

# Cadena de suministros y fiscalidad del coche eléctrico

**S**i bien el vehículo eléctrico (VE) tiene un efecto muy positivo en la reducción de emisiones, como ya indicaba en mi anterior artículo, debemos reflexionar sobre el impacto que la transición a esta nueva tecnología puede tener en Navarra y en la fiscalidad que se aplicará a esta "nueva movilidad". La Comunidad foral cuenta con una factoría en la que se ensamblan vehículos del grupo VW. Para poder llevar a cabo el proceso de montaje, la factoría ha creado una cadena de suministros de alta calidad y resiliencia, lo que le permite mantener su actividad fabril bajo cualquier condición. Una parte importante de esta cadena de suministros está compuesta por proveedores navarros, siendo una gran palanca para la actividad, el empleo y el bienestar de nuestra comunidad.

La transición al VE implica un cambio profundo en los componentes a emplear y, por tanto, en la cadena de suministros. Este cambio obligará a que algunos proveedores tengan que redimensionar su actividad actual, así como la entrada de nuevos proveedores que deberán decidir sobre su implantación en nuestra tierra o en alguna otra comunidad. Es este proceso de decisión donde nuestro Gobierno debería actuar, ofreciendo el apoyo que dichos proveedores están esperando. Según datos difundidos por el gobierno de Navarra, el contenido local -medido como porcentaje de los componentes comprados por VW en Navarra (€/coche)- será superior al actual. Este dato, si bien positivo, no implica que las horas de mano de obra (MO) por coche, es decir, el empleo ge-

nerado en Navarra, vaya a ser mayor.

Para ilustrar este razonamiento debemos analizar la actividad de MOBIS la, empresa de nueva instalación en nuestra comarca. Esta compañía monta los conjuntos de batería. Es una empresa que suministra un conjunto de mucho valor (40% del total del coche) pero con muy poco valor añadido en la Comunidad foral. El montaje se realiza empleando módulos de batería que se fabrican en Sagunto; es allí donde se concentra el 80% del valor añadido y, por tanto, del empleo. Lo triste es que quien realiza ese trabajo es una empresa del grupo VW, PowerCo,

que ha decidido no implantarse en Navarra.

Si consultamos los datos disponibles en la red, mientras que MOBIS anuncia la creación de 300 nuevos empleos, PowerCo estima que allí serán 3.000. Por tanto, y para evitar interpretaciones erróneas, nuestro Gobierno debería informarnos del efecto de la transición en horas de MO por coche y no, solamente, en €/coche.

Si revisamos la situación de la planta de ensamblaje más próxima, comparable con la de Landaben, que es la de Stellantis en Figueruelas, vemos, una vez más, que el Gobierno de Aragón nos ha vuelto a tomar la delantera. Allí las baterías no solo se ensamblan, sino que también se fabrican. El Gobierno de Aragón ha conseguido captar la inversión de CATL (el mayor fabricante de

baterías del mundo) para la construcción de una nueva planta.

Además de este proveedor, nuestros vecinos, han conseguido atraer:

-Fabricantes de chasis y conjuntos soldados: FagorEderlan y Duali Auto Parts (China).

-Fabricante de interiores y elementos plásticos: Caip (China).

-Reciclaje de baterías: BYN (China) incluyendo el procesado y no únicamente la molienda, que es lo que se pretende hacer en Navarra.

Esto es un éxito para ellos, por lo que debemos felicitarles, y un riesgo para nosotros, ya que dichos proveedores no limitarán su actividad a la fabricación de elementos para Stellantis, sino que podrán ofrecer a VW componentes que compitan con los fabricados en Navarra.

Ante esta situación, debemos preguntarnos por qué Aragón sí y Navarra no. La respuesta es clara: en Aragón la industria es bienvenida y el gobierno autonómico la apoya y facilita su implantación. En Navarra, por el contrario, somos incapaces de emplear la mejor herramienta de la que disponemos, nuestra autonomía fiscal, y lo que hacemos es justo lo contrario, poner dificultades a las posibles implantaciones.

Si a esto sumamos la falta de conexiones por carretera (autopistas), de tren de alta velocidad y unas conexiones aéreas deplorables, la respuesta es clara: Navarra no es la mejor opción para invertir. Por todo lo anterior, y antes de que sea demasiado tarde, nuestro Gobierno debería actuar para que Navarra vuelva a ser una tierra atractiva pa-

ra la industria, empleando todas las herramientas a su alcance.

Merece también la pena reflexionar sobre la fiscalidad que se aplicará a la "nueva movilidad", un aspecto que hasta el día de hoy no ha sido tratado. Me refiero, en concreto, a cómo se va a compensar el agujero en la recaudación que puede producirse, a medida que se reduzca el consumo de hidrocarburos. Al llenar los depósitos de gasolina o diésel, aproximadamente el 50% de lo que pagamos son impuestos. Revisando los últimos datos disponibles (2024) podemos ver que la recaudación anual por este concepto ascendió a 22.709 millones de euros.

¿Qué sucederá a medida que el consumo de combustibles se reduzca? La administración no ha tratado el tema, pero podemos ver qué está pasando en otros países. En el Reino Unido ya se está hablando de una tasa por kilómetro para "tapar" dicho agujero. ¿Cuánto tiempo tardará en plantearse algo así en nuestro país? Esta es una pregunta que debiera ser respondida cuanto antes. Como conclusión, el VE es a la vez buena opción y un gran reto.

Debemos pedir a nuestro Gobierno que utilice todas sus herramientas para conseguir que Navarra vuelva a ser un polo de atracción industrial y que los proveedores de la nueva cadena de suministro decidan implantarse en nuestra tierra. Solo así saldremos indemnes y reforzados de la transición que viene.

**Juan Córdoba Iturriagagoitia.** Ingeniero industrial y miembro del think tank Institución Futuro

Juan Córdoba

