

De Los Corrales de Buelna a Madrid

FÉLIX DE LAS CUEVAS CORTÉS

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

Si Cantabria quiere seguir siendo una región con perspectivas de futuro, ha de continuar siendo una región industrializada cuidando a empresas como Nissan, Bridgestone, SEG Automotive, EvoBus o ChassisBrakes



Exactamente en el mismo instante en que trabajadores de la clausurada factoría de Nissan de Cataluña se manifestaban en Cantabria en defensa de sus empleos y apelando a la comprensión de sus compañeros en Los Corrales de Buelna, en el Senado debatíamos una moción sobre el porvenir de la industria del automóvil. Una moción socialista que, al hacer hincapié exclusivamente en la transición al vehículo eléctrico sin tener en cuenta ni otros métodos de eficiencia energética ni los miles de empleos que dependen de este sector en España (y en Cantabria), se ganó nuestra abstención crítica.

En el Partido Popular estamos a favor de la descarbonización de la economía y, dentro de ese proceso, del transporte. También creemos que España debe ir a la par con la Unión Europea en los objetivos ambientales necesarios para frenar el cambio climático.

De lo que no somos partidarios es de una transición brusca, más papista que el Papa, que nos haga más ecológicos por el destructivo procedimiento de devolver nuestra economía al Paleolítico Superior. Pedimos pragmatismo, consenso y atender a los múltiples aspectos de un proceso tan complejo. Pero parece que hay gobernantes cuyo objetivo no es realmente la transición ecológica, sino solo los titulares de telediario, que no es lo mismo. Esto para Cantabria supone un riesgo muy grave, ya que el sector de componentes de automoción es columna vertebral de nuestro sector industrial manufacturero en general, que a su vez supone un 20% de la economía de nuestra tierra y sostiene decenas de miles de empleos de calidad, tanto directamente en la producción como indirectamente en los servicios a las fábricas (transporte y logística, mantenimiento, seguridad, consultorías, marketing) y en los servicios públicos, pues la actividad fabril es una gran contribuyente a las haciendas local, regional y nacional.

¿Qué pedíamos? En primer lugar, evitar la deslocalización. El año pasado se vendieron en España 25.000 vehículos eléctricos, de los que solo se habían producido dentro de nuestras fronteras 16.000. Es decir, estos números

reflejan que con el Plan del Gobierno, vamos a empezar a subvencionar vehículos no fabricados en nuestro país. Pero nuestro país es uno de los grandes constructores de automoción en el mundo, y si no aseguramos la permanencia de estas plantas en la transición y al final de ella, lo que haremos será sustituir millones de vehículos de gasolina o diésel 'made in Spain' por millones de coches eléctricos fabricados fuera, perdiendo por tanto una parte fundamental de nuestro tejido industrial y de nuestro empleo. El cierre de Nissan en Barcelona es un aviso de que el mercado no va a perdonar traspases de competitividad global. Además, en la actual coyuntura de reducción de ventas a causa de la pandemia de Covid-19, no tener en cuenta las fábricas ya existentes nos parece una temeridad y una amenaza a miles de familias.

En segundo lugar, pedíamos neutralidad tecnológica. Hay otros métodos de eficiencia energética para automoción que no necesariamente pasan por un enchufe. Por ejemplo, la alternativa del hidrógeno o de motores más eficientes. Por otra parte, los socialistas tampoco se hacen cargo del problema del gran stock de vehículos ya existentes y que, si no reciben salida, pueden crear problemas a firmas y concesionarios.

En tercer lugar, propusimos que no nos metamos en costes económicos y sociales inmoderados solo por afán de decir que vamos por delante. El ritmo de sustitución de vehículos en Alemania y Francia, los países de referencia, es todavía relativamente bajo; y

por tanto España no debe sacrificar a productores y consumidores. Esto fue aceptado por el PSOE como enmienda de adición del Partido Popular, pero que hubiera que enmendarlo significa que el Gobierno no tiene clara cuál es la velocidad óptima para la transición energética en nuestro país.

Y en cuarto lugar, reclamábamos que no se persiga a quienes ya cuentan con un vehículo de gasolina o diésel. El Gobierno tiene la evidente tentación y ganas de atacar fiscalmente a personas que no solo compraron sus vehículos de buena fe, sino que incluso lo hicieron animados por la propia Administración a través de ayudas como los planes Renove y los incentivos al cambio de automóvil. Que el Gobierno te persiga por un vehículo que el propio Gobierno te animó a comprar es algo kafkiano, pero que lo vamos a ver si nadie pone freno a este falso progresismo de titulares mediáticos.

Si Cantabria quiere seguir siendo una región con perspectivas de futuro, ha de continuar siendo una región industrializada cuidando a empresas como Nissan, Bridgestone, SEG Automotive, EvoBus, ChassisBrakes y otros que representan un tercio del PIB industrial de nuestra tierra. Para trabajar esta fuente de riqueza y asegurar su presencia en Cantabria, se necesitan políticas como las que nosotros (y otras fuerzas políticas razonables) proponemos, y sobran los postures y las gesticulaciones de finalidad puramente ideológica. El país no está para propagandistas, sino para auténticos gestores.