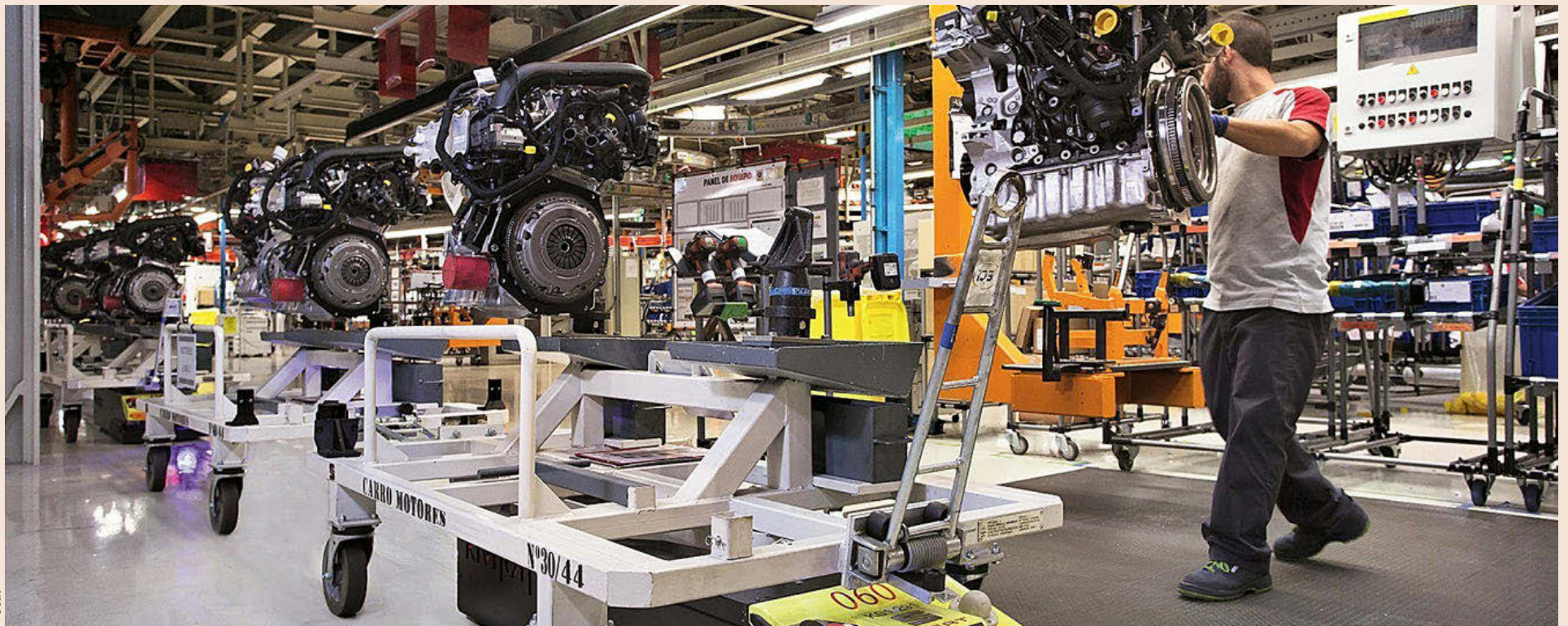


FONDO EUROPEO DE RECONSTRUCCIÓN LOS PLANES DE LA AUTOMOCIÓN



La fábrica de Seat en Martorell es la mayor de España, con una producción cercana a las 500.000 unidades de vehículos al año.

Seat, PSA, Renault y Ford buscan apoyo para liderar la electrificación

FABRICANTES DE COCHES EN ESPAÑA/ La automoción tiene identificada una agenda con inversiones de 34.000 millones de euros hasta 2040 para generar empleo y adaptar al país a la nueva movilidad.

I. de las Heras. Madrid

El sector de la automoción está bien posicionado para recibir parte de los fondos europeos de reconstrucción por 140.000 millones de euros que España aguarda para sobreponerse a la pandemia y modernizar su economía. Esta industria genera empleo, anda volcada en la reducción de emisiones y se encuentra en plena transformación digital. Dispone además de un enorme peso económico, equivalente al 10% del PIB nacional, y a diferencia de otros sectores tiene proyectos bien identificados y un buen expediente competitivo, que ha permitido al país sumar 17 fábricas y convertirse en el segundo mayor productor de coches de Europa.

La electrificación es una de las grandes consignas para las fábricas españolas. Forma parte de un amplio despliegue industrial, que incluye la fabricación de coches híbridos y eléctricos en España, el reforzamiento de las redes de distribución y la multiplicación de los puntos de carga, que se encuentran a la cola de Europa.

De los proyectos susceptibles de acceder a fondos europeos, destaca la ofensiva de Seat por la electrificación. La

Más trabajo

- La asociación de fabricantes Anfac cree que, "si se hacen las cosas bien", en 2040 la movilidad por carretera puede generar 310.000 millones de euros al año.

- Tanto la fabricación y venta de coches como los nuevos servicios de movilidad pueden añadir entre 860.000 y 1,4 millones de nuevos empleos.

- Las empresas de software, gestión de datos, vehículo compartido y venta de electricidad tendrán cabida. En 2040, el 50% del parque de automóviles estará electrificado.

empresa anunció a comienzos de julio su intención de invertir 5.000 millones de euros en cinco años en proyectos de I+D que le permitan electrificar su gama y mejorar las instalaciones de Martorell. Su Centro Técnico de Barcelona se convertirá en la sala de máquinas de esta ofensiva, en la

que se recurrirá a la colaboración público-privada.

Otro gran proyecto es el de la instalación en España de una fábrica de baterías para coches eléctricos. La ministra de Industria, Reyes Maroto, ha viajado a China en busca de inversores, y las propias comunidades autónomas diseñan sus propuestas en busca de interesados.

Baterías en Nissan

El cierre de la planta de Nissan en Barcelona ha inaugurado una particular carrera por la producción de estas baterías. El gigante surcoreano LG Chem y el grupo francés Schneider Electric se han interesado por las instalaciones de Nissan en la Zona Franca con vistas a levantar en ellas la ansiada fábrica de baterías que nutra tanto a los vehículos que fabrique Seat en Barcelona como los de PSA en Zaragoza, Ford en Valencia o Renault en Valladolid y Palencia. El proyecto tiene además a favor todo el ecosistema de empresas químicas en Cataluña. Las primeras estimaciones apuntan a inversiones de 3.000 millones de euros, pero también llaman a la prudencia, dada la complejidad de este tipo de fábricas.

La automoción tiene además a su favor que ya ha inte-

riorizado el reto ambiental y tecnológico. La asociación de fabricantes Anfac ha elaborado con ayuda de KPMG una hoja de ruta hasta 2040 en la que describe los cambios en la movilidad en los próximos años e identifica las oportunidades para el sector. Las inversiones necesarias para poner a España en la primera línea de la nueva movilidad ascienden, según el documento, a 54.000 millones de euros en las próximas dos décadas.

El esfuerzo es elevado, pero asumible si se pone en contexto. Se sustenta, según las empresas, en inversiones de capital privado y, cuando requiere inyecciones de dinero público, genera retornos para el conjunto de la economía. Solo en 2018, los fabricantes de coches en España invirtieron 3.000 millones de euros, y entre 2016 y 2018 el sector ha recibido 2.440 millones de euros en inversión extranjera directa.

De todo el dinero que se necesita hasta 2040, Anfac calcula que el 25% corresponde a fábricas de automóviles, el 25% a

Seat quiere invertir 5.000 millones en cinco años para electrificar sus modelos

infraestructuras eléctricas, el 18% a tecnologías de la información y el 17% a desarrollos de software.

De Bruselas no solo llegarán recursos, sino también la presión por avanzar hacia un futuro bajo en emisiones. Parte de la rápida adaptación al coche eléctrico la están haciendo los fabricantes impulsados por la Comisión Europea. Desde este año, están en vigor las multas a los fabricantes que, de media, excedan en la comercialización de vehículos los 95 gramos de CO₂ por kilómetro. Esta exigencia expone a las empresas a multas millonarias.

Modelos eléctricos

Los modelos eléctricos ya han empezado a llegar a las fábricas españolas, y ha habido que ganárselos a pulso. En cada adjudicación, la competencia con otras instalaciones de las propias multinacionales es feroz y se mide al milímetro el margen del fabricante y la estructura de costes.

En esta pugna, las plantas españolas dan la batalla. PSA, a punto de fusionarse con Fiat Chrysler e inmersa en una estricta búsqueda de eficiencia, ha confiado en Figueruelas para el Opel Corsa eléctrico, así como en Vigo para otros mo-

delos. Los Captur y Kadjar de Renault, que tanto codicia la planta británica de Nissan en Sunderland, se quedan en España con versión eléctrica. Renault España ha logrado además salir bien parada del plan de la matriz de fuerte reducción de costes a nivel mundial en tres años.

El Grupo Volkswagen ha iniciado su giro hacia el coche eléctrico desde Alemania, donde se concentran los grandes proyectos, pero lo hace sin anular las ambiciones de sus marcas. Seat está empezando a desarrollar su propia agenda desde Barcelona.

FordAlmussafes también da la talla en la batalla por no perder competitividad en plena adaptación medioambiental. A partir del año que viene, las líneas de producción de la planta valenciana acogerán los nuevos modelos híbridos del Kuga, S-Max y Galaxy. También hay un proyecto para ensamblar baterías de ion litio de última generación. Si se cumple lo prometido, la fábrica española será la que más eléctricos produzca entre todas las de Ford en Europa.

Componentes

Aguas abajo se encuentran los cientos de proveedores españoles de piezas de automo-

1,65 EUROS

La automoción presume de ser un sector en el que el dinero público que se invierte tiene un **retorno superior**, de 1,65 euros por euro aportado.