

La matriculación de coches cae casi un 70% en marzo por la crisis

Apenas se vendieron 37.644 vehículos, la segunda cifra mensual más baja en 20 años

DANI CORDERO, Barcelona
La crisis del coronavirus ha impactado de pleno en las matriculaciones de vehículos. En marzo cayeron un 69%, un nivel nunca visto antes. El parón decretado por el estado de alarma obligó a cerrar puntos de venta desde mediados de mes y agravó la delicada situación del sector. El resultado: apenas se vendieron 37.644 vehículos, según fabricantes y vendedores, la segunda cifra más baja de la serie estadística iniciada en 2000. Hasta ahora el nivel más bajo registrado fue en agosto de 2013, cuando la tasa de paro superaba el 25%, con 35.000 vehículos vendidos.

El canal que sufrió más la crisis fue el de los alquiladores, que redujo un 75% sus comandas al desaparecer las perspectivas turísticas de Semana Santa. En la segunda mitad del mes apenas adquirió medio millar de vehículos. Las compras de particulares, un mercado especialmente débil desde el ejercicio pasado, se contrajeron un 67%. Las matriculaciones efectuadas durante la segunda mitad del mes se deben básicamente a operaciones realizadas en meses anteriores.

Seat, Toyota y Volkswagen fueron las marcas que más vehículos vendieron en marzo, mes en el que se impuso el Seat Leon como el turismo más vendido, seguido del Nissan Qashqai y el Seat Arona. Ninguno de ellos superó las 2.000 unidades. El escaso número de ventas permitió que los coches verdes (eléctricos, híbridos y de gas) alcanzaran una cuota del 20%.

El parón que se produjo a partir de la tercera semana de marzo es el principal responsable del colapso del mercado, si bien en los primeros siete días ya se notó una abrupta caída, sobre todo de la mano de las compañías alquila-

das, que redujeron su demanda un 95%. La segunda semana la caída fue menor, pero ya en los días posteriores las ventas se aproximaron a cero.

La cuarta semana de marzo, la última de siete días del mes, acabó con una contracción del 97%. En ese momento la totalidad de las fábricas españolas ya estaba cerrada. Su producción quedó tocada por la rotura de la cadena de suministro y la incapacidad de asegurar las condiciones de seguridad para evitar contagios. Pero también influyó en su decisión la desaparición del mercado, tal y como admitió primero Volkswagen y después fueron asumiendo el resto de grupos automovilísticos. En España las primeras previsiones advertían de una caída de la producción superior al 50% solo en marzo, que continuaría en abril.

Agujero en las cuentas

El reguero de ERTE en las fábricas de vehículos y de su industria auxiliar ha sido continuo en las últimas semanas. También en los concesionarios, cuya patronal Faconauto advertía que el cierre de los concesionarios llevaría a regulaciones temporales de empleo a unos 151.000 trabajadores, tras dejar un agujero en su facturación de 2.500 millones de euros. Apenas un 6% de sus plantillas se mantienen activas para servicios de urgencia.

Las ventas de vehículos comerciales también cayeron un 67,2%, hasta las 6.703 unidades. La afectación en vehículos industriales, autobuses y microbuses fue menor que la de turismos. Sus matriculaciones cayeron un 36,8%, hasta las 1.321 unidades. El desplome sufrido en el mercado de los automóviles se repitió en el de las motocicletas. Sus ventas en marzo se hundieron un 42,5%, con 9.479 unidades.

El Gobierno lanza el nuevo Plan de Energía como palanca para la recuperación

MIGUEL ÁNGEL NOCEDA, Madrid
El Plan Nacional Integral de Energía y Clima (PNIEC), que el Consejo de Ministros envió a Bruselas el martes, se ha convertido en la primera piedra de toque de esa especie de Plan Marshall o New Green Deal para reactivar la economía del

que viene hablando el Ejecutivo desde que decretó el estado de alarma por la crisis del coronavirus. El plan prevé unas inversiones de 241.000 millones de euros, de los que el 80% provienen de la iniciativa privada, y la creación de entre 250.000 y 350.000 empleos entre 2021 y 2030.

El texto enviado está en la fase de consulta pública del Estudio Ambiental Estratégico (EAE). El documento se modificará —y, en su caso, se remitirá nuevamente a Bruselas— en aquellos aspectos que pudieran resultar necesarios tras finalizar la evaluación ambiental y el análisis de las consultas recibidas.

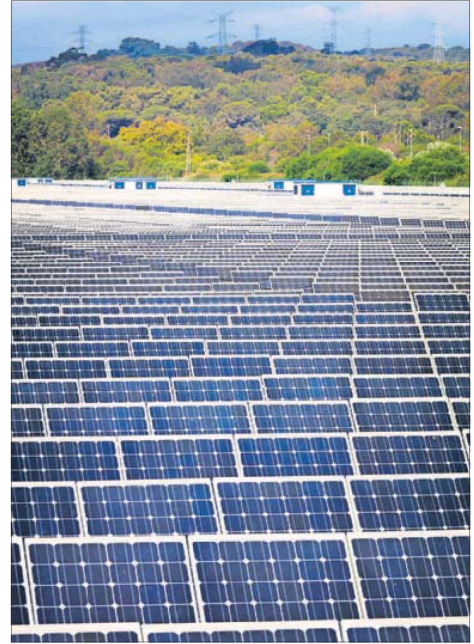
El texto contiene las directrices generales y recoge las inversiones contempladas para desarrollar la descarbonización de la economía. Las medidas incluidas elevan del 21% al 23% la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero respecto a 1990. Pero para llegar a esos objetivos es necesario un ambicioso programa de inversiones.

El plan estima la movilización de 241.400 millones entre 2021 y 2030, que se destinarán al impulso de las renovables, a medidas de ahorro y eficiencia y a electrificación y redes. El 80% de esa cifra corresponde al sector privado. El 20% restante serán inversiones de las distintas Administraciones públicas, incluyendo financiación europea, que activarán la inversión privada a través de actuaciones asociadas fundamentalmente al fomento del ahorro y la eficiencia energética, la movilidad sostenible y el cambio modal, según el Ministerio para la Transición Ecológica, que estima que el plan posibilitará que el PIB aumente en un 1,8% en 2030 respecto a un escenario sin medidas.

Según las previsiones oficiales, el empleo neto aumentaría entre 250.000 y 350.000 personas. Se trata de un incremento del 1,7% respecto a un panorama sin las medidas del PNIEC, y que puede ser mayor tras el impacto de la crisis sanitaria en las empresas. Las inversiones en renovables generarían entre 107.000 y 135.000 empleos en 2030; las dedicadas al ahorro y eficiencia energética, entre 56.000 y 100.000, y las de redes y electrificación de la economía, unos 46.000. Indirectamente, el cambio energético creará hasta 118.000 empleos.

Menos petróleo y carbón

Las medidas, además de elevar del 21% al 23% la reducción de emisiones, lograrían que el uso final de la energía sea del 42% renovable, así como que el 74% de la energía eléctrica sea verde. El plan prevé, asimismo, 58,8 gigavatios (GW) nuevos de potencia renovable (39 GW solar fotovoltaica; 22,3 GW eólicos; 5 GW solar termoelectrónica; 0,8 GW bio-



Planta de energía solar en Guadarranque, San Roque (Cádiz). / GETTY

Transición justa y pobreza energética

El PNIEC incorpora medidas en materia de transición justa y pobreza energética. En este sentido, se incluye la participación local en proyectos renovables, el fomento de la energía renovable a partir de biomasa o la promoción de la eficiencia energética en el sector residencial. De igual modo, se proponen instrumentos para garantizar a los consumidores el derecho a consumir, producir, almacenar y vender su propia energía renovable mediante la generación distribuida, la gestión de la demanda, el fomento de las comunidades energéticas locales, así como medidas específicas destinadas a promover el papel proactivo de la ciudadanía en la descarbonización. Al respecto, hace hincapié en el potencial de la rehabilitación energética de edificios y del autoconsumo.

masa; 0,5 GW hidráulica), frente a los 57,1 GW nuevos de potencia renovable que preveía el borrador anterior.

La menor importación de combustibles fósiles —en especial, petróleo y carbón— y la progresiva penetración de las energías renovables mejorará la dependencia energética del país, que pasará del 74%, según el dato de 2017 (último disponible), al 61% en 2030.

La vicepresidenta cuarta y ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, señala en una nota que la situación "requiere un esfuerzo colectivo grande para ir recuperando la actividad económica poco a poco". Y agrega: "No será de un día para otro, pero tenemos que ir preparando oportunidades. Y para eso es fundamental identificar dónde podemos activar medidas con más potencial y menos coste, cómo podemos dar señales de inversión y estímulo que nos ayuden a tener un efecto positivo cada vez más amplio". En ese contexto, localiza la preparación de las medidas en materia de transición ecológica, energética, digitalización, eficiencia, mejores ciudades, mejores entornos o mejor movilidad.

EXCELENTÍSIMO SEÑOR D. RICARDO DíEZ HOCHLEITNER

Fundador y Presidente de Honor del
Capítulo Español del Club de Roma,
Presidente del Club de Roma (1990 - 2000)

FALLECIÓ EN MADRID
EL DÍA 1 DE ABRIL DE 2020

D. E. P.

El Presidente, la Junta Directiva y los Miembros del
Capítulo Español del Club de Roma

RUEGAN una oración por su alma