

Este incremento llega a pesar de que se fabrica un 21,4% menos y se comercializa un -36,16% que hace un trienio

La facturación del sector en 2022 ya superó la de 2019, con 70.000 millones

P.M.B. / Madrid

Los datos globales de la automoción en España, tanto de producción como de ventas, aún están lejos de las cifras prepandemia. Mientras que la primera cedió 603.170 unidades, un 21,37%, si se compara con 2019 —con 2.219.462 vehículos ensamblados frente a 2.822.632—, la segunda retrocede 541.964 vehículos, un 36,16% en la comparativa con el dato de hace tres ejercicios —956.770 matriculaciones y 1.498.734, respectivamente—.

Con todo, fruto de una subida de precios marcada por la inflación, pero también porque los coches de ahora son más tecnológicos, se ha incrementado la comercialización de motorizaciones eléctricas e híbridos enchufables, y cada vez se venden más SUV, las marcas de automoción han superado la facturación que había hace un trienio.

Así, cerraron 2022 con un volumen de negocio de 70.392 millones de euros, lo que supone un 15,8% más que en 2021 y, lo más relevante, una cifra ligeramente superior a los 69.500 de 2019, el año anterior a la pandemia, según se desprende del informe anual de Anfac, presentado por su director general, José López-Tafall.

Unas pérdidas llamativas

Por el contrario, el resultado neto en 2019 se situó en 960 millones —entonces creció un 46%—, mientras que en 2022 fue solo de 767 millones, tras perder un 33%. Este



El director general de Anfac, José López-Tafall, durante la presentación de resultados del ejercicio 2022.

punto es muy llamativo, no por tener un beneficio inferior en un 20,1% al de hace tres años, ya que 2022 fue complicado por el encarecimiento de la energía y de las materias primas, principalmente, por la invasión de Ucrania por parte de Rusia, sino, porque según los datos de la patronal se perdieron un tercio de los beneficios logrados en 2021. Un dato cuanto menos llamativo, cuando todas las grandes marcas han anunciado que han incrementado su cuenta de resultados notablemente en el último curso.

Sin embargo, la inversión industrial de los fabricantes, creció un

14,5%, hasta los 1.710 millones de euros, impulsado sobre todo por la necesidad de las factorías de adaptarse a los vehículos eléctricos.

En cuanto al empleo, en total en este sector (incluyendo filiales y plantas) en España trabajan 62.341 personas, lo que supone un 1% más que en 2021.

Otro aspecto que sube es la recaudación fiscal vinculada al automóvil, que se incrementó en un 13,2%, hasta los 39.177 millones de euros. Aquí, destaca el ascenso de los ingresos del Impuesto de Matriculación en un 7,8%, con 4.590 millones, a pesar

de que en 2022 se vendieron un 6,1% menos que el curso previo. Esto se debe al cambio de homologación europea, que ahora grava vehículos que antes estaban exentos, pero también al incremento de la base imponible de los coches, fruto de su encarecimiento.

Cambio radical en el Plan Moves

De cara al futuro, López-Tafall ha insistido en que una de las cuestiones imprescindibles para conseguir adjudicaciones es que el mercado de vehículos eléctricos crezca exponencialmente, para lo que ha solicitado un nuevo plan de incentivos totalmente diferente al Moves III, aunque no ha profundizado en cómo sería el plan. Esta nueva iniciativa, para la que ya ha dialogado con todo el arco parlamentario, tendría que estar lista nada más finalizar el actual, el 31 de diciembre de 2023, para el que espera que se garanticen los fondos hasta esa fecha.

Regular el coche autónomo nivel 4

Por otro lado, Anfac ha presentado su primer Informe del Vehículo Autónomo y Conectado en el que recuerda que mejorará la seguridad y la accesibilidad, a la vez generará nuevas oportunidades de negocio y empleos. De cara a impulsar estas ventajas de la nueva movilidad, la asociación ha recordado la necesidad de regular la circulación de los coches con un nivel 4, ya que ahora solo se permite el 2 y la tecnología ya está más avanzada.

Ribera: es necesario un calendario «viable» en la Euro 7 para asegurar el paso al VE

T.A. / Madrid

La ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, declaró, en el marco del Consejo Informal de ministros de Medio Ambiente de la UE de Valladolid, que el calendario de aplicación de la Euro 7 «debe ser viable para que la industria incorpore las inversiones que resulten necesarias de forma razonable» para que la transición hacia la movilidad eléctrica «no se quiebre». Así, expuso que es «importante» que se llegue a un acuerdo «cuanto antes» y precisó que los estados coinciden en la «necesidad de garantizar una coherencia» en la senda de descarbonización.

La CNMC lanza una consulta pública hasta el 29 de septiembre por la red de carga

P.M.B. / Madrid

Enésima consulta pública de la Administración para ver qué falla en el despliegue de la infraestructura de carga en España, en este caso de la Mano de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). La ventanilla estará abierta hasta el 29 de septiembre y podrán aportar sus ideas las empresas, asociaciones, administraciones públicas o usuarios de vehículos eléctricos, entre otros.

La entidad admite que los 20.000 puntos de acceso público actuales están lejos del objetivo de 2030.

AINARA RENTERÍA TAZO Abogada responsable del Sector de Automoción y Movilidad Sostenible de Gómez-Acebo & Pombo Abogados



El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y los planes de movilidad al trabajo

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, hasta hace poco en fase de comisión en el Congreso y en tramitación urgente, ha decaído ante la convocatoria anticipada de elecciones. El proyecto de ley imponía a determinadas empresas, entidades locales y grandes centros de actividad que preparasen planes de movilidad sostenible al trabajo.

tanto compartida como colaborativa y el teletrabajo, en su caso. Además, debían incluir medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, considerando no solo a los trabajadores, sino también a visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro.

Para las instalaciones de más de 1.000 empleados situadas en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes —Barcelona, Madrid, Málaga, Sevilla, Valencia y Zaragoza, según los últimos datos del INE— imponía la obligación adicional de incluir medidas para reducir la movilidad en las horas punta y promover el uso de transporte de bajas o cero emisiones.

Es interesante, por los motivos jurídicos de riesgos de greenwashing que comentaremos, la labor de seguimiento y auditoría de estos planes de movilidad, estableciendo la obligación de realizar informes de control cada dos años. Además, dichos programas se debían incluir en un Registro del Espacio de Datos Integrado de Movilidad, organismo de nueva creación según el texto decaído.

Transcurridas las elecciones y constituido un nuevo Gobierno, sabremos si presenta un proyecto de ley en términos semejantes. La elaboración de este tipo de planes de movilidad al trabajo tiene su relevancia jurídica, como parte del compliance regulatorio de las compañías y los riesgos de publicidad engañosa o greenwashing que puede acarrear un incorrecto diseño, seguimiento y gestión de los mismos. El greenwashing

o propaganda pseudoecologista cada vez recibe más denuncias; son los casos de políticas de marketing que publicitan una empresa como verde cuando en realidad no se establecen criterios medibles de control de la evolución de las medidas de sostenibilidad planteadas o no se cumple una evolución progresiva positiva por no estar bien diseñado el plan de movilidad sostenible para la plantilla y entorno concreto. La movilidad sostenible debe ser un pilar fundamental de las políticas de sostenibilidad de las corporaciones en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) marcados por la Agenda 2030 establecida por las Naciones Unidas, pues a través de ella se podrá avanzar en el ODS-7 sobre energía asequible y no contaminante, el ODS-11 sobre ciudades y comunidades sostenibles y el ODS-3 sobre salud y bienestar.

Un buen plan debe estar estratégicamente diseñado para la consecución de los objetivos marcados, establecer indicadores objetivos y auditables que permitan su seguimiento y control exhaustivo y puedan probar la veracidad de las políticas verdes de las empresas, así como contener acciones de comunicación y concienciación eficaces a toda la plantilla. Esto es, la simple implantación de un parking para bicicletas en el centro de trabajo, sin medidores verificables de uso del mismo —como por ejemplo, plataformas digitales de control de actividad deportiva en lugar de meras encuestas de utilización— y sin que nadie lo use desde su instalación, no constituye un buen ejemplo de diseño estratégico de un programa y puede acarrear los riesgos jurídicos comentados.

Un buen plan debe estar estratégicamente diseñado con indicadores objetivos y auditables para poder controlarlos

La normativa reconocía por primera vez en España la movilidad sostenible como un derecho del ciudadano y para garantizarlo, se obligaba a las empresas con centros de trabajo con más de 500 trabajadores o 250 por turno a preparar un plan de movilidad sostenible al trabajo, con previsión de sanciones en caso de incumplimiento. El plazo previsto para su elaboración era de 24 meses desde la aprobación de la ley. En este lapso, debían ser redactados y posteriormente negociados con la representación legal de los empleados. Debían contener soluciones de movilidad sostenible activa (en bicicleta o a pie), el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, la movilidad