

QUE ES EL PERTE-VEC

Extracto del estudio “El sector de automoción y las incertidumbres generadas por la revolución tecnológica, los efectos de la pandemia y la transición energética” elaborado por IESEI (Instituto de estudios sociales y económicos sobre la industria) de la Fundación 1ª de Mayo de CC.OO. en Julio de 2022. Aquí se resume el sentido y los fondos que se han destinado en e PERTE vinculado al desarrollo del vehículo eléctrico y conectado. En negrilla subrayamos la posición de GANVAM criticando que no se tenga en cuenta a toda la cadena de valor del sector de automoción donde están incluidos los talleres.

Los PERTE vinculados al sector

Los fondos Next Generation UE pueden ser una herramienta clave para abordar la recuperación del mercado y de la industria, orientándola de manera decidida a la transformación hacia la industria de la nueva movilidad.

El Consejo de Ministros aprobó el impulso de la movilidad eléctrica en el sector del automóvil en el mes de julio de 2021 (PERTER VEC), con 2.975 millones de euros y con los que piensa movilizar otros 19.700 millones de inversión privada, para lo que están llamados todos los fabricantes presentes en España. Fue autorizado el esquema de ayudas por la Comisión Europea el mes de diciembre pasado y se encuentra en presentación de proyectos durante el primer semestre de 2022, terminando el plazo a principios de junio.

Pero el PERTE, en sus condiciones, exige que cada proyecto incluya un 40% de PYME para que los fondos de recuperación lleguen al mayor número posible de aquellas empresas. Debe de ser pilotado por una gran compañía y las multinacionales de automoción encuentran problemas para añadir a la PYME a sus PERTE, dado que trabajan también con proveedores que son, a su vez, macroempresas.

Se diseñó para la recuperación y transformación económica del automóvil eléctrico y enchufable. El programa prevé el apoyo a inversiones en investigación, desarrollo e innovación, protección medioambiental y eficiencia energética en toda la cadena de valor de esta industria. Dependen de él dos grandes proyectos conocidos: la reconversión de las fábricas de Seat y Volkswagen en Martorell (Barcelona) y Landaben (Pamplona) para que puedan ensamblar vehículos totalmente eléctricos y la construcción de la fábrica de pilas de baterías en España, precisamente para proveer a esas dos instalaciones, si es que otras marcas instaladas en España con fábricas propias no acaban sumándose al proyecto. Planta que VW decidió implantar en la Comunidad valenciana (Parc Sagunt II).

El Ejecutivo quiere ser socio de la planta de baterías anunciada por Volkswagen y Seat con el objetivo de "tutelar" este proyecto, que opta al paquete más importante de las ayudas del PERTE del vehículo eléctrico que adjudicará el Ministerio de Industria. Para evitar una deslocalización, como en el caso de Nissan. De los proyectos existentes, el consorcio liderado por Herbert Diess ha logrado una alianza de 62 empresas entre las que se encuentran

Iberdrola y Bosch, pero que nace de la voluntad del grupo de fabricar en las plantas de Martorell (Barcelona) y Landaben (Pamplona) un vehículo eléctrico de pequeñas dimensiones.

Entre todos los implicados prevén una inversión conjunta de 10.000 millones de euros. Para ello, transformará esas dos plantas, pero además añadirá a su presencia en España unas nuevas instalaciones en Sagunto, una planta de celdas de baterías, y desarrollará junto a sus socios todo el ecosistema necesario para tener en la península ibérica componentes esenciales para el coche eléctrico.

Además de anunciarse otra en Tarragona, donde la empresa coreana Iljin Materials instalará una fábrica de componentes clave de baterías para coches eléctricos en Mont-roig del Camp. La futura fábrica requerirá una inversión de 600 millones de euros, generará 500 empleos directos, estará operativa en 2024 y tendrá una extensión de 30.000 metros cuadrados. Iljin Materials produce elecfoil, una lámina de cobre básica para las baterías de litio que, además de su aplicación en el sector del motor, también se utiliza en el almacenaje de energía.

Y, últimamente, se ha anunciado el proyecto del grupo chino Envision y Acciona en alianza con otras diez empresas a partir de 2025 en Navalmoral de la Mata (Cáceres). La inversión inicial del proyecto, que engloba a un total de 12 empresas de 10 CCAA, se estima en 1.000 millones. Venergy+, como se ha bautizado la iniciativa, se propone fabricar baterías eléctricas para alimentar furgonetas y camiones pesados, vehículos de reparto urbano, una moto eléctrica y otros tres vehículos modulares.

La planta, con una capacidad inicial de 10 gigavatios hora (GWh) se alimentará por completo de energía renovable procedente de instalaciones locales. En una segunda fase, hasta 2030, la inversión podría crecer en 1.500 millones más para lograr una potencia total de 30 GWh, algo que quedará a expensas del crecimiento de la demanda. Envisión se hará cargo de un 89% de la inversión total (890 millones) y aspira a recibir la mitad de esa cantidad en ayudas y créditos ventajosos a través del proyecto estratégico del Ejecutivo, que pone en total 2.975 millones sobre la mesa para iniciativas como esta.

En este marco el Ministerio de Industria pidió a Stellantis -firma que ya tiene decidida la instalación de dos megafábricas de baterías para automóviles en Alemania y Francia y ultima una negociación en Italia- que realice una instalación de una fábrica en España. Stellantis, que controla las fábricas de Vigo, Zaragoza y Madrid de producción de vehículos, ha presentado otros dos proyectos, por un montante que supera los 223 millones de euros. Con uno de ellos prevé competir para la asignación de nuevos vehículos eléctricos en su planta de Figueruelas.

El paquete de ayudas para impulsar la conversión de la industria del automóvil hacia el vehículo eléctrico movilizará en torno a 11.855 millones de euros. Según los datos aportados en el Congreso, 311 compañías están implicadas en las inversiones a través de 13 grandes proyectos tractores que se han comprometido a sacar adelante un total de 487 proyectos en 15 CCAA. Cataluña ha sido la comunidad con mayor número de proyectos presentados, un total de 89, seguida por la Comunidad Valenciana, con 82 proyectos.

Se requiere un plan con medidas precisas, sustentadas en las ayudas proporcionadas por el PERTE, unas infraestructuras de recarga adecuadas para acelerar este mercado, un plan de

descarbonización adecuado, una reforma de la fiscalidad verde y una específica para la innovación. Lo que es evidente es que a mayor renta per cápita, mayor es la venta de vehículos electrificados, lo que en España no se produce, generado por una importante venta de vehículos de segunda mano en el dos últimos años (32% creció en 2021 las ventas de vehículos de más de 20 años) y los problemas de recarga.

En este marco la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (Ganvam), en representación de 42.000 pymes y 35.000 autónomos dedicados a la actividad de la venta y reparación, ha advertido esta semana en Bruselas del riesgo de desaparición al que se exponen más de 20.000 empresas del sector, como consecuencia de la "gestión ineficaz de los fondos Next Generation EU por parte del Gobierno de España". Para esta asociación: "es inconcebible que el Gobierno y el Ministerio de Industria no quieran escuchar las demandas de una parte fundamental de la cadena de valor de la industria de la automoción y queden excluidos del reparto de los fondos europeos sin ningún criterio objetivo.

Unas ayudas que se completan con las de otros planes, como el programa Moves III para la adquisición de vehículos eléctricos y la implantación de puntos de recarga o el programa tecnológico de movilidad sostenible del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, hasta sumar 4.300 millones de euros. El desarrollo del proyecto prevé una inversión total de más de 24.000 millones de euros en el periodo 2021-2023 entre cuantías públicas y privadas.

Los bloques obligatorios, a la hora de acometer el proyecto, requieren de la participación de: un fabricante de automoción, uno de baterías y uno de componentes. Una agrupación formada por, al menos cinco entidades y un 40% de PYMEs, además de la implicación de varias CCAA.

De los 27.633 millones de euros, previstos por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE, la industria del motor pujará por la partida dedicada a los PERTE, que alcanzarán los 2.586,75 millones de euros en 2022, procedentes de los fondos europeos. Se le puede sumar una cuantía de 313,4 millones, del propio Ministerio, de Proyectos Estratégicos de Innovación Técnico-Industrial, alcanzando un total de 2.900,15 millones. De esta cuantía, 1.350,521 millones serán para subvenciones y 1.236,229 para préstamos.

El régimen del Vehículo Eléctrico estará en marcha hasta 2023, abierto a consorcios de empresas radicadas tanto dentro como fuera de España. Las ayudas se concederán a través de un proceso de selección competitivo y serán entregadas mediante subvenciones directas y préstamos blandos.

La convocatoria del Plan Tecnológico de Automoción Sostenible ha movilizado una inversión total de 75 millones de euros a través de 11 proyectos enfocados al desarrollo de componentes y plataformas, y componentes para vehículos eléctricos, híbridos enchufables y propulsados por hidrógeno; la conducción autónoma y movilidad conectada; y la adaptación de los entornos productivos con sistemas seguros y robustos para la interacción persona-máquina en el entorno fabril inteligente.

Sin olvidar, según el Ministerio, que el Gobierno ya ha movilizado 800 millones para el Moves III de ayudas a la compra de eléctricos y del Moves Singulares para proyectos de electromovilidad, amén de flexibilizar la regulación y los plazos a la hora de poder instalar un punto de recarga para un vehículo eléctrico en la vía pública.

A las alturas de mes de abril de 2022 había 34 Planes MOVES, frente a uno que ha existido siempre, incorporando mayor complejidad al proceso actual. Al mismo tiempo, la fiscalidad actual es contraria a la descarbonización del parque y la renovación del mismo. Existen algunas carencias en el proceso de electrificación, vinculadas a la descoordinación entre CCAA y corporaciones locales, la acometida eléctrica y planificación de las vías de alta capacidad.

En 2021, el parque de automóviles de España alcanzó los 29,9 millones de unidades. La edad media volvió a crecer este último año, llegando a alcanzar los 13,49 años de antigüedad. España continúa teniendo uno de los parques más envejecidos de Europa superando la media de edad del continente de 11,5 años, según los últimos datos publicados por ACEA.

Por otra parte, el último PERTE, aprobado en mayo pasado, es el microelectrónica y semiconductores, el mayor de los once puestos en marcha hasta la fecha. Supone más de una cuarta parte de los 43.000 millones en fondos anunciados por Bruselas para acabar con la dependencia europea de los chips asiáticos, pero la clave reside en obtener también una fuerte inversión privada.

En esa elección influyen factores como las ventajas fiscales, la existencia de un ecosistema de talento o la cercanía a la industria que va a utilizar esos chips. España cuenta con la ventaja competitiva de ser el segundo mayor fabricante de automóviles de Europa, solo por detrás de Alemania, un sector cada vez más dependiente de los semiconductores por el salto al coche eléctrico y autónomo.

Tiene como objetivo reforzar las capacidades de diseño y producción de la industria de la microelectrónica y los semiconductores en España desde una perspectiva integral y favorecer la autonomía estratégica nacional y de la UE en este sector, en línea con lo previsto en la Ley Europea de Chips propuesta recientemente. En este sentido, también se anticipó que Barcelona será la sede de un laboratorio de diseño de semiconductores financiado a medias por la empresa y por el Gobierno, con 400 millones. El País Vasco también se ha interesado en contar con un proyecto.

El principal foco del PERTE chip se dirige, con 7.250 millones de euros en cinco años, a disponer de capacidad de fabricación de los semiconductores de nueva generación y de más valor añadido con un tamaño de producción por debajo de cinco nanómetros. Por otra parte, el Ejecutivo invertirá 2.100 millones de euros en atraer fabricantes de chips por encima de los cinco nanómetros, considerados como de gama media. Precisamente, estos chips son los más utilizados por los fabricantes de componentes destinados a automóviles, junto con el sector de los electrodomésticos.

El hecho de que muchos de los chips con los que van equipados los vehículos, que pueden oscilar de 1.500 a 5.000 microchips por coche, en función de la sofisticación del modelo de automóvil, sean de gama media y de menos valor añadido se apunta como una de las causas

de su progresiva deslocalización a fabricantes asiáticos que han acabado controlando el mercado mundial.

La segunda mayor inversión del Ejecutivo será en la estrategia de diseño de chips en España con 1.330 millones de euros, de los que 950 millones se destinarán a la creación de empresas “fabless”* y otros 300 millones a la puesta en marcha de una línea de pruebas. Asimismo, los 80 millones de euros restantes irán destinados a la formación y capacitación de personas en este campo.

* Se denomina compañía sin fábricas o fabless a un fabricante de semiconductores que carece de una planta de fabricación propia para las obleas de silicio (llamada fundición o fábrica, y de ahí el nombre, sin fábricas) y se especializa en el diseño y la comercialización de chips. Para la fabricación de su producto contratan a grandes fundiciones como la taiwanesa TSMC, la estadounidense GlobalFoundries, o a empresas de semiconductores con plantas propias como IBM.

El PERTE Chip destina 1.165 millones de euros al refuerzo de la capacidad científica, divididos en 475 millones de euros para el desarrollo de I+D+i sobre microprocesadores de vanguardia y arquitecturas alternativas; 150 millones de euros para la fotónica integrada; y 40 millones de euros para chips cuánticos.

Los 500 millones de euros restantes irán destinados a una línea de financiación para los 11 proyectos presentados al Proyecto Importante de Interés Común Europeo (IPCEI) de Microelectrónica y Tecnologías de la Comunicación (IPCEI ME-TC). Por último, el Gobierno invertirá 200 millones en apoyar “startups” y otros 200 millones en reforzar la capacidad de producción y fabricación de la industria TIC española, con el objetivo de generar demanda para los chips. Asimismo, el Alto Comisionado creado tendrá un presupuesto de cinco millones de euros.