

FUTURO COMO MINISTRA

“ Me gustaría seguir desarrollando el proyecto que hemos puesto en marcha en estos ocho meses y al que le queda mucho por hacer”

AUTOMOCIÓN

“ El borrador de Ley de Cambio Climático generó incertidumbre por un problema de percepción. Se habla de 2040, no del presente”

BREXIT

“ Se están produciendo deslocalizaciones en Reino Unido y puede haber contagio. Tenemos que adelantarnos a las oportunidades”

– ¿Qué capacidad de reacción tiene el Gobierno con el rechazo a los Presupuestos?

El Presupuesto es flexible. Nos gustaría tener el nuestro, porque recogía medidas muy importantes, como importantes inversiones y programas nuevos que no había en el presupuesto anterior. Pero tenemos un margen. Y de cara al Estatuto necesitamos hacer modificaciones presupuestarias, tal como lo hemos configurado requiere de una dotación presupuestaria importante y lo que vamos a hacer son modificaciones para poder destinar partidas a esto que es importante y que en este momento requiere una solución inmediata.

– ¿De cuánto dinero estamos hablando?

Estamos haciendo el cálculo, pero va a tener un impacto presupuestario importante. Por ejemplo, la mejora que hicimos en el contrato de relevo eran casi 500 millones acompañados en varios años. Son medidas de calado que va a haber que dotar de presupuesto. Hay una parte del Presupuesto para abaratar la factura eléctrica que ya tenemos, como las subastas de interrumpibilidad o las subvenciones a las compensaciones de CO₂. Pero todo esto va a configurarse de otra manera, de forma que dotaremos los instrumentos que aparecen en el Estatuto.

– Es decir, que se sacará el dinero de la interrumpibilidad, y de otras partidas del ministerio?

Y de otras áreas del Presupuesto. El Presupuesto es muy flexible, el año pasado hubo una mejora recaudatoria que no estaba pintada en los Presupuestos y luego ese incremento en la recaudación nos ha permitido financiar algunas de las medidas importantes. Creo que este año va bastante bien y un elemento importante en la fiscalidad que a mí me afecta en positivo es que las plataformas de viviendas turísticas empiezan ya a tributar a partir de enero, se empieza a dotar el modelo 179 y vamos a tener ingresos adicionales. Y el consumo está fuerte, con lo que el IVA puede comportarse bien.

“El consumidor puede comprar el coche que quiera, al diésel le queda mucho”

I.H./PC. Madrid

El sector de la automoción juega un papel destacado en la hoja de ruta para la industria presentada por Maroto al Gobierno. La propia ministra ha tenido que emplearse a fondo estos meses en la búsqueda de un equilibrio entre las grandes políticas ambientales, en las que el diésel ha aparecido como el enemigo a batir, y la necesidad de mantener la competitividad de un sector estratégico para el país.

– Las ventas de vehículos llevan cinco meses a la baja. ¿Qué puede hacer el Gobierno para contrarrestar la tendencia?

Además del *Plan Moves* para la compra de vehículos alternativos, hemos tomado otras medidas. Ahora tenemos que estimular y aclarar mensajes porque el consumidor estaba desorientado acerca de si comprar diésel, gasolina u otro tipo. El Gobierno y yo en primera persona hemos trabajado en aclarar este aspecto. Ya comenté que al diésel y la gasolina les queda mucho y hay que insistir en que el consumidor en este momento puede comprar el coche que quiera, pero es mejor que sea uno nuevo en vez de quedarse con el de doce o quince años.

– ¿Qué factores han desorientado al consumidor en los últimos meses?

Ha habido varias causas que han generado incertidumbre en el sector. La que más ha impactado ha sido el borrador de Ley de Cambio Climático, en la que aparecía la palabra prohibición [para la venta de vehículos nuevos de gasolina y diésel en 2040], y eso realmente generó un problema de percepción. Se habla de 2040, pero uno se trae el futuro al presente. Lo que apareció generó una sensación a las fábricas y al consumidor. Pero ya no aparece la palabra prohibición y vuelve el relato a la neutralidad. Lo

que apareció el viernes es un acuerdo pactado con el sector para dotarnos de unos instrumentos con un presupuesto para avanzar en una transición ordenada. Era algo que el sector nos demandaba, frente a otros países, que han ido a la prohibición.

– Para estimular la compra de vehículos, ¿hay previsto algo parecido a un plan de

“ El gran reto que hay ahora es actualizar el parque automovilístico, con una media de doce años de antigüedad”

achatación como el ‘Pive’?

El gran reto que hay ahora es actualizar el parque automovilístico, que es de media

de doce años. La agenda de Energía y Clima incluye un paquete de acompañamiento a la industria, y allí irá uno en concreto para la automoción.

– ¿En qué situación competitiva se encuentra el sector de la automoción?

Se tiene que adaptar. No ha hecho los deberes y no está al nivel de China, que está fabricando prácticamente con ce-

ro emisiones. Vamos a dotarle de presupuesto para ayudar a que se adapte y queremos firmar un acuerdo estratégico con el sector que nos va a dar estabilidad a todos, y sobre todo al consumidor.

– En Reino Unido, Honda va a cerrar su planta europea y Nissan ha suspendido la asignación de un importante modelo. ¿Puede la industria española aprovechar las oportunidades que le brinda el Brexit?

Sí, aunque en estos casos lo que tenemos que hacer es adelantarnos. En el caso de estas empresas, las decisiones ya estaban tomadas y hemos tenido poca capacidad de influencia, pero se están produciendo estas deslocalizaciones. Ya se venía trabajando en la captación de inversiones y la realidad es que, produciéndose estas deslocalizaciones, puede haber también un efecto contagio. Ayer todos hablábamos de que nadie pensaba en que hoy estaríamos ante un Brexit en el que hay riesgo de falta de acuerdo. La industria y el tejido empresarial británicos, que esperaban que ese acuerdo se propiciase, van a empezar a tomar decisiones.



Reyes Maroto, en su despacho.

“La guerra comercial y el ‘procés’ han desanimado las inversiones”

I.H./PC. Madrid

– ¿Cuáles son las causas de las dificultades por las que atraviesa el sector industrial?

Además del Brexit, está habiendo bastante incertidumbre a nivel internacional como consecuencia de la guerra comercial entre Estados Unidos y China. A la industria española, en especial, le afectan mucho los aranceles al acero y

al aluminio. Ya le manifesté al secretario de Comercio de EEUU esta irracionalidad, cuando su país es ejemplo de apertura comercial. Al final, la industria se comporta con unas cuentas de resultados a futuro y, por mucho que el Estado propicie certeza y un horizonte de instrumentos financieros, la incertidumbre se contagia. Tenemos que tender puentes y reformar la

Organización Mundial de Comercio.

– Y aquí, ¿qué falla?

Hay que buscar sinergias para que España siga siendo un país atractivo, para captar inversiones y para que nuestras empresas se internacionalicen y ganen tamaño. El *procés* también afecta. Cataluña es el 23% del PIB industrial y lo que pasa allí se nota. Hemos dado tranquilidad y cer-

teza al inversor de que en Cataluña se podía invertir. La restitución del diálogo institucional y político ha sido buena.

– ¿Le gustaría seguir como ministra?

Me gustaría seguir desarrollando un proyecto que hemos puesto en marcha en estos ocho meses y al que le queda mucho por hacer. La inquietud que tenemos todos los ministros es la de seguir.