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

29 de octubre de 2026

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

1. Objetivo del diálogo

El encuentro se enmarca en la serie de diálogos periódicos de seguimiento que **alinnea** mantiene, con carácter trimestral, sobre la evolución del vehículo eléctrico en España y Europa. Se recordó que esta es la tercera sesión de la serie y que su finalidad es repasar los avances que se han producido, tanto en el contexto español como en el europeo, desde la última sesión celebrada en julio.

Asimismo, se recordó que la sesión se desarrolla bajo la regla de Chatham House: se graba y se recoge lo comentado para elaborar estas minutas, pero no se atribuyen las intervenciones a ninguna persona ni entidad. Se animó a los asistentes a intervenir en cualquier momento, ya que el formato busca ser un diálogo entre expertos y no una presentación cerrada. Se anunció, además, que la sesión concluiría con un ejercicio participativo para recoger las prioridades de trabajo de alinnea de cara a 2027.

2. Avances en España: programa Auto Plus y evolución del mercado

Se recordó que el programa Auto Plus es el sucesor de los planes MOVES y que sus bases están vigentes hasta el 31 de diciembre de 2030, si bien cada año requiere su propia convocatoria y su propio presupuesto. En la actualidad hay dos líneas abiertas: una dirigida a particulares, abierta desde el 4 de agosto y dotada con 350 millones de euros (ayuda máxima de hasta 4.500 euros por vehículo), y otra dirigida a empresas y autónomos, con ventanilla abierta desde el 1 de octubre y retroactiva a las compras realizadas desde el 1 de enero, dotada con 50 millones de euros (42 para empresas y 8 para autónomos) y con una ayuda máxima de hasta 6.000 euros por turismo y 7.500 euros por furgoneta.

Se señaló que, con la información disponible, las ayudas se están agotando más rápido de lo previsto: a 16 de octubre se habían solicitado 284 millones de los 400 millones disponibles (un 71 %), con la línea de particulares en torno al 74 % y la de empresas y autónomos en torno a la mitad. Se precisó que «solicitado» no significa pagado y que el Ministerio no publica un contador oficial. Según las estimaciones del sector, la línea de particulares llegaría casi agotada al 31 de diciembre, y las solicitudes que no puedan atenderse pasarán a una lista de espera, sin garantía de cobro. Dado que el programa necesita convocatoria anual, que la de 2027 no tiene aún financiación aprobada y que las elecciones generales se celebrarán el 29 de noviembre, con las Cortes disueltas, se apuntó que existe incertidumbre sobre lo que ocurrirá con las futuras ayudas.

En cuanto a la evolución del mercado, se explicó que alinnea elabora, junto con el *International Council on Clean Transportation* (ICCT), un informe mensual sobre el estado del mercado en Europa, con un enfoque específico en España. Se destacó que la cuota mensual de vehículos eléctricos de batería pasó del 13 % en agosto al 18 % en septiembre (17.644 matriculaciones, un 71 % más que en septiembre de 2025), lo que se atribuyó a las líneas de ayudas abiertas y a la demanda que están generando. Asimismo, se subrayó que en septiembre las ventas de vehículos eléctricos de batería (18 %) superaron por primera vez en el año a las de híbridos enchufables (16 %), en un mercado, el español, que tradicionalmente ha sido uno de los que más híbridos enchufables vendían. En el acumulado de enero a septiembre, los eléctricos de batería alcanzan una cuota del 11 % (3 puntos más que en 2025) y los híbridos enchufables del 13 %, de modo que ambos suponen conjuntamente el 24 % de las matriculaciones de turismos nuevos.

Se aclaró también que pueden existir pequeñas diferencias, de en torno al 2 %, entre los datos de matriculaciones del informe y los de otras fuentes del sector, debido a las distintas definiciones de tipo de vehículo (por ejemplo, si se contabilizan solo turismos o turismos y furgonetas).

3. Anuncios industriales en España

Se repasaron los acuerdos industriales anunciados en plantas españolas a lo largo de 2026, que enlazan con el debate europeo sobre política industrial y contenido local. Entre ellos se mencionaron la *joint venture* entre Ford (66 %) y Geely (34 %) en Almussafes (Valencia), orientada a optimizar la capacidad de producción de la planta, reducir costes y afrontar la electrificación, con inicio de producción en 2028; la gigafactoría de baterías LFP de Stellantis y CATL en Figueruelas (Zaragoza), con una inversión conjunta proyectada de hasta 4.100 millones de euros; la reindustrialización de la antigua planta de Nissan en la Zona Franca de Barcelona por parte de Ebro y Chery, que permite a esta última producir dentro de Europa y evitar los aranceles a los vehículos eléctricos chinos; la entrada de Gotion en el capital de la gigafactoría de celdas de PowerCo en Sagunto; la gigafactoría de Envision AESC en Navalmoral de la Mata (Cáceres), cuyas primeras celdas se fabricarían hacia diciembre de 2028; la integración de la plataforma y los modelos eléctricos de Leapmotor en la producción de Stellantis (Zaragoza y Villaverde); el proyecto de Hunan Yuneng en Mérida, una planta de cátodos para baterías LFP con la parcela adquirida y a la espera de la concesión definitiva de las licencias de obra; el proyecto de SAIC Motor/MG en Ferrolterra y As Pontes (Galicia), con inicio de obras previsto en 2027 y producción en serie hacia 2028; y el acuerdo de Santana Motor en Linares con compañías asiáticas.

En relación con Renault Group, se recordó que el 25 de septiembre confirmó una inversión de unos 600 millones de euros hasta 2030 en Valladolid y Palencia, con cinco nuevos modelos y los primeros eléctricos fabricados en España, lo que revierte la retirada de la adjudicación comunicada en mayo. Se precisó que los modelos de Palencia incluyen dos vehículos eléctricos y un vehículo de autonomía extendida, y que el plan contempla algunas líneas de ensamblaje de baterías para vehículos eléctricos, pero no proyectos de gigafactoría como los de otros fabricantes.

Se señaló que los titulares del sector muestran las dos caras del momento actual: por un lado, las noticias de inversión y, por otro, la incertidumbre que genera la competitividad de la industria europea frente a China.

Como hito político reciente, se destacó la reunión del ministro de Industria con el vicepresidente de la Comisión Europea, Stéphane Séjourné, en la que firmaron una declaración conjunta de intenciones para acelerar el despliegue del vehículo autónomo en Europa y en la que España trasladó su posición actualizada sobre el concepto de *Made in Europe*. Al día siguiente, en el Consejo de Competitividad, el ministro defendió reforzar la capacidad industrial y tecnológica de la Unión para reducir dependencias.

4. Evolución del contexto europeo: reglamento de emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas

Se explicó que el principal expediente europeo en este momento es el reglamento de emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas. Como punto de partida, se recordó que en diciembre de 2025 la Comisión Europea propuso rebajar el objetivo de reducción del 100 % al 90 % en 2035, compensando el 10 % restante con acero bajo en carbono y combustibles sostenibles, así como evaluar el cumplimiento de los objetivos de 2030 a 2032 de forma conjunta. Para las furgonetas, propuso reducir el objetivo del 50 % al 40 % y conceder supercréditos a los vehículos eléctricos pequeños.

En las últimas semanas se han producido movimientos relevantes, con tres posiciones diferenciadas sobre la mesa: la de la Comisión (90 % en 2035, con el 10 % restante compensable con acero europeo bajo en carbono, hasta 7 puntos, y combustibles sostenibles, hasta 3 puntos); la acordada conjuntamente por Francia y Alemania el 16 de octubre (90 %, sin obligación de compensar, con más contenido europeo,

concretamente un 70 % de componentes sin contar las baterías y un 10 % de batería, y con mayor margen para los híbridos y los combustibles renovables); y la aprobada el 22 de octubre por las comisiones ITRE (49 votos a favor y 27 en contra) y TRAN (27 a 18) del Parlamento Europeo, con el apoyo de PPE, S&D y Renew (87,5 % de reducción en el tubo de escape, con hasta 7,5 puntos adicionales mediante acero europeo bajo en carbono). Esta última posición contempla además que los combustibles renovables elegibles cuenten como cero emisiones, que el objetivo de 2030 se promedie entre 2029 y 2031 y que los objetivos de las furgonetas se fijen en el 35 % en 2030 y el 80 % en 2035.

Se precisó que los porcentajes se refieren a la media de flota de cada fabricante, no a una cuota fija de coches de combustión, y que todavía no hay cambio legal: falta el voto de la comisión ENVI, comisión líder, a principios de noviembre, el del pleno, previsiblemente en diciembre, y después la negociación con el Consejo. Se subrayó que la aparición de tres posiciones distintas en pocas semanas ilustra la incertidumbre regulatoria que afronta el sector, y se identificó este asunto como una posible prioridad de trabajo de alinnea para 2027.

5. Industrial Accelerator Act y definición de «Made in Europe»

Se presentó el segundo gran expediente europeo, la *Industrial Accelerator Act* (IAA), que fija los requisitos de contenido europeo. Se recordó que el 9 de septiembre los tres ponentes del Parlamento Europeo presentaron un borrador de 94 páginas con exigencias superiores a las de la propuesta de la Comisión: elevan el contenido europeo exigido del 70 % al 75 %, a petición de los proveedores; aumentan los requisitos de acero bajo en carbono del 25 % al 35 % hasta 2032 y al 50 % en 2036; y piden que, en el caso de las baterías, al menos el 20 % de las materias primas críticas se extraigan, procesen o reciclen en la Unión Europea. Se indicó que el Reino Unido y los países de la EFTA quedarían probablemente incluidos, mientras que fabricantes no europeos como Honda, Toyota o Hyundai quedarían fuera de este marco. La votación estaba prevista para el 1 de diciembre, aunque está pendiente de confirmar si se celebrará en comisión o en pleno.

Se explicó que las posiciones de los Estados miembros no se agrupan por bloques, sino que cada país tiene su propia posición. Se presentó la visión de España, articulada en cuatro ideas: una autonomía estratégica abierta, basada en atraer inversión extranjera que genere valor añadido y transferencia tecnológica; la apertura al comercio internacional sin renunciar a la generación de empleo; una propuesta de *Made in Europe* con un marco de tres niveles, en el que los 27 Estados miembros tendrían acceso pleno, un segundo grupo de socios de confianza, como Canadá o Japón, tendría un acceso proporcional a su grado de cooperación, y el resto de países quedaría en un tercer nivel; y un papel protagonista para España, apoyado en su fortaleza en automoción, energías limpias, tecnologías estratégicas y proyectos de reindustrialización.

En cuanto al resto de posiciones, se señaló que Alemania y Francia son los países que más se han movido tras su pacto del 16 de octubre: piden más contenido europeo (un 70 % de componentes, sin contar las baterías, y un 10 % de batería europea), y Francia exige además que el acceso de terceros países se base en la reciprocidad. Alemania, que antes defendía un *Made in Europe* abierto a un gran número de países, ha pasado a un planteamiento más estricto a cambio de que el objetivo de CO_2 sea del 90 % sin compensación obligatoria. Se mencionó también una coalición formada por Alemania, Chequia, Dinamarca, Italia y Luxemburgo que pide dar prioridad a los países con acuerdos de libre comercio con la Unión, si bien se formó antes del pacto franco-alemán y habría que ver si se mantiene. Entre las preocupaciones más específicas, Polonia teme que la norma penalice a los Estados más rezagados en la transición verde; Rumanía propone un enfoque sectorial (solo los 27 en acero y aluminio, pero abierto a

terceros en automoción); e Italia pide ampliar la IAA a los combustibles sintéticos (*e-fuels*) y es la principal defensora de los biocombustibles.

Por último, se indicó que la Presidencia irlandesa del Consejo es la encargada de reunir todas estas posiciones: su tercer texto de compromiso, del 16 de octubre, se examinó el 26 y el 27 de octubre y el objetivo es que el Consejo fije su posición en noviembre. Se recordó también que la patronal europea de fabricantes (ACEA) alcanzó el 18 de septiembre una posición común que defiende incluir al Reino Unido, proteger las inversiones ya realizadas en Marruecos y Turquía y retrasar los plazos de localización de las baterías, aunque la decisión final corresponde a los Estados miembros.

6. Situación del sector y datos del mercado europeo

Para entender por qué se están moviendo así los gobiernos, se repasó la situación del sector en Europa: BMW anunció recortes de hasta 8.000 empleos en Alemania en áreas administrativas y de desarrollo, en parte por la presión de China; los trabajadores de Audi protestaron en julio ante la amenaza de cierre de plantas; y una simulación de Renault Group estima que el calendario de CO_2 entre 2025 y 2034 podría sacar 8.300 millones de euros de la industria europea y dirigirlos a competidores como Tesla, BYD, Polestar y Zeekr. Se señaló que esta cifra está sometida al debate sobre la industria europea.

A continuación, intervino una investigadora del ICCT, que presentó el *Market Monitor*, una publicación mensual elaborada en colaboración con alinnea y otros *think tanks* europeos, que da seguimiento al mercado del vehículo eléctrico y a las emisiones de CO_2 de los fabricantes en comparación con sus objetivos. Se explicó que la publicación se inició en 2019, con algunas interrupciones desde entonces, y que su motivación es aportar datos casi en tiempo real a reguladores y otros actores, sobre todo en los periodos previos a la entrada en vigor de objetivos más estrictos, cuando surge el debate sobre si son realistas. Los datos proceden de un proveedor que los obtiene de las autoridades de cada país y, en el caso de España, están muy alineados con los de ANFAC.

Se destacó que se están batiendo récords de cuota de vehículo eléctrico de batería: un 24 % en Europa entre enero y septiembre y un 11 % en España. Se explicó que el endurecimiento del objetivo de CO_2 en 2025 (una reducción del 15 % respecto a los niveles de 2021) ha impulsado el aumento de la cuota, siguiendo un patrón observado en años anteriores: las ventas aumentan cuando entra en vigor un objetivo más estricto y el mercado se frena una vez que se alcanza, como ocurrió entre 2022 y 2024, año en el que incluso se redujo la cuota respecto al anterior. Por tipo de propulsión, el cambio principal respecto a 2025 es el aumento de la cuota del vehículo eléctrico de batería (del 17 % al 22 %) y la reducción de la de los vehículos de combustión interna (del 38 % al 29 %), mientras que los híbridos enchufables (del 9 % al 10 %), los híbridos no enchufables (del 13 % al 14 %) y los híbridos ligeros (del 23 % al 24 %) han aumentado en torno a un punto cada uno; estos últimos datos corresponden al periodo de enero a julio.

En los cuatro principales mercados de la Unión (Alemania, Francia, Italia y España), que concentran el 70 % de las matriculaciones de turismos nuevos, se observó que Alemania y Francia están batiendo récords, con cuotas de vehículo eléctrico de batería en septiembre del 34,5 % y el 41,7 %, respectivamente, y ventas que prácticamente duplican las de septiembre de 2025 (+97 % y +108 %), y que España registra su cuota histórica más alta (18,5 %, con un aumento del 72 %). Italia es el único de los cuatro que va por detrás (7,6 %), sin un despegue similar del vehículo eléctrico. Se señalaron tres factores impulsores: las ayudas, la normativa de CO_2 y la crisis del petróleo. Se destacó, además, que las ayudas se asocian cada vez más a criterios de contenido europeo o de carácter social, como límites de ingresos.

En cuanto al cumplimiento de los objetivos, se recordó que el cumplimiento de 2025 a 2027 se evaluará con la media de las emisiones de esos tres años. Con los datos hasta septiembre de 2026, los grandes grupos fabricantes ya cumplen sus objetivos, con la excepción de Stellantis, que se sitúa a un gramo de cumplirlos, y de Volkswagen, que presenta una diferencia de en torno a seis gramos que se ha reducido respecto al mes anterior y que se prevé que siga disminuyendo hacia finales de año gracias a su nueva familia de modelos compactos más asequibles, que acumula unos 150.000 pedidos entre enero y septiembre de 2026 (frente a los 30.000 pedidos del ID.3 en 2025).

Se presentaron, además, dos publicaciones recientes. La primera compara las emisiones reales de CO_2 en carretera con los valores oficiales: los últimos datos, de híbridos enchufables matriculados por primera vez en 2023, muestran que emiten de media en torno a cinco veces más de lo que indican los valores oficiales (una brecha del 403 %, frente al 264 % de los matriculados en 2021), a partir de datos de unos 920.000 híbridos enchufables matriculados en Europa entre 2021 y 2023, principalmente porque la proporción de conducción en modo eléctrico real es mucho menor que la que se asume en el cálculo oficial. En los vehículos convencionales, incluidos los híbridos no enchufables, la discrepancia es de alrededor del 20 %. Se destacó que las emisiones reales apenas se han reducido desde 2018 (en torno a un 1 %), y que estos datos proceden de los medidores de consumo a bordo que ya recoge la Comisión Europea y que están disponibles públicamente.

La segunda es un estudio publicado esa misma semana que aísla el impacto de la regulación de CO_2 sobre el empleo del sector del automóvil en Europa hasta 2035, con tres escenarios. Si se mantiene la regulación actual, la creación de empleo en la cadena del vehículo eléctrico compensaría las pérdidas en la producción de vehículos de combustión y el empleo se mantendría estable, con un aumento de en torno al 2 % respecto a 2025 (unos 63.000 puestos). Si se retrasan cinco años los objetivos (alcanzando el 100 % de reducción en 2040 en lugar de en 2035), se produciría una pérdida neta de 185.000 puestos de trabajo hasta 2035, un 6 % por debajo de los niveles de 2025. Si se complementa la normativa actual con medidas para fomentar la producción de vehículos eléctricos en Europa, el empleo aumentaría un 10 % respecto a 2025 (unos 321.000 puestos). Por último, se anunció un seminario web del ICCT sobre el coste del retraso en el debate de los objetivos de CO_2 de la UE, previsto para el 2 de noviembre a las 15:00.

7. Debate

Tras las presentaciones se abrió un turno de preguntas y comentarios. En primer lugar, se preguntó cómo se había elaborado el cálculo del estudio sobre empleo. Se explicó que el objetivo era aislar el impacto de la normativa de CO_2 asumiendo distintas cuotas de mercado del vehículo eléctrico hasta 2035, sin tener en cuenta otros factores; que el análisis incluye el empleo en la producción de vehículos y de baterías (con su reciclaje) y en el ensamblaje, la instalación y el mantenimiento de la infraestructura de recarga; y que se partió de supuestos de horas de trabajo necesarias para cada tipo de vehículo, con un análisis de sensibilidad. Se ofreció trasladar a la autora del estudio cualquier duda más concreta y se indicó que el informe completo está disponible en la web del ICCT y que se compartirá con los asistentes en el área privada de alinnea.

Los asistentes ponen de relieve las siguientes cuestiones:

Cuota de los fabricantes chinos y coste del contenido local

Se preguntó si el estudio había tenido en cuenta el aumento de cuota de mercado de los vehículos chinos en España y Europa. En este sentido, se compartió que las simulaciones realizadas por un fabricante, con 10.000 iteraciones mediante inteligencia artificial, indican que, según cómo se implemente la política de contenido local, el precio de los vehículos fabricados en Europa podría aumentar hasta 1.500 euros por

unidad. Esto supondría un incremento del coste de adquisición para los ciudadanos de más de 40.000 millones de euros, difícil de asumir, y ese hueco lo cubrirían las importaciones chinas. Se señaló que este fenómeno ya se observa en España, que es uno de los pocos mercados europeos que crece en ventas, pero donde la cuota de los fabricantes europeos se mantiene estable o decrece, mientras que los fabricantes chinos capturan el crecimiento. Se advirtió del riesgo de una bajada de producción en las fábricas europeas y de pérdida de empleo, sobre todo en la industria de componentes.

Novedades industriales y posicionamientos europeos
Se destacó la relevancia para el sector de dos acuerdos industriales: el de Leapmotor en la planta de Villaverde, que, si se materializa, contempla cuatro modelos y permitiría salvar la planta, el proyecto industrial y los puestos de trabajo tras el fin de la fabricación del modelo que producía, y el de Santana Motor en Linares, una fábrica histórica que estaba parada y que, con la entrada de compañías asiáticas, aporta empleo y estabilidad productiva a la comarca.

Asimismo, se comentó que los posicionamientos europeos están cambiando con rapidez y que el eje franco-alemán, al que parece sumarse Italia, apunta a flexibilizar el objetivo de CO_2, lo que contrasta con la posición mantenida hasta ahora por España en materia de descarbonización. Se informó de que está prevista una reunión de ámbito industrial la semana siguiente para analizar el asunto en profundidad. Por último, como reflexión a título personal, se señaló la aparente incoherencia entre el cierre de fábricas en Europa y los anuncios de inversión en Estados Unidos por parte de algún fabricante, en un contexto marcado por la política arancelaria estadounidense.

Impacto de la regulación europea sobre la demanda y el empleo
Se informó de que se ha encargado a un instituto de investigación un estudio, cuyo enlace se compartió en el chat, que cuantifica el impacto positivo sobre la demanda y el empleo en Europa de dos normativas europeas clave, entre ellas la IAA. Se advirtió de que ceder demasiado y reducir en exceso la ambición de estas normas sería perjudicial para la industria europea, ya que son necesarias para desarrollar la cadena de valor del vehículo eléctrico en Europa.

Condiciones de la inversión extranjera y valor añadido
Se destacó que las inversiones de fabricantes chinos, como las anunciadas en España, son oportunidades para mantener el empleo industrial y para hacer crecer el segmento del vehículo eléctrico en Europa, y que la cuestión clave es dónde se fabrican esos vehículos. Se advirtió de que es necesario vigilar que esa fabricación no se limite al mero ensamblaje de vehículos diseñados fuera, con proveedores de fuera y con I+D+i fuera, con muy poco empleo y valor añadido en Europa. En este sentido, se defendió exigir una hoja de ruta con un porcentaje de compras locales y con empleo, ingeniería y gasto de I+D+i en Europa, ya que el valor añadido del sector se concentra cada vez más en la ingeniería y el *software*, y no solo en la cadena de montaje. Se subrayó la importancia de contar con centros de decisión, de compras, de homologación y de desarrollo de *software* en Europa, y de garantizar la transmisión de propiedad intelectual.

Se insistió en que las inversiones son bienvenidas, pero que la hoja de ruta debe ser realista y honesta, con objetivos a corto, medio y largo plazo, y que no basta con vender más vehículos eléctricos y más rápido, sino que es necesario proteger toda la cadena de valor. Se planteó la duda de qué pasos o mecanismos tiene previstos Europa para garantizarlo.

Acuerdo franco-alemán y riesgo de un contenido local excesivo
Se valoró que el acuerdo entre Francia y Alemania es muy favorable para Alemania y sus fabricantes, y que incrementa de forma relevante los objetivos de contenido local. Se advirtió de que es arriesgado elevar en exceso estos objetivos con la intención de proteger a la industria europea, porque encarecería notablemente el vehículo y ese espacio lo ocuparían los vehículos importados, afectando a toda la cadena

de valor. Por ello, se defendió medir con cuidado el porcentaje de contenido local para que sea realista y asumible por los fabricantes europeos.

Ayudas a híbridos enchufables e incentivos a la producción europea

Se advirtió de que, en la actualidad, un híbrido enchufable fabricado en China que accede a las ayudas queda a un precio igual o incluso inferior al de un híbrido no enchufable europeo, lo que podría llevar a parar la producción de híbridos europeos, que siguen siendo el grueso de la producción de las fábricas españolas, antes de que lleguen los nuevos modelos eléctricos previstos para 2028 y 2029. Se señaló que, de este modo, se están subvencionando con fondos públicos europeos vehículos asiáticos, y se defendió que el concepto de *Made in Europe* no se limite a la fabricación, sino que se extienda también a los incentivos de venta, en línea con medidas como el *eco-score* francés.

Ante la pregunta de si en otros países las ayudas funcionan de forma similar a las españolas, que varían según el origen de la batería, se explicó que Auto Plus ya tiene en cuenta el contenido local y que es un primer paso interesante, pero insuficiente: en el caso del híbrido enchufable, la diferencia de ayuda entre un vehículo fabricado en China y uno fabricado en Europa es de unos 900 euros, que los fabricantes chinos pueden cubrir con sus menores costes de fabricación. Se defendió, por tanto, avanzar hacia incentivos más claros a la fabricación local europea.

Se añadió, a partir de un comentario recogido en el chat, que según un estudio citado, los híbridos enchufables se llevan unos 69 millones de euros del programa Auto Plus, el 28 % de los fondos solicitados, y que con ese mismo dinero se podrían financiar unos 20.000 vehículos eléctricos puros adicionales (un 39 % más). Se concluyó que la solución pasa por favorecer un híbrido enchufable europeo o, en su defecto, favorecer únicamente el vehículo eléctrico.

8. Prioridades de alinnea para 2027 y próximos pasos

Para recoger el *feedback* de los participantes sobre estos diálogos y sobre los ámbitos en los que alinnea podría seguir trabajando en la electrificación del transporte por carretera, se realizó un ejercicio participativo en el que cada asistente podía votar un máximo de dos áreas. Según los resultados recogidos, las áreas más votadas fueron el seguimiento de las inversiones chinas en España (43 %) y la política industrial y la condicionalidad, incluidas la IAA y el *Made in EU* (30 %), seguidas de la transición justa con enfoque territorial (13 %); la electrificación del transporte en espacios rurales, la movilidad inclusiva y el fortalecimiento de la cadena de valor de las baterías recibieron un 4 % cada una. En el espacio abierto posterior se plantearon además otras propuestas, como la electrificación del transporte pesado, la electrificación como vía para reducir la dependencia de las importaciones de petróleo y las externalidades de los fabricantes europeos que producen en terceros países.

Durante este espacio, varios asistentes pidieron expresamente que se dé más protagonismo al transporte pesado y de mercancías. Se señaló que las matriculaciones de tractoras han caído en España este año y no alcanzan las cifras de 2025, mientras que el vehículo ligero, la furgoneta y el autobús (impulsado por las licitaciones municipales) siguen avanzando; que en países como Alemania o Francia existen numerosas ayudas al transporte pesado, mientras que en España las ayudas a la compra de camiones desaparecieron y solo queda la posibilidad de acogerse a determinadas medidas por el cambio de una tractora diésel por una eléctrica, con un sobrecoste de entre dos y dos veces y media respecto a la diésel; y que tampoco existen ayudas para instalar cargadores en los depósitos de las flotas. Se subrayó que el transporte por carretera seguirá siendo el protagonista del transporte de mercancías en España durante mucho tiempo, al no existir alternativas ferroviarias equivalentes, y se propuso explorar un Auto Plus para vehículo pesado. Se comentó también que España va por detrás del resto de Europa en este ámbito y que, ante un

posible cambio de gobierno, sería conveniente contar con un pliego de recomendaciones consensuadas para trasladar a quien corresponda, incluyendo la logística de media y última milla. Alguna organización indicó que su trabajo en transporte pesado en 2027 está aún por confirmar.

Se recordó, además, que el último informe del *Market Monitor* incorpora una actualización sobre la situación de la infraestructura de recarga en Europa, con un breve resumen específico de España, disponible en la web de alinnea.

Como próximos pasos, se anunció que alinnea organizará el 24 de noviembre un seminario web, en formato online a través de Teams, para presentar el trabajo realizado este año por el grupo de baterías y minerales críticos; los asistentes recibirán en los próximos días el enlace de registro. Se informó de que este año no está previsto celebrar más diálogos de seguimiento, que se está definiendo la planificación de 2027 y que se agradecería el *feedback* sobre este tipo de reuniones, más cortas y de puesta al día, para valorar su continuidad en el programa. Por último, las presentaciones se compartirán y se subirán al área privada de vehículo eléctrico de alinnea.