

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Melisa Rodríguez Hernández y Marcos De Quinto Romero diputada del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre las medidas para la promoción del vehículo eléctrico y la competitividad industrial.**

Congreso de los Diputados, 16 de julio de 2019

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) publicado por el Gobierno de España se prevé la circulación de 5 millones de vehículos eléctricos para el año 2030.

Este objetivo es notoriamente superior al de otros socios europeos además de que cabe señalar que, a la vista de datos como el que ofrece el informe Vehículo eléctrico: situación actual y perspectivas futuras, realizado por el Instituto de Investigación Tecnológica IIT-ICAI Universidad Pontificia Comillas; se revela como un objetivo difícilmente alcanzable.

En concreto, el informe mencionado señala que la previsión de vehículos eléctricos para el año 2030 se sitúa en el entorno de 1 millón o 2 millones y medio de vehículos eléctricos. Asimismo señala que “apenas supondrá cerca del 10% del parque automovilístico y se estima que se tardarán unos 20 años para una electrificación total del parque ante las políticas más favorables.” Además se pone de manifiesto la necesidad de adaptar la infraestructura de recarga, tanto a nivel de unidades suficientes como de conseguir adaptarla a las potencias y consumos necesarios para una recarga eficiente también en términos de tiempo de espera.

A esta realidad, hay que sumar los anuncios irresponsables del Gobierno de España, que junto a unos entornos macroeconómicos desfavorables (tensiones comerciales, desaceleración e incluso recesión en países de la eurozona, etc) han contribuido a la aparición de signos de deterioro en el sector manufacturero, evidenciando una crisis de competitividad que, conviene recordar, en la historia de nuestro país suelen preceder a las crisis económicas.

En particular, el Índice de Producción Manufacturera del mes de junio de 2019 registro un 47,9%, que se revela como el peor dato de la serie desde el año 2013 (en el que se registró una recesión del PIB español del 1,7% tras varios años de retroceso).

Conviene recordar que ya el déficit de la balanza comercial al cierre de 2018 fue superior al 3% del PIB, siendo el peor dato en 6 años (precisamente hay que remontarse al cierre de 2012 para encontrar un dato similar).

Estos datos se suman a las dificultades experimentadas y denunciadas por el sector industrial en los últimos años, donde de forma singular el precio de la energía eléctrica ha sido uno de los principales escollos para el mantenimiento de estas industrias y su competitividad.

En este contexto, el Gobierno de España apuesta por una política dogmática y descoordinada; como reflejan las evidentes tensiones entre el área de Transición Ecológica (desde donde no se ha dudado en acusar a las industrias de plantear 'cortinas de humo') e Industria, Turismo y Comercio; que muestra una actitud más pasiva y de pretendida cordialidad pero careciente de concreción alguna en sus medidas.

Mientras tanto, la industria del automóvil ya ha denunciado signos de deterioro muy evidentes; declarando una caída de ventas de hasta 10 meses consecutivos y una previsión de caída de ventas para 2019 de entre el 2,2% al 4%. De hecho, se registra una fuerte caída de la producción y exportación de vehículos en el conjunto del año 2019: hasta un 6% tanto producción como exportación.

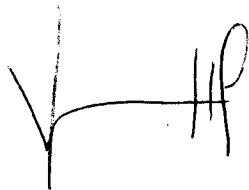
Lo que da muestra del erróneo planteamiento del gobierno en el que se criminalizan unas tecnologías en lugar de promover la renovación del parque móvil y habilitar una hoja de ruta clara para la transición en el ámbito del transporte.

En esta línea, fuentes del Gobierno aseguraban a la agencia Europa Press que, si la industria española del automóvil quiere seguir siendo competitiva en un futuro, deberán existir compañías nacionales que se dediquen a producir baterías para coches eléctricos para no depender del exterior (con el consecuente deterioro de la balanza de pagos).

Conviene recordar que el sector se caracteriza por su alto porcentaje de contratos indefinidos y mayor retribución económica que la media de las actividades económicas españolas y que el sector del automóvil es la fuente de mayor exportación en nuestro país con un 12.3% sobre el total de las exportaciones españolas en el año 2017.

Por todo ello, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Cómo valora el Gobierno los últimos datos del sector industrial y en particular, los del sector del automóvil?
2. ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para revertir la caída de la competitividad industrial española?
3. ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para promover la fabricación de vehículos eléctricos en España?
4. ¿Cómo explica el gobierno el desfase entre los datos ofrecidos por el Informe sobre el Vehículo Eléctrico sobre su crecimiento y los que plantea el PNIEC?
5. ¿No considera el Gobierno que en lugar de apostar por una tecnología en concreto en materia de movilidad sostenible es más conveniente fijar la prioridad en los vehículos de 0 emisiones?
6. ¿No considera el Gobierno que al focalizarse en exclusiva en una tecnología está vetando la innovación en el sector tecnológico?



Melisa Rodríguez Hernández  
Diputada por Santa Cruz de Tenerife



Marcos De Quinto Romero  
Diputado por Madrid

Grupo Parlamentario Ciudadanos