

## Encuentro FREDICA con la prensa

Desayuno 12 de diciembre de 2019

FEDERACIÓN REGIONAL CANARIA DE EMPRESARIOS IMPORTADORES Y CONCESIONARIOS DE AUTOMÓVILES

Encuentro con la prensa de Canarias, 12 de diciembre de 2019.

A punto de concluir el año, por parte de la Federación Regional de Empresas Importadoras y Distribuidoras Canarias de Automóviles, FREDICA, se celebra un encuentro con la prensa al objeto de explicar a los medios las cuestiones de interés de este sector de destacado impacto económico y social en Canarias.

DATOS CIERRE DE EJERCICIO.

Valoración con los datos disponibles hasta el mes de noviembre de 2019 como una perspectiva sobre el cierre del ejercicio.

COMPARATIVA MERCADO ACUMULADO									
Mercado	Las Palmas			Santa Cruz de Tenerife			Totales		
	2019	2018	% ^ aa.	2019	2018	% ^ aa.	2019	2018	% ^ aa.
1.Turismos	22.489	26.428	-14,90%	14.284	14.783	-3,38%	36.773	41.211	-10,77%
2.Todo Terreno	9.601	10.473	-8,33%	6.831	6.538	4,48%	16.432	17.011	-3,40%
3.Com.Ligeros	4.589	5.532	-17,05%	3.608	4.528	-20,32%	8.197	10.060	-18,52%
4.Ind.Medios	2.571	2.670	-3,71%	1.417	1.447	-2,07%	3.988	4.117	-3,13%
5.Industriales	246	272	-9,56%	171	193	-11,40%	417	465	-10,32%
6.Autobuses	103	148	-30,41%	139	114	21,93%	242	262	-7,63%
7.Motocicletas	3.986	3.651	9,18%	3.583	3.293	8,81%	7.569	6.944	9,00%
8.Ciclomotores	245	232	5,60%	169	147	14,97%	414	379	9,23%
9.Especiales	157	139	12,95%	65	97	-32,99%	222	236	-5,93%
<b>Totales</b>	<b>43.987</b>	<b>49.545</b>	<b>-11,22%</b>	<b>30.267</b>	<b>31.140</b>	<b>-2,80%</b>	<b>74.254</b>	<b>80.685</b>	<b>-7,97%</b>

Valoración del ejercicio de 2019 para el sector del automóvil.

Se concluirá el ejercicio probablemente con una cifra cercana a la previsión realizada para el ejercicio (en torno al -6%).

Es destacar la situación de incertidumbre económica y social existente en España y Canarias. La incertidumbre política está generando un cierto impacto en todos los sectores económicos. En el caso del automóvil los anuncios del gobierno respecto al futuro de los motores térmicos, fundamentalmente el diésel, con los anuncios de prohibición para el año 2030 han hecho un flaco factor a un sector que representa el 10% del PIB nacional. La falta de coordinación administrativa y normativa ha generado casos curiosos como lo sucedido respecto al planteamiento de prohibiciones inmediatas en Baleares, planteamiento que han tenido que ser "frenados por la Comisión Europea". Al mismo tiempo, las expectativas sobre la evolución del mercado del vehículo alternativo está generando igualmente una paralización de ventas ya que se insiste en el cambio de modelo hacia una movilidad más limpia pero no se desarrollan las infraestructuras necesarias de forma paralela.

En cuanto al ejercicio próximo, **los planteamientos de previsiones iniciales** esbozados sobre los resultados del sector para el año 2020 plantean un retroceso en torno al 2%. Las dudas sobre la evolución del sector turístico en Canarias, unido a la posible continuidad de la incertidumbre política y económica que se vive en nuestro país y Europa podrá influir en los resultados de este ejercicio. A estas dudas se añade los problemas macroeconómicos derivado del fuerte endeudamiento de la economía española y por tanto de deuda pública. No obstante, salvo circunstancias excepcionales, no existen burbujas económicas que, como en las crisis anteriores,

hagan pensar en una situación caótica o al menos tan grave como la del año 2008. Por tanto, en principio y con todas las cautelas, se plantea un ejercicio casi plano en 2020 respecto a 2019.

### Planteamientos sectoriales para el ejercicio 2.020.

Durante el ejercicio 2020 FREDICA se plantea desarrollar tres áreas estratégicas para el sector automóvil de indudable actualidad

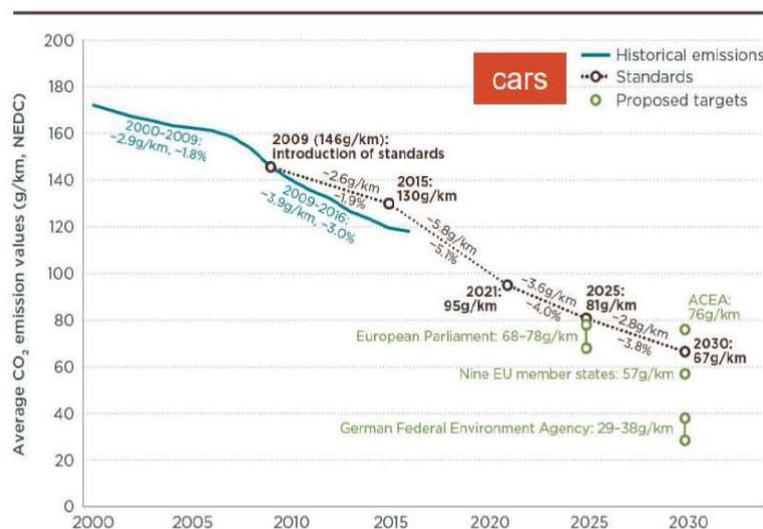
#### MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO.

Convertido en una cuestión de interés general y totalmente de actualidad, el sector asume una posición activa en defensa del medio ambiente y contra el cambio climático. Aunque **tratándose de una cuestión de carácter global las implicaciones en el ámbito local** son muy importantes y en materia de transporte y movilidad Canarias puede desempeñar un papel innovador.

El sector del automóvil es un **sector puntero en el desarrollo de la economía circular** y las normas europeas sobre criterios de construcción y emisiones como expansión de los vehículos de bajas emisiones se deben conocer. El sector no quiere quedarse al margen respecto a los cambios disruptivos que afectan al transporte por lo que se adaptará sin duda a los nuevos tiempos.

El sector del transporte es un sector que genera una parte destacada en la emisión de gases de efecto invernadero. **La industria está realizando grandes esfuerzos** para conseguir cada vez vehículos más limpios con tecnologías cada vez más asequibles.

Al margen de este esfuerzo, y pese a la presión que se ejerce sobre el sector, la industria europea **tendrá en los próximos años que cumplir con las exigencias medioambientales** cada vez más exigentes que implican, por una parte, la reducción de las emisiones de CO2 como la expansión de los vehículos de bajas emisiones



La Comisión ha fijado unos objetivos de emisión de CO2 tanto para los vehículos de turismo como para los vehículos comerciales ligeros exigibles a partir del año 2020 (hasta el 31 de

FEDERACIÓN REGIONAL CANARIA DE EMPRESARIOS IMPORTADORES Y CONCESIONARIOS DE  
AUTOMÓVILES

diciembre de ese año) y a escala del parque europeo de vehículos matriculados nuevos que son los siguientes:

- Turismos. 95 gr/CO2 por km.
- Vehículos Ligeros. 147 gr/CO2 por Km.

Se completará, hasta el 31 de diciembre de 2024, con medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO2 /km.

A partir de 2025 se tienen que reducir para ambas categorías en un 15% las emisiones respecto a las emisiones objetivo de 2021.

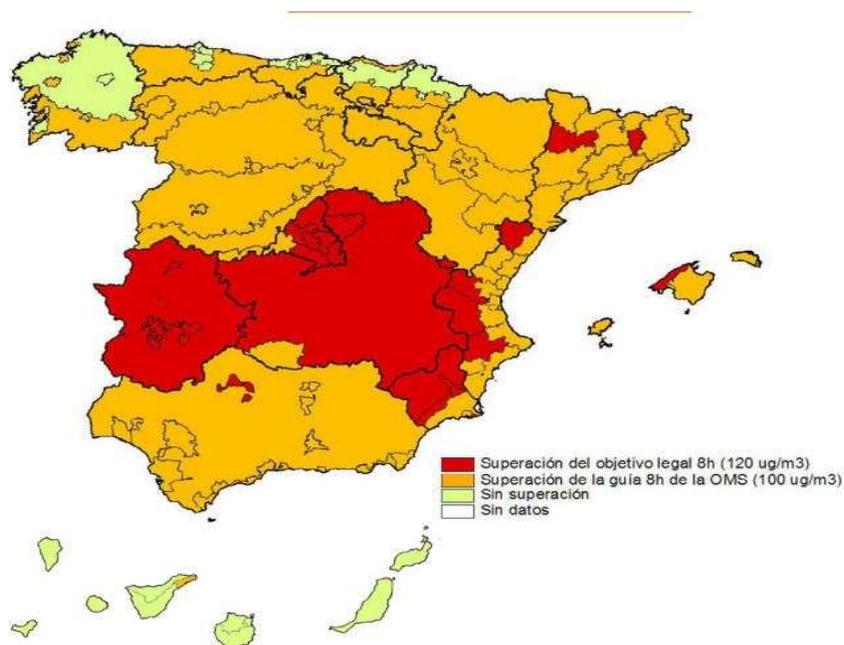
A partir de 2030 se tienen que reducir las emisiones un 37,5% respecto a las emisiones de 2021 en el caso de los turismos y un 31% respecto a las emisiones objetivo de 2021 de los vehículos ligeros.

**Igualmente, a partir de 2025 se fija un índice de referencia respecto al parque de vehículos de emisión cero y baja emisión respecto a los vehículos matriculados nuevos, que debe ser el 15% del total de la cuota de mercado en el caso de los vehículos de turismo e igualmente del 15% del total de la cuota de mercado de los vehículos comerciales ligeros.**

**A partir de 2030** se fija un índice de referencia respecto al parque de vehículos de emisión cero y baja emisión respecto a los vehículos matriculados nuevos, que **debe ser el 35%** del total de la cuota de mercado en el caso de los vehículos de turismo e igualmente del 30% del total de la cuota de mercado de los vehículos comerciales ligeros.

**La Unión Europea como vemos no fija plazos de prohibición, sino que establece objetivos de cumplimiento** muy exigentes tanto respecto a la reducción de las emisiones como respecto a la cuota de mercado que deben tener los vehículos de bajas emisiones.

Se establecen así **métodos muy severos con multas** muy elevadas que obligarán a la industria al esforzarse en conseguir el cambio de modelo. Por tanto, el resultado será finalmente el mismo, pero tal vez con menor presión para la industria. Esto debe ser tenido en cuenta por los gobiernos nacionales y locales.



Esta cuestión a pesar de que la mayor parte se regula a nivel europeo, **cabe un desarrollo de medidas que permitan reducir la huella de carbono que genera el automóvil en Canarias.** Una región declarada ejemplo desde el punto de vista medioambiental que afortunadamente no presenta ningún problema sobre emisiones grave, según los propios informes de la Comunidad Autónoma pero que, dada la naturaleza de las islas y la importancia del turismo, como motor económico de esta comunidad, requiere seguir profundizando en el desarrollo de medidas que protejan nuestra riqueza natural.

- **Coordinación administrativa y normativa.** Evitar casos como el de Baleares.
- **Neutralidad Tecnológica.** El objetivo debe ser reducir las emisiones y esto se consigue mejorando el parque móvil siguiendo los criterios de la Unión Europea.
- **La transición a nivel local debe ser tranquila. No partimos en las islas, en cuanto a las emisiones del automóvil de una situación grave.** Los estudios confirman que Canarias está por debajo de todos los límites exigibles.
- **Fomentar el adecuado mantenimiento de los vehículos.** Se considera vital, dada la estructura del parque móvil de las islas derivado de su antigüedad, el desarrollo de información sobre la necesidad de que, durante la vida útil del vehículo, los usuarios mantengan adecuadamente los vehículos, con especial consideración a lo referente a las emisiones. Se debe realizar **campañas contra los talleres ilegales**, que no cumple la normativa sobre tratamiento de los residuos.
- **En caso de los VFU,** el sistema existente garantiza un tratamiento adecuado de los residuos generados por el automóvil. Habría que combatir en este caso solo las actuaciones fraudulentas, totalmente perversas por los efectos de descontrol que pueden generar desde el punto de vista medioambiental. Se debe **luchar contra la economía sumergida en el sector.**
- El objetivo de **reducción de emisiones no debe basarse en prohibiciones, sino en incentivos,** como permite y plantea la Comisión Europea. Los resultados de cambio hacia un parque móvil limpio derivarán de la imposición normativa de la UE, a la que deberán ajustarse los fabricantes.
- **La aplicación de incrementos fiscales al sector evitará la renovación** del parque al unirse previsiblemente a una subida de precios perjudicando otras tecnologías alternativas no incentivadas.
- **Renovación del parque móvil.** Debe optarse por incentivar la renovación del parque. Lo que realmente más contamina no son los vehículos nuevos, que aplican nuevas tecnologías, incluyendo los térmicos, sino el parque antiguo que, en Canarias, tanto para el vehículo privado como para el industrial presenta datos alarmantes que debería llamar la atención de la administración sobre todo en este último caso. Cualquier vehículo nuevo contamina en su categoría menos que un vehículo de más de 10 años.
- **Garantizar la estructura de recarga y su generalización.** Las administraciones deben garantizar la conectividad de recarga, facilitando la instalación de los puntos de recarga, tanto en disposición pública, como desarrollando políticas de facilitación de la instalación de puntos de recargas en las comunidades de propietarios. Las políticas de incentivación pueden ser acertadas, individualizando ayudas en las instalaciones en los **aparcamientos comunitarios.**
- **Desarrollo de las energías renovables.** Es importante que Canarias se dote de un mix energético que potencie la participación de la generación de energías renovables que de cara a un futuro inmediato garantice un suministro "limpio" y garantizado.

- **Los incentivos mediante ventajas en preferencias de parking y gratuidad como de circulación**, en un primer momento, serán medidas incentivadoras para los usuarios.
- **Es fundamental desarrollar campañas de información** sobre las propuestas de vehículos ZLEV por todos los actores involucrados, de forma que los usuarios conozcan sus ventajas y se logre eliminar la desconfianza existente.

## MOVILIDAD EN CANARIAS.

---

Desde hace años para FREDICA la cuestión de la movilidad ha ocupado un papel central en su estrategia de trabajo. Pensamos que los cambios a corto y medio plazo serán disruptivos a fuerza de aplicación de las nuevas tecnologías como por la apertura de un nuevo abanico de posibilidades más amplio para que los ciudadanos de las islas puedan atender su demanda de movilidad.

Al contrario de lo que muchas veces se piensa, al sector le interesa el desarrollo de una movilidad intermodal donde el ciudadano utilice el vehículo de forma razonable. Esto es lo que permitirá que todos los medios de transporte tengan su espacio, especialmente en los entramados urbanos, y donde pensamos que el vehículo automóvil, de una manera u otra, seguirá teniendo un rol importante que desarrollar con las correspondientes adaptaciones.



Desde FREDICA se considera que respetando la jerarquía que estableces los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, se deben desarrollar políticas no excluyentes respecto a los diferentes modos de transporte. La apertura de ese abanico de oferta para los ciudadanos determinará que se escoja el más conveniente en cada momento de manera racional. Al contrario de lo que se cree, el sector apoya decididamente el transporte colectivo. Una utilización alta de este transporte significará que es una alternativa viable para los ciudadanos desahogando el tráfico y permitiendo que el Vehículo Privado, entre otros, circule mejor.

Desde FREDICA se plantea como básico que las medidas de intervención en las ciudades, como pueden ser el establecimiento de carriles reservados, zona rodonizadas o peatonalizadas, como cierre de calles, deben ir acompañada de una planificación respecto al tráfico rodado como respecto a los aparcamientos, en los casos de su eliminación. Se plantea el desarrollo de aparcamientos de borde e intercambiadores modales.

FREDICA es consciente de los cambios disruptivos que se están produciendo en la movilidad, considerando que nuevas alternativas, como el carsharing, el carpooling, los nuevos sistemas de transporte individual urbano... unido al desarrollo tecnológico y las Smart cities, cambiarán el actual desarrollo del sector y este tendrá que adaptarse.

La Federación ya ha realizado aportaciones a los planes de movilidad de las ciudades de Santa Cruz de Tenerife como en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, pero igualmente ha

elaborado un documento de trabajo con la visión de la nueva movilidad desde la óptica del vehículo privado.

**PLANES DE ADAPTACIÓN. LA NECESARIA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL**

Los datos del parque móvil de las islas analizados por el sector muestran una situación preocupante respecto a su antigüedad. Canarias tiene uno de los parques móviles más viejos de España. Al dato de la antigüedad media, se une la circunstancia de que los vehículos que llegan a los centros de tratamiento de las islas cada vez son más viejos. Ante esta circunstancia, se considera fundamental desarrollar estrategias que, en la medida de lo posible, comiencen a contrarrestar esta situación. A las cuestiones medioambientales se unen otras cuestiones como el consumo y la seguridad. Las Islas Canarias, que basa su economía en su oferta paisajística y medio ambiental, debe poner atención sobre esta importante cuestión.

**UN PARQUE MÁS LIMPIO PARA CANARIAS**

Parque móvil de Canarias por DISTINTIVO MEDIOAMBIENTAL

2018	CERO	B	C	ECO	SIN DISTINTIVO	SE DESCONOCE
LAS PALMAS	504	149.152	248.199	4.758	147.278	41.197
STA. CRUZ DE TENERIFE	334	144.934	198.801	2.353	165.240	47.886
TOTAL CANARIAS	838	294.086	447.000	7.111	312.518	89.083

Generación de mayor cantidad de emisiones en la actualidad

**EMISIONES DE CO2 Toneladas Aprox. Año 2019**

AÑOS	Emisiones TN	VEHÍCULOS MÁS DE 10 AÑOS	% s/ total
2008 Y ANTERIORES	17.223.974	17.223.974 Tn.	72,61
2009	529.781		
2010	569.274		
2011	524.472		
2012	411.468		
2013	437.799	VEHÍCULOS MENOS 10 AÑOS	27,39
2014	600.751	6.498.314 Tn.	
2015	704.697		
2016	833.518		
2017	919.766		
2018	966.787		

En el cuadro se pueden observar las emisiones generadas por los vehículos de más de 10 años y de 10 o menos años de antigüedad

La mayor contaminación por emisiones de CO2 la está generando, por tanto, el parque más viejo

A los VEHÍCULOS ALTERNATIVOS le queda mucho recorrido  
El gas, el hidrógeno, híbridos y eléctricos, están contribuyendo de manera destacada a la reducción de las emisiones medias del parque, aunque se debe destacar que la incorporación de estos vehículos al parque móvil está siendo más lenta de lo deseable.

**PARQUE MÓVIL TURISMOS Canarias**

>15 años 39,72%      >10 años 63,45%

**EL PARQUE CANARIAS ENTRE LOS MÁS VIEJOS DEL PAÍS**

Bajas definitivas → vehículos más viejos  
Crisis económicas →  
● menor ventas  
● parque más envejecido

Es necesario  
**NUEVOS PLANES DE RENOVACIÓN**

FREDICA plantea para Canarias un plan de renovación propio de carácter plurianual para vehículos de turismo y motocicletas (4 años) que permita sacar del parque en torno a las 11.000 unidades. Los beneficiarios serían los propietarios de un vehículo de más de 10 años que tendría que ser achatarrado, destinándose la ayuda a la compra de un turismo o una motocicleta nueva.

Ya tenemos desarrollado el plan y queremos presentarlo de manera inmediata al Gobierno de Canarias.

**ACTUACIONES.**

Como podemos observar, todos estos planteamientos están interrelacionados. Por esto motivo, consideramos necesario mantener encuentros con los diferentes responsables del ejecutivo autonómico dado que las materias señaladas afectan a importantes departamentos de este gobierno. La propuesta pasará por articular medidas de coordinación al objeto de que las propuestas tengan el cauce adecuado y sea un criterio compartido por todo el ejecutivo.

**FREDICA.**

**FEDERACIÓN REGIONAL CANARIA DE EMPRESARIOS IMPORTADORES Y CONCESIONARIOS DE  
AUTOMÓVILES**

Nuestra Federación nace en el año 1995 de la unión de las dos organizaciones sectoriales APEICA de la provincia de Santa Cruz de Tenerife y AIVA de la provincia de Las Palmas. Estas organizaciones nacen en el año 1977 tras publicarse la Ley de Libertad Sindical, figurando entre las primeras organizaciones empresariales de Canarias.

Entre 1995 y 2008 la asociación tiene una presidencia alternativa de carácter anual entre los presidentes de ambas organizaciones provinciales. En el año 2008 se acuerda la profesionalización del cargo de presidente, sistema que se mantiene hasta la actualidad.

El sector agrupa a un total de 23 empresas entre importadores y concesionarios representando a su vez un total de 23 marcas oficiales, constituyéndose como organización empresarial más representativa del sector en el archipiélago. Estas empresas emplean a más de 3.000 trabajadores.



ARCHIAUTO.S.A.  
ARIMOTOR CANARIAS, S.L.  
ARIMOTOR TENERIFE,S.L.  
AUTOMOCION ACOSTA,S.L.  
AUTOMÓVILES INSULAR, S.A.  
AZUDAUTOS,S.L.  
BELISTINO,S.L.  
BRISA MOTOR,S.L.  
CONCESIONARIO VEHICULOS TENERIFE,S.A.  
FLICK CANARIAS 2,S.L.  
ICAMOTOR VENTA DE AUTOMOVILES, S.L.  
JUAN TOLEDO,S.L.  
MACHER MOTOR,S.L.  
MOTOR ARISA  
NOMBRE  
ORVECAME G.C., S.L.  
ORVECAME LAS PALMAS,S.L.U.  
ORVECAME TENERIFE, S.L.  
ORVECAME,S.L.  
RAHN ARAUNA,S.A.  
RAHN STAR,S.A.  
SOL NACIENTE AUTOMOCIÓN,S.L.  
TOYOGRAN,S.L.  
TOYOTEN,S.L.