



Mario Armero,  
Vicepresidente ejecutivo de ANFAC

## // Fuertes ante un futuro desafiante y de cambios

Para ANFAC, el año 2018 ha sido, sin duda, uno de los más desafiantes que nos hemos encontrado desde los tiempos de la crisis. Hemos trabajado en un escenario cambiante, en el que la protección del medio ambiente, las guerras comerciales entre bloques geopolíticos y la política local y regional en España han cobrado aún más protagonismo si cabe. Como asociación, hemos trabajado para que España se mantenga como el líder europeo de la automoción que es, dentro de un escenario en el que las condiciones cambian mientras la industria aborda la transformación más exigente de su historia.

El principal elemento que ha condicionado las ventas y la producción a nivel español y europeo ha sido, sin duda, la entrada en vigor, en septiembre de 2018, de las nuevas normativas de medición de consumo y emisiones WLTP (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures*) y RDE (*Real Driving Emissions*). Estas nuevas pruebas son más exigentes y completas que su antecesora NEDC en el sentido de proporcionar una base mucho más precisa para calcular el consumo real de combustible de un vehículo y sus emisiones de CO<sub>2</sub> (WLTP) y partículas (RDE). Los fabricantes, plenamente comprometidos con la descarbonización

del parque, han trabajado duramente para adaptarse a estas nuevas homologaciones, pero es cierto que la transición ha sido complicada. La entrada en vigor de esta normativa provocó en España un adelantamiento de las ventas de vehículos homologados con NEDC a los meses del verano, de modo que, en los siguientes meses, las matriculaciones cayeron, compensando este efecto.

De este modo, las ventas crecieron en el conjunto del año un 7%, hasta los 1,32 millones de vehículos. Sin embargo, este porcentaje en positivo no puede esconder que las ventas comenzaron a caer en septiembre por el efecto WLTP y que no han retornado aún de una manera estable a la senda de crecimiento. En esta tendencia a la baja, más acusada en el canal de particulares, influye mucho la incertidumbre que vive ahora mismo el consumidor, que no tiene claro qué coche comprar y ve que las perspectivas económicas para los próximos meses son menos halagüeñas que en tiempos anteriores. Hay más tecnologías disponibles para la propulsión de los vehículos, pero la falta de uniformidad en las políticas de restricción de circulación por contaminación, las manifestaciones públicas en contra del diésel y la gasolina (hasta el punto de llegar a la prohibición, como es el caso de la Ley de Cambio Climático



Foro de Movilidad y Comité VEA en Zaragoza

de Baleares, denunciada por ANFAC) y la falta de suficientes infraestructuras de recarga y de planes de estímulo a la compra de vehículos eléctricos y alternativos complican la decisión. Será muy difícil revertir esta tendencia si no se aprueba en los próximos meses un plan de achatarramiento que de seguridad a los compradores a la hora de adquirir su vehículo y permita que se renueven los casi nueve millones de turismos de más de 15 y 20 años. Si realmente queremos mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades y la seguridad vial en nuestras carreteras, son estos vehículos los que debemos sustituir.

De la misma manera, la producción de vehículos en España también se ha visto afectada por la entrada en vigor del WLTP y RDE. Las dificultades para proveerse de motores homologados con la nueva normativa junto con las distorsiones en la demanda provocaron la debilidad de la producción, que también ha visto cómo mercados principales para su comercio exterior, como Reino Unido o Turquía, redujeron sus compras a causas de sus particulares crisis. De este modo, la producción cerró con una caída del 1%, hasta los 2,82 millones de unidades perdiendo de esta manera el octavo puesto como fabricante mundial de vehículos. Es preocupante pero no

desalentador. **Las fábricas españolas ya se están adaptando**, no sólo a estas dificultades geopolíticas, que afectan a un sector eminentemente exportador como es el automóvil, sino también a los cambios que atraviesa la industria en general, **hacia el vehículo eléctrico, conectado, autónomo y compartido**. En ANFAC, estamos trabajando en lo que será nuestra estrategia como sector e industria de cara a los próximos años, con una hoja de ruta que nos mantenga fuertes en este futuro desafiante y lleno de oportunidades y para cuya consecución esperamos contar con el acuerdo de Gobierno, Comunidades Autónomas, Administraciones locales y la sociedad en su conjunto.

Mario Armero,  
Vicepresidente ejecutivo de ANFAC