

EMPRESAS

La automoción alerta del cierre de plantas por la norma de emisiones

EN ESPAÑA/ La patronal Anfac dice que la nueva normativa de emisiones Euro 7 tiene plazos “inviabiles” y encarecerá los coches unos 2.000 euros de media, con una mejora “marginal” sobre la anterior Euro 6.

Carlos Drake. Madrid

La industria española de automoción sufrirá en caso de que se apruebe la normativa Euro 7, más exigente con la reducción de emisiones, en los términos en los que se está negociando en la actualidad.

Este es el mensaje que trasladó ayer el presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), Wayne Griffiths, que alertó de que existe un riesgo real de cierre de plantas en España y de pérdida de “miles de empleos” en el país en el caso de que esta norma se apruebe tal y como está propuesta.

“No tiene sentido apoyar ahora como país la normativa Euro 7 de emisiones”, subrayó el directivo, en el marco de la celebración del Foro Anfac ‘La Movilidad de Tod@s’.

Griffiths mostró su preocupación por la postura que está tomando Europa en lo relativo a la descarbonización de la movilidad, poniendo como ejemplo a seguir las medidas de incentivo a la industria puestas en marcha por parte de China o Estados Unidos, en vez de apostar por las restricciones como se está haciendo en la actualidad en el Viejo Continente.

“Los fabricantes hemos recogido el guante. Todas las marcas solo vamos a vender vehículos cero emisiones en Europa a partir del 1 de enero de 2035 y algunos incluso lo van a hacer antes, ya en 2030”, aseguró, al tiempo que recordó que la industria automovilística está invirtiendo 250.000 millones de euros en Europa en la electrificación de modelos y de fábricas.

Modelo de negocio

Así, resaltó que el automóvil es el único sector que va a cambiar su modelo de negocio en 13 años, algo que hace “convencido” y por responsabilidad por la sociedad.

No obstante, subrayó que la Euro 7 en los términos actuales no es la vía para lograr los

La asociación pide al Gobierno que se posicione en contra de los términos actuales de la Euro 7

INVERSIONES

Las marcas han recogido el “guante”, con inversiones de **250.000 millones** en la electrificación de sus plantas y de sus modelos en Europa y piden copiar a China y EEUU en sus medidas de incentivo a la industria, en vez de apostar por restringir.

La patronal Anfac alerta del riesgo de pérdida de “miles de empleos” si se aprueba la norma

objetivos de descarbonización, ya que supone una aproximación “poco realista” en cuanto a los plazos de consecución, que, en su opinión, son “técnica y financieramente inviables”.

La postura que defiende Anfac, en línea con la de la patronal europea Acea, crítica que la entrada en vigor, en julio de 2025, de esta normativa, más exigente en términos de reducción de emisiones permitirá solo una mejora “marginal” en comparación con la anterior Euro 6 y supondrá que los fabricantes tengan que desviar sus inversiones para la electrificación hacia la adaptación de los vehículos de combustión a las nuevas exigencias ambientales.

El máximo responsable de Anfac destacó que la puesta en marcha de esta medida provocará un encarecimiento de 2.000 euros de media por vehículo y criticó que la propuesta, en proceso de debate en la Comisión Europea, no pone el foco en el verdadero problema para la calidad del aire, el envejecido parque automovilístico español, con una media de 14 años.

Alerta para 2025

Griffiths afirmó que esta medida afectará en mayor grado a los vehículos de tamaño medio y pequeño, que son los que más se venden en Europa, que sufrirá un impacto sobre



El presidente de Anfac, Wayne Griffiths, ayer en el Foro Anfac ‘La Movilidad de Tod@s’.

Renault creará empleo por la alianza con Nissan

C. Drake. Madrid

La nueva organización de la alianza entre Renault, Nissan y Mitsubishi permitirá la creación de volumen adicional de empleo en las plantas que posee la compañía francesa en España.

El presidente-director general de Renault España y Portugal, Josep María Recasens, afirmó que las fábricas nacionales de la marca del rombo se beneficiarán de los nuevos términos de colaboración de la alianza, especialmente con la fabricación del Mitsubishi ASX, junto al Renault Captur, en la factoría de Valladolid.

Recasens, en declaraciones a EXPANSIÓN, indicó que la fabricación del ASX en España creará sinergias en piezas y componentes en Castilla y León y tendrá

un efecto positivo sobre el empleo que no estaba previsto en el proyecto inicial.

En cuanto a la Euro 7, señaló que esta afectará a todas las plantas que fabrican coches de combustión en España.

Sede de Horse

Por otro lado, el también director de Estrategia y Desarrollo de Negocio de Renault Group afirmó que el consorcio francés decidirá en el primer semestre de este año dónde instalará la sede de Horse, su empresa de tecnología híbrida y de combustión interna, y afirmó que España está “muy bien posicionada” para llevarse el proyecto.

No obstante, resaltó que todavía no hay nada decidido sobre el tema, aunque advirtió de que España

compite con otros países, como Rumanía, en los que Renault tiene actividad industrial relacionada con el motor de combustión e híbrido.

El directivo informó de que la decisión final estará vinculada a las condiciones “más favorables” que presenten los candidatos, aunque apuntó que España tiene “ventaja”, al contar con un aparato industrial con tecnologías vinculadas a la actividad de Horse.

Por otro lado, Recasens mostró la disposición de su compañía a participar en la segunda convocatoria del Perte VEC, después de recibir en consorcio 40 millones en ayudas en la primera edición, siempre que tenga interés tecnológico y después de leer la “letra pequeña”.

su competitividad frente a otras regiones.

“La mayoría de los vehículos que fabricamos en España desaparecerán si esta nueva norma entra en vigor en julio

de 2025”, advirtió.

En esta línea se mostró también el director general de Anfac, José López-Tafall, que subrayó que la Euro 7 ataca “frontalmente” a las factorías

españolas, por lo que solicitó al Gobierno, ante la presidencia española del Consejo de la UE, que tenga “sensibilidad” con esta problema y que se manifieste de una forma “cla-

El nuevo Perte VEC tendrá una segunda línea

La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, anunció ayer, en el evento organizado por Anfac, que la segunda convocatoria del Perte VEC contará con una línea de concurrencia competitiva para grandes proyectos “tractores”, así como con una nueva complementaria orientada a iniciativas individuales con impacto en los eslabones de la cadena de valor de la automoción. Maroto, que recordó que la Comisión Europea ha aprobado la ampliación a 2028 de los plazos para ejecutar los proyectos, anunció que en los próximos días se creará la Alianza para el Perte VEC. Además, indicó que el Gobierno está trabajando con Tata Motors, que está buscando una localización para una nueva gigafactoría de baterías en Europa y puso en valor que hay “muy buenas condiciones” para que esa inversión se ejecute en Zaragoza. Así, explicó que se están ultimando las necesidades financieras de la empresa y cuál sería la inversión en el proyecto en el que España compite con Reino Unido. En cuanto a la eslovaca InoBat, la ministra recordó que viajó a Bratislava para conocer sus intenciones para la implementación de una factoría de baterías en Valladolid, donde también se instalará Switch Mobility, que fabricará autobuses eléctricos. “InoBat, Tata Motors, Envision o el grupo Volkswagen son ejemplos de que el proyecto tractor de país de ser líder en electrificación es hoy una realidad y estamos avanzando en esta dirección. Esperemos que el año 2023 consolide nuevas inversiones que generen esa cadena de valor industrial, porque protegemos el medio ambiente y garantizamos muchos empleos”, concluyó Maroto.