

Diálogo sobre vehículo eléctrico en Europa y España: avances y actualidad

9 de julio de 2026

Resumen del diálogo de seguimiento del grupo de trabajo de **alinnea** sobre la evolución el vehículo eléctrico (minutas de la reunión)

1. Objetivo del diálogo

El objetivo del encuentro es crear un espacio de seguimiento de la evolución del vehículo eléctrico en España y Europa tras los trabajos desarrollados durante los dos últimos años por el grupo de trabajo de alinnea, durante los dos años anteriores. Se explicó que la finalidad de estos diálogos periódicos es analizar la situación del sector, identificar cambios relevantes en el mercado y evaluar el grado de avance de las políticas industriales y regulatorias vinculadas a la movilidad eléctrica.

Asimismo, se recordó que el análisis incorpora tanto la perspectiva española como la europea, prestando especial atención a la evolución del mercado, al cumplimiento de los objetivos de emisiones por parte de los fabricantes y al desarrollo de la cadena de valor asociada al vehículo eléctrico.

2. Contexto del mercado del vehículo eléctrico en España: situación del programa Auto Plus

La sesión comenzó con una actualización sobre la situación del mercado del vehículo eléctrico en España, prestando especial atención al estado de implementación del programa Auto Plus y a su posible impacto sobre la evolución de las matriculaciones.

En este contexto, se señaló que, a la fecha de celebración del diálogo, las bases reguladoras del programa todavía no habían sido publicadas oficialmente, por lo que las ventas de vehículos eléctricos y electrificados continuaban realizándose con la expectativa de acceder posteriormente a unas ayudas de carácter retroactivo.

Durante el debate se informó de que el texto del programa ya había superado el trámite de consulta pública y se encontraba pendiente del dictamen del Consejo de Estado, por lo que su publicación oficial se consideraba inminente. Asimismo, se explicó que uno de los principales aspectos técnicos abordados durante la tramitación ha sido la definición del origen europeo de las baterías y su compatibilidad con la normativa comunitaria.

En este sentido, se indicó que finalmente se optará por un sistema basado en una "lista blanca", mediante el cual los fabricantes declararán el origen de las baterías y de los componentes contemplados en la normativa. Esta información se incorporará a la base de datos gestionada por el IDAE, que servirá como referencia para la concesión inicial de las ayudas, mientras que el Ministerio de Industria realizará posteriormente las comprobaciones oportunas para verificar la información declarada. En caso de detectarse discrepancias, se prevé el correspondiente procedimiento de reintegro de la ayuda. En este sentido, se explicó que dicha base de datos constituye la referencia utilizada por el sistema para identificar y verificar los vehículos susceptibles de recibir apoyo, aprovechando una herramienta ya existente para agilizar la gestión del programa. Se señaló que toda la información relativa al origen del vehículo y de la batería deberá estar previamente incorporada en esta base de datos, que servirá como punto de partida para la tramitación de las solicitudes. Posteriormente, el Ministerio de Industria realizará una comprobación de la veracidad de la información declarada mediante controles *ex post*, asumiendo la responsabilidad de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos antes de la resolución definitiva de las ayudas.

Asimismo, se aclaró que el consumidor podrá conocer, en el momento de solicitar la ayuda, el origen del vehículo y de la batería a partir de la información disponible en la base de datos del IDAE, aunque la verificación definitiva corresponderá posteriormente a la Administración.

A continuación, se analizaron los datos más recientes de matriculaciones, señalándose que la evolución del mercado confirma una tendencia positiva. Los datos correspondientes al periodo enero-mayo

muestran un crecimiento interanual tanto de los vehículos eléctricos de batería como de los híbridos enchufables, lo que refleja que el retraso en la puesta en marcha del programa no ha supuesto, por el momento, una ralentización significativa de la demanda. No obstante, se destacó que el mercado español continúa caracterizándose por un importante peso de los vehículos híbridos enchufables, aunque las matriculaciones de vehículos 100 % eléctricos mantienen igualmente una trayectoria creciente. En concreto, España experimentó un crecimiento con una cuota de vehículo eléctrico de batería del 9 %, lo que supone un incremento de 2 puntos porcentuales respecto al mismo período de 2025.

En relación con los incentivos, se recordó que, aunque los vehículos híbridos enchufables no podrán acogerse al programa Auto Plus, sí continúan pudiendo beneficiarse de la deducción fiscal actualmente vigente, circunstancia que sigue favoreciendo su presencia en el mercado.

Finalmente, se abordó el estado de ejecución presupuestaria del programa. Se indicó que la dotación prevista para 2026 asciende a 400 millones de euros y se debatió sobre el ritmo de utilización de estos fondos. Frente a la percepción de que el presupuesto podría agotarse rápidamente debido al elevado volumen de solicitudes, se aclaró que, según los datos disponibles en ese momento, se había comprometido aproximadamente la mitad de la dotación prevista, sin que existieran indicios de un agotamiento inminente de los recursos.

3. Evolución industrial del sector de automoción y transición hacia el vehículo eléctrico

La intervención se centró en analizar la evolución reciente de la industria de automoción en España, prestando especial atención al impacto de las nuevas inversiones vinculadas al vehículo eléctrico y a los retos que plantea la transformación de la cadena de suministro.

En primer lugar, se destacó la relevancia estratégica de la alianza entre Stellantis y Leapmotor, señalando que constituye uno de los ejemplos más representativos de la estrategia orientada a atraer fabricantes chinos para aprovechar las capacidades industriales ya existentes en España. Se explicó que la reorganización de la planta de Villaverde y la colaboración prevista en Zaragoza responden a un modelo basado en reutilizar infraestructuras, conocimiento industrial y empleo ya consolidado, frente a otras iniciativas que plantean la construcción de nuevas plantas industriales desde cero.

Asimismo, se señaló que la llegada de nuevos fabricantes internacionales, como los proyectos anunciados en Galicia, representa una oportunidad para reforzar el posicionamiento industrial de España dentro del proceso de electrificación del automóvil. En este contexto, se destacó que la atracción de inversiones constituye un elemento positivo siempre que contribuya a fortalecer el tejido productivo nacional y a consolidar la cadena de valor del vehículo eléctrico.

No obstante, se puso de relieve que la principal preocupación ya no se sitúa en las plantas ensambladoras, donde existe una apuesta clara por la electrificación, sino en la industria de componentes. Se explicó que la práctica totalidad de los nuevos proyectos industriales previstos en España están vinculados al vehículo eléctrico, mientras que la mayor incertidumbre afecta a los proveedores, especialmente a aquellas empresas cuya actividad está estrechamente ligada a tecnologías propias del motor de combustión. Como ejemplo, se mencionaron distintos procesos de reestructuración en empresas de componentes, subrayando la necesidad de anticipar esta transición mediante planes específicos que permitan identificar las empresas con mayor riesgo y acompañar su transformación industrial.

En este sentido, se destacó la conveniencia de desarrollar estrategias de planificación industrial que permitan anticipar los efectos de la transición sobre la industria auxiliar, tomando como referencia experiencias ya desarrolladas en algunas comunidades autónomas. Se defendió la necesidad de evaluar de forma preventiva la situación de los distintos proveedores para facilitar procesos de reconversión y minimizar el impacto sobre el empleo.

Otro de los aspectos destacados fue la necesidad de centrar el debate en los mecanismos para alcanzar los objetivos de descarbonización, más que en cuestionar dichos objetivos. Se señaló que la prioridad debe situarse en diseñar una transición capaz de minimizar sus efectos sobre la industria y el empleo, manteniendo al mismo tiempo el compromiso con la electrificación del transporte. En este contexto, se valoró positivamente la estrategia de atracción de inversiones impulsada por la Administración, considerándola una herramienta para fortalecer la competitividad industrial y acelerar el desarrollo del vehículo eléctrico en España.

4. Estrategias industriales para la transición hacia el vehículo eléctrico

La intervención se centró en analizar la evolución de la estrategia industrial del sector de automoción en España y el papel que desempeñan las alianzas internacionales, la electrificación y la industria de componentes en la transición hacia el vehículo eléctrico.

Como mencionado anteriormente, se destacó de nuevo que el principal desafío de la transformación industrial no se concentra tanto en los fabricantes de vehículos como en la industria de proveedores, al ser el eslabón que presenta una mayor vulnerabilidad frente al cambio tecnológico. Se señaló que los diagnósticos que están siendo elaborados por las comunidades autónomas permiten distinguir entre empresas con capacidad para adaptarse al nuevo contexto tecnológico y otras cuya actividad presenta mayores dificultades de reconversión, poniendo de relieve la necesidad de diseñar estrategias de colaboración público-privada que acompañen este proceso y permitan preservar el tejido industrial y el empleo asociado.

Asimismo, se abordó el papel de la inversión extranjera en el desarrollo de la industria española de automoción. Se destacó que las alianzas entre fabricantes europeos y asiáticos deben orientarse a maximizar el valor añadido generado en España, aprovechando las capacidades industriales ya existentes, incorporando actividades de investigación, desarrollo e innovación y utilizando el ecosistema nacional de proveedores. En este contexto, se defendió que el objetivo debe ir más allá del mero ensamblaje de vehículos, favoreciendo que las nuevas inversiones contribuyan al desarrollo tecnológico y al fortalecimiento de la cadena de suministro nacional.

A continuación, se presentó el nuevo plan industrial de Renault en España, vinculado al reciente convenio alcanzado por la compañía. Se explicó que este plan contempla la fabricación de cinco nuevos modelos entre las plantas de Valladolid y Palencia, incorporando por primera vez plataformas específicas para vehículos eléctricos en la planta de Palencia, mientras que Valladolid mantendrá la producción de vehículos híbridos como parte de la estrategia global del grupo. Asimismo, se destacó que España se consolidará como el único polo industrial de Renault capaz de fabricar todas las tecnologías de propulsión —eléctrica, híbrida, híbrida enchufable y de autonomía extendida—, lo que permitirá afrontar la transición hacia el vehículo eléctrico de forma progresiva y facilitar la adaptación de la industria auxiliar.

En este sentido, se señaló que, aunque el vehículo eléctrico constituye claramente la tecnología dominante hacia la que evoluciona el mercado europeo, las tecnologías híbridas y de autonomía

extendida pueden desempeñar un papel transitorio mientras parte de la cadena de proveedores completa su proceso de adaptación.

Por último, se destacó que la evolución del mercado confirma esta tendencia. Se recordó que la cuota conjunta de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables continúa creciendo en España, mientras que en mercados más avanzados, como Francia, las matriculaciones de vehículos eléctricos ya representan porcentajes muy elevados, especialmente en el vehículo particular. En este contexto, se defendió que la electrificación del parque automovilístico constituye una tendencia estructural consolidada, favorecida tanto por la evolución tecnológica como por la creciente competitividad económica del vehículo eléctrico respecto a las tecnologías convencionales.

5. Local content y criterios de producción europea en la política industrial

A continuación, el debate se centró en la definición del concepto de contenido local (*local content*) y en las implicaciones que tendrán los futuros criterios europeos para determinar qué vehículos y componentes podrán considerarse efectivamente producidos en Europa a efectos de acceder a los distintos instrumentos de apoyo industrial, bajo las discusiones sobre Industrial Accelerator Act.

En este contexto, se puso de relieve que el modelo industrial español, basado en la atracción de fabricantes internacionales y en el aprovechamiento de las capacidades industriales ya existentes, difiere parcialmente de la visión que comienza a consolidarse en algunas instituciones europeas, donde se está otorgando una creciente importancia al porcentaje de componentes, materias primas y valor añadido generado dentro del territorio europeo.

Se señaló que este debate resulta especialmente relevante para las nuevas inversiones vinculadas a fabricantes internacionales, ya que la consideración del origen de los componentes y del contenido local puede condicionar el acceso a ayudas públicas e instrumentos de apoyo previstos en la futura política industrial europea.

Asimismo, se puso de manifiesto que el debate europeo sobre el contenido local está evolucionando hacia una cuestión aún más amplia: la definición de qué debe entenderse por "*Made in Europe*". En este contexto, se explicó que algunas propuestas plantean ampliar este concepto para incluir no solo la producción realizada dentro del territorio de la Unión Europea, sino también aquella procedente de países considerados socios estratégicos o con acuerdos preferenciales con la Unión. Se señaló que esta discusión puede tener importantes implicaciones sobre la localización futura de las inversiones industriales y sobre el acceso a los distintos mecanismos de apoyo previstos por la legislación europea.

Durante el intercambio se destacó igualmente que esta posible ampliación del concepto de contenido europeo obliga a encontrar un equilibrio entre mantener la apertura comercial con socios estratégicos y preservar la capacidad industrial de Europa. En este sentido, se advirtió que una definición excesivamente amplia podría incentivar la localización de nuevas inversiones fuera de la Unión Europea, favoreciendo procesos de desindustrialización si no se acompaña de criterios que garanticen la generación efectiva de valor añadido, empleo y capacidades industriales dentro del territorio europeo.

Los asistentes ponen de relieve las siguientes cuestiones:

Asequibilidad del vehículo eléctrico y debate sobre el alcance del concepto *Made in Europe*

Finalmente, Se destacó que, desde la perspectiva del consumidor, los elementos determinantes siguen siendo el importe de la ayuda pública y el coste final del vehículo, por lo que uno de los principales retos consiste en lograr la escalabilidad necesaria para ofrecer vehículos eléctricos asequibles.

6. Debate: Made in Europe y la coherencia regulatoria

Se explicó que el debate sobre Made in Europe no se limita al origen territorial de la producción, sino que también abarca la definición de qué componentes y procesos pueden considerarse europeos a efectos de acceder a instrumentos de apoyo. Se destacó que la interpretación de este concepto podría ampliarse a países vinculados a la Unión Europea mediante acuerdos comerciales o marcos de cooperación, lo que alteraría de forma sustancial el mapa industrial y las condiciones de acceso a los fondos. En paralelo, se subrayó la importancia de que cualquier definición futura sea pragmática, implementable y realista, evitando generar incertidumbre adicional o introducir cargas administrativas excesivas para las empresas.

También se recordó que, en el caso de las baterías y otras piezas clave de la cadena de valor, los requisitos de localización deben contar con un calendario razonable de adaptación, ya que no sería viable exigir su cumplimiento inmediato si la industria europea todavía no dispone de la capacidad productiva necesaria. En esta línea, se insistió en que el desarrollo industrial en España debe ir acompañado de valor añadido local, incluyendo actividades de I+D, ingeniería, procesos industriales avanzados y ensamblaje final, de manera que las nuevas inversiones contribuyan efectivamente al fortalecimiento del tejido productivo nacional.

Por último, se advirtió de que la nueva Ley de Aceleración Industrial (IAA) no debería convertirse en una norma centrada exclusivamente en la carga administrativa o en el cumplimiento formal, sino en una herramienta que facilite la inversión y la competitividad. Se destacó igualmente que la regulación secundaria pendiente en distintos ámbitos —como el vehículo ligero y pesado, el pasaporte de baterías o la huella de carbono— está generando incertidumbre y retrasos que dificultan la planificación empresarial. Se advirtió de que la eficacia de la IAA dependerá en gran medida de que su aplicación resulte sencilla y proporcionada. Se señaló que, si los mecanismos de acreditación y cumplimiento asociados a la normativa generan una carga administrativa excesiva, los fabricantes terminarán destinando recursos significativos al cumplimiento regulatorio para un segmento reducido del mercado, mientras que otros competidores podrían operar sin necesidad de acogerse a estos instrumentos. En este sentido, se puso como ejemplo el ámbito de la contratación pública, donde determinadas cláusulas permiten exceptuar la aplicación de los requisitos del reglamento cuando existan diferencias de precio relevantes entre las ofertas, reabriendo el debate sobre el equilibrio entre los objetivos de descarbonización y la competitividad económica.

Durante el debate también se destacó que la discusión no debe centrarse únicamente en el alcance geográfico del Made in Europe o en el origen de la cadena de valor, sino también en las condiciones bajo las cuales deben realizarse las inversiones extranjeras. Se señaló que España ya está avanzando en la definición de una metodología para orientar las futuras inversiones hacia proyectos que generen valor añadido, impulsen actividades de ingeniería, I+D+i y procesos industriales avanzados, y fortalezcan el tejido industrial nacional. Asimismo, se defendió que los futuros criterios europeos sobre contenido local deben ser pragmáticos, implementables y realistas, otorgando tiempo suficiente para el desarrollo de capacidades industriales —como la fabricación de celdas de baterías— y reconociendo como parte del valor añadido europeo actividades como la ingeniería, el ensamblaje final o el desarrollo tecnológico.

Por otra parte, se manifestó la preocupación del sector por la incorporación de requisitos adicionales relacionados con el uso obligatorio de materiales bajos en carbono, como el acero verde, al considerar

que la industria de la automoción no debería asumir objetivos adicionales que puedan comprometer su competitividad mientras otros sectores avanzan a ritmos diferentes en sus propios procesos de descarbonización. Finalmente, se insistió en que la Ley de Aceleración Industrial, por sí sola, no será suficiente para reforzar la competitividad de la industria europea, sino que deberá complementarse con el resto de iniciativas regulatorias actualmente en desarrollo, como la revisión del Reglamento de emisiones de CO₂, el Reglamento Euro 7, el pasaporte digital de baterías o la regulación sobre huella de carbono. En este sentido, se advirtió de que la ausencia de numerosos actos de ejecución y normativa secundaria está generando una elevada incertidumbre regulatoria que dificulta la planificación industrial, por lo que se reclamó una mayor seguridad jurídica, coherencia normativa y agilidad en el desarrollo del marco regulador europeo.

7. Necesidad de una regulación europea clara, protección del tejido industrial y refuerzo de la demanda

La intervención subrayó que la futura ley de aceleración industrial es una norma necesaria y largamente reclamada, s. En este sentido, se insistió en la necesidad de contar con una regulación europea clara que proteja lo fabricado en Europa, y no únicamente el ensamblaje, con el fin de preservar los centros de trabajo, el empleo y la capacidad industrial del continente. Se advirtió de que, si la regulación no se diseña adecuadamente, pueden intensificarse riesgos como la desindustrialización, la deslocalización de empresas, la reubicación de centros de I+D+i, la creciente dependencia de componentes importados y la pérdida de inversión tecnológica en ámbitos estratégicos como el vehículo conectado o autónomo.

Asimismo, se destacó que España cuenta con una experiencia diferenciada en la atracción de inversiones industriales mediante el diálogo social, los planes industriales y los acuerdos con las casas matrices, lo que ha permitido reorientar actividad productiva hacia el país y consolidar un ecosistema de proveedores. En este contexto, se defendió que la regulación debe incorporar una condicionalidad social relevante y debe centrarse en proteger el contenido fabricado en Europa, de forma que se salvaguarden también las condiciones laborales y el tejido social asociado a la industria.

Por otro lado, se puso de relieve la importancia de reforzar la formación de las plantillas actuales y futuras como elemento clave para sostener la competitividad de España en el proceso de transición industrial. Se señaló que la cualificación de los trabajadores constituye una ventaja diferencial frente a otros países y debe ser uno de los ejes prioritarios para consolidar el desarrollo de la industria de baterías y de automoción en el país.

Finalmente, se recordó que, además de impulsar nuevos proyectos industriales, resulta necesario fortalecer la demanda para acompañar el crecimiento de la producción. En este sentido, se destacó el potencial del renting social como medida complementaria al programa Auto Plus para ampliar el acceso al vehículo eléctrico, dinamizar el mercado y favorecer que las fábricas instaladas en España puedan crecer en volumen de producción, turnos de trabajo y empleo. Se advirtió, no obstante, de que 2027 podría ser un año especialmente complejo para el sector hasta que los nuevos proyectos entren plenamente en funcionamiento, por lo que se consideró esencial mantener una coordinación estrecha entre empresas, sindicatos y administraciones para minimizar el impacto sobre el empleo y los centros de trabajo.

Los asistentes ponen de relieve las siguientes cuestiones:

Innovación, autonomía estratégica y mercados tractores como elementos de competitividad

Durante el debate se destacó la necesidad de vincular los nuevos instrumentos de política industrial con una estrategia sólida de innovación. En este sentido, se señaló que la atracción de inversiones extranjeras resulta imprescindible en el corto plazo para incorporar capacidades industriales y conocimiento tecnológico, pero se advirtió de que esta estrategia debe ir acompañada de un fortalecimiento del ecosistema europeo de I+D+i. Se subrayó que la innovación genera resultados a medio y largo plazo y que, si Europa no desarrolla capacidades propias, continuará dependiendo del conocimiento y la tecnología procedentes de terceros países, reproduciendo los cuellos de botella que actualmente se observan en ámbitos como el de las baterías. Por ello, se planteó la conveniencia de analizar conjuntamente la relación entre los futuros requisitos de contenido local y los objetivos de innovación industrial, de forma que ambas políticas contribuyan a reforzar la autonomía estratégica europea.

Asimismo, se defendió que el debate sobre el Made in Europe debe entenderse como una oportunidad para avanzar en una estrategia de reindustrialización verde basada en el desarrollo de nuevas cadenas de valor y en la cooperación con socios estratégicos para el acceso a materias primas críticas, como el litio. En este contexto, se destacó el interés de explorar modelos de colaboración internacional que permitan fortalecer cadenas de suministro compartidas y reducir dependencias. Finalmente, se puso de relieve el papel que pueden desempeñar los mercados tractores para acelerar el desarrollo industrial europeo, utilizando la demanda como instrumento para impulsar nuevas industrias asociadas a materiales bajos en carbono, acero verde, plásticos reciclados, hidrógeno renovable o energía limpia. Se señaló que esta estrategia debe acompañarse de inversiones en capacidades industriales, formación y diálogo con los territorios, favoreciendo una visión integrada que trascienda los intereses individuales de cada sector y contribuya al fortalecimiento de la competitividad europea en su conjunto.

Equilibrio entre competitividad, contenido local e innovación

Durante el debate se planteó la necesidad de abordar el concepto de **contenido local** desde una perspectiva progresiva y compatible con la realidad industrial actual. Se destacó que el análisis no puede limitarse únicamente al lugar de fabricación de los vehículos, sino que debe considerar la existencia de cadenas de suministro ya consolidadas en países como Marruecos o Turquía, donde fabricantes europeos producen vehículos destinados al mercado comunitario utilizando, en muchos casos, proveedores establecidos en Europa. En este sentido, se defendió la conveniencia de abrir un debate sobre el alcance geográfico del *local content*, buscando un equilibrio entre reforzar la industrialización europea y preservar la competitividad del sector, evitando que una aplicación excesivamente restrictiva incremente significativamente los costes de producción y reduzca la capacidad de competir frente a fabricantes de terceros países.

Asimismo, se puso de relieve que los principales fabricantes europeos han comenzado a converger en una propuesta común para definir el contenido local, basada en un criterio agregado en lugar de evaluaciones vehículo por vehículo. Esta propuesta plantea que una marca sea considerada europea cuando al menos el 70 % de los vehículos que comercializa en Europa se fabriquen en territorio europeo y, adicionalmente, que el 70 % del valor del vehículo —excluyendo la batería— proceda de componentes fabricados en Europa. Se señaló que este planteamiento permitiría proteger la industria europea de componentes, manteniendo al mismo tiempo un modelo operativo viable para los fabricantes.

Por otra parte, se insistió en que la competitividad de la industria europea dependerá cada vez más de su capacidad para atraer actividades de **I+D+i**, ingeniería y desarrollo tecnológico. Se recordó que el mayor valor añadido del sector se concentra en estas actividades y que España, al no albergar los principales centros de decisión de los grandes fabricantes, debe reforzar los incentivos orientados a captar proyectos

de innovación. En este sentido, se defendió que atraer capacidades de investigación genera empleo cualificado, incrementa el valor añadido industrial y fortalece el crecimiento económico a largo plazo.

Finalmente, se abordó la necesidad de combinar la atracción de talento internacional con una estrategia de transferencia efectiva de conocimiento. Se señaló que la llegada de personal especializado procedente de otros países puede resultar positiva siempre que contribuya a trasladar capacidades tecnológicas, conocimiento y propiedad intelectual hacia las empresas europeas, permitiendo desarrollar progresivamente una base propia de innovación y reduciendo la dependencia tecnológica exterior en ámbitos estratégicos como la fabricación de baterías.

Materias primas críticas y oportunidades para España

En la parte final de la sesión se recordó la importancia de incorporar la dimensión de las materias primas críticas dentro del debate sobre la electrificación de la movilidad. En este sentido, se señaló que España dispone de varios proyectos de extracción de litio con potencial para contribuir al abastecimiento europeo de materias primas estratégicas, aunque su desarrollo continúa condicionado por la tramitación administrativa y la obtención de los permisos necesarios. Se destacó que el contexto actual representa una oportunidad especialmente relevante para impulsar estos proyectos, ya que el incremento previsto de la oferta mundial en los próximos años podría reducir su atractivo económico. Por ello, se insistió en la necesidad de no perder de vista el primer eslabón de la cadena de valor de las baterías y el papel estratégico que España puede desempeñar en este ámbito.

8. Evolución del contexto europeo

Se presentó una actualización del debate que se está desarrollando en el Parlamento Europeo en torno al nuevo reglamento sobre descarbonización del transporte, destacando especialmente la propuesta del ponente (rapporteur) de reconocer determinados combustibles renovables como equivalentes al vehículo eléctrico en términos de reducción de emisiones de CO₂. Se señaló que esta cuestión refleja la existencia de dos enfoques diferenciados dentro de las instituciones europeas: por un lado, quienes defienden ampliar el reconocimiento de distintas tecnologías de descarbonización más allá de la electrificación y, por otro, quienes consideran que los combustibles renovables no deben equipararse al vehículo eléctrico a efectos regulatorios. Asimismo, se destacó que el resultado de este debate será determinante para la definición futura de los criterios de acceso a ayudas públicas, los mecanismos de apoyo y el marco regulatorio de la transición hacia la movilidad descarbonizada, por lo que se identificó como uno de los elementos estratégicos que marcarán la evolución de la política industrial europea en los próximos años.

Se realizó una actualización del contexto regulatorio europeo, destacando que la Presidencia irlandesa del Consejo de la Unión Europea asumirá un papel relevante en las negociaciones que se desarrollarán durante los próximos meses. Asimismo, se señaló que uno de los principales debates abiertos en el Parlamento Europeo gira en torno a la revisión del marco regulatorio de descarbonización y, particularmente, a la posible equiparación de determinados combustibles renovables con el vehículo eléctrico en el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones.

Posteriormente, se presentaron los principales resultados del informe mensual elaborado por alinnea sobre la evolución del mercado automovilístico europeo. Se destacó que la mayor parte de los fabricantes continúan avanzando en la reducción de emisiones y acercándose a los objetivos regulatorios establecidos, al tiempo que se observa una evolución positiva en la incorporación de vehículos eléctricos por parte de las flotas corporativas, especialmente en las grandes empresas.

9. Próximos ámbitos de análisis

Finalmente, se abrió un espacio de reflexión para identificar posibles líneas de trabajo futuras para alinnea, tanto de cara al último diálogo de actualización previsto para octubre como para la planificación de las actividades del año siguiente. Entre las propuestas planteadas, se destacó el interés por profundizar en el análisis económico de los beneficios asociados a una electrificación ambiciosa del parque automovilístico, comparando distintos escenarios de desarrollo y cuantificando sus oportunidades económicas. Asimismo, se propuso incorporar al análisis cuestiones relacionadas con la digitalización de los procesos productivos, la automatización industrial, la inteligencia artificial, el vehículo autónomo y el vehículo conectado, al considerarse ámbitos con un impacto creciente sobre la competitividad de la industria y sobre la evolución del empleo en el sector.