

2024 debe servir para afianzar el sector de automoción

Resumen Ejecutivo

Madrid, junio de 2024

I N D I C E

Introducción.....	3
Producción y venta mundial de vehículos	3
Situación del sector en la Unión Europea	5
Evolución del coche eléctrico y sus infraestructuras	6
El peligro exterior para la UE y la ofensiva china	7
El sector de automoción en España	9
Industria de componentes, recambios y concesionarios	10
Coche eléctrico e infraestructura de recarga	11
Comercio exterior de vehículos	12
Influencia asiática en España	13
Evolución del empleo en el sector	14
Desarrollo del PERTE-VEC II y III	15
El sector requiere mayor esfuerzo inversor	16
Medidas concretas de actuación.....	17
Incrementar la cohesión económica y social	19

Introducción

La industria del vehículo eléctrico es una de las protagonistas de todas las estrategias para retener inversiones que viene propiciando la Comisión Europea. Al mismo tiempo, en Estados Unidos de Norteamérica (EEUU), y derivado de acciones como la Ley de Reducción de la Inflación (IRA), se busca potenciar la electrificación del transporte estadounidense, favoreciendo la fabricación de coches eléctricos y sus componentes en el país. En China, su Gobierno viene promoviendo la electrificación de vehículos desde 2009, con iniciativas como el plan Made in China 2025.

En este marco, la Agencia Internacional de la Energía (AIE) anunció en septiembre de 2023 que el mundo está en el principio del fin de la era de los combustibles fósiles. Por otra parte, el hundimiento en 2023 y 2024 del precio de los minerales críticos para el despegue definitivo de las energías renovables y las baterías a gran escala es un arma de doble filo: *reduce la presión sobre los desarrolladores y, a la vez, resta incentivos para la muy necesaria inversión en nuevos yacimientos.*

Todo eso en un contexto en el que las ventas, tanto en Europa como en EEUU, siguen creciendo. La venta de coches eléctricos batió récords en 2023 en EEUU, pero su ritmo de crecimiento da señales de fatiga. Solo China sufrió una contracción del mercado. Toyota es el mayor exponente de esa evolución, acompañada también de un viento de cola favorable como es la debilidad del yen, que ha hecho más atractivos a sus vehículos.

Los once principales grupos tuvieron beneficio conjunto de 106.318 millones de euros en 2023. En todo caso, la evolución de la rentabilidad explica por qué las marcas están cambiando de estrategia: *eluden la prioridad de vender muchos coches y poner las fábricas al máximo rendimiento y anteponen ingresar más por cada uno de esos vehículos vendidos.* Si bien la oferta de eléctricos sigue creciendo, la disponibilidad de alternativas en el mercado todavía es insuficiente más allá del turismo.

Producción y venta mundial de vehículos

La producción mundial de vehículos en 2023 se elevó un 11% (93,5 millones) sobre el año 2022 y un 2% sobre el período prepandémico (2019). Aunque la UE sigue por debajo de las cifras de ese año (-15%), al igual que los países del NAFTA¹, pero en menor medida (-5%). Es la producción de Asia-Pacífico (12%) la que inclina la balanza en positivo, respecto a las cifras de 2019, mientras que África también las supera (7%).

Respecto a las ventas mundiales de vehículos, se incrementaron un 12,8% respecto al año anterior y un 0,7% en relación con el año anterior al COVID

¹ El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en inglés North American Free Trade Agreement (NAFTA) es una zona de libre comercio entre Canadá, EEUU y México. El Tratado permite reducir los costos para promover el intercambio de bienes entre los tres países.

(2019). Los países de la UE siguen viendo reducir sus ventas respecto a ese año (-14,5%), un 8,4% los del NAFTA y África en un 12,5%. Mientras que Asia-Pacífico, con un 13,4% de incremento, contribuye a que el total sea positivo en 2023 en todo el mundo. Destacan China (16,7%) y Australia (14,5%), mientras Japón ve reducir sus ventas, respecto a 2019 (-8%), lo mismo que Corea del Sur, aunque en menor medida (-2,5%).

Las ventas mundiales de vehículos eléctricos han venido creciendo en un 80% al año desde 2020, sextuplicando en 2023 con creces los niveles de 2019. La industria de la automoción tradicionalmente se ha centrado en las tres regiones que han copado toda la actividad del sector durante más de un siglo: *Japón, EEUU y Europa*. Tanto en marcas como en fabricación. En apenas unos años China ha pasado de no representar nada a ser la mayor potencia del mundo. China superó oficialmente a Japón como el mayor exportador de automóviles del mundo. Las ventas de exportación por marca en 2023 aumentaron el 62,7% interanual, con un volumen de exportación de Coches de Nueva Energía (NEV) que llegó a 1,04 millones de unidades.

El ascenso de los fabricantes chinos de coches eléctricos abarca toda la cadena industrial, desde la extracción de litio, la producción de baterías de energía y la fabricación de componentes hasta la producción de vehículos. Además, los fabricantes chinos mantienen una ventaja competitiva tradicional: *precios bajos*.

Ante este dominio, desde marzo de 2024 y a petición de la Comisión Europea, todos los automóviles eléctricos que provienen de China empezaron a registrarse en las aduanas en el marco de la investigación que tiene abierta Bruselas desde octubre de 2023 y ante las sospechas de que estos vehículos están recibiendo subvenciones ilegales de Pekín. Al mismo tiempo, en 2024 EEUU anunció nuevos y duros aranceles contra las importaciones chinas argumentando que es necesario para proteger a la industria estadounidense de una competencia desleal. De esta manera cuadruplicó los aranceles sobre los vehículos eléctricos, del 25% al 100%.

Por su parte, para evadir los aranceles estadounidenses, las empresas chinas y las multinacionales que operan en el país han derivado su producción y comercio, exportando productos intermedios a terceros países donde los productos se ensamblan y empacan, y desde allí los bienes terminados se exportan a América. Esto ha provocado, por ejemplo, que las importaciones de EEUU desde México superen a las de China, pero una parte creciente del contenido de valor agregado de estas exportaciones probablemente llegue a China.

Los nuevos aranceles estadounidenses sobre productos chinos redirigirán los envíos a Europa y ejercerán una mayor presión sobre Bruselas, que está luchando por evitar quedar atrapada en la guerra comercial entre Washington y Pekín. De hecho, los puertos del norte de Europa se están convirtiendo en estacionamientos, donde los constructores chinos dejan autos en las terminales.

Situación del sector en la Unión Europea

La industria automovilística da trabajo a 13 millones de personas en la UE, el 7% del total, supone el 8% del PIB europeo, generando un superávit comercial y el 20% del ingreso fiscal total para los Estados. Concentra el 17% de la inversión en I+D del continente, frente al 3,4% de EEUU. Es el segundo mayor mercado global del coche eléctrico, donde se vendieron 2,4 millones de unidades en 2023, detrás del chino y por delante del de EEUU.

Según los últimos datos aportados por la patronal europea del sector (ACEA), las plantas de países miembros de la UE produjeron 12 millones de turismos en 2023, casi un millón más que el año anterior (11,3%). No obstante, la fabricación fue un 29% menor que en 2019. Lejos quedan los años en los que las factorías europeas eran origen del 31% de los automóviles elaborados (2007) y ocupaban el primer puesto del mercado del automóvil en volumen.

En 2023, el mercado automovilístico de la UE concluyó con una sólida expansión del 13,9% en comparación con 2022. Casi todos los mercados de la UE crecieron el año pasado, con un decrecimiento del 3,4%. Se registraron ganancias de dos dígitos en la mayoría de los mercados, incluidos tres de los mayores: *Italia con el 18,9%, España con el 16,7% y Francia con el 16,1%*. Por el contrario, Alemania registró un aumento interanual más modesto del 7,3%.

Los coches eléctricos de batería se consolidaron como la tercera opción más popular durante ese año. La cuota de mercado se disparó hasta el 18,5%, contribuyendo a una cuota del 14,6%, superando al diésel, que se mantuvo estable en el 13,6%. Los coches de gasolina mantuvieron su liderazgo con un 35,3%, mientras que los híbridos eléctricos ocuparon el segundo lugar, con una cuota de mercado del 25,8%.

Las ventas de coches eléctricos de batería nuevos en 2023 superaron 1,5 millones de unidades, lo que refleja un aumento sustancial respecto a 2022 (37%). Las nuevas matriculaciones de híbridos-eléctricos en la UE tuvieron un aumento acumulado del 29,5%, una cuarta parte de la cuota de mercado de la UE. Las ventas de coches eléctricos híbridos enchufables disminuyó un 7% respecto a 2022.

En noviembre de 2023, la patronal europea ACEA lanzó un manifiesto: *“Europa y la industria automotriz se encuentran en un momento crítico. Los desafíos son enormes y hay mucho en juego. Se requiere una acción coordinada urgente por parte de los responsables políticos europeos”*. En febrero de 2024 reclamaban una estrategia industrial para la UE: *“mientras Europa se duerme legislando y regulando sobre bases futuras que aún no se han producido y que, al ritmo que van, tardarán todavía muchos años en llegar a producirse, y tanto China como EEUU ya avanzan claramente en sus esfuerzos por impulsar sus respectivas industrias nacionales de vehículos eléctricos”*.

Como mercado más grande del mundo, China sigue siendo un escenario crucial para competir por los proveedores de la UE. Sin embargo, la disminución de las exportaciones de la UE a China provocó que el superávit comercial con China

se redujera a menos de la mitad durante el mismo período. Este cambio puede atribuirse, en parte, a una mayor producción de vehículos, un factor clave que influye en el panorama de las importaciones.

Según la patronal de proveedores europeos (CLEPA) en materia de inversiones extranjeras directas (IED), a principios de 2024, EEUU superó de forma clara a la UE, atrayendo tres veces más en los últimos dos años y medio. El superávit de más de 2.500 millones de euros en 2020 se ha reducido a un déficit de casi 10.000 millones en 2023. El aplazamiento de las inversiones en equipos de producción, plantas, instalaciones y otros bienes de capital es evidente, ilustrado por una asombrosa disminución en gasto de capital esperado hasta 2029.

En materia laboral, la industria del automóvil da empleo directo e indirecto a 13 millones de europeos, según datos de la patronal ACEA y produce una media de 5,1 vehículos de motor por persona trabajadora. 2023 fue un año difícil para el empleo en la industria de suministro de automóviles: *la pérdida de 14.429 puestos de trabajo sólo se ha compensado con la creación de unos 10.500 puestos y hasta principios de 2024 continúa la tendencia a la baja.*

En los dos primeros meses de 2024 se anunció una asombrosa pérdida de 12.153 empleos, principalmente debido a la reestructuración interna, mientras que sólo se han creado 100 puestos de trabajo, lo que no deja señales de revertir esta tendencia. Desde 2019, se han perdido casi 118.000 puestos de trabajo y solo se han creado 55.000 nuevos, según la patronal.

Evolución del coche eléctrico y sus infraestructuras

En el *III Informe sobre Movilidad Eléctrica en España* de OBS Business School se aprecia cómo, en Europa, uno de cada cinco coches vendidos ya es eléctrico y crece en detrimento del de combustión. De hecho, la cuota de venta nueva de coches diésel ha descendido en solo dos años y medio más de 13 puntos.

Las ventas de eléctricos en el mundo no dejan de crecer, pero esa curva se está achatando: *pero la industria del motor está en una encrucijada en la que los fabricantes europeos se han dejado 250.000 millones de euros en inversiones y las señales apuntan en cualquier sentido.* Los altos precios, la limitada autonomía de las baterías y la sensación de que no existen suficientes puntos de recarga acucian a los consumidores.

El forzado parón de la pandemia hizo que las ventas se dispararan casi un 120% en 2021, pero fue imposible de mantener esta evolución: *el alza se situó por debajo del 60% en 2022, en el 35% un año después, pero el mercado no irá tan rápido como se esperaba.* En Escandinavia, con Noruega a la cabeza, o en Países Bajos, se matriculan más coches propulsados por baterías que híbridos enchufables o de combustión, por lo que el auge del automóvil eléctrico empieza a dejar su huella en el sector energético.

Alemania puso fin en 2023 a los subsidios por compra de coches eléctricos y el porcentaje de ventas respecto a los de combustión cayó del 30% al 25%. Francia

los redujo y quitó de la lista de beneficiarios a los vehículos no fabricados en Europa. Noruega, el paraíso de los coches verdes, eliminó incluso la exención de impuestos por la compra de un vehículo cero emisiones. Al mismo tiempo, en septiembre de 2023 el R. Unido anunció que retrasaba la prohibición de venta de coches nuevos de gasolina y diésel hasta 2035, cinco años más tarde de lo previsto. Defendió la medida porque la inmensa mayoría de los vehículos vendidos en 2030 serán totalmente eléctricos, pero “*es la ciudadanía quien debe tomar esa decisión, no el Gobierno*”.

El desafío principal no es el vehículo eléctrico *per se*, sino la infraestructura de recarga necesaria. La legislación reciente requiere una estación de carga cada 60 kilómetros en las autopistas. A pesar de que los vehículos eléctricos están aumentando su autonomía, se duda de su capacidad para realizar largos recorridos. La red de carga actual es dispersa y los puntos de carga no están uniformemente distribuidos ni disponibles en todas las carreteras.

El informe de la patronal ACEA, de abril de 2024, alerta de una brecha alarmante entre la disponibilidad actual de puntos de carga públicos para coches eléctricos en la UE y lo que se necesitará en la realidad para cumplir los objetivos de reducción de CO₂. Las ventas de coches eléctricos en la UE crecieron tres veces más rápido que la instalación de puntos de carga entre 2017 y 2023, según el informe. De cara al futuro, la UE necesitará ocho veces más puntos de recarga al año de aquí a 2030, según estimaciones de la industria.

Sólo tres países de la UE, que cubren más del 20% de la superficie de la UE (los Países Bajos, Francia y Alemania), albergan casi dos tercios (61%) de todos los puntos de recarga de la UE. El otro tercio (39%) del total de cargadores se distribuye en los 24 estados miembros, cubriendo casi el 80% del resto regional.

La velocidad de carga también es un problema importante en todo el continente, ya que los cargadores rápidos (una capacidad de más de 22 kW) representan uno de cada siete de todos los cargadores (13,5%), capaz de realizar una carga rápida. La mayoría son cargadores “*normales*”, con una capacidad de 22 kW o menos. A finales de 2023, había 29 vehículos de batería (BEV) por cargador rápido en la UE y 53 BEV e híbridos enchufables (PHEV).

Los gobiernos de toda la UE debieran implementar rápidamente el *Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR)*, teniendo en cuenta que solo establece requisitos mínimos.

El peligro exterior para la UE y la ofensiva china

Según datos de la patronal ACEA, el viejo continente es ahora la máxima prioridad para el sector automovilístico chino. Esto se traduce en una penetración que alcanza el 8% en 2023, frente al 6% de 2022 y el 4% en 2021, según la consultora de automóviles Inovev.

Europa es el área geográfica en el que esa potente industria automovilística tiene el listón de entrada más bajo, un 10% de arancel para los turismos eléctricos de

procedencia china. En EEUU esa tasa de acceso sube el 27,5%, en Turquía el 40% y en India entre el 60% y el 100%. No sólo se benefician de las ayudas las firmas chinas, sino también fabricantes como Tesla, que produce y exporta desde su planta en Shanghai o consorcios que reúnen a sellos europeos y chinos.

La Comisión Europea lanzó en 2023, una investigación sobre las subvenciones estatales de Pekín a sus vehículos eléctricos. Entre otras razones porque el mercado mundial estaba inundado de coches chinos baratos, cuyo precio se mantiene artificialmente bajo debido a esos subsidios; mientras las empresas europeas, que se ven excluidas de mercados exteriores, son víctimas de “*prácticas predatorias*” y quedan atrás “*socavados*” por ese dopaje a base de dinero estatal a sus competidores extranjeros.

El programa de ayudas chino proporciona exenciones fiscales importantes a los compradores de vehículos eléctricos hasta 2027. Lo que incide en la reducción artificial de los precios de los eléctricos chinos. Los analistas de Eurasian Group han advertido que, si Bruselas impone finalmente aranceles a los vehículos eléctricos chinos, China hará lo propio con contramedidas que perjudicarán a la industria europea.

En una dinámica del mercado de los vehículos eléctricos que maneja cifras de en torno al 51% del total. Mientras el peso en el conjunto del mercado europeo era del 8% en 2023, según la Comisión Europea, la cuota de mercado de los fabricantes chinos aumenta hasta el 11% en el segmento de vehículos eléctricos. En ese año, la cuota de mercado de los vehículos *Made in China* en las matriculaciones de coches eléctricos en la UE fue del 19,5%, según T&E.

Según un *directivo europeo*²: “*sus coches chinos no son competitivos porque reciban ayudas, sino porque están tres o cinco años más avanzados que los europeos y eso les permite fabricar coches más baratos*”. De hecho, en el continente se viene produciendo una paradoja: mientras Bruselas busca contramedidas para frenar la agresividad de Pekín, los gobiernos europeos compiten por atraer sus inversiones y defender así el empleo nacional.

Chery ha sido el segundo fabricante chino que ha anunciado que producirá vehículos en la UE. Antes lo hizo BYD, el mayor fabricante de coches eléctricos de ese país, que en diciembre de 2023 anunció su intención de levantar una planta Hungría. Sin embargo, BYD no será la primera en fabricar en Europa ya que tiene previsto hacerlo este año en Barcelona en la antigua fábrica de Nissan.

Y los fabricantes de coches chinos Chery y BYD acordaron con Turquía la producción de sus vehículos. Otra compañía china que anunció la producción en el Viejo Continente es Leapmotor, que comenzará a vender sus modelos en Europa de la mano del grupo Stellantis.

² *Europa se pone a la defensiva ante el desembarco chino del motor*. Reportaje de Dani Cordero y Manuel V. Gómez en El País del 24 de octubre de 2023.

El sector de automoción en España

El sector de automoción es uno de los pilares estratégicos de la economía española. En su conjunto representa el 10% del PIB y da empleo a más de medio millón de personas. De las 320 plantas de fabricación de vehículos en Europa solo 17 están establecidas en España, pero muy eficientes: *mientras que la media de fabricación europea es de 5 vehículos por trabajador, en español fabrica 13*, según la patronal española de componentes (SERNAUTO)³.

Además, cuenta con 15 centros tecnológicos y 10 clústeres de automoción⁴, a lo que hay que sumar más de 1.000 plantas de producción de componentes pertenecientes a 720 grupos empresariales. Por todo ello, España finalizó 2023 recuperando el octavo puesto como gigante mundial de la producción de coches.

La producción de vehículos encamina su recuperación, registró un crecimiento del 10,4% en 2023, según datos de ANFAC, sin lograr superar la cota de los 2,5 millones de unidades de antes de la pandemia. La mejora del aprovisionamiento, la estabilidad en la cadena de abastecimiento y la evolución de los mercados europeos permitieron un aumento de la producción que cerró con 2,45 millones de vehículos, exportando un 13,9% más que en 2022 (2,2 millones).

Durante 2023, la producción de vehículos de cero y bajas emisiones aumentó un 59,3% más que 2022. En 2023, estos vehículos supusieron el 20,8% de la producción, 6,4 puntos porcentuales sobre el año anterior. En cuanto a los electrificados, experimentaron un aumento del 21,3%, lo que suponen un 13,2% de la producción total. En la actualidad, las plantas del país ya producen unos quince modelos eléctricos o híbridos enchufables.

Durante el primer cuatrimestre de 2024 creció un 3,8% respecto a 2023, cifra un 12% menor que en 2019. En el acumulado anual, los vehículos electrificados representan el 11,4% del total, lo que representa una disminución del 9,6% respecto a 2023. Si la actividad global repunta es por el auge de las ventas de vehículos con motor de combustión.

Respecto a las matriculaciones de automóviles volvieron a levantar cabeza el pasado año, tras los tres años difíciles por la COVID. No han recuperado las cifras de ventas de 2019 aunque se ha pasado la cifra psicológica del millón de unidades matriculadas (19% sobre 2022). Cerraron el año con un crecimiento del 6,6% en sus ventas, donde los eléctricos puros representaron el 0,6% del total. Los híbridos enchufables, con un ascenso del 24,8% a cierre de año, representaron el 0,9% del total en 2023.

Hasta mayo de 2024 las matriculaciones de turismos crecieron un 6,8%. Aun así, se mantiene un 23% por debajo de los volúmenes de 2019. Los derivados de

³ Asociación española de Proveedores de Automoción.

⁴ ACICAE en el País Vasco; GIRA Mobility Solutions en Cantabria; ACAN en la Comunidad Foral de Navarra; AEI en la Rioja; AVIA, Comunidad Valenciana; CAAR, Aragón; CEAGA, Galicia; CIAC, Cataluña; FaCyL, Castilla y León; MCA, de la Comunidad de Madrid.

turismo y furgonetas lo hacen un 15,3% sobre 2023. Los vehículos comerciales un 21,5%). Y los vehículos industriales y autobuses un 22,4%.

En cuanto a las matriculaciones de vehículos alternativos (electrificados, híbridos y de gas), crecieron un 20,1%. Hasta mayo, acumulan un total de 49.077 vehículos electrificados, apenas un 1,2% más que en el mismo período de 2023. Un total que supone el 9,48% del mercado total y que representa 0,7 puntos porcentuales menos que la cuota de mercado del año pasado. Los vehículos eléctricos puros crecieron un 0,3% más que en el mismo periodo del año anterior y una cuota del 4,48%. Los híbridos enchufables, un 2% más y una cuota del 5%. Los híbridos no enchufables un 26% más, con una cuota del 29,92%. Las ventas de vehículos de gas, un 40,5% más con una cuota del 2,67%. Y los de pila de hidrógeno un 67% más que el año anterior (15 unidades).

Industria de componentes, recambios y concesionarios

España es el cuarto fabricante de componentes para automóviles de Europa. La industria de proveedores con la que cuenta invierte de media en I+D+i el 4% de su facturación en los últimos años, lo que supone el triple de la media industrial española, según informa SERNAUTO, ya que este sector es responsable del 75% del valor total del vehículo.

Además, cuenta con más de 1.000 empresas proveedoras de todos los tamaños, geográficamente distribuidas y operando en 170 países. Un sector de proveedores del automóvil que en España factura más de 37.000 millones y da empleo directa e indirectamente a 330.000 personas. La cadena de valor tiene muchos integrantes y la mayoría de ellos están reduciendo presencia: *cada vez hay menos concesionarios (-7% que en 2023), talleres independientes (-6,4%), talleres de neumáticos (-3,7%), talleres carroceros (-8,7%) y tiendas y distribuidores de recambios (-7,8%). Mientras que, por el contrario, los autocentros y servicios rápidos aumentan el 3,5%.*

En 2023, el sector de proveedores de automoción facturó un 10,3% más que en 2022, no obstante, en este incremento hay que tener en cuenta el impacto de la inflación, según SERNAUTO. Invirtió más de 1.670 millones de euros en la mejora de sus procesos de producción para seguir ofreciendo el mejor producto a sus clientes de forma competitiva.

De la facturación en el mercado nacional (16.389 millones de euros), 10.094 millones de euros corresponden al suministro de equipos y componentes a los fabricantes de vehículos (+10,8%) y 6.295 millones de euros proceden del mercado de recambios (+6,9%).

La facturación de la distribución oficial aumentó un 26,6% en comparación con el año anterior, debido, según la patronal FACONAUTO, al contexto general de incremento de precios y, sobre todo, a un mejor comportamiento del mercado, tanto del vehículo nuevo como del usado y, en menor medida, de la posventa.

La posventa aumentó su facturación el 6,4% en 2023, debido al aumento del precio del recambio, según el informe *Reciclando la posventa*⁵. Y es que el recambio supone ya casi 6 de 10 euros, por lo que aumenta su incidencia en el precio final. Según los datos proporcionados por los fabricantes de recambios, la facturación se ha situado un 22% por encima de la del año 2019. Por su parte, los datos proporcionados por los distribuidores de recambios señalan que la facturación de la distribución en 2023 supera los niveles del 2019 en un 25%.

Entre los talleres existentes (34.696), los independientes eran 29.844 en 2022, cierran más los que están integrados en redes (4.852 en total). Algo similar ocurre con los distribuidores y tiendas de recambios. De hecho, de los 4.612 distribuidores independientes y tiendas existentes, sólo el 39% son independientes (2.812), cuando en 2015 eran el 43%. De ellos, los que trabajan con neumáticos han subido hasta el 65%, lo que lo hacen con piezas de carrocería hasta el 54% y los de pintura hasta el 40%⁶.

Respecto a los efectos sobre el empleo de la transición al vehículo electrónico, Bosch alerta que pone en riesgo nueve de cada diez empleos relacionados con la fabricación de motores. Por cada puesto de trabajo que hace falta para la fabricación de un motor eléctrico la cifra asciende a 10 en el caso de los de combustión. Esto quiere decir que en la transición hacia el vehículo eléctrico se pierden nueve empleos por cada propulsor que se ensambla.

Las plantas de producción de componentes de automoción cuentan con 1.000 robots industriales por cada 10.000 empleados, según SERNAUTO. Esta transformación tecnológica está incidiendo, en consecuencia, en la búsqueda de nuevos profesionales, nuevas competencias y un incremento de la mejora y reconversión profesional. La transición al coche eléctrico amenaza con llevarse por delante dos tercios de la mano de obra actual del sector por la menor complejidad del ensamblaje.

Coche eléctrico e infraestructura de recarga

España avanza en el desarrollo de electromovilidad, pero está lejos del ritmo del entorno europeo, según el informe de la patronal ANFAC sobre el *Barómetro de Electromovilidad*⁷. El dato ha quedado muy lejos de las estimaciones realizadas por la patronal, que cifró en 190.000 las ventas necesarias para cumplir los objetivos de descarbonización que marcan el *Plan Nacional Integrado de energía y Clima (PNIEC)* y el Fit for 55, desarrollado desde Bruselas.

En 2023, los vehículos eléctricos puros crecieron un 72,4% más que en 2022 y los vehículos híbridos enchufables un 30,3% más. En ese año, el indicador de penetración del vehículo electrificado logra una valoración media de 21,5. En el

⁵ Solera: soluciones digitales para el auto y el hogar.

⁶ “*Estrategias Sostenible para el éxito*”, primera convención de IBIS Iberia 2023, en colaboración con Cesvimap, del 19 de septiembre sobre la industria de la carrocería en España.

⁷ Valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público con respecto al objetivo para 2030 según el paquete de medidas Fit for 55.

índice europeo, España se sitúa también a la cola solo por delante de Italia (19,5), Hungría (17,8) y República Checa (14,7). La media europea está en un 40,4 sobre 100 y crece 4 puntos.

Según ANFAC, en el primer trimestre de 2024, los puntos de recarga han aumentado un 10%. A lo largo del territorio nacional existen un total de 32.422 puntos de acceso público. A nivel europeo, España sigue a la cola: *la media europea se sitúa el doble que la media nacional*. Cabe destacar que la recarga pública en España es de las más caras de Europa (hasta el 130% más cara que en Portugal), lastrado en parte por la falta de interoperabilidad. Además, falta control y seguimiento de la eficiencia de los puntos de recarga que reciben subvención pública.

A principios de 2024 según un informe de IDEAUTO⁸, a partir de datos de la DGT, el parque móvil de España superó los 14 años de media. En concreto, los turismos tienen de media 14,2 años, los comerciales ligeros o furgonetas, 14,4 años; los vehículos industriales, 14,9 años, mientras que los autobuses se mantienen estables en 11,8 años. El 29,4% de los coches no dispone de etiqueta medioambiental. Los vehículos más viejos y que más emiten son el 59,2% del total del parque. Por su parte, los vehículos con etiqueta ECO y cero han aumentado su presencia, pero apenas suman el 5,7% del parque total.

España sigue quedándose por detrás de Europa en el vehículo eléctrico. Según datos de IDEAUTO el país tuvo una cuota media de venta de coches eléctricos en el primer trimestre del 4,6%, una cifra irrisoria en comparación con la media del resto de Europa, que se situó en el 12%. Sigue preocupando las ventas de vehículos electrificados que representan el 10,4% del total de la producción, lo que supone una disminución del 21,2% con respecto al año anterior.

Comercio exterior de vehículos

La actividad comercial de vehículos cerró el 2023 con un saldo positivo de la balanza comercial y un crecimiento del 14,5% respecto al año anterior; lo que supone el segundo mejor dato de la serie histórica, según los datos de ANFAC, solo superado en 2021.

El fuerte incremento de las exportaciones, que marca su máximo este año con un 26,8% sobre 2022, ha conllevado al repunte del superávit. Por su parte, el valor de las importaciones de vehículos creció un 37,6% en 2023. El sector en su conjunto (vehículos y componentes) ha generado durante 2023 un saldo positivo total de la balanza comercial, con un aumento del 31,1%.

El mercado europeo se mantiene como el principal destino de las exportaciones de los vehículos fabricados en España, con el 89,9% de los envíos totales. Durante 2023, por valor económico, Alemania ha continuado en la primera posición con una cuota del 19,9%, seguido de cerca por Francia (18,8%) que anota un crecimiento del 28,4% respecto al año anterior. Completa el top tres,

⁸ Unidad de análisis y conocimiento de ANFAC.

Italia, que relega a R. Unido a la cuarta posición y que duplica prácticamente su crecimiento respecto al año anterior 44,2%, aunque su cuota se sitúa en el 10,8%. Fuera de la UE, llama la atención el crecimiento de Turquía, quinto país de exportaciones, con un crecimiento del 131,5% y una cuota del 7,4%.

En lo que respecta a las importaciones de vehículos en el 2023, Alemania, con una cuota del 21,9%, se mantiene a la cabeza; mientras que China asciende desde la cuarta a la segunda posición en tan solo un año y se sitúa ya en el 10% de cuota, desplazando a Francia hasta la tercera posición con el 8,7%.

El superávit comercial del automóvil en España creció un 13,9% hasta marzo de 2024. En concreto, las exportaciones durante los tres primeros meses del año alcanzaron un repunte interanual de apenas el 1,7%; mientras tanto, las importaciones representaron una caída de medio punto porcentual. Así mismo, el superávit comercial del sector fue un 37,21% menor que en 2023.

En 2023, las exportaciones alcanzaron un total de 25.140 millones de euros en la industria de componentes, como informa SERNAUTO en su informe anual, lo que supone un nuevo récord en facturación y un 10,9% más que el año anterior. Actualmente, las exportaciones representan el 60% de la facturación del sector.

El principal socio comercial del sector es la UE, que ha incrementado su peso en la cifra global en exportaciones en casi tres puntos porcentuales respecto a 2022, con una cuota del 69,4%. Las exportaciones del sector del automóvil en los primeros tres meses del año supusieron un 15% del total y un 11,4% del total de las importaciones.

Influencia asiática en España

De las marcas chinas que han llegado a España destaca MG, que ha logrado colocar uno de sus modelos de combustión de bajo coste como el más vendido. También tiene otro en el podio de los eléctricos, por detrás de los Tesla. Le acompañan BYD, SAIC y, más recientemente, BAIC, que en abril de 2024 comenzaron a utilizar el puerto de Ferrol para distribuir sus coches por toda Europa.

45 años después, Chery, otro fabricante de automóviles asiático -en este caso chino- va a aterrizar en las mismas instalaciones que ocupó la japonesa Nissan hasta 2021⁹. Comenzará a hacerlo este año en Barcelona y prevé alcanzar las 150.000 unidades anuales a partir de 2029. El proyecto de Chery contará con una inversión de la Generalitat de Cataluña y otra del Gobierno español, el total ascenderá a los 400 millones de euros anunciados.

El único capital privado del que dispondrá la operación es el de EV Motors, empresa con sede en Martorell que trata de resucitar la emblemática marca Ebro

⁹ Nissan llegó a Barcelona en 1979, un año antes de que Japón se convirtiera en el primer fabricante mundial de automóviles y cuando la que entonces era la segunda economía mundial recibía presiones para que sus competitivos coches no se llevaran por delante las plantas de Detroit y la industria europea.

y que se aliará con Chery para formar una joint venture y producir vehículos eléctricos conjuntamente en la Zona Franca.

Ambas firmas crearon una red de empresas en España e intentarán acogerse a varias partidas de los fondos europeos Next Generation, sobre todo a través de su participada conjunta destinada a la manufactura. El acuerdo supone una gran noticia para los 1.400 trabajadores de la antigua Nissan que estaban a la espera de una solución que supusiese una verdadera reindustrialización de las instalaciones, más de dos años después de que la nipona cerrara.

Otras incorporaciones chinas son Gotion High-Tech, que adquirió en septiembre de 2023 una participación del 25% en InoBat, la empresa eslovaca de baterías que levantará una gigafactoría de baterías en Valladolid y que tendrá una capacidad de 32 GW. Por otra parte, Envision fabricará celdas de baterías para coches eléctricos en Cáceres y se ha asegurado para ello 300 millones de euros de ayudas europeas para construir la planta. España es la puerta de entrada al Viejo Continente para las marcas chinas, pero las inversiones en gigafactorías y fábricas de producción de vehículos se las llevan países de Europa del Este.

Evolución del empleo en el sector

En 2023 el sector español del automóvil -incorporando fabricación, venta y reparación de vehículos- cerró con un total de 587.700 empleos, lo que supone un 6,7% más en comparación con 2022, según reflejó la EPA. La plantilla global de la automoción en España era un 3,8% superior a la de 2019. También se sitúan un 7,4% por encima de los registros del mismo periodo de 2021.

Los gobiernos autonómicos compiten para que los fondos europeos financien las inversiones de las empresas del sector de la automoción. Esa reacción en cadena de comunidades con fuerte presencia de la industria automovilística en su tejido industrial tiene una explicación: *la transición al coche eléctrico amenaza con llevarse por delante dos tercios de la mano de obra que actualmente mueve el sector por la menor complejidad del ensamblaje.*

Unos 65.000 empleos lo hacen en fábricas y algo más de 300.000 en el conjunto del sector, incluyendo la industria de fabricación de componentes y piezas para la fabricación de vehículos. La Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) prevé "un impacto neto negativo con la evolución del coche eléctrico", suponiendo una reducción de "alrededor de 29.000 empleos" entre 2019 y 2030 en las industrias identificadas como vinculadas al vehículo eléctrico. En las empresas de componentes, con datos del informe 2023 de SERNAUTO, ocupó a un total de 332.550 personas directa e indirectamente. El empleo directo aumentó ligeramente hasta las 204.650 personas (0,8%).

Las empresas dedicadas a la venta y reparación de vehículos, que sufrió un descenso en la mano de obra del 3,6% con la pérdida de 13.100 empleados entre el primer trimestre de 2023 y de 2024, acabó con 348.900 ocupados. Y las empresas industriales dedicadas a la fabricación de vehículos logró un aumento

en las cifras de empleados del 0,86%, con 1.900 ocupados más en un año, acabando el trimestre anterior en 221.100 empleos, según las cifras de la EPA.

Según la patronal de distribución y reparación de vehículos (GANVAM), con datos del INE, el número de pequeñas y medianas empresas activas en España dedicadas a la venta de vehículos a motor ha decrecido el 2% en los últimos cinco años, hasta situarse en las 6.800 empresas. La PYME dedicada a la venta de vehículos de entre 20 y 49 empleados se han reducido más del 44% en los últimos cinco años.

Los concesionarios recuperaron en 2023 el nivel de empleo previo a la pandemia, según la patronal FACONAUTO, tras haber generado en el año pasado 161.287 puestos de trabajo y pese a haber perdido 1,3 millones de ventas en este periodo. Al mismo tiempo, la patronal informa que necesita 8.000 trabajadores, con una media de cuatro puestos a cubrir por concesionario: *6.000 personas en el área del taller de las que 3.000 serían para mecánica, 2.000 para carrocería y 1.000 en pintura.*

En la EPA se refleja que el conjunto del sector perdió 11.200 puestos de trabajo en el primer trimestre del 2024, lo que supone una pérdida de casi el 2% de la cifra de ocupados. El número de ocupados en las empresas dedicadas a la fabricación, venta y reparación de vehículos acabó con 570.000 empleados frente a los 581.200 que había registrados en el primer trimestre de 2023.

Según el último estudio de ManpowerGroup sobre desajuste de talento, correspondiente a 2023, el 86% de las compañías relacionadas con la logística, el transporte y la automoción en España afirma tener dificultades para encontrar a los profesionales que busca. Este dato sitúa al sector ocho puntos por encima de la media a nivel estatal (78%) y lo posiciona como el que sufre mayor desajuste de talento seguido de Industria (84%), salud y farmacia (81%). En comparación, la media internacional de desajuste de talento en logística está en el 76%, lo cual confirma que es una tendencia global e inherente a esta actividad.

Desarrollo del PERTE-VEC II y III

Los fondos Next Generation cuenta con dos patas: *una centrada en la cadena de valor de la batería eléctrica (550 millones en total además de los créditos) y otra más centrada en la producción de vehículos y de componentes (344 millones en subsidios y 215 millones en créditos blandos).*

A mediados de septiembre de 2023, el Ministerio de Industria cerró la convocatoria del PERTE VEC II con 186 solicitudes en ambas líneas que movilizarán 8.500 millones de euros. A diferencia de la convocatoria de 2022, cuando se quedaron 2.182 millones sin asignar -el 75% del presupuesto-. Y la tercera línea del PERTE VEC superará los 1.200 millones, con su puesta en marcha a partir de junio de 2024.

Para la línea “a”, por la que se incentiva la inversión en capacidad de producción industrial de baterías destinadas al vehículo eléctrico, se recibieron 48

solicitudes, con proyectos que movilizan un presupuesto total de 5.829 millones de euros, por parte de 34 empresas diferentes. Se solicitaron 909 millones de euros en forma de subvención y 166 millones de euros en forma de préstamos.

En marzo de 2024 comunicó las ayudas definitivas concedidas hasta ahora por el PERTE VEC II. Benefició a un total de 15 CCAA, con proyectos con gran capacidad tractora. En el marco de la segunda convocatoria, en la sección de cadena de valor se habían seleccionado 15 nuevos proyectos que recibirían un total 76 millones euros, correspondientes a 8 CCAA.

En cuanto a la línea “b”, de apoyo a planes de inversión orientados a la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado, sus sistemas, subsistemas y componentes, y ciertos sistemas de infraestructura auxiliares necesarios para su despliegue, se recibieron 138 planes de inversión para llevar a cabo 251 proyectos individuales en la cadena de valor del vehículo eléctrico. Dentro de este grupo se encuentran los planes de formación y cualificación del sector, a los que se asigna una inversión de 21 millones de euros de los 4.295 millones en inversión pública destinados al PERTE VEC durante el periodo 2021-2023.

Con la adenda aprobada por Bruselas se prevé la aprobación de un plan de despliegue de la infraestructura de recarga y de impulso del vehículo eléctrico. Permite aumentar en 1.250 millones de euros el PERTE VEC (1.000 millones en préstamos y 250 millones en subvenciones). Esta nueva partida se gestionará en la tercera convocatoria del PERTE VEC en 2024.

El Ministerio de Industria publicó las primeras resoluciones de su plan de ayudas abierto en agosto de 2023, con 40 millones de euros a la innovación para la tecnología híbrida y eléctrica. La convocatoria de ayudas para baterías se cerró en noviembre de 2023 y se repartieron 550 millones de euros, que se añaden a los 877 millones repartidos en 2022 en la primera convocatoria de este PERTE, menos de un 30% de lo pretendido, lo que obligó a habilitar nuevas ventanas.

Respecto al PERTE VEC-III, su lanzamiento se realizó en junio de 2024, contando con ayudas de 500 millones de euros con el objetivo de impulsar la fabricación del vehículo eléctrico en España. La primera sección de este PERTE VEC III, en su sección de baterías, contará con 300 millones de euros en ayudas, y el resto será para la cadena de valor del vehículo eléctrico. Del total de esta convocatoria, 300 millones irán a subvenciones y 200 millones a préstamos.

El sector requiere mayor esfuerzo inversor

Las asociaciones patronales más representativas de la industria de automoción europea (ACEA, ACEM, CECRA, Ceemet, CLEPA, ETRMA y EUROBAT) y la Federación Sindical Europea IndustriALL, remitieron en septiembre de 2023 una carta abierta a la presidenta de la Comisión Europea en la que incluyen seis acciones clave para gestionar la transformación y mejorar la competitividad del sector: *“las políticas deben optimizar las cadenas de suministro de materias primas y baterías; acelerar el despliegue de infraestructura de carga; reducir las cargas administrativas; y abordar las necesidades de habilidades y energía”*.

Ante un entorno tan difícil y competitivo es clave que Europa dé una respuesta contundente para no quedarse atrás respecto a China y EEUU. En este marco, las exportaciones y las inversiones en el extranjero siguen siendo cruciales para esta industria y el proteccionismo regional no será la respuesta para recuperar la ventaja competitiva de Europa. En este sentido, CCOO de Industria alertó del riesgo de iniciar una guerra comercial con China y atribuyó la ofensiva de la UE a motivaciones políticas en línea con la actitud de EEUU al boicot chino.

Al mismo tiempo, la patronal española ANFAC alegó que *“ha tenido que venir China, que legítimamente defiende su industria, y EEUU con el IRA para recordar que, al menos en automoción no vale con una política de penalizaciones, porque así no se incentiva una empresa ni se la hace más competitiva”*. Para la patronal española tanto China como EEUU o India, *“trabajan en una política industrial en toda su cadena de valor”*.

Por otro lado, la presión de la industria para desarrollar vehículos de baterías es fundamental, como demuestra la batalla de los países para atraer inversiones en gigafactorías (fábricas de celdas de baterías para vehículos). Y ahí se encuentra el otro problema que la nueva industria del vehículo eléctrico trata de solventar a marchas forzadas: *resolver el abastecimiento de los minerales (básicamente litio, níquel y cobalto) necesarios para producir sus pilas recargables, que representan el 30% del coste de un vehículo eléctrico*.

Además, la autonomía estratégica no se consigue con políticas de penalizaciones sino con una política industrial fuerte a largo plazo que promueva la tecnología. En este sentido hay que reforzar las políticas de I+D para desarrollar soluciones tecnológicas alternativas que puedan reducir la dependencia de materiales cuyas perspectivas de suministro son inciertas.

La polémica decisión de retrasa la aplicación del Euro 7 puede tener algún efecto positivo si se dedica ese tiempo a canalizar actuaciones que eviten la suspensión masiva de empleos en la UE y en España, sobre todo en las empresas de componentes que es donde van a tener consecuencias masivas de los cambios.

La transformación verde y digital debe ir de la mano de una Transición Justa, defendiendo una hoja de ruta de transformación especialmente para las regiones dependientes del sector de la automoción. Y la política industrial tiene que ser de largo recorrido, procurando dotar del necesario grado de autonomía estratégica. Y España debe desarrollar ese papel y, por tanto, un liderazgo en el marco de los semiconductores y las normativas medioambientales europeas, pasando por la vital importancia de las materias primas críticas.

Medidas concretas de actuación

A pesar de la mejoría el sector se recupera de forma lenta. Se ha mejorado el aprovisionamiento de vehículos, lo que ha generado demanda añadida. No obstante -con el incremento de los tipos de interés y del precio del dinero- se desmovilizó a la ciudadanía a la hora de cambiar el vehículo en 2023.

La realidad manifiesta un desajuste entre el precio del vehículo eléctrico y el poder adquisitivo de la clase media que opta por postergar el desembolso hasta encontrar precios más competitivos. Y, adicionalmente, la ciudadanía esgrime una cierta incertidumbre en ausencia de un modelo de movilidad claro.

Impulsar el rejuvenecimiento del parque acelera el ritmo de descarbonización y se convierte en objetivo prioritario, máxime cuando la cuota de matriculaciones de turismos electrificados en España se encuentra lejos de la media europea. Una de las principales medidas a acometer es sustituir el MOVES III por un plan de incentivo a la demanda mucho más ágil y eficaz que incluya el apoyo al vehículo de ocasión y permita cobrar la ayuda en el momento de la compra.

Para ello, se insta al Ejecutivo a impulsar medidas que fomenten las matriculaciones de vehículos eléctricos y sacar de la circulación a los coches más antiguos (superiores a 10 años) que penalizan la transición hacia una carretera más verde. Hay que acelerar las ventas de vehículos de bajas y cero emisiones porque, de lo contrario, es más difícil atraer inversiones para la fabricación de baterías y de nuevos modelos de vehículos electrificados para consolidar ecosistema de innovación.

Por otra parte, España debe cubrir las fases productivas más críticas de la cadena, como la extracción y refinado de litio concentrado y tierras raras; fabricación de celdas/baterías de iones de litio; extracción de materiales semiconductores; o la fabricación de microchips, motores eléctricos o componentes electrónicos.

Para los sindicatos es preciso y urgente renegociar el contrato de relevo, pactado hasta 2027, y abrir una mesa que analice qué sectores y qué actividades concretas podrían tener ese contrato relevo: *con un acuerdo de prórroga indefinida para dar estabilidad a los acuerdos de rejuvenecimiento de las fábricas*. Su renovación para 2024, que se produjo en diciembre de 2023, supuso una medida insuficiente que genera *"inseguridad e incertidumbre en sectores como el automovilístico, que se encuentra en período de transformación"*.

Además, uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta esta industria es el del relevo generacional. Si este problema no se aborda a tiempo, puede tener consecuencias negativas en el futuro, tanto en la producción como en la comercialización. Y en España existe un problema con la falta de una formación sectorial que se adecua a sus necesidades.

Para asegurar el mantenimiento del empleo en el sector sería recomendable poner en marcha planes estructurados para el desarrollo de las nuevas competencias profesionales relacionadas con el vehículo eléctrico, aprovechando las oportunidades que ofrece la nueva ley de formación profesional. Y para ello, es fundamental que se diseñen en el marco de la negociación colectiva y el diálogo social.

Las organizaciones sindicales industriales mundial (IndustriALL Global Union) y europea (industriAll European Trade Union), avanzaron en 2023 una *transición*

justa, que desarrolle políticas industriales sostenibles y una estrategia adecuadamente financiada para la cadena de suministro, que proporcione programas de ajuste laboral centrados en las personas trabajadoras, reemplace los empleos afectados por otros dignos y sindicalizados y mejore la cooperación entre el norte y el sur global.

Incrementar la cohesión económica y social

Ambas organizaciones exploraron el crecimiento de la cadena de suministro de baterías y, con él, la transición masiva de empleos y competencias. Solo en Europa, es probable que se creen 800.000 nuevos puestos de trabajo relacionados con las baterías en los próximos años.

En este marco, el *Comité Europeo de las Regiones* (CdR), organismo consultivo de la UE que representa los intereses de los cargos locales y regionales europeos¹⁰, reclamó a la Comisión Europea, en octubre de 2023, una estrategia para garantizar que haya una transición industrial justa para las personas y la industria del sector de la automoción.

El informe para la ampliación del *Fondo de Transición Justa*, en el que se propone extenderlo para las regiones más afectadas por esa transición, fue ratificado por la Comisión de Desarrollo Regional del Parlamento Europeo. En el caso de España las más afectadas son Galicia, Castilla y León y Aragón. El fondo pretende invertir en la capacitación y especialización de los empleos del sector.

Las ayudas englobarán a toda la cadena de valor, fabricantes de componentes, talleres auxiliares, estaciones de servicio o PYMES afectadas por la transición con el fin de mitigar su impacto lo máximo posible. Se trata de apoyarles en la transformación y en el desarrollo de las nuevas tecnologías que demanda la electrificación, como la fabricación de baterías.

La *Alianza de Regiones Europeas del Automóvil*, que se creó en el Comité Europeo de las Regiones en 2022 para representar los intereses de las regiones europeas con industria automovilística, la componen 24 regiones europeas, junto con representantes de empresas privadas y otros agentes vinculados al sector. Su objetivo es impulsar un “*transición justa, equitativa y satisfactoria*” de las regiones europeas con industria de automoción y suministro de componentes.

Donde los interlocutores sociales del sector de la automoción deben desempeñar un papel destacado en este plan de transformación. Porque son las personas trabajadoras las primeras en notar los efectos de la vertiginosa transformación, ante una clara falta de respuestas de quienes asumen las medidas de un cambio y quienes vienen sufriendo las consecuencias del mismo en términos de destrucción de empleo y empeoramiento de sus condiciones laborales.

En este marco, se requiere reforzar el marco de las mesas de negociación sector, tanto en el ámbito nacional como en el local. Se exige una transición justa que

¹⁰ Puede opinar sobre las normas presentadas por la Comisión Europea, pero sin capacidad de vetarlas.

no deje a nadie por el camino. Así como recursos económicos y legislativos que posibiliten la recualificación y formación para las trabajadoras y trabajadores a la hora de afrontar los cambios radicales que se producirán en los centros de trabajo, así como cambiar el modelo de ayudas que minusvaloran a las industrias auxiliares del sector, cuando son ellas las que concentran la mayor parte del empleo del mismo.