



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

11 MAY. 2023 15:27:32

Entrada **272799**

Preguntas escritas

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Joan CAPDEVILA I ESTEVE
Diputado



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

**SOBIRA-
-NISTES**

GP Republicano
Carrera de San Jerónimo, 40, 5a pl.
28071 Madrid
Centralita. Telf. 91 390 59 95
c/e: administracioerc@congreso.es
Prensa. Telf. 91 390 56 87
c/e: premsaerc@congreso.es

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Diputado **Joan Capdevila i Esteve** del Grupo Parlamentario REPUBLICANO, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula al Gobierno español las siguientes preguntas, **solicitando su respuesta por escrito.**

Congreso de los Diputados, a 11 de mayo de 2023

Joan Capdevila i Esteve
Diputado
G.P. Republicano





**ESQUERRA
REPUBLICANA**

**SOBIRA-
-NISTES**

El sector de la automoción está viviendo un momento de clara disrupción tecnológica y de modelo de negocio. Aunque todavía no está claro cuál será el “diseño dominante” del sector (si el vehículo será plenamente autónomo, por ejemplo), sí está claro que las marcas y la sociedad apuestan decididamente por el vehículo de propulsión eléctrica y por el uso de fuentes alternativas como el hidrógeno renovable (hidrógeno verde).

El Estado, gracias a los fondos Next Generation, se ha dotado de instrumentos que pueden tener la capacidad de promover, impulsar y acelerar el cambio hacia el nuevo paradigma. Contamos con un tejido y una tradición industrial muy relevante, con elementos diferenciales en toda la cadena de valor del sector. Las empresas, y sobre todo las PYMES, están desconcertadas y presionadas hacia un cambio que es inevitable pero que, además, necesitan que sea lo más rápido posible: las empresas de todo el mundo están sufriendo las dudas y la coexistencia de modelos de negocio y tecnologías del pasado con la incipiente evolución del mercado hacia los nuevos estándares. Además, aquellas empresas que deciden dar el salto se ven obligadas a afrontar los elevadísimos niveles de inversión que se requiere para acometer con garantías el cambio necesario.

Por todo lo mencionado anteriormente, en este mercado en transformación, el nivel de incertidumbre que están asumiendo las empresas es inasumible, en muchos casos, y requieren del apoyo público para compartir el riesgo y poder transitar hacia nuevos modelos que generen un impacto positivo en sus cuentas y en la sociedad, a través del mantenimiento y creación de nuevos puestos de trabajo y a través de la redistribución de los potenciales beneficios asociados a los nuevos modelos de negocio.

El factor “velocidad” es la clave para acometer el cambio con garantías y, para ello, los instrumentos y los proyectos seleccionados han de contar con esta premisa fundamental, además de ser efectivos y bien gestionados.

En consecuencia, para garantizar el éxito en el cambio de las empresas, es necesario fomentar la demanda. Existe un círculo vicioso en España expresado reiteradamente por las voces más autorizadas del sector: sin una difusión masiva de una red de cargadores para el vehículo eléctrico, no habrá mercado o tardará demasiado en desarrollarse, lo cual pone en claro riesgo las fábricas y operaciones de nuestras



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

**SOBIRA-
-NISTES**

empresas. Además, están compitiendo internamente con otros países que están apostando de forma decidida por este factor de “demanda” y no sólo de “oferta”.

En relación con los PERTE y, tras la experiencia del pasado PERTE VEC 1, es necesario saber qué avales se exigirán a los beneficiarios. Ésta ha sido la principal barrera de participación en la primera edición del PERTE VEC. Las PYMES y las start-up's se tensionan excesivamente y se ven obligadas a pignorar, con lo que buena parte de las ayudas se desperdician como costes de estos avales, perdiendo el efecto incentivador y perjudicando la eficacia del instrumento.

Por otro lado, se ha anunciado que habrá la posibilidad que concurren proyectos individuales a las nuevas convocatorias. Aunque esta medida puede ser bien recibida por las grandes compañías y aquellos agentes con capacidad de gestionar grandes proyectos, pone en riesgo el efecto de arrastre positivo de la cadena de valor (proveedores, especialmente PYMES y agentes del sistema de innovación, etc.). Este aspecto condiciona en buena medida la preparación previa de proyectos y es fundamental tenerlo claro cuanto antes para asegurar que se da respuesta a las necesidades del sector y se trabajan con tiempo las mejores propuestas.

Es por todo lo anteriormente expuesto que el Grupo Parlamentario Republicano presenta las siguientes preguntas con respuesta escrita:

- ¿Qué medidas piensa tomar el gobierno para ampliar la demanda y desarrollar una red de cargadores suficiente, rompiendo con este círculo vicioso de forma efectiva y rápida? ¿cómo se va a contemplar este asunto en los instrumentos derivados de los fondos Next Generation EU y con qué capacidad real de ejecución podemos contar?
- En relación con el hidrógeno renovable, ¿qué medidas urgentes se están trabajando para promover la difusión de la descarbonización de la industria y la



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

**SOBIRA-
-NISTES**

movilidad a través de la generalización del uso del hidrógeno verde? Además de la producción y uso del hidrógeno renovable, ¿se están valorando y se van a apoyar proyectos que puedan proveer este elemento en el corto plazo?

- En relación con los PERTE y, tras la experiencia del pasado PERTE VEC 1, ¿qué avales se exigirán a los beneficiarios?
- En relación con el PERTE VEC 2 y a su ejecución presupuestaria: ¿Cuántos de los más de 2.100 millones de euros pendientes de adjudicar en el PERTE VEC 1 piensan en adjudicar con el PERTE VEC 2? En porcentaje, menos del 30% de los fondos disponibles en la primera convocatoria quedaron sin asignar ¿qué medidas incorporarán las nuevas bases para garantizar que esto no vuelva a ocurrir?
- ¿Puede confirmar que la convocatoria del PERTE VEC2 será para proyectos individuales, o habrá proyectos también consorciados?
- ¿Cómo se fomentarán los proyectos tractores en esta fórmula de concurrencia simple ante los proyectos individuales? ¿Cómo se garantizará que sean proyectos realmente transformadores y con un impacto positivo en la transformación del resto de empresas de la cadena de valor que tienen presencia operativa en España?
- En relación con el futuro PERTE VEC 2 y a las empresas beneficiarias, ¿Qué limitaciones tendrán las empresas que hayan ya sido adjudicatarias de ayudas para proyectos en la convocatoria del PERTE VEC 1?
- Teniendo en cuenta los problemas que está generando en algunas convocatorias recientes, ¿aplicará la Ley de Morosidad en el caso del PERTE?
- En relación con el futuro PERTE de Economía Circular del MITECO, ¿Cómo se coordina el diseño de este nuevo PERTE con la línea de baterías del PERTE VEC 2? ¿qué reparto de ámbitos temáticos se ha establecido?