

# **El sector de automoción en 2022 Situación y perspectivas**

## **Resumen Ejecutivo<sup>1</sup>**

**Madrid, marzo de 2023**

---

<sup>1</sup> Enlace al documento completo:

<https://industria.ccoo.es/cbd408877a5c4306b0f115930c036bf3000060.pdf>

CCOO de Industria  
C/ Ramírez de Arellano, 19, 6ª, 28043 Madrid  
[mblanco@industria.ccoo.es](mailto:mblanco@industria.ccoo.es)

Fundación 1º de Mayo  
C/ Longares, 6, 28022 Madrid  
[jbabiano@1mayo.ccoo.es](mailto:jbabiano@1mayo.ccoo.es)

# **I N D I C E**

<b>El automóvil en el marco internacional .....</b>	<b>3</b>
<b>Evolución del mercado global .....</b>	<b>4</b>
<b>Transformación del sector y los nuevos materiales.....</b>	<b>5</b>
<b>El sector de automoción en la Unión Europea.....</b>	<b>6</b>
<b>Producción de vehículos en la UE .....</b>	<b>7</b>
<b>Evolución del mercado europeo .....</b>	<b>8</b>
<b>Industria de componentes en la UE .....</b>	<b>9</b>
<b>Situación de la industria y del sector en España.....</b>	<b>10</b>
<b>Situación de la producción.....</b>	<b>11</b>
<b>El sector de componentes en España .....</b>	<b>12</b>
<b>Situación del mercado de vehículos.....</b>	<b>13</b>
<b>El empleo del sector de automoción .....</b>	<b>15</b>
<b>Infraestructuras de recarga .....</b>	<b>16</b>
<b>Desarrollo del PERTE Vehículo Eléctrico Conectados (VEC) 17</b>	
<b>Cambios en el desarrollo del sector y de la industria .....</b>	<b>19</b>
<b>Propuestas sindicales para incentivar el sector en España .</b>	<b>20</b>

## El automóvil en el marco internacional

Este sector vive circunstancias especiales en todo el mundo, en parte nuevas, pero también resultado de su propia evolución durante las últimas décadas. Entre ellas la acumulación de una mayor capacidad de producción junto a la irrupción de los nuevos fabricantes asiáticos, además de los tradicionales japoneses, en especial los chinos y coreanos.

En lo que va de siglo, la fabricación mundial ha crecido un 85%, hasta más allá de los 90 millones de vehículos anuales. En verdad este aumento ha coincidido también con el surgimiento y desarrollo de nuevos mercados, especialmente el chino, un comprador masivo del que han sacado partido también las tradicionales fabricantes occidentales y japonesas. Ahora, China es el indiscutible fabricante número uno globalmente.

Europa es el segundo fabricante mundial, pero el crecimiento en la producción de coches no se ha desarrollado en 2022 con el mismo ritmo que en el resto de los mercados. Mientras, en Norteamérica, este incremento ha sido mayor, superando a Japón y convirtiéndose en la tercera región que más vehículos ensambla.

Desde 2021, y en 2022, la escasez de microchips ha condicionado la evolución de la industria mundial y, muy especialmente, el sector del automóvil y la movilidad. El 70,8% de las compañías declaran haber sufrido las consecuencias del racionamiento de estos componentes con un elevado peso en los vehículos de hoy en día. En cambio, los proveedores de componentes declaran haber sufrido un impacto alto, pero no extremo.

Mientras en Asia están logrando mejorar su posicionamiento global y proteger las cadenas de suministro, la *Ley de Reducción de la Inflación (IRA)*<sup>2</sup> de EEUU se ha focalizado en los chips más avanzados. En Europa, la situación es menos optimista, a pesar de las ayudas del Next Generation y la promulgación de la Ley de chips el pasado año, porque se requiere inversión muy especializada.

Mientras tanto, marcas como Sony, Qualcomm, Xiaomi, Dyson o la propia Apple ya están pensando en desarrollar sus propios vehículos para competir con las marcas ya asentadas en este sector de la industria. LG, lo hará de la mano de la canadiense Magna. BMW y la estadounidense Harman muestran cómo se puede usar la realidad aumentada para proyectar indicaciones de navegación más ricas y detalladas que puedan ayudar al conductor o a los demás pasajeros. Apple incluirá todas las tecnologías que puedes imaginar en su nuevo Apple Car. Y la china Xiaomi, estima producir 300.000 vehículos al año, a partir de 2024, y en un coche eléctrico.

---

<sup>2</sup> Promulgada el 16 de agosto de 2022, dirige nuevos gastos federales, entre otros, hacia la reducción de las emisiones de carbono. Invertirá 280.000 millones de dólares en tecnología e investigación, con 52.000 millones destinados a promover la fabricación nacional de semiconductores para "independizarse" de la producción asiática.

## Evolución del mercado global

Las ventas mundiales de automóviles se han enfrentado a varios desafíos en los últimos tres años. Primero fue la pandemia y los confinamientos, luego vinieron los problemas de los semiconductores y la cadena de suministro, que afectaron a todos los mercados. Y en febrero de 2022, la invasión rusa de Ucrania complicó la situación.

Las ventas de automóviles para particulares en 2022 fueron de aproximadamente 80,5 millones de vehículos, el 1,1% menos que el año anterior. Las matriculaciones mundiales de turismos alcanzaron 66,2 millones de unidades gracias a que las ventas se recuperaron en el último trimestre del año, por lo que la demanda está el 11,7% por debajo de los niveles previos a la pandemia, según el Informe de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).

Una comparativa con los volúmenes de 2019 (74,9 millones de turismos) pone de manifiesto la caída de las matriculaciones que, en Europa disminuyeron el 10,4%, hasta los 12,8 millones de unidades. Los volúmenes de ventas en América del Norte bajaron el 8,7% frente a 2021, alcanzado los 12,7 millones de unidades. La demanda de automóviles en América del Sur aumentó un modesto 1,8%, con casi 2,8 millones de unidades vendidas. Las ventas de Japón cayeron el 5,1% frente a 2021. Similar comportamiento tuvieron las matriculaciones de automóviles en Corea del Sur, que disminuyeron el 3%.

La demanda en China aumentó el 7,6% interanual, hasta los 21,7 millones de coches vendidos. El volumen de ventas aumentó un 2%, en ello tuvo mucho que ver el anuncio del gobierno chino de la retirada de incentivos a la compra de vehículos eléctricos para finales de 2022, lo que adelantó las compras. India registró un récord histórico de 4,37 millones de vehículos, lo que la convirtieron en el tercer mercado mundial de vehículos, por delante de Japón.

Por marcas, Toyota Motor Corporation comunicó un total de 10,5 millones de ventas a lo largo de 2022, un ligero descenso del 0,12%, alzándose por tercer año consecutivo como líder mundial en entregas. El segundo fue el Grupo Volkswagen (8,3 millones, un -6,97%). Sin embargo, el gran movimiento lo protagoniza el Grupo Hyundai, que con 6,8 millones de matriculaciones y un aumento del 2,7%, arrebató el bronce a la Alianza Nissan, Renault y Mitsubishi, que, con 6,2 millones, estuvo lejos de disputar el tercer escalón del podio. Stellantis repite el quinto lugar superando la barrera de los seis millones de vehículos vendidos -como en 2021-. Y el sexto fue el Grupo BMW, con 2,4 millones de matriculaciones que le sirven para liderar su segmento, el premium.

Mientras tanto, los principales mercados mundiales en materia de coches eléctricos empiezan a suprimir parte de los incentivos a la compra. Estos son Noruega, país pionero en Europa en movilidad eléctrica, China, el mayor mercado de vehículos eléctricos del mundo, y Alemania.

## Transformación del sector y los nuevos materiales

La transformación del sector de automoción hacia actividades relacionadas con la nueva movilidad se ha convertido en una prioridad para las empresas que prevén destinar más inversiones a la sostenibilidad: *el vehículo eléctrico; seguido de las nuevas plataformas de movilidad y el vehículo conectado; los vehículos compartidos; la conducción autónoma; y la micromovilidad personal.*

Europa y EEUU se juegan en los próximos años el futuro de una de sus industrias más sistémicas para sus economías. La puesta en marcha de factorías de fabricación de baterías será la pieza clave del nuevo puzle de movilidad eléctrica. Un tablero de juego en el que China parte con una importante ventaja. El aumento de la competencia y la dependencia del abastecimiento de China están en el radar de los estrategas industriales.

En este sentido, el Gobierno norteamericano ha impulsado de manera notable la inversión en baterías, otorgando créditos fiscales a los productores de vehículos eléctricos con la condición de producir componentes de baterías y materias primas indispensables. La *Ley Chips de 2022 en este país* introduce subsidios significativos para la producción de baterías y al consumidor para vehículos eléctricos producidos en América del Norte.

En Europa temen que afecten a las inversiones del continente. A pesar de los importantes compromisos de inversión hasta 2030, solo se ha completado el 3% de la necesaria en las plantas de baterías, menos que en China y EEUU. Se han anunciado inversiones significativas en la fabricación de chips a nivel mundial, pero la UE aún va a la zaga.

Los estudios de CIC detallan que General Motors cuenta con cuatro plantas proyectadas en colaboración con la coreana LG Energy Solutions. De donde nació el proyecto Ultium Cell con el que pretenden liderar este segmento industrial en Norte América. Ford ha cerrado un acuerdo con la coreana SK Innovation, denominado Blue Oval y que impulsará tres gigafactorías. Stellantis, Toyota o Mercedes han anunciado su intención de contar con plantas de fabricación de baterías en el país norteamericano.

La inversión en desarrollo y producción de baterías es notable. Marcas como Renault y Volvo han suscrito acuerdos con fabricantes de baterías para la construcción de gigafactorías, mientras que otros como Volkswagen han decidido invertir en instalaciones propias. También están confirmadas fuertes inversiones de algunos grandes productores de baterías asiáticos, CATL, LG, SK y Samsung entre otros, para la creación de futuras instalaciones en suelo europeo. Sin embargo, todo eso carece de una red de suministro de materias primas acorde a las futuras necesidades que tendrá la industria en Europa.

China no es una potencia en minería. De hecho, ni siquiera es relevante. En cambio, controla al menos la mitad del suministro de cada paso necesario para fabricar una batería de iones de litio. Son varias las regiones del mundo que extraen los minerales necesarios para fabricar una batería: *el litio llega*

*principalmente de Australia (espodumeno), Chile y Argentina (salmuera); el cobalto se extrae en la República Democrática del Congo en su mayor parte.*

Según Business Insider: *los 10 principales fabricantes de baterías del mundo son de China, Corea del Sur y Japón.* China domina el mercado porque la mayor parte del resultado de toda esa minería se envía al país asiático para su refinación y procesamiento. Según datos de Benchmark, China va a producir el 70% de la producción mundial de baterías en 2023.

El Viejo Continente no está siendo capaz de acelerar la construcción de la cadena de suministro de baterías, al contrario que sus dos directos competidores. *“Están llegando inversiones en Europa a nivel de capacidad de celdas (baterías), pero el problema es que no tiene sentido construir estas gigafactorías si no tienes la cadena de suministro para alimentarlas”,* según el análisis de Benchmark: *“El mayor problema para Europa es desarrollar esa capacidad intermedia y obtener esa materia prima”.*

## El sector de automoción en la Unión Europea

El sector del automóvil y toda su cadena de valor es parte de la columna vertebral de la economía europea. Esta industria factura casi el 8% del PIB de la UE, emplea a 13 millones de personas en conjunto y 7,5 millones de forma directa, lo que supone el más del 6% de todos los puestos de trabajo de la Unión. Produce una media de 5,3 vehículos de motor por persona, según datos de ACEA. Los constructores de vehículos aportan 2,5 millones de empleos (8,4% de la industria manufacturera, con más del 60% en proveedores -1,7 millones-) y 3,4 millones directos e indirectos (11,5% del total).

Europa es responsable de más del 50% de las exportaciones mundiales de productos para automóviles. Genera 374.600 millones de euros de ingresos fiscales para los gobiernos en los principales mercados europeos, además de un superávit comercial de 79.500 millones de euros. Con una inversión de 58.800 millones de euros en I+D al año, siendo la automoción el mayor contribuyente privado a la innovación, representando el 32% del total UE.

Según datos de la patronal ACEA, 301 fábricas de automóviles operan en todo el continente y producen turismos, vehículos comerciales ligeros, vehículos pesados, autobuses, motores y baterías: *44 fábricas Alemania, 30 Francia, 24 Italia, 18 Polonia y España cuenta con 14.* Del total de las plantas de Europa, 194 están situados dentro de la EU-27: *134 fábricas en Europa producen automóviles de pasajeros, 41 fabrican vehículos comerciales ligeros, 52 vehículos pesados, 66 autobuses, 72 motores y 18 baterías.*

De la misma manera que el costo de la mano de obra solía ser un determinante clave de la ubicación de la fabricación, la combinación de energía y la autosuficiencia podrían convertirse en elementos clave de futuras decisiones de abastecimiento. aunque los fabricantes de automóviles se han asegurado su propio suministro de energía, no lo han hecho así los miles de PYMES proveedores de las grandes marcas.

## Producción de vehículos en la UE

Las fábricas y las de sus proveedores encadenaron tres ejercicios en mínimos históricos de producción en los albores de reconversión que muchas de ellas todavía tienen que hacer para producir vehículos eléctricos. Según cálculos de la consultora LMC, las factorías europeas llevan desde 2020 con una tasa de producción en mínimos históricos, el 56% a finales del año 2022.

Las tasas de utilización de las factorías estaban lejos de los porcentajes superiores al 70% de épocas normales. Incluso durante la Gran Recesión esos porcentajes no fueron más bajos del 65%. Históricamente, según el analista de la consultora: *una factoría por debajo del 70% es una losa para el fabricante de vehículos*. Por lo que los fabricantes pueden estar pensando estudiar sus estructuras de costes.

Como advirtió el consejero delegado de Stellantis: *“hay tanta sobrecapacidad en la industria que sería posible cerrar once factorías en Europa de las 134 que realizan en ensamblaje final de turismos. Una planta europea hace entre 200.000 y 300.000 coches al año de media, así que es fácil de calcular”*. Lo cierto es que no es la primera vez que los empleos de la industria de la automoción están en el punto de mira.

En 2019, Europa ensambló 14,9 millones de turismos y en 2022 esta cifra se redujo hasta 10,7 millones. Pasando por los 10,8 millones de 2020 y los 10,1 millones en 2021. La cifra de turismos de 2022 se situaba alrededor del 24% por debajo de los niveles previos a la pandemia. A pesar de un aumento del 7,1% en la producción de automóviles de la UE, los volúmenes totales cayeron un 1,6%, afectados por el colapso de los mercados ruso y ucraniano.

Según los datos de ACEA, Alemania conserva el liderazgo productor en la UE, con un 13,2% sobre 2021. España mantiene el segundo puesto, con el 6,5% de crecimiento en el mismo año y la República Checa se coloca en el tercer lugar. Francia finalizó el año en quinto lugar, con volúmenes que aún no superaron el umbral del millón de unidades. Son los mercados de Europa Central los que dieron un fuerte impulso al desempeño positivo de la región, con aumentos sustanciales registrados en Rumanía (20,6%), la República Checa (8,7%) y Hungría (6,0%).

Al mismo tiempo, todo indica que los vehículos en Europa se han encarecido sensiblemente y van a seguir haciéndolo en los próximos años. Las obligaciones en materia de seguridad y una normativa Euro VII de emisiones, que obligará a electrificar en gran medida las flotas de los vehículos, sólo apuntan en esa línea. A pesar de todo, las marcas siguen cosechando beneficios millonarios y algunas de ellas ya han declarado que fabricarán y venderán menos, pero lo harán a un precio mayor y conseguirán más beneficios.

Ha fallado el lado de la oferta (continúan las largas listas de espera para conseguir un vehículo nuevo) y hay dudas sobre cómo reaccionará el de la demanda (los compradores) tras el impacto de la inflación y de la subida de los tipos de interés.

Por otra parte, la industria de automoción europea puede seguir produciendo coches de combustión interna prohibidos en la UE, pero con destino a la exportación. El argumento del comisario europeo de Mercado Interior, Thierry Breton, es que el sector del automóvil europeo debería liderar la exportación de estos automóviles hacia otras partes del mundo, puesto que se prevé que en 2050 el 70% de los coches aún serán de combustión en el mercado global: "*No vamos a poner el enorme mercado africano en bandeja a los chinos*".

## **Evolución del mercado europeo**

En conjunto, en 2022 el mercado de turismos de la UE se contrajo un 4,6%, debido, sobre todo, al impacto de la escasez de componentes en el primer semestre. Aunque el mercado mejoró de agosto a diciembre, los volúmenes acumulados se situaron en 9,3 millones de unidades, un 10,4% menos que en 2021 y el nivel más bajo de las tres últimas décadas.

Las cifras de los cinco mercados principales (Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y España), que representan alrededor del 75% de toda la región, indican que el declive no se ha detenido. Sólo Alemania logró registrar un crecimiento en 2022 (1,1%) y negativo para España (-5,4%), Italia (-9,7%) y Francia (-7,8%).

Tras Volkswagen, con 2,3 millones entregas en el cómputo del curso (-5,2%), se encuentra Stellantis, con 1,8 millones de matriculaciones (-14,1%). El podio lo cierra el Grupo Renault, gracias a su casi millón de operaciones (-4,3%). Solo tres corporaciones asiáticas reportaron mejores datos que hace dos ejercicios, sin contar el 0,01% de Mercedes-Benz: *Toyota* (9,9%), *Nissan* (4,4%) y la coreana *Hyundai* (2,6%).

Los márgenes netos de las fábricas aguantaron hasta finales de 2022. En parte gracias a las ayudas gubernamentales como a las regulaciones temporales de empleo (ERTE), y también porque las marcas han aprovechado la falta generalizada de producto en el mercado para elevar los precios de sus catálogos e incentivar la venta de los productos de mayor precio, lo que les ha ofrecido unos beneficios récord. El problema no afecta solo a las marcas de vehículos, sino que arrastra a sus proveedores directos (Tier-1) en un desplazamiento en cadena hacia proveedores más pequeños.

Mientras tanto, los fabricantes asiáticos ya han iniciado su desembarco comercial en Europa y han mostrado su interés de fabricar en el Viejo Continente tras la caída de ventas en China. Subrayando la posibilidad de que marcas asiáticas se instalen en territorio ruso para vender sus vehículos después de que los grupos europeos se hayan replegado de aquel país.

Cuando se analiza la edad media del parque de la UE, se sitúa en 12 años. El parque en 2021 estaba integrado por 25,3 millones de turismos, de los que 5,1 millones tenían cinco años o menos, 4,1 millones tenían entre cinco y 10 años y 16,1 tenían más de 10 años.

En materia de electrificación, uno de cada cinco coches nuevos vendidos en la UE es eléctrico, lo que la sitúa por delante de todas las demás regiones del mundo, según la patronal europea. Pero parece estar sufriendo una ralentización de su estrategia eléctrica, aunque las cifras mensuales son cada vez mejores las estimaciones no se están cumpliendo. Solo cuatro países tienen una cuota de coches eléctricos de batería superior al 2%: *Noruega (16,2%), Islandia (4,6%), Países Bajos (2,8%) y Dinamarca (2,4%)*.

En este sentido, la cuota de ventas de coches eléctricos con batería (BEV) en Europa continuaron creciendo en 2022, según los datos de ACEA, a pesar de la reducción del sector. Como resultado, su cuota de mercado llegó al 12,1%, mejorando tres puntos porcentuales respecto a 2021. Por su parte, los coches híbridos enchufables (PHEV) lograron una cuota de mercado del 22,6%. Ambas categorías de vehículos representaron el 17% de los vehículos fabricados. Y la de los combustibles tradicionales continuaron perdiendo terreno, aunque, representaron más del 50% de las ventas de vehículos en el pasado año.

En el marco de las infraestructuras, el Parlamento Europeo aprobó el pasado mes de octubre de 2022 el Reglamento AFIR (*Regulación de Infraestructuras de Combustibles Alternativos*). El principal compromiso es conseguir que los coches cuenten con un punto de recarga cada 60 km en 2026, que en el caso de camiones y autobuses mantiene la cuota, aunque solo en carreteras principales de la Red Transeuropea de Transporte, pero incrementa la potencia requerida.

Los resultados de un estudio conjunto de Roland Berger y la Asociación Europea de Proveedores de Automoción (CLEPA), formulan tres escenarios futuros y recomiendan pasos que la industria puede tomar para dar forma a la transformación: *el escenario más alcista (electrificación radical); el escenario intermedio (transformación ambiciosa); el escenario menos progresivo (cumplimiento normativo)*.

Además, la propuesta de normativa Euro VII de la Comisión Europea fija que todos los vehículos ligeros cumplan con los límites desde el 1 de julio de 2025. En la Declaración Conjunta CLEPA-ACEA, de febrero de 2023, se manifiesta que: *“... Europa debe aspirar a un enfoque pragmático, progresista y tecnológicamente neutral que garantice que las soluciones escalables puedan marcar el ritmo mundial. ... La reciente propuesta de regulación Euro VII para vehículos pesados no debe desviar la atención de la transición hacia la neutralidad climática, ser realista en lo que se puede lograr y ser coherente con la inversión necesaria para los futuros estándares de CO<sub>2</sub>”*.

## **Industria de componentes en la UE**

Se manifestó un tercer trimestre de 2022 ligeramente mejorado, después de cuatro trimestres consecutivos de caída de la rentabilidad, según CLEPA. Los ingresos de la industria de suministros han experimentado un fuerte crecimiento interanual, ya que la producción se vio menos afectada por la escasez de semiconductores y materiales. Sin embargo, las ventas se mantienen un 5% por debajo de los niveles registrados en el mismo período de 2019.

Las cajas de cambios y sus partes siguen siendo, en términos de valor, el producto de exportación más importante, representando el 24% de las totales. Los componentes específicos de motores de combustión representaron el 37%, frente al 35% en el mismo período del año anterior.

La UE importó 7.000 millones de euros en componentes de automoción, registrando un crecimiento del 28% en comparación con el mismo período del año anterior. Las importaciones de los principales mercados de abastecimiento de piezas de la UE, China y Turquía crecieron un 49% y un 43%, respectivamente.

Los proyectos de inversión se centraron en la electrónica de potencia y los componentes eléctricos. Durante los primeros nueve meses de 2022, la inversión extranjera directa, no relacionada con las baterías, aumentó un 31% interanual. Los proveedores de automoción comprometieron importantes inversiones en la transformación hacia los vehículos eléctricos y autónomos en la primera mitad de 2022. Sin embargo, la transformación está dando lugar a pérdidas de empleo, con 3.750 recortes de puestos de trabajo anunciados en ese período.

Un estudio anterior de PwC Strategy, encargado por CLEPA, indicaba que, a partir de 2025, la transformación se traduciría en la pérdida de hasta 500.000 puestos de trabajo en el ámbito de la cadena cinemática (elementos que producen movimiento) para 2040 y que la mayoría de las pérdidas se producirían después de las ganancias de empleo. Los fabricantes de vehículos anunciaron una pérdida neta de empleo de 1.450 puestos en el mismo periodo.

Desde otros escenarios se cuantifican las pérdidas, ganancias y cambios potenciales de empleo en el sector, debido a la transformación actual. Boston Consulting Group (BCG) estima que solo la transformación en el segmento de automóviles de pasajeros requeriría la mejora de las habilidades y el reciclaje de 2,4 millones de personas. Para European Battery Alliance se necesitan 800.000 empleos calificados para las ambiciones de movilidad eléctrica de la UE.

## Situación de la industria y del sector en España

La industria automovilística en España cuenta con 17 fábricas de automóviles, 15 centros tecnológicos y 10 clústeres de automoción, a lo que hay que sumar más de 1.000 plantas de producción de componentes de automoción pertenecientes a 720 grupos empresariales.

La aportación local se resume históricamente a la de una cualificada y relativamente barata mano de obra -contando la mayor producción de vehículos por empleado-, en primer lugar, y a un diversificado tejido industrial de empresas proveedoras, después. La aportación de la demanda nacional es muy modesta, en torno al 15% del total de vehículos fabricados. Y las subvenciones y ayudas del Gobierno de turno para engrasar decisiones de nuevas inversiones y apuestas por sus plantas en España suele ser habitual.

Las plantas de producción nacionales se encuentran entre las más eficientes y automatizadas de Europa, con 1.000 robots industriales por cada 10.000 empleos. Aunque el sector presenta uno de los mayores índices de desarrollo en modernización, automatización e I+D+i, sin embargo, no es suficiente para garantizar su expansión en un mercado de incertidumbres y complejidad.

Para España, 2022 fue un año complicado. Comenzó con una previsión de volver a la normalidad, pero el estallido de la guerra en Ucrania y la crisis de los chips se acentuaba en la primera parte del año. Los factores negativos del conflicto bélico, la subida de los precios de la energía, el agravamiento del suministro de ciertos componentes y la incertidumbre económica terminó con cambiar el destino inicial previsto para este año.

Con trabas adicionales en el transporte por carretera (se redujo sustancialmente por falta de camioneros) y con una crisis energética que ha disparado la inflación, elevado el precio de los carburantes y encarecido la financiación por la subida de los tipos de interés. Esta mala racha ha contraído las ventas a su peor nivel en nueve años, pero paradójicamente ha provocado que los ingresos por el impuesto de matriculación, a lo largo de 2022, viviera su incremento más intenso desde 2009, aportando 649,2 millones de euros, un 39% más que el año anterior.

## **Situación de la producción**

A pesar de que la falta de semiconductores llevó a las factorías de nuestro país a un arranque en el que, hasta mayo cedían un 12,6%, en el conjunto del ejercicio sumarán 2,2 millones de vehículos, lo que supone un incremento del 5,8%, en comparación con los 2,1 millones de unidades que se ensamblaron en 2021. Aunque aún se situará muy lejos 2019 (-21,49%). El acumulado del año de la fabricación de turismos alcanzó 1,8 millones de unidades (7,4%) y la producción de vehículos comerciales e industriales supuso una reducción del 0,4%.

También, con datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), de las 11 factorías ocho experimentan un crecimiento, destacando la de Ford Almussafes, un 48% sobre el ejercicio anterior. La siguió Volkswagen-Navarra, con un 31,2% de aumento. La tercera fue Renault Palencia (29,6%). Después Stellantis Zaragoza (16,5%); Iveco Madrid y Mercedes Vitoria, firman un 12,1%; Renault Valladolid, consigue el séptimo mejor rendimiento (11,7%) y Stellantis Madrid cierre el octavo ascenso, con un 7,9%.

Las únicas plantas que redujeron la fabricación en 2022 son Stellantis Vigo, cuya actividad se contrajo un 21,2%, Iveco Valladolid, que cedió un 5,69%, y Seat Martorell, con una caída del 5%. Todas ellas, estuvieron más impactadas por la escasez de semiconductores, con la excepción de la vallisoletana, en la que la falta de chips apenas tuvo incidencia. En general, las factorías españolas vivieron un segundo semestre de 2022 muy positivo, en el que se redujo la tensión en la cadena de suministro.

En 2022, Stellantis afianzó su posición de líder en la industria española de automoción. De sus plantas salieron 16 modelos distintos de 5 marcas, con un

38,4% del total de automóviles producidos en España, según ANFAC. Este liderazgo industrial se une al comercial, con un 22,9% de cuota del mercado total de turismos y vehículos comerciales en España.

España se caracteriza por ser un mercado eminentemente exportador, por lo que la evolución de las ventas en los mercados europeos es también un factor determinante para el ritmo de producción de las fábricas. Durante 2022, se han enviado fuera de nuestras fronteras un total de 1,9 millones de unidades, un 3,3% más que en 2021, es decir, el 85,3% de los vehículos manufacturados. Durante 2022, las plantas nacionales exportaron 1,53 millones de turismos, un 5,3% de aumento y se enviaron a otros países un 4,4% menos vehículos comerciales e industriales.

Según los datos presentados por la organización empresarial ANFAC, se encuentra a la cola de Europa tanto en ventas como en electrificación de vehículos. Perdió en 2022 un 35% de la cuota de mercado en cuanto a matriculaciones, en comparación con los datos de 2019. En este sentido, el país se encuentra en la parte inferior de la tabla, lejos de países como Alemania o Francia, e incluso de la media de la UE.

De las plantas con sede en España salieron 120.000 coches eléctricos en 2022, lo que supone un incremento del 60%, respecto a 2021. A pesar de todo, de los 48 modelos de vehículos que se fabrican en este país, 22 se producen con algún grado de electrificación, lo que habla de un buen ritmo de adaptación a las nuevas normas.

Para la patronal, la apuesta actual por apoyar exclusivamente la tecnología del vehículo eléctrico es, a su juicio, equivocada, porque en nuestro país *“no controlamos su cadena de valor y lo que están haciendo otros mercados, como Francia o Alemania, es ejercer el liderazgo de sus grupos automovilísticos para dar prioridad a sus intereses nacionales”*.

## **El sector de componentes en España**

Esta industria incorpora al vehículo el 75% de su valor. Los grandes grupos de la industria de componentes españoles (Antolín, Gestam, Ficosa, Mondragón, Teknia) tienen más de 460 plantas de proveedores españoles repartidas en todo el mundo (35 países) y apuestan por localizar producción en Europa, América y Asia. Con multinacionales que compiten en España como SAS Autosystemtechink, Plastic Omnium, Benteler, Bosch, Valeo, Michelin, Faurecia.

Las exportaciones crecieron un 10% en 2021 (comparando con un ejercicio pésimo como 2020), lo que supuso el 61,3% de la facturación del sector en nuestro país. Las importaciones de componentes y piezas para automóviles se dispararon en 2022 por la inflación energética y las distintas casuísticas que afectan a la industria auxiliar del continente.

La capacidad del sector para invertir en I+D+i, destinando el 3,6% de su facturación en esta materia -el triple que la media industrial y mucho más de la

empresarial del país (0,7%)-, refleja las posibilidades que incorpora este sector a la hora de poder asumir nuevos compromisos para jugar un papel destacado en el cambio de modelo que se viene propiciando con la transición energética, la descarbonización, los nuevos materiales y los acelerados procesos de desarrollo tecnológico que tiene este sector y la industria en su conjunto.

Mientras tanto, los clústeres de automoción de seis comunidades autónomas (CCAA) se han aliado en el proyecto Ecomob para impulsar de forma conjunta nuevas fórmulas de movilidad de personas y mercancías en las empresas. Han unido con el mismo propósito a los clústeres de Valencia, La Rioja, Aragón, Catalunya, Galicia y Castilla y León. El proyecto cuenta con el apoyo del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo mediante las ayudas financiadas por Next Generation.

Los concesionarios cerraron 2021 con unos ingresos que crecieron un 0,7%. En 2019, con 2.152 concesionarios oficiales (4.000 considerando todos), empleaban a 161.500 personas y en 2020, incrementó un 20% sobre el anterior, mientras que los centros disminuyeron (2.042), así como los empleos (153.425, un 5% menos en 2019), según cifras de la Asociación de Concesionarios Oficiales de las marcas de turismos, vehículos industriales y maquinaria agrícola (FACONAUTO).

## **Situación del mercado de vehículos**

Al finalizar 2022 se matricularon en torno al millón de vehículos en España, con una reducción del 7,3%, respecto a 2021. Los turismos superaron los 80.000, el peor de los últimos nueve años, agravado por un diciembre negro que el sector se esperaba. Ese volumen supuso una reducción del 5,4% respecto al ejercicio anterior y de un 35,3% si se compara con 2019, antes de la pandemia.

Según publica Unoauto, a partir de datos de ANFAC, sobre las marcas que comercializan más de 10.000 unidades al año en nuestro país, Toyota, Kia, Hyundai, Nissan y Mazda representan ya el 28% de las compras de coches, cuando hace cinco años eran el 22%.

Lejos de lo que pasaba hace un par de años, cuando toda la presión se situaba en el lado de la demanda y de las medidas que pudiera poner en marcha el Gobierno para alentar la venta de coches, ahora la mayor parte de la responsabilidad está en el lado de la oferta, la capacidad que tengan marcas y vendedores para tener coches a su disposición.

En este año, los vehículos de gasóleo suponían tan solo el 28% de las nuevas matriculaciones, frente al 66,4% de los de gasolina. Los coches que emplean otras tecnologías ganan terreno y el año pasado se matricularon al 5,5% del conjunto, según la Agencia Tributaria. Las ventas de vehículos electrificados durante 2022 (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) cerraron el año con un total de 84.645 ventas, un aumento del 19,1% respecto al año anterior. A pesar de esta mejora anual, el mercado de electrificados sigue representando un

volumen apenas representativo respecto al mercado general, con el 8,8% de la cuota total.

El mercado nacional alcanzó las 78.239 unidades de turismos electrificados (PHEV+BEV+E-REV)<sup>3</sup>, un aumento del 17,1% sobre el año anterior, una cifra que se sitúa muy lejos del objetivo de 120.000 turismos necesarios para lograr el objetivo de reducción de emisiones exigido. El resultado es que las emisiones promedio por vehículo vendido caen muy poco, un 3,1% durante el año, con una media de 120,4 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. Por ello, el sector pide una transición más lenta que dé más aire al motor de combustión.

En cuanto a las matriculaciones de vehículos de cero y bajas emisiones (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 10,2% en el año, con cerca de 345.000 unidades vendidas. Este tipo de vehículos se sitúa, junto con los de gasolina, como primera opción de compra para los usuarios, con el 35,8% del mercado total.

Se registraron en nuestro país más de 36.000 turismos eléctricos (31,3%) -un 3,8% de todo el mercado-, de los que 15.000 fueron adquiridos por familias (54,01%); 5.000 por empresas (7,1%), aportando una penetración del 17%; 4.300 por las compañías de renting (50,8%), 14,16% del total; y con una caída del 24,5%, casi 1.600 por las alquiladoras de coches (5,2% del global). España es incapaz de salir del vagón de cola europea en matriculación de vehículos de cero emisiones.

Por su parte, las ventas de vehículos híbridos enchufables en el conjunto del año 2022 sumaron 48.000 unidades, un 11,3% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 5%. Igualmente, las ventas de vehículos híbridos no enchufables, en el acumulado del año, fueron 243.000 unidades, un 8,9% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del total del año es de 25,3%. A su vez, las ventas de vehículos de gas acumulan casi 17.000 unidades, un 8,4% menos que en el mismo periodo del año anterior y la cuota del acumulado del año es de 1,8%.

La pandemia sumió a las ventas de coches en una depresión de la que, tres años después, todavía no ha sabido salir. Las asociaciones del sector del automóvil en España (ANFAC, FACONAUTO y GANVAM<sup>4</sup>) solicitaron al Gobierno medidas específicas que permitan a la automoción llevar a cabo la transición hacia la movilidad eléctrica.

Este posicionamiento de las tres organizaciones se produce después de que los negociadores del Parlamento Europeo y del Consejo cerraran un acuerdo para que, a partir de 2035, los turismos y vehículos comerciales nuevos que se comercialicen en la UE sean "*cero emisiones*", lo que supondrá la prohibición de comercializar vehículos de combustión, lo que incluye gasolina, diésel e híbridos.

---

<sup>3</sup> Vehículo híbrido enchufable (PHEV); vehículos eléctricos con batería (BEV); vehículos alimentados batería que cuentan con un pequeño motor de combustión para recargar la batería (E-REV);

<sup>4</sup> Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios.

Una estrategia de descarbonización, basada en prohibiciones, retrasa el cumplimiento de los objetivos porque frena la renovación del parque al excluir a las rentas menores de la movilidad eficiente. Como desarrollar una fiscalidad que apoye positivamente la descarbonización y se centre en gravar el uso, no en la compra, y una reforma de los planes de ayuda a la demanda para hacerlos más eficaces.

## **El empleo del sector de automoción**

España es el país que produce mayor volumen de vehículos de motor por trabajador, según datos de ACEA, con 14,1 vehículos ante una media de la UE de 5,3. A pesar de ello, la industria de automoción registró una pérdida de 5.700 empleos según las cifras de ocupados en activo de la Seguridad Social (SS).

El número de afiliados en el epígrafe de fabricación de vehículos y componentes pasó de 154.372 en 2021 a 148.671 en 2022, según los datos publicados por el Ministerio de Trabajo basados en los registros de la SS. Los altibajos en la actividad productiva se cobraron su factura en las plantillas de los centros de trabajo de fabricación de vehículos.

Aunque las plantillas de las empresas de venta y reparación de vehículos registraron un ligero aumento en 2022, en relación con 2021, al pasar de una media de 331.586 empleados en activo a 334.790 en 2022. En cuanto a la posventa, que incluye 43.000 empresas -la mayoría pymes y micropymes-, dan empleo a unas 150.000 personas.

La mitad de las empresas mantuvieron sus plantillas en 2021, mientras que un 28,5% recortó sus efectivos y un 20,8% llevó a cabo nuevas contrataciones. En 2022, el 53% se decantó por mantener su plantilla y alrededor del 21% aplicaron recortes de efectivos y nuevas incorporaciones. Y mientras tanto, las fábricas continuarán con la aplicación de ERTE, llegando a prever 100 días de parada (SEAT Martorell, Stellantis de Vigo y Zaragoza, Ford, VW de Navarra) afectando a un total de 43.379 empleos.

La industria española del automóvil se está electrificando a un ritmo mucho más rápido del que lo están haciendo las ventas en nuestro país y su implantación supondrá un progresivo reajuste de plantillas en el motor. La necesaria electrificación y conectividad de los nuevos vehículos, debido a la futura prohibición de producción de los coches de combustión y la creciente tendencia hacia coches más autónomos, el carsharing o la automatización y digitalización de las factorías, han hecho ver que la demanda de profesionales siga creciendo en este sector.

La Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) asegura que hasta 29.000 empleos de la industria del automóvil perderán su trabajo en España hasta 2030, en fabricantes y componentes, lo que incorpora una recualificación de 165.000 profesionales.

Al mismo tiempo, el informe *Talento en la Industria de la Automoción*, elaborado por Hays y Sernauto, señala que el 87% de las compañías tiene problemas para encontrar talento cualificado. El estudio, realizado a través de las respuestas de casi 400 compañías del sector, indica que el principal escollo para encontrar este talento es la falta de profesionales con las habilidades idóneas (56%), seguido por la falta de profesionales con las cualificaciones adecuadas (33%).

Los fabricantes están superando sus expectativas: *se produce mucho menos, pero con coches más caros*. Lo mismo ocurre con las empresas de componentes. En cambio, quienes no se ha visto beneficiados son los trabajadores que, aunque lograron mantener sus rentas durante la pandemia, ven como su poder adquisitivo se deteriora, con la amenaza de la bajada de producción sostenida en sus fábricas.

El año 2023 arranca también con el riesgo de desabastecimiento de componentes que ya vivió en 2022 y que viene muy condicionado a las incertidumbres que vive los fabricantes. Por lo que seguirán aplicando medidas de ajuste que flexibilicen la producción y el empleo en función de la disponibilidad de piezas.

## **Infraestructuras de recarga**

Según ACEA, España es el noveno país por la cola en cuanto puntos de recarga por cada 100 kilómetros de carreteras -con solo 1,6-, mientras que Portugal tiene 25. El Gobierno introdujo en la ley de Cambio Climático la obligación de que las principales gasolineras, las que más combustible venden tuvieran esas infraestructuras para atender a los vehículos cero emisiones. En conjunto, Transición Ecológica calcula que su medida afectará a un millar de áreas de servicio, que son asimismo en las que debería ser más sencillo rentabilizar la inversión.

Sin embargo, no ha publicado la orden sobre las gasolineras obligadas a tener puntos de recarga, a lo que la ley les obligaría a partir de febrero de 2023. Es la fecha límite para las, alrededor de 200 estaciones de servicio, que venden cada año más de 10 millones de litros de gasolina o diésel. Y, en agosto, se tenían que sumar aquellas con volúmenes de más de cinco millones, además de aquellas que, estando en comunidades, islas o ciudades autónomas que no tengan gasolineras de más de 5.000 litros, copan el 10% del mercado de combustibles.

Para ello, la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) propuso al Gobierno un nuevo PERTE de 1.643 millones de euros de inversión para promover la instalación de 598 electrolineras en las carreteras españolas con 5.272 puntos de recarga públicos de 1.845 megavatios. Un informe elaborado por la patronal de las grandes constructoras apuntaba a la necesidad en España de crear 1.585 electrolineras, con un total de 10.710 puntos de recarga, por un importe total de 3.766 millones de euros.

España solo tenía un tercio de los puntos de recarga de coche eléctricos previstos para final de 2022, año en el que se han instalado 3.154 puntos en los nueve primeros meses, hasta tener 16.566, lejos de los 45.000 marcados como objetivo por el Gobierno para cumplir con los compromisos y avanzar hacia la movilidad sostenible estipuladas en el PNIEC del Gobierno y por la UE, lo que significa que solo hay instalada el 37% de la infraestructura que haría falta. Y el objetivo para reducir las emisiones contaminantes es contar con 110.000 puntos en 2025 y llegar hasta los 340.00 en 2030.

Hay un total de 14,6 puntos en el indicador global de electromovilidad, según ANFAC. La media europea se encuentra en 30,3 puntos. Francia obtiene 33,6 y Alemania eleva esta cifra hasta los 46,1. Italia y Portugal (con 16,3 y 28,6 puntos) también están por encima de nuestro país.

### **Desarrollo del PERTE Vehículo Eléctrico Conectados (VEC)**

España debe utilizar de forma eficiente la llegada de los fondos europeos Next Generation EU (Próxima Generación UE) para ganar autonomía tecnológica y traer al país componentes críticos como son los semiconductores o las baterías. Pero, tras dos años de trabajos, el reparto de los fondos europeos para la reconversión de la automoción, a través de Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), ha acabado fracasando.

De los 2.975 millones de euros previstos, solo se han acabado asignando 834, un 28% del total. De los 10 proyectos que han logrado subvenciones a fondo perdido y créditos blandos, la más polémica ha sido la adjudicación a Grupo Volkswagen, que demandó más apoyo para su plan, incluyendo la construcción de una fábrica de celdas de baterías y la electrificación de su gama de vehículos elaborados a partir de 2025.

El proyecto del grupo Volkswagen, bajo el nombre de *Future Fast Forward*, incluye a 62 empresas de toda la cadena de valor en la fabricación del coche eléctrico y el grupo alemán. Estima que, en total, la inversión que realizarán todas las empresas en este programa llegará a los 10.000 millones de euros: *7.000 corresponderán al grupo Volkswagen, Seat y PowerHoldco y los otros 3.000 millones de euros el resto de los socios.* Además, los 86 proyectos se desarrollarán en las CCAA de Andalucía, Aragón, Cantabria, Castilla y León, Catalunya, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Navarra y País Vasco.

También figuran los proyectos de Mercedes-Benz, con 170,4 millones, y el Tech Factory del hub de descarbonización que tiene que servir para reindustrializar la planta de Nissan en la Zona Franca de Barcelona, al que se adjudicó 107,8 millones. Mientras que para el proyecto de Opel España se aprobó 52,2 millones; al de Renault 40 millones; y al de Sapa 32 millones. Finalmente, los proyectos de Faurecia, Irizar, Peugeot y Fagor se han hecho con 28, 24, 15 y ocho millones respectivamente.

Lo cierto es que a lo largo de los últimos años ha habido muchas propuestas en torno a la extracción de litio y la fabricación de baterías en España. Uno de los proyectos más avanzados es el de la empresa Lithium Iberia, a través de la explotación de la mina de litio de Las Navas (Cañaveral, Cáceres). Una inversión de más de 340 millones de euros. De otra parte, la compañía Phi4Tech trabaja en el proyecto de la mina de níquel de Aguablanca (Monesterio, Badajoz).

Además, de los proyectos en marcha: *como la propuesta de explotación subterránea de New Energies en Cáceres; la de construir una gigafactoría de baterías a cargo de Envision en Naval Moral de la Mata; el proyecto de Volkswagen para levantar una gigafactoría en Sagunto (Valencia); o la posible implantación de una planta de baterías InoBat en Valladolid.* País Vasco ha sido la comunidad autónoma en la que más proyectos se han visto beneficiados por estas ayudas europeas. Y Catalunya la que más fondos ha recibido, aglutinando más de la mitad (el 57,6% del total).

El Ministerio de Industria, en el enero de 2023, lanzó una segunda convocatoria (VEC-2) con los fondos sobrantes de la primera. Además, el Gobierno recibió la autorización de Bruselas para prolongar hasta 2028, tres años más de lo previsto, el gasto por parte de las empresas de las ayudas al sector del automóvil que articula a través del PERTE, tal y como le demandaban los fabricantes.

Incorpora un cambio radical, que consiste en dividir la convocatoria en dos líneas distintas: *una vinculada a los fondos europeos y otra paralela asociada al reglamento general de exención por categorías que permitiría al ministerio flexibilizar los proyectos y los plazos de las ayudas comunitarias.* Además del caso de Ford puede actuar también de coche escoba con el grupo Stellantis, que dejó fuera del VEC-1 sus grandes proyectos de futuro en España.

Por otra parte, la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) y la Federación Española de Empresarios de Talleres de Automoción (CONEPA) remitieron una carta al Ministerio de Industria expresando su máximo interés en poder acceder a la nueva convocatoria, en la que argumentan que el sector de la posventa, que en gran parte representan, es un colectivo crucial en la industria del automóvil y, por tanto, no se puede desligar del camino hacia el mundo de la nueva movilidad.

Por otra parte, Europa se conjuró para acabar con la dependencia que tiene de las fábricas de semiconductores y España tiene algo que decir en esa reivindicación de la soberanía industrial. El Gobierno reservó 12.250 millones de euros en ayudas europeas para intentar rearmar un ecosistema transcendental para la industria en general y para el sector del automóvil en particular.

Es el proyecto estratégico de los microchips desde donde el Gobierno quieren redoblar los esfuerzos en busca de grandes inversores internacionales que fabrican estos componentes. Lo aprobó en mayo de 2022 y tiene como objetivo reforzar las capacidades de diseño y producción de la industria de la microelectrónica y los semiconductores desde una perspectiva integral.

Según informa el Gobierno, la multinacional estadounidense del sector de telecomunicaciones, Cisco Systems, la reciente Intel, se ha comprometido a la apertura de un laboratorio de innovación en chips Barcelona, con 200 millones de euros de inversión en alianza con el Barcelona Supercomputing Centel, lo que comportará una inversión de 400 millones de euros en los próximos diez años, compartida al 50% con el Estado. Así como la inversión de la empresa de semiconductores Monolithic Power Systems, que ampliará su centro de diseño de chips en la ciudad.

Pero España tiene un problema: *el personal de alta capacitación que requerirá el nuevo mercado de los semiconductores si se confirman las inversiones*. El PERTE ha reservado 80 millones de euros para crear una red educativa que contribuya a formar esa mano de obra. Porque en el ámbito tecnológico, de acuerdo con DigitalES, actualmente España cuenta con más de 120.000 vacantes tecnológicas sin cubrir, en sectores como la Inteligencia Artificial (IA), la Computación Cuántica o la Industria 4.0.

## Cambios en el desarrollo del sector y la transición justa

Los desafíos están obligando a las empresas a reorientar sus prioridades. Una gran mayoría se está centrando en la reducción global de las emisiones en toda la cadena de valor, un trabajo de optimización de la huella en la industria ante el objetivo para ser más sostenibles.

Algunos fabricantes de automóviles están adoptando una perspectiva holística de la cadena de valor, con especial protagonismo de la IA. Esto pone de relieve los cambios en las prioridades de los clientes, que ahora exigen que el vehículo se convierta en un nodo hiperconectado, totalmente integrado en un ecosistema digital ampliado, que interactúe tanto a través de sus interfaces incorporadas (pantalla, voz y otros sensores) como mediante dispositivos inteligentes.

El IoT<sup>5</sup>, la IA y el edge computing<sup>6</sup>, así como la conectividad 5G, serán cada vez más necesarios para permitirlo. Por todo ello, un número creciente de nuevos fabricantes de automóviles, movidos por la demanda del mercado para introducir nuevos productos y servicios, y a gran velocidad, están empezando a remodelar la industria.

Por otra parte, a medida que la globalización aumenta el comercio internacional, los gobiernos han permitido que las empresas compitan sin control, con poca protección para sus empleos en sus cadenas de suministro. Los gobiernos rompieron las garantías laborales por fomentar y aumentar la competencia, de tal forma que los estándares laborales en la industria del transporte se erosionaron a medida que las empresas buscaban formas más baratas de mover personas y mercancías.

---

<sup>5</sup> Siglas en inglés del Internet de las Cosas.

<sup>6</sup> La Computación frontera permite que todos los datos que se producen mediante el IoT se procesen donde se generan, evitando el envío de esos datos a la nube. Lo que facilitará poder seguir analizando los datos generados al instante.

Por lo que, a finales de octubre pasado, concluyó el diálogo tripartito sobre la revisión de los estándares de CO<sub>2</sub> de la UE para turismos y furgonetas. Empresarios (ACEA, CLEPA, European Tech & Industry Empleadores - CEEMET- y la Asociación Europea de Fabricantes de Neumáticos y Caucho - ETRMA-) sindicatos (CES e industrialAll European Trade Union) y organizaciones medioambientales (Transporte y medio ambiente), pidieron conjuntamente un marco de Transición Justa dentro de las nuevas reglas que acelerará el cambio estructural en esta industria.

Actualmente, no existe tal marco para los 16 millones de personas que trabajan en el ecosistema de movilidad y en particular el sector del automóvil en Europa. Para ello, las organizaciones mencionadas hicieron llegar la inclusión de una propuesta para mejorar la creación de fondos de Transición Justa para acompañar la cadena de valor.

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión presentará un informe que establezca la necesidad de financiación para garantizar esta transición justa en el sector del automóvil, con el objetivo de mitigar el empleo negativo y otros impactos económicos en todos los Estados miembros, en particular en las regiones y comunidades más afectadas por la transición.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa para establecer un instrumento de financiación de la Unión para abordar las necesidades detectadas y financiar la formación, el reciclaje y la mejora de las cualificaciones de los trabajadores del sector de la automoción, especialmente en las pequeñas y medianas empresas. El mayor desafío es administrar a la mayoría de la gente para que adquiera nuevas habilidades tecnológicas en términos de lo que se quiere producir en el futuro.

## **Propuestas sindicales para incentivar el sector en España**

Los fondos del Next Generation debieran ser la guía para fortalecer la industria en general y el sector de automoción en particular, pero para su desarrollo, hasta el momento, no ha existido una interlocución fluida entre el Gobierno español y los actores implicados (patronal y sindicatos).

Uno de los cambios necesarios para evitar errores pasados y repartir los más de 2.000 millones de euros pendientes, es relajar las exigencias a la PYME, dado que algunas tuvieron que darse de baja de los proyectos a los que se habían sumado tras no poder conseguir avales bancarios para recibir las subvenciones y préstamos a coste cero.

También se evidencia la necesidad de medidas urgentes, tanto en la aceleración de trámites para la instalación de puntos de recarga rápida y eficiencia de planes de ayuda a la compra de vehículos para fomentar su entrada en el mercado nacional, renovando el parque antiguo e implantar una fiscalidad que suponga un incentivo pleno para impulsar al usuario en la compra de vehículos de bajas emisiones.

En este marco, los sindicatos CCOO de Industria y UGT-FICA, junto a las asociaciones del sector de la automoción ANFAC y SERNAUTO, elaboraron en noviembre de 2022 un *Manifiesto para el impulso de esta industria*. Está compuesto por medidas que reclaman al Gobierno un modelo de movilidad centrado en la persona y que, a la vez, cumpla los objetivos de descarbonización manteniendo la posición estratégica de la industria de la automoción, entre ellas:

- Visión integrada, clara y única. España debe definir su propio modelo.
- Movilidad multifuncional, integradora de todos los modos de transporte.
- Carácter estratégico. Las medidas de política industrial deben ser fruto de amplios consensos y que consideren el carácter estratégico del sector.
- Inversión permanente. Que refuerce las deducciones fiscales a la I+D+i y a las inversiones relacionadas con la movilidad eléctrica.
- Recualificación y vocaciones STEM. El cambio tecnológico implica un personal que debe estar “*especializado en las nuevas tecnologías*”.
- Formación dual. Alineada con las necesidades de la industria a través de un modelo de Formación que permita obtener las capacidades para desarrollar una labor eficaz.
- Contrato de relevo. Que combina el mantenimiento del trabajador que alcanza cierta edad mediante una reducción parcial de su jornada.
- Fiscalidad. Que incentive la compra de eléctricos, pero que no penalice la compra de cualquier coche nuevo, independientemente de su tecnología.
- Un Plan Nacional de Recarga con “*objetivos anuales vinculantes y seguimiento y medidas para su consecución*”.
- Una mejora de las infraestructuras viarias y portuarias y el incremento de los medios de transportes terrestres.
- Circularidad y coste energético. El impulso a la economía circular, el reciclado, la refabricación y el ecodiseño.
- Gobernanza. Urgencia para la reactivación de la *Mesa de Automoción*.
- Renovación del parque del automóvil con medidas de achatarramiento.

Porque es una industria estratégica para el país es necesario que se realice un esfuerzo similar al de los países del entorno en apoyo de la continuidad del tejido productivo. Además, a la necesaria transformación que requieren las plantas para modificar las actuales plataformas sobre las que se ensamblan los vehículos de nueva generación, ahora se suma un nuevo reto: *que los profesionales tengan las capacidades necesarias*.

La digitalización se destaca como el principal elemento diferenciador entre el empleo del pasado y el necesario para el futuro. Una situación sin precedentes en la industria de la automoción ya que, en estos momentos, ni las fuentes de formación son capaces de formar al volumen de personas trabajadoras necesarias ni esta industria puede fichar esos perfiles, en otras.

Para Garbiñe Espejo, secretaria general de CCOO Industria, “*el proceso de transformación en el que está inmerso el sector del auto se tiene que abordar de forma inclusiva, convirtiendo la apuesta por la movilidad sostenible en palanca de oportunidad para ganar soberanía industrial y crear empleo de calidad. Para ello es imprescindible fomentar el diálogo social para garantizar que la transición se realice de forma justa*”.

Por ello, se echa de menos un *plan estratégico*, que debería ir acompañado de un proyecto de inversión en infraestructuras que haga realidad la necesaria transición. En España hay una falta clara de red de recarga en los grandes correderos entre ciudades y el precio de la luz hace cada vez menos rentable la apuesta por este tipo de vehículos.

Es decir, un marco de Transición Justa debe respaldar la anticipación y la gestión del cambio, incluidas, entre otras, las habilidades y la capacitación, y estar respaldado por un sólido diálogo social. A pesar de la importancia de la industria y la escala de transformación en curso, aún queda por gestionar un mapa claro y granular de las consecuencias y tendencias en el empleo de un cambio hacia una industria del automóvil neutral para el clima.

Al mismo tiempo, para CCOO de Industria prevalecerá, ante todo, la necesidad de priorizar el desarrollo económico sostenible en el marco de un desarrollo industrial que no solo atienda a objetivos parciales en materia económica, sino que aborde un Pacto de Estado por la Industria que coloque a España en un proyecto viable que incorpore el bienestar de la ciudadanía, erradicando las desigualdades y la precariedad social y laboral, al mismo tiempo que favorece la cohesión territorial.