

Pendientes de la industria de automoción

FÉLIX DE LAS CUEVAS

Senador por Cantabria del Partido Popular. Miembro de la Comisión de Industria, Turismo y Comercio

Las patronales solicitaron en abril un plan de choque integral



La industria de automoción supone el 26% del producto industrial de Cantabria, que a su vez representa un 20% de la economía de nuestra región. Es decir, estamos ante un conjunto de empresas de enorme trascendencia para el progreso y el nivel de vida de la población cántabra. Son nombres como Bridgestone, Evobús, SEG Automotive, Talleres Orán, Nissan, Ecrimesa, Edscha, Chassis Brakes International Spain, Maflow, o Componentes y Conjuntos (Grupo Croup). Son grandes exportadoras y sostienen numerosos empleos de calidad, tanto directos como indirectos a través de sus actividades comercializadoras y de sus proveedores de materiales o servicios de todo tipo. Son, además, tractoras de crecimiento en sus respectivas comarcas: la Bahía, el bajo Asón, Castro-Urdiales, el Besaya.

Todo este tejido industrial venía resintiéndose, ya antes del Covid-19, de las incertidumbres generadas en el sector del automóvil por la errática postura del Gobierno de Sánchez y especialmente de su actual vicepresidenta para la llamada transición ecológica, Teresa Ribera. Se demonizó el motor diésel (con el absurdo de que pasaron a venderse más motores de gasolina, que contaminaban más), se causó un temor en los consumidores ante los combustibles fósiles y no se aclaró que ni por costes ni por infraestructuras está preparada España para pasar de la noche a la mañana a los vehículos eléctricos, y ni siquiera a los híbridos. Todo esto, más un enfriamiento de los mercados europeos y las inquietudes del 'Brexit', ralentizó la actividad en las grandes plantas de ensamblaje de vehículos y, lógicamente, en las fábricas que producen componentes para automoción.

Ahora la pandemia de coronavirus amenaza con causar un enorme daño a todos los agentes económicos, con una especial incidencia en el sector de automóvil español, puntal de exportación y crecimiento industrial, y por tanto a los productores cántabros. El confinamiento de la población tanto en España como en otros países de nuestro entorno ha hundido las ventas finales (otro sector afectadísimo desde el año pasado, pero aún más ahora, es el de los concesionarios de coches, que en Can-

tabria también aportan mucho empleo y riqueza, además de servicios de calidad). Pero es que el daño económico de la crisis sanitaria, con aumento de desempleo y reducción de poder de compra, puede pasar una factura muy gravosa a todo este sector. Si, además, se impone el paradigma de la 'salida verde' a la crisis, se reabrirán todos los problemas que el 'quiere-y-no-puedo' de motorización eléctrica venían causando.

Desde esta gran preocupación, una de mis primeras acciones en el Senado tras recibir el alta médica ha sido preguntar al gobierno cuáles son sus planes para reactivar el sector de automoción y, con ello, la industria de componentes y auxiliar; que para Cantabria tanto

significa. Aunque se habla mucho de «reconstrucción» de la economía española, los ministerios que tendrían que estar llevando el liderazgo en este asunto andan virtualmente desaparecidos. Las patronales ya solicitaron a principios de abril un plan de choque integral para reanimar el sector y que vuelva a surgir con pujanza, por supuesto sin desatender los horizontes ecológicos y la innovación tecnológica. El pasado 8 de abril, el sector de automoción en su conjunto que agrupa a los fabricantes de vehículos, proveedores, concesionarios, talleres, renting, alquiladoras y actividades de reciclaje y desguace, así como otras asociaciones de vehículos de motor, han pedido en bloque al Gobierno de

España que apruebe un plan de choque nacional de medidas urgentes y específicas para el automóvil y otros vehículos, como vehículos industriales, autobuses, motocicletas o ciclomotores. Entiendo que este plan de choque deberá ser atendido de manera prioritaria por el Gobierno de España ya que en su conjunto el sector del automóvil representa el 10% del Producto Interior Bruto de la economía española o lo que lo mismo la automoción supone más de 124.000 millones de euros anuales y suponen el 19% del total de

las exportaciones españolas. Solamente la industria del automóvil genera en nuestro país 300.000 empleos directos y 2 millones de puestos de trabajo en total es-

tán ligados al sector. España es el segundo mayor fabricante de automóviles de Europa y el octavo a nivel mundial. Estas magnitudes ponen bien claro la importancia de proteger este sector de manera urgente. Un sector clave de España y de Cantabria, del que dependen miles de hogares, está pendiente de decisiones que no se acababan de proponer desde el Gobierno de España y que atañen no solo a política industrial, sino a la posibilidad misma de minimizar el daño de la crisis sanitaria en los empleos y los ingresos. España necesita liderazgo industrial más que nunca. Desde nuestra labor en el Senado insistiremos para que esta necesidad se tenga presente. Cantabria se juega muchísimo en ello.

Un sector clave para Cantabria está pendiente de decisiones que no se acaban de proponer desde el Gobierno de España