

ECONOMÍA Y TRABAJO

El Ejecutivo bonificará la electricidad a la gran industria

D. C. S., Barcelona

El Gobierno prevé aprobar hoy en el Consejo de Ministros el estatuto del consumidor electrointensivo, una iniciativa que reclama desde hace años la industria que más energía eléctrica consume. Esta exigía un instrumento que le permitiera reducir costes para ser más competitiva respecto a sus competidores europeos. La ministra de Industria, Reyes Maroto, anunció ayer su aprobación en un acto de la Asociación de Periodistas de Información Económica (APIE) en Madrid.

El estatuto apenas beneficiará a unas 600 industrias con alto consumo energético, que se podrán bonificar casi un 85% de su factura. Pero supone una apuesta relevante para dotar de competitividad a la gran industria pesada española, que en los últimos tiempos ha sufrido crisis como las de Alcoa y Vestas. Los del acero y el cemento serán algunos de los sectores beneficiados.

El Gobierno ha negociado el estatuto con la industria, que en junio todavía pedía que se tuvieran en consideración algunas de sus propuestas para competir en igualdad de condiciones con otros países. Inicialmente estaba previsto que las empresas beneficiarias pudieran ingresar, a través de devoluciones a cargo del presupuesto del Ministerio de Industria, en torno a 90 millones de euros. A esa cifra se añaden los más de 170 millones en ayudas por compensaciones a los costes indirectos de sus emisiones de dióxido de carbono.

Seguridad para invertir

Maroto indicó que tras meses de trabajo el Gobierno ha sido capaz de dar con un decreto definitivo que entrará en vigor el 1 de enero. La ministra aseguró que las empresas "necesitaban ya esa seguridad, no solo para garantizar sus capacidades productivas sino sobre todo también para trazar sus proyectos de inversión".

Según los planes con los que partió la elaboración de la nueva norma, 153 de las empresas que se podrán beneficiar de una sustancial rebaja de la factura están en Cataluña, mientras que 44 se encuentran en el País Vasco y 31 en Galicia. Antes de este estatuto, el Gobierno aprobó en junio el fondo de reserva de garantía con el que quería asegurar que la generación de electricidad desde fuentes renovables fuera utilizada por los grandes consumidores. Ese blindaje se realiza mediante contratos de compraventa a largo plazo, los PPA, con los que los compradores de energía ven cubiertos sus riesgos y pueden reducir el coste eléctrico.



Cadena de montaje de los frontales del Seat León en la fábrica de Martorell. / ALBERT GARCIA

Patronal y sindicatos cargan contra el Gobierno por falta de sensibilidad con el motor

DANI CORDERO, Barcelona

El Gobierno tiene un nuevo incendio en la industria de la automoción. Hay irritación en patronales y sindicatos por el trato que creen recibir, al considerar que sus propuestas no están siendo escuchadas y se está poniendo en riesgo el futuro a medio plazo del

sector. Pese a algunos acuerdos de mínimos, la sensación de falta de sensibilidad y diálogo gubernamental ha sido constante durante el actual mandato. Y la negativa a evitar la subida del impuesto de matriculación en plena caída de ventas ha agrandado la brecha. El sector sopesa dar una respuesta conjunta.

Las ventas de vehículos en España acumulan una caída del 35% en lo que va de año y Faconauto, la patronal de los concesionarios, considera que si el impuesto de matriculación sube como consecuencia de la entrada en vigor del WLTP —la nueva homologación de emisiones contaminantes que se estableció hace dos años, aunque en España hay desde entonces dictada una moratoria— se prolongará la reducción de matriculaciones el próximo año y, en consecuencia, la necesidad de reducir plantillas. PSA, el único grupo que se ha manifestado abiertamente contra el fin de la moratoria, ya ha advertido que el aumento medio de un 5% en el precio final de compra afectará a un 75% de los coches fabricados en España, lo que supone "un mensaje negativo para nuestra casa matriz de consecuencias imprevisibles".

Ya no convence al sector la posibilidad manifestada por el Gobierno de prorrogar hasta el año que viene como compensación el Plan Renove de ayudas a la compra de vehículos. Las empresas lo ven como un fiasco por la escasa cuantía por vehículo comprado —incentiva vender el coche en vez de desguazarlo, opinan—, por la necesidad de que cada cliente se gestione su subvención y por el impacto en la declaración de la renta. Apenas se ha consumido un 11% de los 250 millones que se pusieron a disposición.

El Ministerio de Trabajo defiende que el fin de la moratoria se conocía desde hace meses y que es una cuestión en la que participan diferentes ministerios. Pero esgrime la existencia de una "comunicación fluida y constante" con el sector.

El del WLTP es el colofón a un enfado que se larva desde hace meses. Patronales y Gobierno pactaron en junio un plan de impulso en el que acordaban inversiones por valor de 3.750 millones de euros. Más allá de las ayudas para la

renovación del envejecido parque automovilístico, la industria considera que no se ha llevado a cabo ninguna medida.

"Estamos muy preocupados por cómo se está llevando a la práctica. Encontramos diferentes obstáculos que impiden que podamos trabajar en la recuperación del sector a corto plazo y en la transformación de la industria a medio y largo plazo", se queja el presidente de Anfac, José Vicente de los Mozos, que hace especial hincapié en la subida que sufrirá

No hay subida al diésel, pero sí en matriculaciones

El sector esperó hasta el último momento a ver qué sucedía el pasado día 3 en el Congreso para ver si lograban salvar el fin de la moratoria del WLTP, la nueva homologación de emisiones contaminantes. El PDeCAT llevó una enmienda a los Presupuestos para elevar los tramos de aplicación del impuesto de matriculación y compensar así el aumento de emisiones que supone el nuevo sistema. Algunas formaciones, como es el caso de ERC o Bildu, dieron el visto bueno a la propuesta, pero su voto aca-

bó siendo contrario. Fuentes republicanas afirmaron ayer que su apoyo se cayó porque PSOE y Unidas Podemos se oponían y lo consideraron como un punto más dentro del acuerdo global que permitió aprobar los Presupuestos con sus votos. El PNV, que se abstuvo, también permitió mantener el fin de la moratoria pese a que en su propia negociación si arrancó que no se subiera el impuesto al diésel, una medida contraria también a los deseos del Ministerio para la Transición Energética.

el impuesto de matriculación a partir del 1 de enero si no se produce ningún cambio de última hora: "Esta subida ocurre en un momento crítico para la industria. No va a favorecer en absoluto la recuperación de la automoción, sino todo lo contrario. Es una medida difícil de entender y de asumir". "No tiene sentido que, en una situación tan complicada, no den un año más como han hecho otros países europeos", remacha Gerardo Pérez, presidente de Faconauto, en referencia a Francia y Portugal.

Desde que en junio suscribieron el plan de rescate, tanto patronales como sindicatos se han considerado desatendidos y acusan al Gobierno de actuar de forma unilateral. El más claro ejemplo, señalan, es el plan comunicado por la ministra de Industria, Reyes Maroto, en el que se comprometía a que 10.000 millones de euros procedentes del mecanismo europeo Next Generation fueran a la automoción. Fuentes del sector critican que una parte de esos recursos no son para la industria y que otros, pese a serlo, no tienen en cuenta las urgencias, el corto plazo.

Pero sobre todo duele que la presentación se hiciera en la segunda reunión de la Mesa de la automoción, un foro de diálogo que apenas se ha reunido dos veces en dos años y en el que todavía no han podido conversar sobre las necesidades del sector. "Si hubieran convocado el grupo de fiscalidad de la mesa de la automoción, ahora nadie estaría enfadado", afirma Joaquín Ferreira, responsable de motor de CC OO, el único de los consultados que no critica el final de la moratoria del WLTP al considerar las necesidades financieras del Estado. "Podemos estar de acuerdo con el Gobierno en lo básico, pero no en cómo se implanta y es ahí donde debemos tener una discusión. Nos parece una barbaridad que el Ministerio de Transición Ecológica esté marcando las pautas de Industria", se queja el secretario general de automoción de UGT-Fica, Jordi Carmona.