

LA TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

Observatorio industrial
del Sector Metal



Edita:

Fundación del Metal para la Formación, Cualificación y el Empleo

C/. Príncipe de Vergara, 74 - 5ª Planta - 28006 Madrid

Tel: 91 562 55 90 | 91 177 01 31

observatoriometal@mfce.org

www.fmfce.com

LA TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

Observatorio industrial del Sector Metal

Coordina: Federación Estatal de UGT-FICA

Elaborado por: Gabinete Técnico de UGT-FICA

Maqueta: FMF

Edita: FMF

Edición: Junio 2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.1 Introducción	7
1.2 Objetivos de la investigación	7
2. METODOLOGÍA	8
2.1 Investigación documental	8
2.2 Investigación de campo	9
3. PERFIL DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO	11
3.1 Afiliación a la seguridad social por CNAE	11
3.2 Afiliación a la seguridad social por Comunidad Autónoma	14
3.3 Evolución Afiliación a la Seguridad Social 2019 a 2024 por CNAE	19
3.4 El papel de la Mujer en el Sector	22
3.5 Empresas por CNAE	23
3.6 Empresas por CCAA	25
3.7 Evolución Empresas 2019 a 2024 por CNAE	28
4. DETERMINAR EL PESO DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMÍA	31
4.1. Marco nacional	31
4.1.1 Tipos de vehículos según fuente de energía	32
4.1.2 La industria del automóvil	38
4.1.3 Evolución del sector en España 2019- 2024	41
4.2 Marco internacional	47
4.2.1 Empleo	47
4.2.2 Producción	49
4.2.3 Ventas de automóviles	55
5. ANALIZAR LOS ELEMENTOS DE TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR	69
5.1 Descarbonización de la movilidad	70
5.2 Vehículo conectado y autónomo	71
5.3 Cambio conceptual de la movilidad	72
5.4 Nuevos mercados y tendencias de producción y consumo	73
5.5 Transformación de las líneas de producción	75
5.6 Empleo y competencias	75
6. EXAMINAR LOS PROCESOS DE AUTOMATIZACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD EN EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO, ASÍ COMO DETECTAR EL ENCUADRE LEGAL DE ESTOS ELEMENTOS EN LA NORMATIVA ESPAÑOLA Y COMUNITARIA	77
6.1 El encuadre legal de la sostenibilidad en el sector automovilístico	77
6.2 El encuadre legal de la automatización y la digitalización del sector automovilístico	79

ÍNDICE

7. DETERMINAR LOS FACTORES PARA EL AVANCE HACIA EL FUTURO DE LA MOVILIDAD	81
7.1 Nuevas formas de movilidad	81
7.2 El “boom” de la bicicleta en la pandemia	82
7.3 La Motocicleta y los vehículos ligeros	83
7.4 El renting como actor transformador en el futuro de la movilidad	84
7.5 Cambio de paradigma	84
7.6 Avances hacia la electrificación	86
7.7 Derecho a la movilidad	87
8. PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO	88
8.1 Creciente presencia en el mercado de vehículos fabricados fuera de Europa	88
8.2 Política arancelaria del gobierno de EEUU	90
8.3 Coste de los vehículos “CERO emisiones”	90
8.4 Puntos de Recarga	91
8.5 Coste de la energía	92
8.6 Creciente presencia de los vehículos producidos en el norte de África	93
9. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS	96
9.1 Encuestas dirigidas a la Representación legal de las personas trabajadoras (RLPT)	96
9.1.1 Relación de empresas	97
9.1.2 Resultados de las encuestas	97
9.2 Encuestas dirigidas a asociaciones patronales del Sector	106
9.2.1 Relación de asociaciones patronales	106
9.2.2 Resultados de las encuestas	107
10. DEFINIR LAS PROPUESTAS DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO ANTE LA ACTUAL SITUACIÓN INDUSTRIAL Y ECONÓMICA	113
11. FUENTES CONSULTADAS	119

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN

El Proyecto pretende ser un análisis del proceso de transformación del Sector Automovilístico, a través de la detección y evaluación de los elementos de transformación a los que se está sometiendo el Sector. Analizar la automatización, digitalización y sostenibilidad y su encuadre legal en la normativa nacional y comunitaria. Hacer balance de la situación internacional y definir las propuestas del Sector en el avance hacia el futuro de la movilidad.

1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Los objetivos que persigue este proyecto en relación con el Sector del Automóvil y que fundamentan sus contenidos son los siguientes:

- Presentar el perfil Sectorial, a través del análisis del empleo por afiliación a la Seguridad Social y de las empresas del Sector.
- Determinar el peso del Sector en el conjunto de la economía.
- Analizar los elementos de transformación del Sector.
- Examinar los procesos de automatización, digitalización y sostenibilidad en el Sector Automovilístico, así como detectar el encuadre legal de estos elementos en la normativa española y comunitaria.
- Analizar y evaluar el contexto internacional y la influencia de éste en la situación nacional.
- Determinar los factores para el avance hacia el futuro de la movilidad.
- Detectar los problemas a los que se enfrenta el Sector Automovilístico.
- Definir las propuestas del Sector Automovilístico ante la actual situación industrial y económica.

2. METODOLOGÍA

El diseño metodológico de este estudio se entiende como un método que sirve para analizar, valorar y evaluar el proceso de transformación del Sector Automovilístico.

Los principales métodos de investigación que se seguirán en este proyecto serán la investigación documental y las encuestas semiestructuradas.

La información se recogerá en el presente estudio con las principales variables a analizar por los responsables del Sector.

Ante la rápida y continua evolución del Sector damos por cerrada la recogida de la muestra de datos con los que hemos elaborado el informe con fecha 30 de abril de 2025.

2.1. INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL

En un primer momento, en la fase de investigación documental, se plantea un recorrido para la presentación del Sector, a través de una selección de la información más relevante y la recogida de datos sobre aspectos socioeconómicos relacionados con la situación actual del empleo del Sector y las empresas, el perfil de las personas trabajadoras, la normativa legal nacional y comunitaria, etc.

Posteriormente, la información recopilada se analizará e interpretará por el equipo de trabajo para el desarrollo del estudio y para extraer las conclusiones y los resultados del mismo, así como las propuestas de mejora.

Las fuentes de datos principales que hemos utilizado para llevar a cabo este análisis son las siguientes:

Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE)

Para perfilar el ámbito del Sector de Automoción con rigor, nos hemos basado en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) que es el resultado del proceso internacional de revisión denominado Operación 2007, y que ha sido elaborada según las condiciones recogidas en el Reglamento CE 1893/2006 de aprobación de la "Nomenclatura estadística de actividades económicas de la Comunidad Europea" (NACE).

Esta Clasificación es una herramienta estadística que ordena y categoriza la realidad económica. Se trata de una serie de números en forma de código que se asigna a cada una de las actividades económicas creando un conjunto jerarquizado de las mismas.

Las unidades que agrupa una clasificación de actividades son las empresas y establecimientos que tienen actividades comunes. En el concepto de actividades se tienen en cuenta los *inputs* utilizados, el proceso productivo y el *output* obtenido.

Con esta clasificación estadística se consigue que un conjunto de información pueda ser tratado a través de un código, facilitando los análisis estadísticos y la interpretación de los datos.

En cuanto a las CNAEs de aplicación en el Sector de automoción, y aunque el estudio se halle referenciado al CNAE de aplicación a 31.12.2024 (CNAE 09) es necesario hacer constar que el pasado 15 de enero se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto que aprueba la nueva Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025 (CNAE-2025).

Dicha clasificación establece variaciones en la descripción de actividades al Sector, que básicamente se concretan en la diferenciación de las actividades que aparecen recogidas en el CNAE-09 bajo el epígrafe 45 "Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas", que el nuevo CNAE 2025 aparecen desglosadas en dos CNAEs bajo los epígrafes 46 "Comercio al por mayor", 47 "Comercio al por menor" y 95 "Reparación y mantenimiento de ordenadores, artículos personales y enseres domésticos y vehículos de motor y motocicletas".

La nueva clasificación permitirá, pues, precisar con mayor detalle las actividades referidas a Comercio y las de Reparación y Mantenimiento, lo que no es posible con la clasificación CNAE09 utilizada para la elaboración de este informe.

Datos Afiliación a la Seguridad Social

El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones publica, cada mes, el número de personas afiliadas a la Seguridad Social, tanto a último día de mes como el número medio de personas afiliadas.

En estos datos mensuales, se publica información de las personas cotizantes según su actividad económica, regímenes (incluido el de autónomos) y por comunidades autónomas.

Además, para los datos que no están disponibles en las Estadísticas que publica el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, hemos analizado los datos de afiliación a la seguridad social a 31 de diciembre de 2024, con personas trabajadoras de régimen general en CNAES a cuatro dígitos. Hemos decidido descender a este nivel en las CNAES analizadas para hacerlas coincidir con las incluidas en el Sector objeto del estudio.

Asimismo, hemos analizado los datos de total de personas afiliadas a la seguridad social a 31 de diciembre de 2024, con CNAE a 2 dígitos según su distribución por comunidad autónoma, así como su evolución y comparativa con el año anterior (2023).

Esta disparidad en la selección de CNAES a 2 o 4 dígitos, según lo que hayamos decidido analizar, pueden presentar desviaciones en los datos recogidos en el presente estudio.

Datos Directorio central de empresas (DIRCE)

El Directorio central de empresas (DIRCE) reúne, en un sistema de información único, a todas las empresas españolas y a sus unidades locales ubicadas en el territorio nacional. Su objetivo básico es hacer posible la realización de encuestas económicas por muestreo. Se actualiza una vez al año, generándose un nuevo sistema de información a 1 de enero de cada período.

La Explotación estadística del directorio central de empresas contiene información agregada de las empresas y unidades locales que operan en el territorio nacional. Con referencia al 1 de enero de cada año, se publica una explotación estadística de los resultados para empresas y unidades locales, desglosados por comunidades autónomas, condición jurídica, actividad económica o estrato de personas asalariadas asignado y se ha utilizado la última publicación disponible.

2.2. INVESTIGACIÓN DE CAMPO

A la investigación documental sumamos la investigación de campo, con una parte cuantitativa y cualitativa, con la elaboración y análisis de dos tipos de encuestas semiestructuradas dirigidas a las asociaciones patronales y a representantes de las personas trabajadoras de los subsectores que componen el Sector de Automoción. Esta parte de investigación o trabajo de campo se realiza con la finalidad de enriquecer la investigación con, una parte cualitativa, así como para confirmar los datos de las fuentes de información utilizadas y para evitar problemas de parcialidad y fiabilidad provocados por el uso de información en red, a la vez que se recogen distintos puntos de vista en función de la actividad de la empresa y su situación. Las encuestas se han hecho llegar a las personas destinatarias de forma telemática y recogen información sobre los siguientes aspectos:

- Encuesta dirigida a representantes de las personas trabajadoras de los subsectores analizados, dirigidas a las secciones sindicales, comités de empresa, delegados de personal, etc. Se han estructurado en seis partes:

1º Información sobre su empresa: Sector de actividad, número de personas trabajadoras desglosadas por mujeres y hombres, y centros de trabajo en España.

2º Elementos principales de transformación del Sector.

3º Efectos e impactos de esta transformación en el Sector.

4º Influencia de la situación internacional del Sector en su empresa.

5º Necesidades formativas.

6º Propuestas para el avance hacia el futuro de la movilidad ante la situación industrial actual.

- Encuesta dirigida a asociaciones patronales de los subsectores analizados. Estas, se han estructurado en cinco partes:

1º Información sobre su asociación patronal: Sector de actividad, número de personas trabajadoras desglosadas por mujeres y hombres, centros de trabajo en España, relación con el Sector, y peso del Sector en el total de la economía.

2º Elementos principales de transformación del Sector.

3º Efectos e impactos de esta transformación en el Sector.

4º Influencia de la situación internacional del Sector en España.

5º Propuestas para el avance hacia el futuro de la movilidad ante la situación industrial actual.

3. PERFIL DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

El Sector del automóvil, utilizando la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) comprende, en sentido amplio, las siguientes actividades que según su descripción se relacionan estrechamente con el Sector, ya sea por sus procesos productivos, fabricación, elaboración, transformación, montaje, reparación o comercialización. Serían las siguientes:

CNAE - COD	CNAE - DESCRIPCIÓN
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas

Para la presentación del Sector se realiza un análisis descriptivo del comportamiento laboral del mismo mediante los datos de Afiliación a la Seguridad Social correspondientes al año 2024, información estadística del Ministerio de Trabajo y Economía Social y de la dimensión de la actividad empresarial del Sector según el tamaño de las empresas con los datos del Directorio Central de Empresas del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Estos datos recogen el detalle de los CNAEs a 4 dígitos que pertenecen a todas las actividades relacionadas con el Sector del Automóvil y que se presentan en el siguiente cuadro. Suponen 2 actividades a 2 dígitos y 10 actividades a 4 dígitos:

CNAE - COD	CNAE - DESCRIPCIÓN
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques
2910	Fabricación de vehículos de motor
2920	Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques
2931	Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor
2932	Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas
4511	Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros
4519	Venta de otros vehículos de motor
4520	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor
4531	Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor
4532	Comercio al por menor de repuestos y accesorios de vehículos de motor
4540	Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas

3.1. AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL POR CNAE

El conjunto de actividades que forman el Sector del Automóvil suma 498.207 empleos en 2024, según los últimos datos de afiliación a la seguridad social del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

Según las estimaciones del Informe Draghi, por cada empleo del Sector se generaría 1,1 de empleo indirecto. Si arrastramos este dato a estadísticas de nuestro país, estaríamos hablando de 1.100.000 empleos. Según fuentes de ANFAC¹, el empleo del Sector tanto directo como indirecto, ascendería a 1,9 millones de empleos en España.

La evolución del empleo de 2023 con respecto a 2024 muestra un crecimiento anual de la afiliación del 0,80%, por debajo del crecimiento registrado en la afiliación general que se situó en el 2,26%.

1.- Disponible en El Sector de Automoción en España_ANFAC

Además, si tenemos en cuenta los dos grandes Sectores, el Sector de Fabricación de vehículos de motor ha sufrido una destrucción de empleo del 2,41%, mientras que el Sector de Venta y reparación de vehículos de motor ha crecido en afiliación en un 2,19% en 2024.

La actividad de Fabricación significa en 2024 el 29,5% del empleo total del Sector Automovilístico, perdiendo casi un punto con respecto a 2023, cuando aglutinaba un 30,47%. La actividad de Venta, Mantenimiento y Reparación, representa para el Sector en 2024, el 70,5% del empleo, un punto por encima del 69,5% que representaba en 2023.

Afiliación en el Sector Automovilístico

CNAE - COD	CNAE - DESCRIPCIÓN	2023	2024	Variación anual	
				Absoluta	%
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	150.629	147.001	-3.628	-2,41
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	343.668	351.206	7.538	2,19
TOTAL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO		494.297	498.207	3.910	0,79

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Afiliación total a la Seguridad Social

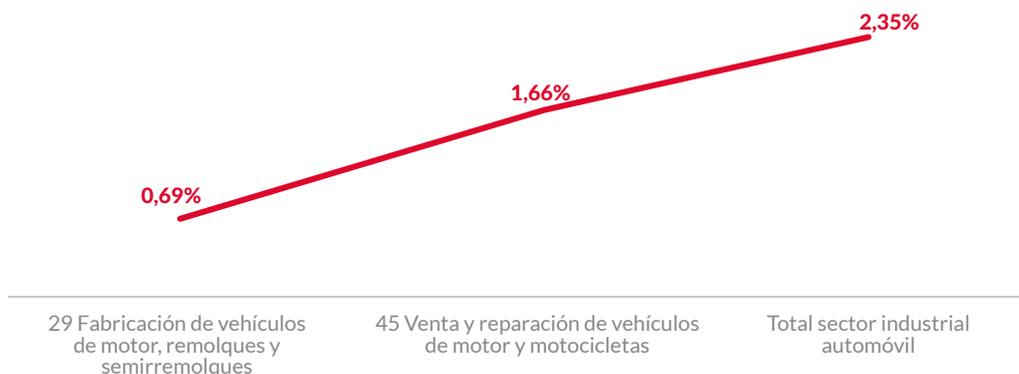
TOTAL DE AFILIACIÓN SEGURIDAD SOCIAL	2023	2024	Variación anual	
			Absoluta	%
Total de afiliación seguridad social	20.733.042	21.201.126	468.084	2,26

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Según el CNAE a dos dígitos, el total del Sector Automovilístico representa el 2,35% del total de la afiliación a la seguridad social. El Sector de Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, aporta 1,66% del empleo al total de la afiliación a nivel nacional, con un total de 351.206 personas afiliadas. Por otro lado, el Sector de Fabricación de Vehículos de motor, aporta el 0,70% del total de la afiliación a la seguridad social con 147.001 personas afiliadas en 2024.

Afiliación total a la Seguridad Social

% SOBRE EL TOTAL DE LA AFILIACIÓN 2024



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Según CNAE a cuatro dígitos, el Sector de la Industria del Automóvil que genera más empleo es el de Mantenimiento y reparación de vehículos de motor (CNAE-4520), con un total de 217.982 personas afiliadas. Le sigue en importancia el Sector de Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros (CNAE-4511) con algo más de 71.070 empleos y el Sector de Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor (CNAE-2932) con 69.476 personas afiliadas a la seguridad social.

En cuanto a la evolución de empleo durante el último año, destaca el crecimiento del 8% registrado en el Sector de Venta de otros vehículos de motor (CNAE-4519), seguido del crecimiento cercano al 4% en el Sector de Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor (CNAE-4531) y del 3,2% en el Sector de Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques (CNAE-2920). Por el contrario, entre los Sectores que más empleo han destruido destaca el Sector de Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor (CNAE-2932) que registra una importante caída del empleo del -4,5%; el Sector de Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor (CNAE-2931) con un descenso de la afiliación del -1,8% y el Sector de Fabricación de vehículos de motor (CNAE-2910), con una destrucción de empleo del -1%.

Afiliación en el Sector Automovilístico, CNAE a 4 dígitos

CNAE - DESCRIPCIÓN	2023	2024	Variación anual	
			Absoluta	%
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	150.629	147.001	-3.628	-2,41
2910 Fabricación de vehículos de motor	61.408	60.797	-611	-0,99
2920 Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	0,99	11.953	367	3,17
2931 Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor	4.864	4.775	-89	-1,83
2932 Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	72.771	69.476	-3.295	-4,53
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	343.668	351.206	7.538	2,19
4511 Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros	69.195	71.073	1.878	2,71
4519 Venta de otros vehículos de motor	3.013	3.255	242	8,03
4520 Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	214.236	217.982	3.746	1,75
4531 Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor	23.535	24.441	906	3,85
4532 Comercio al por menor de repuestos y accesorios de vehículos de motor	26.773	27.581	808	3,02
4540 Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas	6.916	6.874	-42	-0,61
TOTAL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO	494.297	498.207	3.910	0,79

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Por otra parte, para completar los datos sobre la afiliación a la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) del Sector de automoción, hay que señalar que las empresas del mismo recurren con relativa frecuencia a procedimientos de regulación temporal de empleo (ERTES).

Estos procedimientos de ERTE, comprendidos los realizados bajo cualquier modalidad, afectaron, según las estadísticas publicadas por la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), alrededor de 1.555 personas trabajadoras como media cada mes en 2023 y a 1.884 personas trabajadoras por mes en 2024.

El uso de ERTES tiene que ver, fundamentalmente, con la variación de las cargas de trabajo provocadas por las incertidumbres del mercado que está sometido a una profunda transformación e incertidumbre como veremos en este informe.

3.2. AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL POR COMUNIDAD AUTÓNOMA

La distribución por Comunidad Autónoma permite analizar la importancia del Sector en cada región en términos de número de personas afiliadas por CNAE y respecto del total de afiliación.

Como ya hemos visto en total, el Sector en 2024 cuenta con 498.207 personas afiliadas, 351.206 de la CNAE 45 y 147.0001 de la CNAE 29.

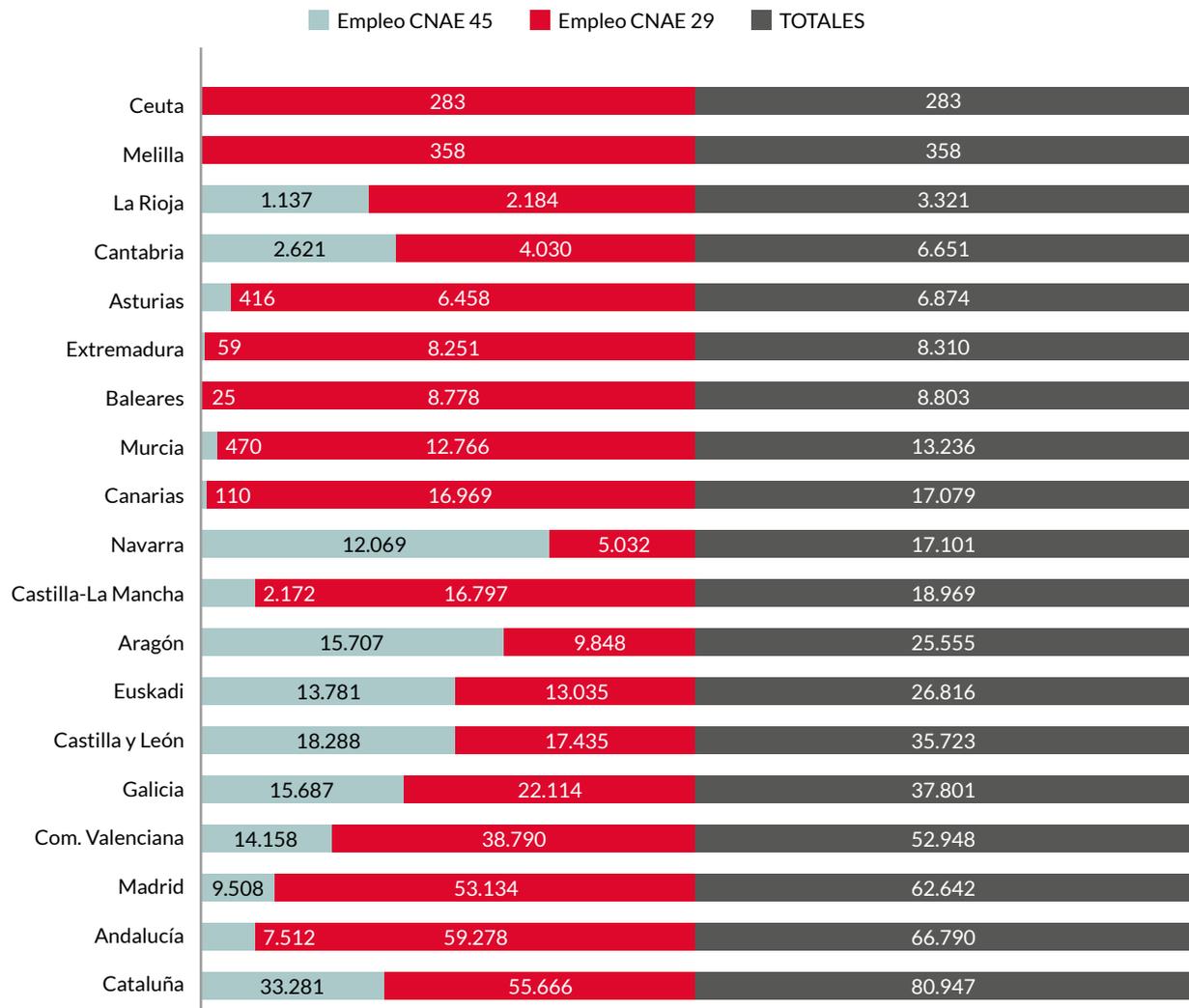
Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA en 2024, por orden alfabético

CCAA	EMPLEO CNAE 29	EMPLEO CNAE 45	TOTALES
Andalucía	7.512	59.278	66.790
Aragón	15.707	9.848	25.555
Asturias	416	6.458	6.874
Baleares	25	8.778	8.803
Canarias	110	16.969	17.079
Cantabria	2.621	4.030	6.651
Castilla - La Mancha	2.172	16.797	18.969
Castilla y León	18.288	17.435	35.723
Cataluña	33.281	55.666	88.947
Euskadi	13.781	13.035	26.816
Extremadura	59	8.251	8.310
Galicia	15.687	22.114	37.801
Madrid	9.508	53.134	62.642
Murcia	470	12.766	13.236
Navarra	12.069	5.032	17.101
País Valenciano	14.158	38.790	52.948
La Rioja	1.137	2.184	3.321
Ceuta	0	283	283
Melilla	0	358	358
Totales	147.001	351.206	498.207

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

En este sentido, en 2024, le corresponde a Cataluña el mayor peso de la afiliación a nivel nacional, con 88.947 personas afiliadas, aporta el 17,85% de la afiliación total. En segundo lugar, se encuentra Andalucía, con 66.790, el 13,40% de la afiliación del Sector y Madrid con 62.642 personas afiliadas, que representa el 12,57% de la afiliación total del Sector a nivel nacional.

Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA en 2024, por totales de menor a mayor



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA en 2023, por orden alfabético

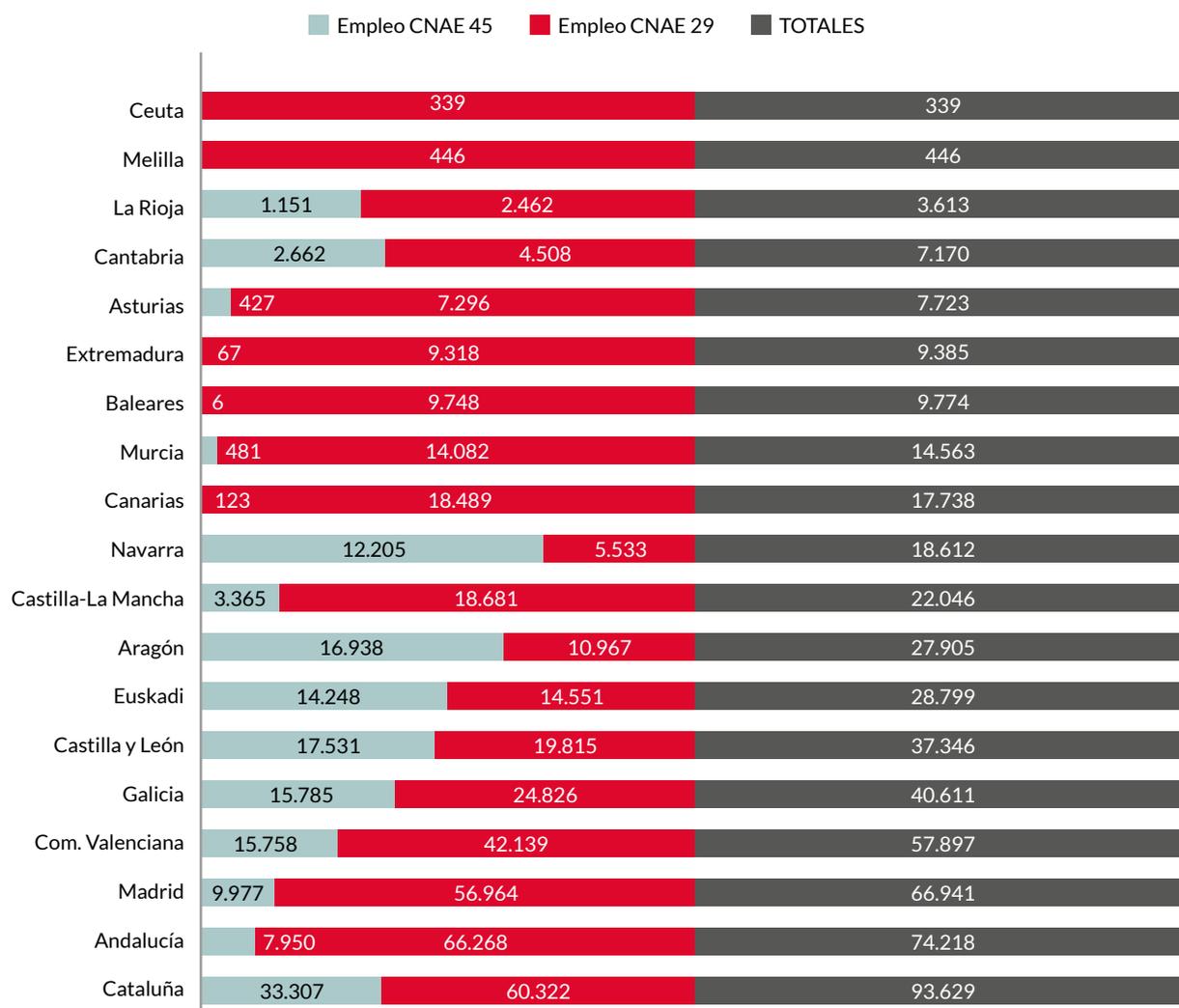
CCAA	EMPLEO CNAE 29	EMPLEO CNAE 45	TOTALES
Andalucía	7.950	66.268	74.218
Aragón	16.938	10.967	27.905
Asturias	427	7.296	7.723
Baleares	26	9.748	9.774
Canarias	123	18.489	18.612
Cantabria	2.662	4.508	7.170
Castilla - La Mancha	3.365	18.681	22.046
Castilla y León	17.531	19.815	37.346
Cataluña	33.307	60.322	93.629
Euskadi	14.248	14.551	28.799
Extremadura	67	9.318	9.385
Galicia	15.785	24.826	40.611
Madrid	9.977	56.964	66.941
Murcia	481	14.082	14.563
Navarra	12.205	5.533	17.738
País Valenciano	15.758	42.139	57.897
La Rioja	1.151	2.462	3.613
Ceuta	0	339	339
Melilla	0	446	446
Totales	152.001	386.754	538.755

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

En el año 2023, le correspondía a Cataluña el mayor peso de la afiliación a nivel nacional, con 93.629 personas afiliadas, aportando el 17,37% de la afiliación total. En segundo lugar, se encontraba Andalucía, con 74.218, el 13,77% de la afiliación del Sector y Madrid con 66.941 personas afiliadas, que representaba el 12,42% de la afiliación total del Sector a nivel nacional.

Se puede ver cómo, a pesar de la pérdida de afiliación de 2024 sobre 2023, se mantiene el peso del empleo en las mismas comunidades autónomas: Cataluña, Andalucía y Madrid.

Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA en 2023, por totales de menor a mayor



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

En el siguiente cuadro se puede ver la variación de la afiliación de los años 2023 y 2024 y cómo, tanto en el total de afiliación, como en todas las comunidades autónomas, se ha producido una pérdida de personas afiliadas.

En términos absolutos, en 2024 con respecto a 2023, la afiliación ha disminuido en 40.548 personas, con una variación porcentual del -7,53%. Mientras que, en el conjunto de la economía, la afiliación ha crecido en 464.084 personas, lo que supone una variación positiva porcentual del 2,26% en el mismo período.

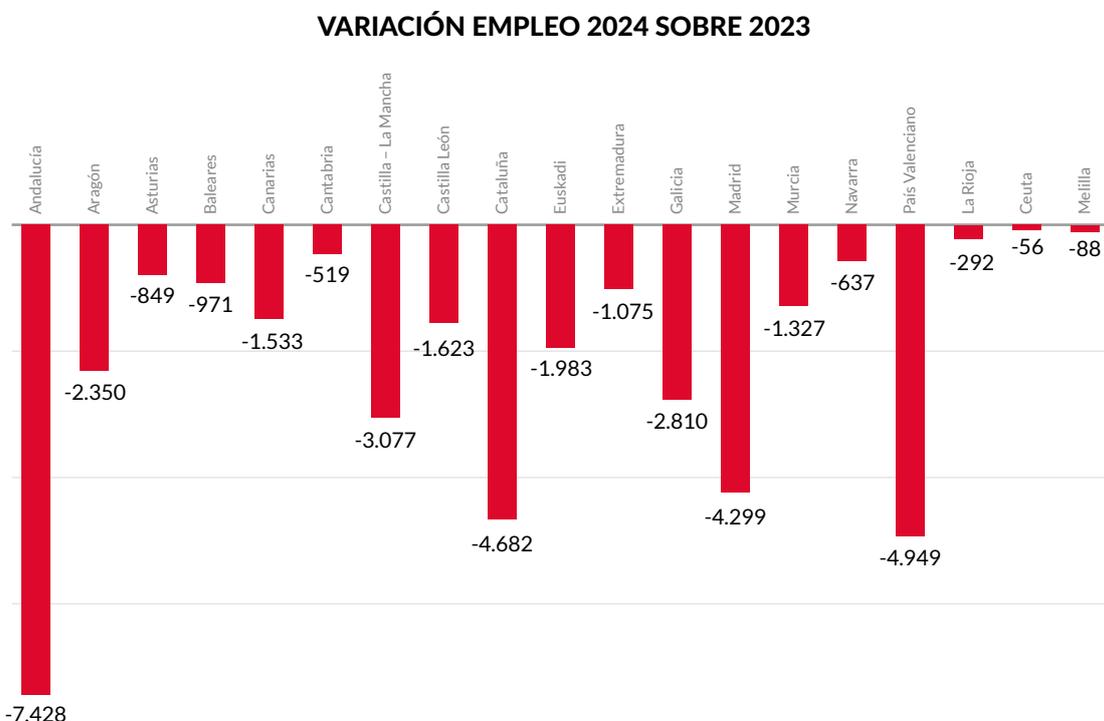
Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA, variación anual 2024 sobre 2023, por orden alfabético

CCAA	2023	2024	Variación anual	
			Absoluta	%
Andalucía	74.218	66.790	-7.428	-10,01%
Aragón	27.905	25.555	-2.350	-8,42%
Asturias	7.723	6.874	-849	-10,99%
Baleares	9.774	8.803	-971	-9,93%
Canarias	18.612	17.079	-1.533	-8,24%
Cantabria	7.170	6.651	-519	-7,24%
Castilla - La Mancha	22.046	18.969	-3.077	-13,96%
Castilla y León	37.346	35.723	-1.623	-4,35%
Cataluña	93.629	88.947	-4.682	-5,00%
Euskadi	28.799	26.816	-1.983	-6,89%
Extremadura	9.385	8.310	-1.075	-11,45%
Galicia	40.611	37.801	-2.810	-6,92%
Madrid	66.941	62.642	-4.299	-6,42%
Murcia	14.563	13.236	-1.327	-9,11%
Navarra	17.738	17.101	-637	-3,59%
País Valenciano	57.897	52.948	-4.949	-8,55%
La Rioja	3.613	3.321	-292	-8,08%
Ceuta	339	283	-56	-16,52%
Melilla	446	358	-88	-19,73%
Totales	538.755	498.207	-40.548	-7,53%

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

En términos de variación porcentual son Melilla, Ceuta, Castilla La Mancha y Extremadura, las comunidades con mayor pérdida de afiliación en el año 2024 respecto al año 2023.

Total Afiliación en el Sector Automoción, por CCAA variación 2024 sobre 2023, por orden alfabético



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

3.3. EVOLUCIÓN AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL 2019 A 2024 POR CNAE

Los datos de evolución en el empleo, basados en la afiliación a la Seguridad Social, de los años 2019 a 2024, arrojan la información recogida en la siguiente tabla por CNAE a 4 dígitos, para que se pueda observar la evolución por subsectores de cada uno de los años.

Como datos reseñables podemos decir que en la evolución total del Sector de los años 2019 a 2024, la pérdida de empleo ha sido mínima, ya que solo ha descendido en 1.037 empleos.

Por otro lado, se observa un estancamiento del empleo en el Sector ya que no adopta al ritmo de crecimiento del conjunto de la afiliación. Si bien el Sector ha crecido en estos años analizados un 0,2%, el total de la afiliación de toda la economía lo ha hecho un 10,1%.

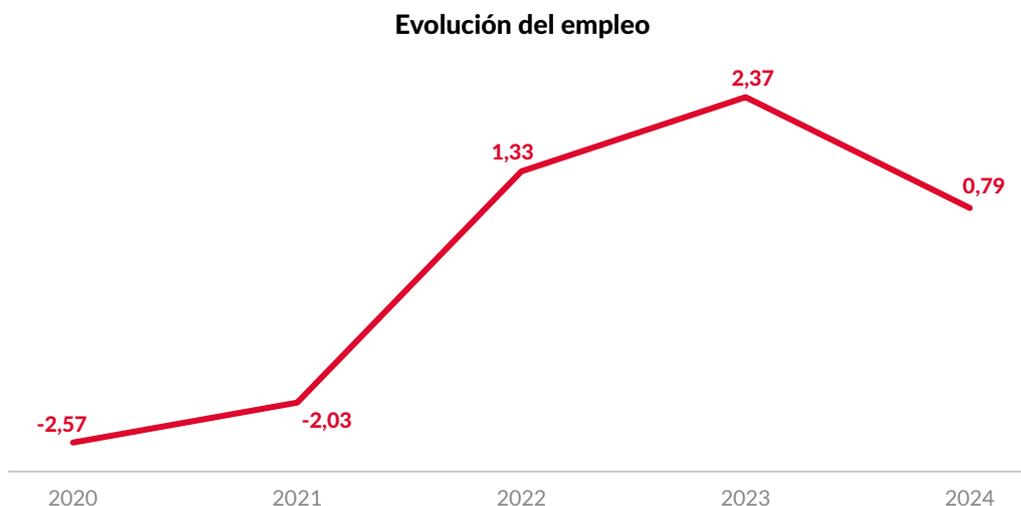
Evolución Afiliación 2019 a 2024, por CNAE a 4 dígitos

CNAES	DESCRIPCIÓN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2910	Fabricación de vehículos de motor	68.301	66.274	60.248	60.517	61.408	60.797
2920	Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	10.085	10.080	10.391	10.701	11.586	11.953
2931	Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos de motor	5.359	5.325	5.018	4.841	4.864	4.775
2932	Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	76.374	74.990	70.919	71.664	72.771	69.476
4511	Venta de automóviles y vehículos de motor ligeros	69.001	67.465	66.429	67.448	69.195	71.073
4519	Venta de otros vehículos de motor	2.321	2.388	2.563	2.880	3.013	3.255
4520	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	213.048	206.302	206.333	208.745	214.236	217.982
4531	Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor	21.539	21.192	21.436	22.452	23.535	24.441
4532	Comercio al por menor de repuestos y accesorios de vehículos de motor	26.453	25.700	26.363	26.680	26.773	27.581
4540	Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas	6.763	6.650	6.774	6.884	6.916	6.874
TOTAL SECTOR		499.244	486.366	476.474	482.812	494.297	498.207
TOTAL AFILIACIÓN SS		19.261.636	18.904.852	19.403.183	20.159.317	20.733.042	21.201.126

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Por Sectores, la Fabricación de vehículos y componentes no recupera los niveles de empleo de 2019, manteniendo unos datos similares a los de los años de la pandemia. Sin embargo, el Sector de Venta, Mantenimiento y Reparación, después de la caída de los años 2020 y 2021 condicionado por la pandemia, se recupera, superando incluso los datos de 2019.

En cuanto a la evolución del empleo representada en el siguiente gráfico, se puede ver la caída del mismo de más de dos puntos en los años 2020 y 2021, su fuerte recuperación en los años 2022 y 2023, y su estabilización en el 2024.



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

En términos de variación en el año 2024 sobre 2019, el Sector de Fabricación de vehículos y componentes ha sufrido una pérdida del -8,19%, mientras que el Sector de Venta, Mantenimiento y Reparación experimentado un crecimiento del 3,56%.

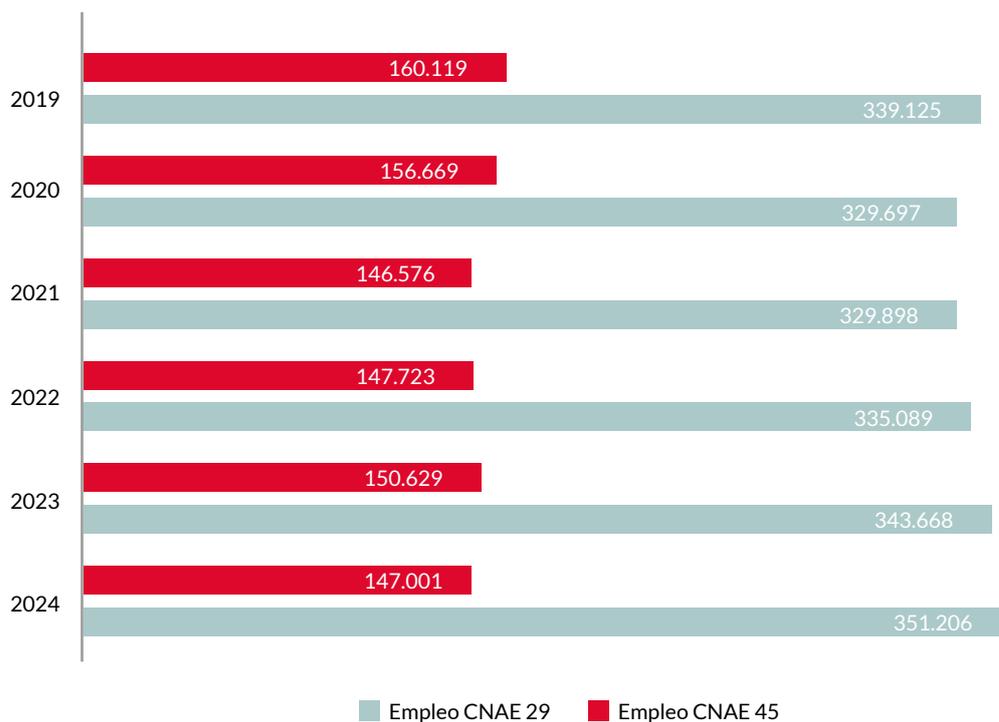
Todos estos datos contrastan con el dato del 10,1% de crecimiento que ha registrado el total de la afiliación a la seguridad social del total de los Sectores económicos de nuestro país.

Evolución Afiliación 2019 a 2024. Variación 2024 sobre 2019, por CNAE a 2 dígitos

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación 2024 sobre 2019	Variación %
CNAE 29 TOTALES	160.119	156.669	146.576	147.723	150.629	147.001	-13.118	-8,19%
CNAE 45 TOTALES	339.125	329.697	329.898	335.089	343.668	351.206	12.081	3,56%
TOTAL AFILIACIÓN SS	19.261.636	18.904.852	19.403.183	20.159.317	20.733.042	21.201.126	1.939.490	10,07%

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES

Evolución Afiliación 2019 a 2024, por CNAE a 2 dígitos



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

En relación a la evolución del porcentaje que representan los Sectores dentro del total de la afiliación a la seguridad social, también ha decrecido, ya que en 2019 el Sector de Fabricación representaba el 0,83% y en 2024 representa el 0,69%. Por otro lado, el Sector de Venta, Mantenimiento y Reparación, en 2019 representaba el 1,76% del total de la afiliación y en 2024 representa el 1,66%.

3.4. EL PAPEL DE LA MUJER EN EL SECTOR

La igualdad de oportunidades, de trato y no discriminación debe continuar siendo un elemento eficaz y transversal que vertebrar mejoras en las relaciones laborales de todos los sectores de la economía. La participación de la mujer en el empleo de nuestro país ha aumentado en estos últimos años, pero siguen siendo menos reconocidas laboralmente. El techo de cristal, el suelo pegajoso y la desigualdad salarial siguen siendo motivo discriminatorio para las mujeres con respecto a los hombres.

En el reciente artículo publicado por Faconauto Woman² sitúa a la Formación Profesional (FP) en el Sector de Automoción como una oportunidad para reducir la brecha de género. Si bien la presencia de mujeres en áreas como la electromecánica de vehículos, sigue siendo muy minoritaria, apostar por una FP técnica con más mujeres, es no solo una cuestión de equidad social, sino una estrategia inteligente de competitividad.

Sin embargo, la brecha de género persiste en los itinerarios ligados al sector automovilístico. Según el Informe Sectorial de FP en Automoción del Observatorio de la FP³, el sector presenta una alta demanda de profesionales técnicos, con previsiones de empleabilidad por encima de la media. El 43,9% de la población ocupada en el sector de la Automoción cuenta con estudios de FP y el 46% de las oportunidades de empleo generadas en el sector de la Automoción estarán destinadas a la FP.

Ante esta realidad, los factores por los que las mujeres no acceden a este tipo de formación podrían situarse, entre otros, en la falta de referentes femeninos, los bajos niveles de orientación profesional con perspectiva de género, así como los estereotipos aún presentes en centros educativos y empresas.

Para poder cambiar la realidad actual, continúa el artículo de Faconauto, se deberían de visibilizar casos de éxito femeninos en FP automoción, fomentar campañas de orientación profesional inclusiva desde etapas tempranas y establecer acuerdos empresa-centro formativo que impulsen la contratación femenina.

En términos de empleo, en el Sector Automovilístico, podemos hablar, según datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) a diciembre de 2024, que el 17,64% del Sector son mujeres. Este porcentaje se sitúa más de 10 puntos porcentuales por debajo del 28% de mujeres con el que cuenta el total de la industria. Por sectores, vemos que la CNAE 29 de Fabricación de vehículos de motor cuenta con un 23,41% de mujeres mientras que la CNAE 45 de Venta, Mantenimiento y Reparación de Vehículos cuenta con un 13,86% de mujeres.

Desglose Personas trabajadoras del Sector, por CNAE a 2 dígitos

ENCUESTA DE POBLACIÓN ACTIVA (EPA) 2024	AMBOS SEXOS	HOMBRES	MUJERES	%MUJERES
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	224.700	172.200	52.600	23,41
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	342.600	295.100	47.500	13,86
TOTAL 29 +45	567.300	467.300	100.100	17,64

Fuente: Encuesta de Población Activa (INE)

Por sectores, según datos de la Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA, las mujeres representan el 17,7% en el Sector de Constructores, el 25% del Sector de Componentes, el 15% del Sector Concesionarios, el 6% en Talleres, el 24,6% en Motocicletas y en el 42% en las empresas de Renting.

Como se demuestra con los datos en el sector y diferentes subsectores, se pone en evidencia la necesidad de efectuar políticas de potenciación de la mujer para su entrada en el sector trabajando desde el entorno académico poniendo en valor al sector, oportunidades, desmitificarlo como un mundo masculino y efectuando políticas activas par su contratación.

2.- Disponible en Faconauto Woman

3.- Disponible en Formación Profesional en el Sector Automoción

3.5. EMPRESAS POR CNAE

Según los últimos datos del Directorio Central de Empresas (DIRCE) del INE, el conjunto de actividades que forman el Sector de la Industria del Automóvil, suma un total de 70.591 empresas, lo que significa el 2,2% de la actividad empresarial total.

La evolución de la actividad empresarial en 2024 muestra como el Sector Automovilístico pierde 34 empresas, lo que supone una caída anual de la actividad del 0,05 %.

Según CNAE a dos dígitos, el 97,8% de la actividad empresarial del Sector Automovilístico se concentra en el Sector de Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, que cuenta con 69.089 empresas. Mientras que el Sector de Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques, con 1.505 empresas, el 2,2 % del total.

Durante el último año, la actividad empresarial ha caído en todas las actividades del Sector Automoción.

Empresas del Sector Automovilístico

CNAE - COD	CNAE - DESCRIPCIÓN	2023	2024	Variación anual	
				Absoluta	%
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	1.536	1.505	-31	-2,02
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	69.089	69.086	-3	0,00
TOTAL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO		70.625	70.591	-34	-0,05

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Cuadro: Empresas del Sector Automovilístico, CNAE a 3 dígitos

CNAE- DESCRIPCIÓN	2023	2024	Variación anual	
			Absoluta	%
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	1.536	1.505	-31	-2,02
291 Fabricación de vehículos de motor	103	106	3	2,91
292 Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	649	616	-33	-5,08
293 Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	784	783	-1	-0,13
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	69.089	69.086	-3	0,00
451 Venta de vehículos de motor	13.748	13.898	150	1,09
452 Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	42.868	42.855	-13	-0,03
453 Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	8.915	8.824	-91	-1,02
454 Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios	3.558	3.509	-49	-1,38
Total CNAE	3.207.580	3.255.276	47.696	1,49

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Según CNAE a tres dígitos, el Sector que cuenta con la actividad empresarial más potente es el de Mantenimiento y reparación de vehículos de motor (CNAE-452), con un total de 42.855 empresas. Le sigue en importancia el Sector de Venta de vehículos de motor (CNAE-451) con 13.898 empresas.

En cuanto a la evolución de la actividad empresarial durante el último año, se observa una caída generalizada del número de empresas. Si bajamos al análisis del CNAE a tres dígitos encontramos solo dos Sectores que han incrementado su actividad durante 2024. En este sentido, destaca el crecimiento registrado en la actividad del Sector de Venta de Vehículos de motor (CNAE-451) que alcanza las 13.898 empresas, con una variación del 1,1% y la Fabricación de vehículo de motor con 106 empresas y una variación del 2,91%.

Por el contrario, entre los Sectores que más empresas han perdido durante el último año, destaca el Sector de Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios (CNAE-454) con 49 empresas menos y una caída porcentual del -1,38%; el Sector de Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques (CNAE-292) con un descenso de la actividad del -5,1% y el Sector de Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor (CNAE-453), con una caída del -1,1%.

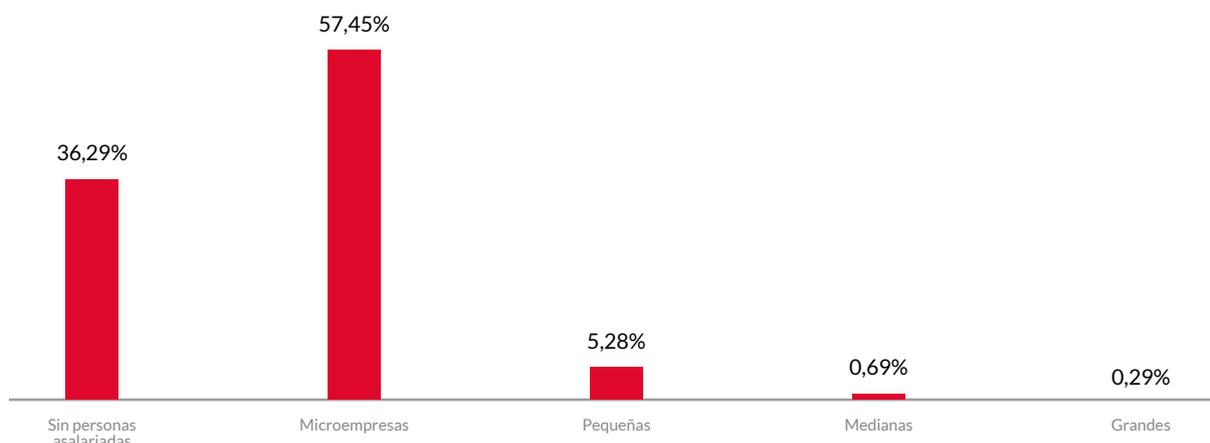
Empresas del Sector Automovilístico, según número de personas asalariadas y % sobre el total

RELACIÓN CNAES	Sin personas asalariadas	De 1 a 9	De 10 a 49	De 50 a 199	De 200 o más
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	248	655	369	133	100
% sobre total Sector	0,97%	1,62%	9,90%	27,20%	48,78%
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	25.366	39.900	3.359	356	105
% sobre total Sector	99,03%	98,38%	90,10%	72,80%	51,22%
TOTAL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO	25.614	40.555	3.728	489	205

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Agrupadas las empresas, en función del número de personas asalariadas, encontramos que más del 57% son microempresas (de 1 a 49 personas asalariadas). A continuación, en porcentaje de representatividad en el Sector, el 36% de las empresas no cuentan con personas asalariadas y más 6% serían pequeñas y medianas empresas. Por último, menos del 0,3% son grandes empresas.

Empresas del Sector Automoción, por personas asalariadas



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

3.6. EMPRESAS POR CCAA

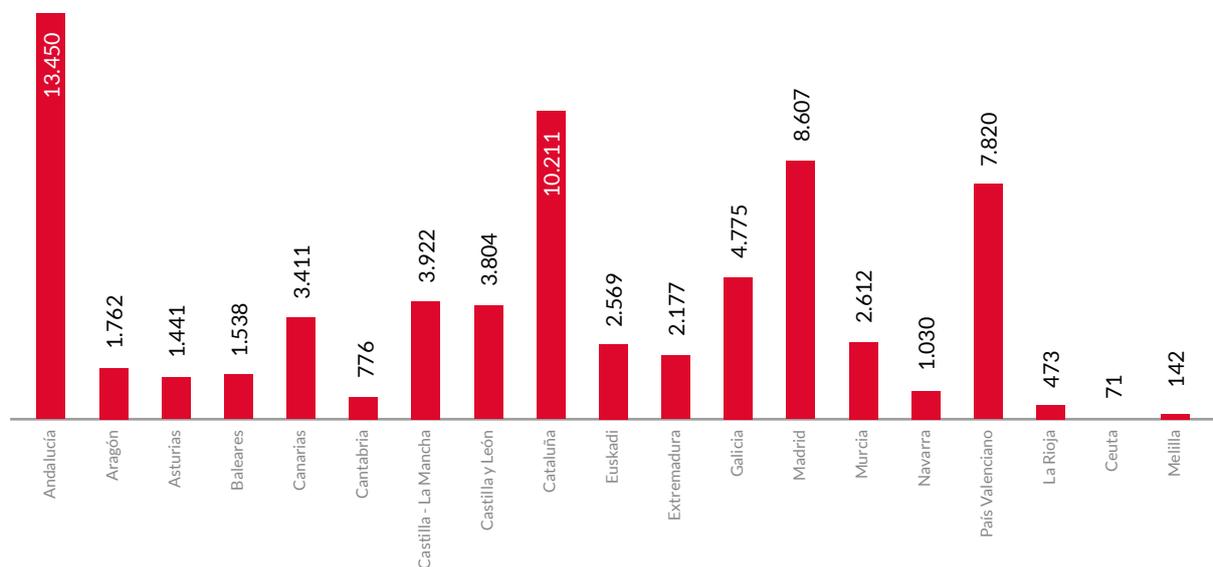
La distribución por Comunidad Autónoma permite analizar la importancia del Sector en cada región en términos de número de empresas sobre el total y, en este sentido le corresponde a Andalucía el mayor peso de la actividad empresarial a nivel nacional, con 13.450 empresas, aporta el 19,05% de la actividad total. En segundo lugar, se encuentra Cataluña, con 10.211 empresas, el 14,4% de las empresas del Sector y Madrid con 8.607 empresas, que representa el 12,2% de la actividad empresarial.

Empresas del Sector Automoción, por CCAA en 2024

CCAA	EMPRESAS CNAE 29	EMPRESAS CNAE 45	TOTALES
Andalucía	167	13.283	13.450
Aragón	103	1.659	1.762
Asturias	31	1.410	1.441
Baleares	8	1.530	1.538
Canarias	25	3.386	3.411
Cantabria	18	758	776
Castilla - La Mancha	85	3.837	3.922
Castilla y León	99	3.705	3.804
Cataluña	335	9.876	10.211
Euskadi	113	2.456	2.569
Extremadura	28	2.149	2.177
Galicia	86	4.689	4.775
Madrid	151	8.456	8.607
Murcia	50	2.562	2.612
Navarra	63	967	1.030
País Valenciano	127	7.693	7.820
La Rioja	16	457	473
Ceuta	0	71	71
Melilla	0	142	142
Totales	1.505	69.086	70.591

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

Empresas del Sector Automoción, por CCAA en 2024



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

En lo referente a la evolución anual, se puede observar como el número de empresas, tanto por CNAEs como en su totalidad, ha disminuido en 2024 con respecto a 2023. Pasando de 71.625 empresas en la totalidad del Sector en 2023 a 70.591 empresas en 2024, lo que supone una variación porcentual del -1,44%.

Empresas del Sector Automoción, por CNAE. Variación 2024 sobre 2023

CNAES	2023	2024	Variación	Variación %
Empresas CNAE 29	1.536	1.505	-31	-0,04%
Empresas CNAE 45	70.089	69.086	-1.003	-1,43%
Total empresas Sector	71.625	70.591	-1.034	-1,44%

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

Para observar cómo ha sido la variación del número de empresas por comunidades autónomas, se observa en el cuadro y gráfico que hay a continuación como solo en Baleares, Extremadura, Murcia y La Rioja no ha disminuido el número de empresas en 2024 con respecto a 2023.

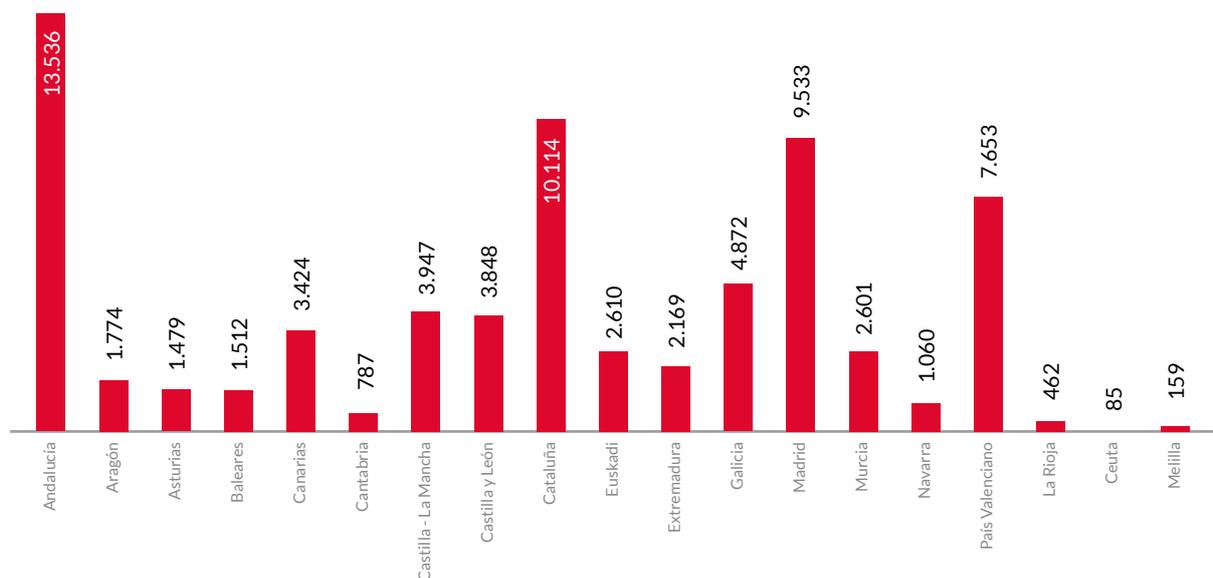
Si bien, como hemos comentado anteriormente, el descenso en el número de empresas en 2024 con respecto a 2023 ha sido mínimo, tanto a nivel nacional como por comunidades autónomas.

Cuadro: Empresas del Sector Automoción, por CCAA en 2023

CCAA	EMPRESAS CNAE 29	EMPRESAS CNAE 45	TOTALES
Andalucía	163	13.373	13.536
Aragón	109	1.665	1.774
Asturias	33	1.446	1.479
Baleares	5	1.507	1.512
Canarias	23	3.401	3.424
Cantabria	18	769	787
Castilla - La Mancha	89	3.858	3.947
Castilla y León	103	3.745	3.848
Cataluña	341	9.773	10.114
Euskadi	117	2.493	2.610
Extremadura	27	2.142	2.169
Galicia	95	4.777	4.872
Madrid	147	9.386	9.533
Murcia	48	2.553	2.601
Navarra	73	987	1.060
País Valenciano	129	7.524	7.653
La Rioja	16	446	462
Ceuta	0	85	85
Melilla	0	159	159
Totales	1.536	70.089	71.625

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

Empresas del Sector Automoción, por CCAA en 2024



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

Estableciendo una breve comparativa, nos encontramos que son tres las comunidades autónomas que mayor peso tienen, tanto en empleo como en número de empresas, en el territorio nacional: Cataluña, Andalucía y Madrid.

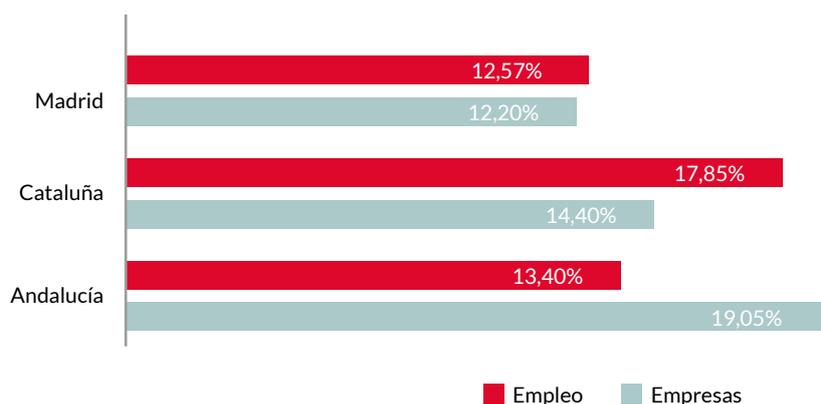
Cuadro: Empresas del Sector Automoción, por CCAA en 2023

CCAA	EMPRESAS CNAE 29	EMPRESAS CNAE 45
Andalucía	19,05%	13,40%
Cataluña	14,40%	17,85%
Madrid	12,20%	12,57%

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del MITES y DIRCE (INE)

Como se puede ver en el gráfico, Andalucía concentra el 19% de las empresas del Sector con un peso en el empleo del 13,4% del total de afiliación a la seguridad social. Cataluña concentra el 14,4% de las empresas del Sector y un 17,8% del empleo del total nacional. Madrid, concentra el 12,2% del total de las empresas del Sector frente al 12,6% de empleo en datos de afiliación a la seguridad social.

CCAA con mayor peso en empleo y empresas del total nacional



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

3.7. EVOLUCIÓN EMPRESAS 2019 A 2024 POR CNAE

Para poder tener una foto más precisa de la evolución que ha tenido las empresas del Sector, hemos extraído los datos de los años 2019 a 2024, por CNAE a 3 dígitos, a 2 dígitos, por total del Sector y en comparación con el total de la economía.

Evolución empresas 2019 a 2024, por CNAE

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL 29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	1.648	1.615	1.636	1.650	1.536	1.505
291 Fabricación de vehículos de motor	131	119	116	117	103	106
292 Fabricación de carrocerías para vehículos de motor; fabricación de remolques y semirremolques	702	686	679	685	649	616
293 Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor	805	810	841	848	784	783
TOTAL 45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	75.315	74.479	74.015	74.789	69.089	69.086
451 Venta de vehículos de motor	16.527	16.755	16.505	16.643	13.748	13.898
452 Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	45.851	44.696	43.913	44.612	42.868	42.855
453 Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	9.524	9.556	9.771	9.686	8.915	8.824
454 Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios	3.413	3.472	3.826	3.848	3.558	3.509
TOTAL SECTOR	76.963	76.094	75.651	76.439	70.625	70.591
TOTAL ECONOMÍA	3.363.197	3.404.428	3.366.570	3.430.663	3.207.580	3.255.276

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

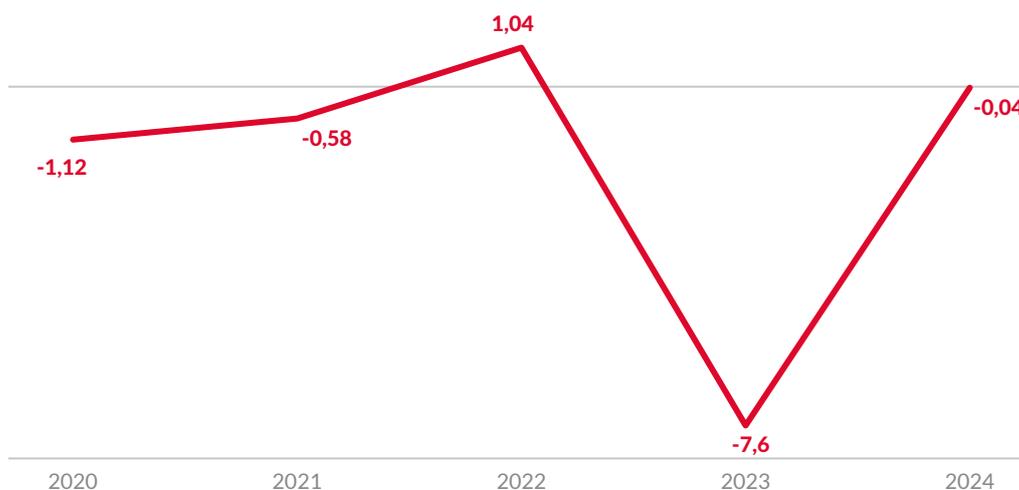
En primer lugar, tenemos que mencionar la paulatina pérdida empresas desde 2019 a 2024, con un total de desaparición de más de 6.000 empresas, lo que supone una variación porcentual, entre ambos años, del -9,03%. Dato significativamente más elevado que el -0,2%, mencionado en el punto 3.3, de pérdida de afiliación a la seguridad social. En este punto podemos extraer la primera conclusión y es que la desaparición de empresas, por tipología de las mismas, ha sido de empresas “sin personas asalariadas”, por lo que no ha conllevado destrucción de empleo, sino solo de tejido empresarial.

Por otro lado, sobre el total de la economía, la pérdida del Sector en variación porcentual, casi ha triplicado la pérdida sobre el conjunto de la economía. Como hemos mencionado anteriormente, el Sector ha sufrido una pérdida en número de empresas del -9,03% frente al -3,32% de destrucción de empresas que ha sufrido el total de la economía.

Así mismo, también podemos concluir, por los datos extraídos, que la representación del Sector sobre el total de la economía, apenas ha variado. Siendo que el Sector en el año 2019 suponía el 2,29%, en el total de empresas del territorio nacional y en el año 2024 supone el 2,21%.

En el siguiente gráfico se puede observar la variación porcentual del total de empresas del Sector año a año en el periodo 2019 a 2024. Podemos ver cómo tras una pérdida de un punto de 2019 a 2020, se vuelve a perder más de medio punto de 2020 a 2021, recuperándose con más de un punto positivo de 2021 a 2022. En los años 2022 a 2023 se produce una pérdida muy significativa del -7,6% (casi 6.000 empresas), arrojando también pérdidas, esta vez de solo un -0,04% (34 empresas) en 2024 sobre 2023.

Evolución de empresas de los años 2019 a 2024, por variación porcentual



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Esta significativa pérdida de empresas entre los años 2022 y 2023 se puede ver en el cuadro al inicio de este punto que se produjo en todos los subsectores, tanto de la CNAE 29 como de la 45, siendo especialmente reseñable el descenso en el número de empresas de la CNAE 45, correspondiente a la Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas.

Por lo tanto, con estos datos, estamos en disposición de afirmar que tanto la Fabricación de vehículos de motor y componentes, como el Mantenimiento, Venta y Reparación de Vehículos de motor, es decir, la totalidad del Sector Automovilístico, ha sufrido pérdidas, más o menos significativas en el número de empresas dedicadas a esta actividad, desde los años 2019 a 2024. Con una variación porcentual del -8,68% en la CNAE 29 y del -8,21% en la CNAE 45. Frente a la variación del -3,21% del total de empresas de la economía española.

Evolución empresas 2019 a 2024, por CNAE

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variación	Variación %
EMPRESAS CNAE 29	1.648	1.615	1.636	1.650	1.536	1.505	-143	-8,68%
EMRESAS CNAE 45	75.315	74.479	74.015	74.789	69.089	69.086	-6.229	-8,27%
EMPRESAS TOTAL ECONOMÍA	3.363.197	3.404.428	3.366.570	3.430.663	3.207.580	3.255.276	-107.921	-3,21%

Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Evolución empresas 2019 a 2024, por CNAE



Fuente: Gabinete Técnico UGT FICA a partir de los datos del DIRCE (INE)

Otra de las conclusiones que podemos hacer es la absoluta incertidumbre ante el comportamiento de las empresas del Sector durante los próximos años. Desconocemos si se producirá una recuperación del tejido empresarial hasta datos prepandemia, o bien seguiremos observando una pérdida gradual en las empresas del Sector. Tendremos que prestar atención a los factores que provocan la pérdida de empresas para, en su caso, buscar fórmulas alternativas al cierre o paliar las consecuencias negativas del mismo.

4. DETERMINAR EL PESO DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMÍA

4.1. MARCO NACIONAL

En el conjunto de la economía, España ocupa el lugar 15 por volumen de Producto Interior Bruto (PIB) en el total de unos 200 países que publican datos de PIB.

En términos absolutos, en 2024 la cifra del PIB fue de 1.593.136 millones de euros. El valor absoluto del PIB en España creció 94.812 millones de euros respecto a 2023 aumentando un 6,3% respecto al año anterior. Este crecimiento consolida la tendencia positiva de la economía española tras la fuerte recesión sufrida en 2020 debido a la pandemia de la COVID-19.

Según fuentes del portal de estadísticas Statista, el desglose del PIB por Sectores y Comunidades Autónomas (CCAA) arroja diferencias entre éstas. Por ejemplo, en Madrid, Navarra y en el País Vasco, el PIB per cápita es casi el doble que el de Comunidades autónomas como Andalucía y Canarias. Y en lo referente al peso de los Sectores sobre el PIB nacional, el Sector servicios ha ido incrementando su peso en detrimento del Sector primario y secundario.

La servitización: implicaciones industriales, productivas y organizativas

Tal y como se ha expuesto con anterioridad, a lo largo de las últimas décadas, el conjunto de la economía española se ha ido transformando dejando un panorama productivo totalmente nuevo en el que los distintos Sectores económicos están en constante evolución. La tendencia actual, agudizada tras la crisis financiera, está llevando a un incremento progresivo del Sector servicios, dejando, en muchas ocasiones el protagonismo de la industria básica, manufacturera, los bienes de equipo y la producción de tecnología a terceros países. Este fenómeno, conocido como servitización, es producto de un abandono político e institucional hacia el Sector Industrial, la desestructurada integración en cadenas globales de valor y el efecto de distintos estímulos económicos y globales ha tenido profundas implicaciones en nuestra realidad productiva y laboral. Se trata, por lo tanto, de una circunstancia multifacética a la que debemos de hacer frente desde el diálogo social.

Sobre la posición de la industria

En la actualidad, la industria en España representa en torno al 10% del Producto Interior Bruto de nuestra economía. Frente a ello, en la década de los ochenta del siglo pasado, la actividad manufacturera se situaba por encima del 25% del PIB nacional. Este descenso, absorbido por el Sector servicios, representa la transformación principal a la que se ha tenido que enfrentar nuestro tejido productivo. Sin embargo, lejos de haberse paralizado, la distancia entre estas dos actividades productivas es cada vez mayor.

Para ello, es imprescindible llevar a cabo una política industrial proactiva y ambiciosa que logre desarrollar todos los eslabones de la cadena de valor de los distintos productos finales. Sin embargo, además de la tendencia sistémica, la digitalización, la automatización y la transformación de las líneas de producción han cambiado la naturaleza de las empresas productivas y con ello los puestos de trabajo.

Es decir, los puestos de trabajo del Sector de la industria y el Sector servicios cada vez se parecen más en cuanto a su forma y desarrollo, pese a que su fondo y el resultado de su labor sigan siendo actividades claramente diferenciadas. Esta tendencia, se va a ver agudizada con la progresiva implantación de tecnologías de la industria 4.0 y 5.0.

Sobre las condiciones de trabajo

La estructura de las relaciones laborales en nuestro país está construida en torno a la negociación de convenios colectivos relacionados con el Sector y la actividad productiva de sus ámbitos de aplicación. Se trata de un mecanismo que permite concretar y adoptar las dinámicas y condiciones de un determinado Sector y tutelar los derechos y obligaciones asociados a cada una de las partes. Es decir, la naturaleza de la actividad es un elemento esencial que determina y condiciona el contenido del clausulado de un convenio colectivo concreto.

Desde el punto de vista de la negociación colectiva, este mecanismo de funcionamiento nos permite organizar las condiciones de trabajo, construir unidades de negociación más robustas y, en definitiva, conocer en profundidad las necesidades de cada uno de los Sectores.

Frente a esta formulación, la realidad de las empresas industriales se ha mostrado más compleja, sobrepasando a su paso las definiciones originales sobre las que se organiza el ámbito funcional de los convenios colectivos en nuestro país.

En otras palabras, la digitalización y la continua innovación de procesos ha desdibujado la frontera entre una entidad dedicada a la producción de bienes, y otra dedicada al Sector de los servicios. Por supuesto, esta indefinición tiene consecuencias laborales, produciéndose en muchas ocasiones una precarización de las condiciones laborales.

Por lo tanto, es imprescindible un esfuerzo en el diálogo social para concretar y definir los puestos de trabajo industriales de forma que tengamos claro cuáles son sus condiciones, derechos y obligaciones.

Sobre la definición normativa

La definición de la actividad de una empresa viene determinada por un CNAE correspondiente que determina su convenio de aplicación y otra serie de condiciones a las que se debe someter en el desarrollo de su actividad. Por lo tanto, se trata de un elemento troncal que precisa el sistema de relaciones laborales y reglas de juego sobre las que se desarrolla la actividad empresarial.

Por ello, es imprescindible una revisión de las definiciones de las actividades económicas a nivel normativo de forma que se delimite lo máximo posible su aplicación, y se reduzca al máximo la discrecionalidad a la hora de elegir un CNAE u otro por sus implicaciones sobre el convenio colectivo y las condiciones de trabajo.

De esta manera, se evidenciará que, tanto a nivel empresarial, como a nivel laboral, una parte considerable de algunos Sectores industriales han sido fagocitados por convenios y condiciones del Sector servicios. Fenómeno, que como ya se ha descrito anteriormente, va a ir en aumento a raíz de transformación de los elementos sustantivos de la actividad industrial resultado de la digitalización y la automatización de procesos.

4.1.1. TIPOS DE VEHÍCULOS SEGÚN FUENTE DE ENERGÍA

Sin olvidarnos de los vehículos de combustión, gasolina y diésel, nos vamos a centrar en los vehículos eléctricos, también denominados por las siglas EV (*Electric Vehicle*) o VE (Vehículo Eléctrico). Se trata de modelos propulsados con electricidad como fuente de energía. Utilizan baterías eléctricas para almacenar la energía que alimenta un motor eléctrico.

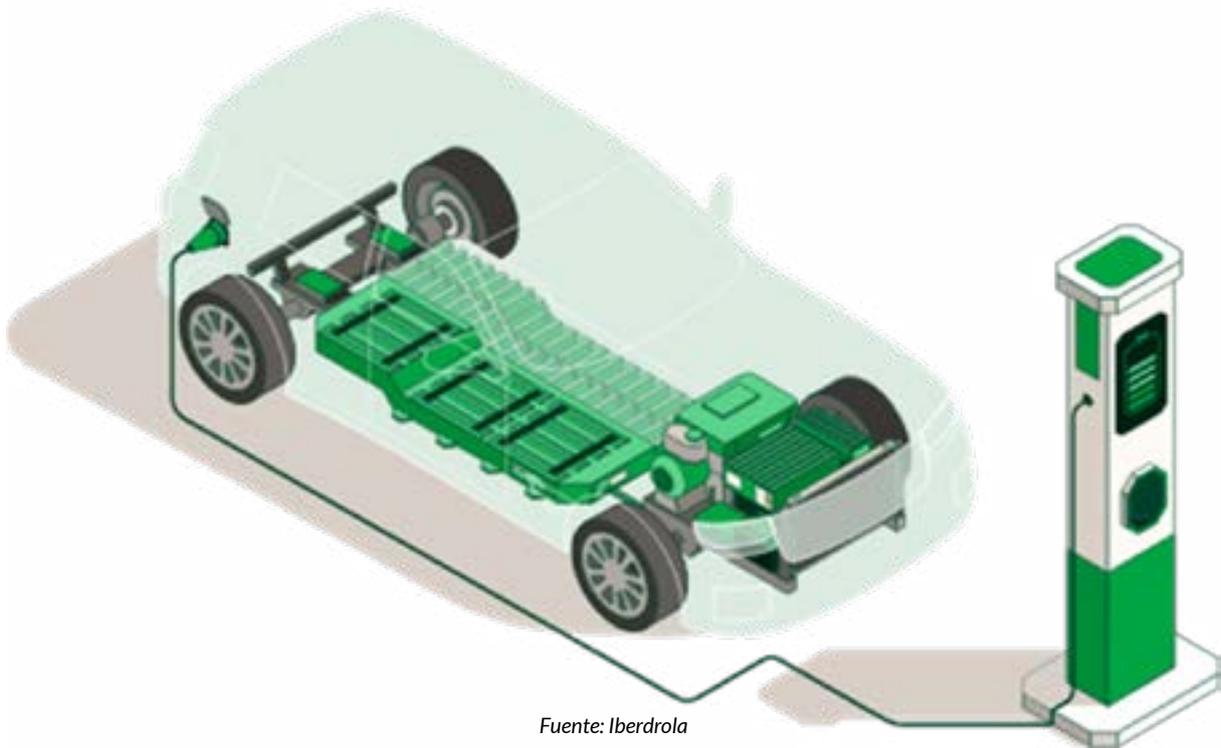
Para recargar las baterías de los coches eléctricos es necesaria una conexión a una fuente de electricidad, ya sea a través de una toma de corriente doméstica o en puntos de recarga públicos.

Este tipo de vehículos aportan mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental. Además, su tecnología está en constante evolución, lo que implica una mejora constante de la autonomía, los tiempos de carga y el rendimiento.

A continuación, con datos extraídos de Iberdrola⁴, hacemos una breve descripción de cada uno de los tipos de vehículos eléctricos.

4.- Disponible en Iberdrola

Vehículo eléctrico de batería (BEV)



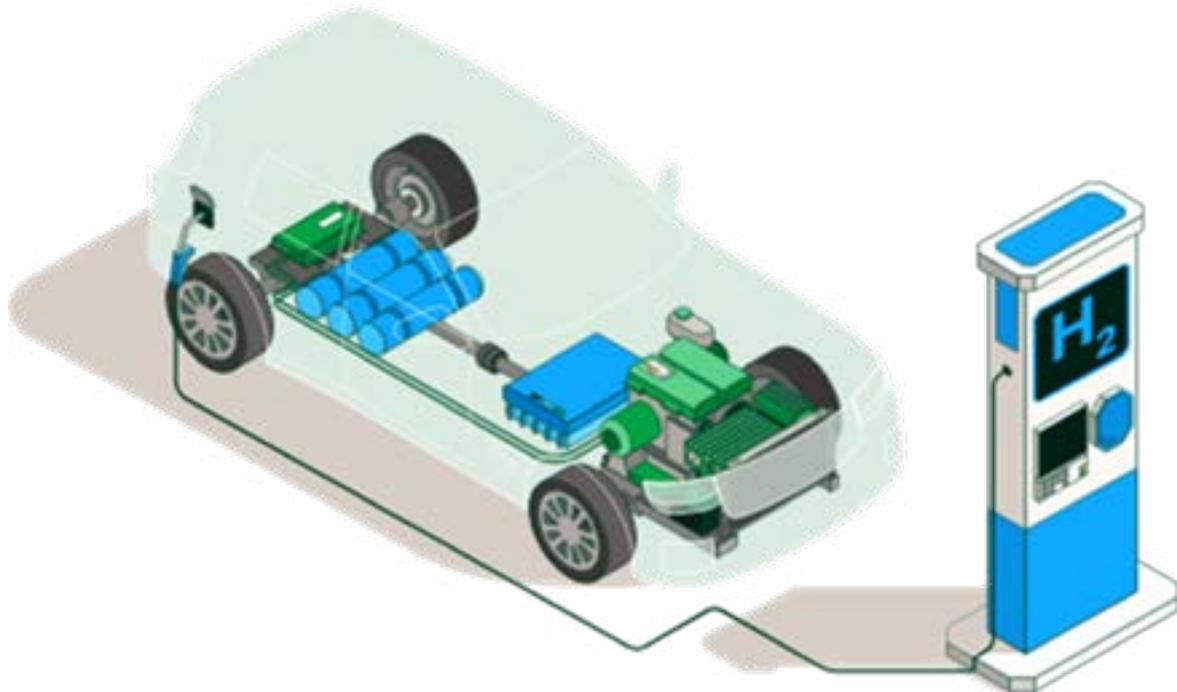
Fuente: Iberdrola

Los vehículos eléctricos (VE) están propulsados por uno o más motores eléctricos alimentados mediante baterías recargables, generalmente de ion de litio. La energía eléctrica se almacena en un sistema de acumulación que puede recargarse conectándolo a la red eléctrica a través de tomas domésticas o estaciones de carga específicas. La potencia de carga está limitada por la capacidad máxima admitida tanto por el vehículo como por el cargador externo, lo cual influye directamente en los tiempos de carga.

Estos vehículos integran sistemas de frenado regenerativo, que permiten recuperar parte de la energía cinética durante fases de deceleración o frenado, convirtiéndola nuevamente en energía eléctrica para recargar parcialmente la batería. Este sistema actúa como un generador inverso, mejorando la eficiencia energética global del vehículo.

Desde el punto de vista del mantenimiento, los VE presentan una arquitectura mecánica más simple en comparación con los vehículos de combustión interna, lo que se traduce en menores necesidades de mantenimiento preventivo y correctivo. Adicionalmente, al no emitir gases contaminantes durante su operación, ofrecen una solución más sostenible desde el punto de vista ambiental.

Vehículos eléctricos con pila de hidrógeno (FCEV)

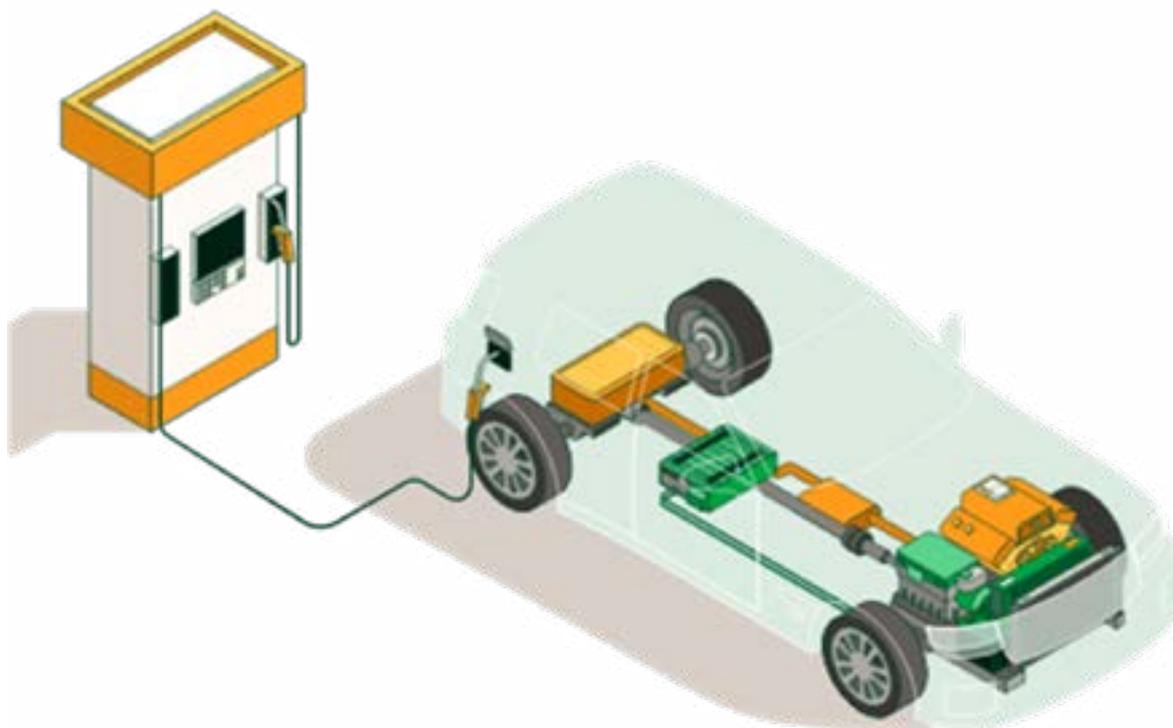


Fuente: Iberdrola

Los vehículos eléctricos de pila de combustible (FCEV, por sus siglas en inglés) son una alternativa sostenible dentro del ámbito del transporte, diseñados para reducir las emisiones contaminantes mediante el uso de hidrógeno como fuente de energía. A diferencia de los vehículos eléctricos convencionales (BEV), los FCEV no dependen de baterías de gran capacidad, sino de una pila de combustible que convierte el hidrógeno en electricidad a través de una reacción electroquímica con el oxígeno.

El sistema central de un FCEV es la pila de combustible, donde el hidrógeno comprimido se oxida al reaccionar con el oxígeno del aire. Esta reacción genera electricidad, vapor de agua y calor. La electricidad producida alimenta un motor eléctrico que impulsa el vehículo. Algunos modelos incluyen una batería secundaria de pequeño tamaño para gestionar mejor la energía y mejorar la eficiencia en determinadas condiciones, como durante el frenado regenerativo.

Vehículo Híbrido (HEV)



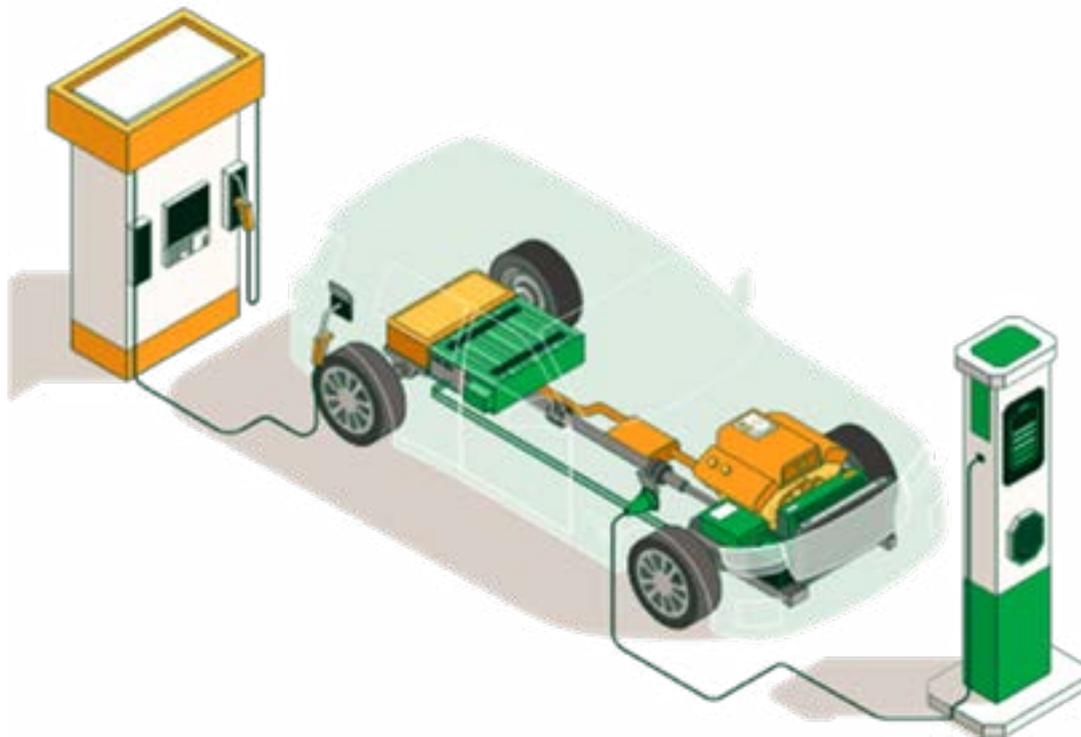
Fuente: Iberdrola

Los vehículos híbridos eléctricos (HEV, por sus siglas en inglés) integran dos sistemas de propulsión: un motor de combustión interna (ICM), generalmente alimentado por gasolina o diésel, y uno o más motores eléctricos alimentados por un sistema de baterías de capacidad limitada. Esta arquitectura permite un funcionamiento sinérgico, donde el motor eléctrico asiste al ICM durante fases de alta demanda energética —como aceleraciones o pendientes pronunciadas— reduciendo así la carga térmica y el consumo de combustible.

El sistema híbrido puede operar en modo exclusivamente eléctrico en trayectos de corta duración o a baja velocidad, aunque la autonomía se ve restringida debido a la limitada capacidad energética del paquete de baterías. La recarga de estas baterías se realiza mediante sistemas de recuperación de energía como la frenada regenerativa y a través del propio motor térmico, que actúa como generador en determinadas condiciones operativas.

Desde el punto de vista de la eficiencia energética y las emisiones, los HEV ofrecen mejoras sustanciales respecto a los vehículos con propulsión exclusivamente térmica, particularmente en entornos urbanos con ciclos de conducción caracterizados por frecuentes detenciones y arranques (start-stop). Esta tecnología constituye una solución de transición hacia sistemas de movilidad más sostenibles, al combinar la reducción de emisiones con la independencia de infraestructuras de recarga externas.

Vehículo Híbrido enchufable (PHEV)



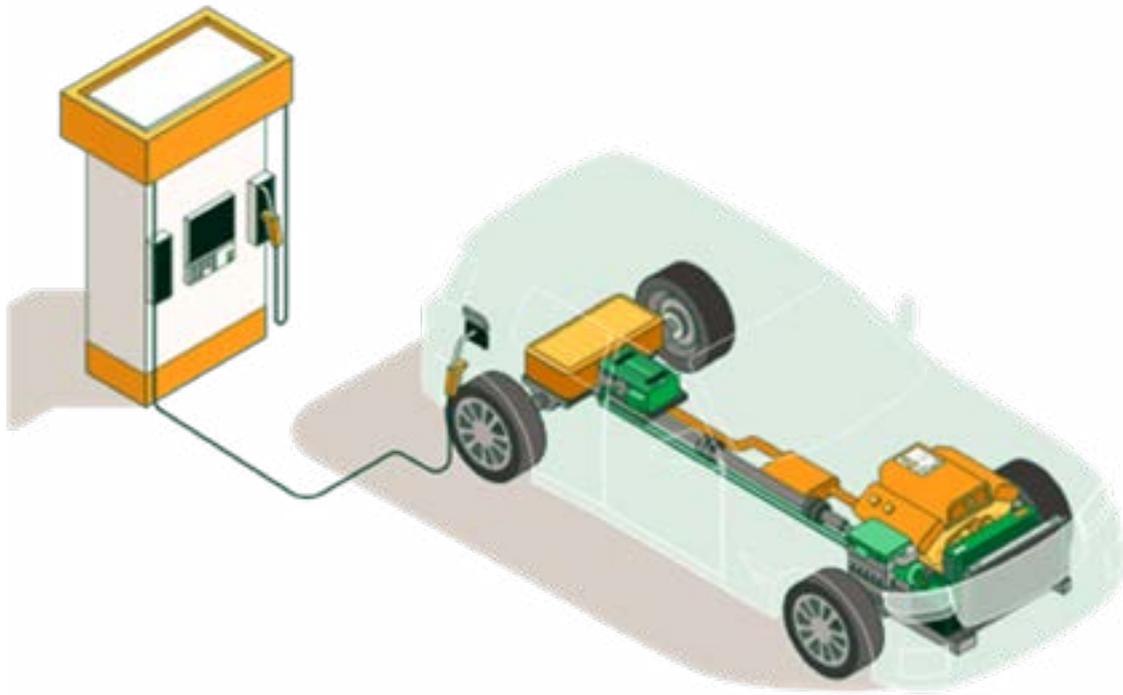
Fuente: Iberdrola

El Vehículo Híbrido Enchufable (PHEV, por sus siglas en inglés) es un tipo de automóvil que integra dos sistemas de propulsión: un motor de combustión interna (ICE) y un motor eléctrico, alimentado por una batería recargable de alta capacidad. Estos vehículos están diseñados para operar tanto en modo totalmente eléctrico, utilizando solo la energía almacenada en la batería, como en modo híbrido, combinando la potencia del motor eléctrico con el motor de combustión interna.

Los PHEV ofrecen una autonomía significativamente mayor que los vehículos eléctricos puros (BEV), ya que pueden recorrer distancias largas utilizando el motor de combustión interna cuando la batería se descarga. Dependiendo del modelo, la autonomía en modo eléctrico puede variar entre 30 y 50 kilómetros, mientras que en modo híbrido la autonomía total puede superar los 500 km.

Los PHEV son ideales para trayectos urbanos cortos, ya que permiten un uso casi exclusivo del motor eléctrico en condiciones de conducción diaria, lo que reduce las emisiones y el consumo de combustible. En trayectos largos o viajes por carretera, el motor de combustión optimiza la eficiencia, minimizando la necesidad de recargar con frecuencia.

Coches Microhíbridos (MHEV)



Fuente: Iberdrola

Los vehículos microhíbridos, también conocidos como MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle) o híbridos de 48V, incorporan un sistema híbrido de bajo nivel que combina un motor de combustión interna con un motor eléctrico de pequeña capacidad. A diferencia de los vehículos híbridos convencionales (HEV), el motor eléctrico de los MHEV no tiene la capacidad de propulsar el vehículo de forma independiente, sino que se utiliza principalmente para apoyar al motor térmico en situaciones específicas, como la aceleración inicial o para alimentar sistemas auxiliares de bajo consumo (por ejemplo, iluminación, navegación, entre otros).

El sistema eléctrico de los MHEV está basado en una batería de 48V, que es significativamente más pequeña que la de los híbridos completos, y se recarga mediante un proceso de frenado regenerativo. En este proceso, el motor eléctrico actúa como generador durante la desaceleración o el frenado, convirtiendo la energía cinética en electricidad y almacenándola en la batería para su uso posterior. Esta recuperación de energía contribuye a una mejora en la eficiencia general del vehículo y permite una reducción del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂.

Este tipo de sistema no permite que el vehículo opere exclusivamente en modo eléctrico, ya que la batería no tiene la capacidad de propulsar el vehículo por sí sola. Sin embargo, el motor eléctrico actúa como un asistente para el motor de combustión, mejorando la eficiencia en diversas fases del ciclo de conducción.

Además, el uso de esta tecnología permite cumplir con normativas de emisiones más estrictas, ya que optimiza el rendimiento del motor térmico, reduciendo su tiempo de operación y, por ende, sus emisiones. Los MHEV representan una solución intermedia entre los vehículos de combustión tradicionales y los híbridos o eléctricos completos, proporcionando una mejora en la eficiencia sin la necesidad de un sistema complejo o una infraestructura de recarga externa.

En el siguiente cuadro resumen se puede ver la definición de los 5 tipos de vehículos eléctricos, sus componentes, la fuente de energía primaria, las emisiones directas y sus ventajas principales de una manera más sintetizada.

Tipos de vehículos eléctricos

Característica	BEV (100% Eléctrico)	FCEV (Hidrógeno)	HEV (Híbrido)	PHEV (Híbrido Enchufable)	MHEV (Híbrido Ligero)
Definición	Vehículo totalmente eléctrico, sin motor de combustión	Vehículo eléctrico que genera electricidad mediante hidrógeno	Vehículo que combina motor térmico y motor eléctrico	Similar al HEV, pero con batería recargable mediante enchufe	Vehículo con motor térmico asistido por un pequeño motor eléctrico
Componentes	Motor eléctrico, batería de alta capacidad	Pila de combustible, motor eléctrico, tanque de hidrógeno	Motor de combustión, motor eléctrico, batería	Motor de combustión, motor eléctrico, batería recargable	Motor de combustión, generador eléctrico, batería de 12-48 V
Fuente de energía	Electricidad (batería recargable)	Hidrógeno	Gasolina/Diesel + electricidad (autorrecarga)	Gasolina/Diesel + electricidad (recarga externa)	Gasolina/Diesel (batería se recarga internamente)
Emisiones directas	Ninguna	Ninguna	Reducidas frente a vehículos solo de combustión	Muy reducidas en modo eléctrico, bajas en modo combinado	Leve reducción frente a vehículos convencionales
Ventajas principales	Cero emisiones, bajo costo operativo, silencioso	Cero emisiones, carga rápida de hidrógeno, larga autonomía	Eficiencia de combustible mejorada, sin necesidad de recarga	Mayor autonomía, ahorro en combustible, opción eléctrica diaria	Eficiencia mejorada, bajo costo adicional, sin infraestructura de carga
Desventajas	Autonomía limitada, requiere infraestructura de carga	Infraestructura de hidrógeno escasa, alto coste inicial	Menor autonomía eléctrica, aún usa combustibles fósiles	Mayor complejidad y coste que HEV	Ahorro limitado, no funciona en modo 100% eléctrico

Fuente: Elaboración propia Gabinete Técnico UGT FICA a partir de datos de Iberdrola

4.1.2. LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

En lo que se refiere al Sector objeto del estudio, la Industria del Automóvil, vamos a desgranar a lo largo del mismo el proceso de transformación por el que está pasando el Sector, los factores de dicha transformación, así como las propuestas de mejora y perspectivas de futuro a las que se enfrenta.

Según los últimos datos, primer cuatrimestre de 2025, la venta de coches eléctricos, crece más de un 50% en lo que llevamos de año, dato que permite a los fabricantes de vehículos ser optimistas y apuntar que se podría seguir vendiendo en España más de un millón de vehículos e irnos aproximando a las ventas de antes de la pandemia, sumando los vehículos eléctricos y los de combustión.

En el primer cuatrimestre se ha superado los 60.400 coches electrificados, sumando los eléctricos puros y los híbridos no enchufables. Esto supone que 1 de cada 7 coches vendidos en España es eléctrico y también supone un 55% de incremento respecto al 2023. Solo en el mes de abril de 2025 se ha incrementado en un 80% la venta de coches electrificados.

La tendencia positiva de estos datos lleva a los agentes sindicales y patronales más representativos del Sector a tener mejores previsiones de venta de vehículos en el año, situándolas en la simbólica cifra del millón de coches vendidos en España.

Los factores que están colaborando a esta mejora en la cifra de ventas son, entre otros, la compra de coches por las personas afectadas por la DANA en el País Valenciano, los efectos de los Planes de ayuda a la compra de vehículos que han puesto en marcha distintas comunidades autónomas, así como la reactivación del Plan Moves III, de ayudas al vehículo eléctrico del Gobierno de España.

Por tipología de coches vendidos, el más vendido, con un 36%, es el híbrido no enchufable, seguido por el coche gasolina con un 27% y el diésel con un 18%. Si bien, estos dos últimos, gasolina y diésel, se venden cada vez menos, si sumamos ambos, siguen representando casi la mitad de los coches vendidos en el primer cuatrimestre de 2025. La cifra de venta de los coches electrificados es del 13%, por lo que sigue siendo la cuarta opción entre las personas que deciden comprar un vehículo. El objetivo del sector es que estos coches electrificados alcancen el 25% de la cuota de mercado.

Según datos del ICEX⁵, del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa la industria de automoción y movilidad es estratégica para la economía española.

En España hay establecidos 9 grupos multinacionales con 17 plantas, que en 2023 ensamblaron 2.45 millones de vehículos. Las plantas españolas fabrican más de 40 modelos de vehículos de los que 22 modelos disponen de versiones electrificadas.

La industria de automoción en su conjunto (fabricantes y componentes) representa, en torno al 10% del PIB español, es responsable del 18% del total de las exportaciones españolas y genera cerca de 2.000.000 de puestos de trabajo, si tenemos en cuenta los empleos directos e indirectos.

El Sector de automoción en su conjunto invierte una media de 4.000 millones de euros al año en ampliación y modernización de plantas, y es uno de los mayores inversores en I+D+i de la economía. Esta industria es una de las más atractivas para los inversores multinacionales. España fue el segundo destino europeo preferido por las multinacionales para nuevos proyectos de automoción en los últimos 5 años (por capital invertido, según datos del monitor de inversiones “fDi Markets”).

El 89% de los vehículos y el 60% de los componentes fabricados en España se exportaron en 2023 a todo el mundo. Un total de 2.201.802 vehículos se destinaron a mercados internacionales. La Unión Europea es el primer destino de los vehículos españoles, pero con creciente presencia en mercados fuera de la UE. África, principalmente Argelia, Marruecos y Sudáfrica, México y Chile, Japón y EAU son mercados relevantes.

España es referente para la inversión de nuevos proyectos de la industria de la automoción y la movilidad por su localización estratégica. Entre sus ventajas competitivas resaltan: disponibilidad de profesionales con alta cualificación, la amplia implantación de la industria en el territorio nacional, la posición internacional de liderazgo, el acceso a mercados y la completa cadena de suministro y alta inversión en innovación.

De acuerdo con los datos de la Secretaría del Sector de Automoción de UGT FICA, en España este Sector está formado por los subsectores de: Fabricantes de Automóviles, Motocicletas, Bicicletas, Componentes de automoción, Concesionarios, Talleres, centros de inspección técnica de vehículos (ITV) y servicios auxiliares.

En lo relativo a la distribución de estos Sectores, en número de centros de trabajo y personas trabajadoras, se puede ver como el Sector de Fabricantes, España cuenta con 12 centros de trabajo y 65.000 personas trabajadoras.

El Sector de Componentes de automoción cuenta con 1.000 centros de trabajo y 250.000 personas trabajadoras.

Los Concesionarios, son 2.500 y emplean a 150.000 personas trabajadoras.

Los Talleres se elevan hasta los 45.000 generando un empleo cercano a las 300.000 personas trabajadoras.

Las ITVs con 480 puntos de revisión emplean a 20.000 trabajadores y trabajadoras.

El Sector de motocicletas con 93 centros de fabricación de motocicletas, componentes y accesorios y aproximadamente 3.000 puntos de ventas genera aproximadamente 29.000 trabajadores directos.

El Sector de bicicletas con 189 centros de fabricación de bicicletas, componentes y accesorios y 3.111 puntos de venta genera aproximadamente 25.000 trabajadores y trabajadoras directas.

El Sector de Servicios, no podemos contabilizar los centros de trabajo, pero sí señalamos que genera un empleo indirecto de 1.160.000 personas trabajadoras.

5.- Disponible en ICEX

Sectores de la Industria Automovilística, por centros de trabajo y empleos directos

SECTORES INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA	Nº CENTROS DE TRABAJO	TRABAJADORAS Y TRABAJADORES
FABRICANTES	12	65.000
COMPONENTES	1.000	250.000
CONCESIONARIOS	2.500	150.000
TALLERES	45.000	300.000
ITV	480	20.000
MOTOCICLETAS	3.093	29.000
BICICLETAS	3.300	25.000

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Según las cifras claves de la patronal ANFAC⁶ en el siguiente mapa se puede ver las fábricas de automóviles distribuidas por comunidad autónoma a nivel nacional, con los modelos de automóviles que se fabrican en cada una de ellas. También se puede ver si esa fabricación es exclusiva, a nivel europeo y mundial, si fabrican coches eléctricos, el modelo de coche eléctrico nuevo que se fabricó en 2024, así como si finalizó la producción en el año 2024.

Fábricas de automóviles y modelos por CCAA



Fuente: ANFAC

6.- Disponible en Mapa de fábricas ANFAC

4.1.3. EVOLUCIÓN DEL SECTOR EN ESPAÑA 2019- 2024

La Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA dispone de datos que pueden arrojar luz sobre la evolución de la situación del Sector del año 2019 a 2024 analizando las siguientes variables:

- Producción de vehículos a motor
- Ventas de vehículos de motor
- Producción de coches eléctricos e híbridos
- Ventas de coches CERO emisiones
- Puntos de recarga
- Parque automovilístico
- Antigüedad, en años, del parque automovilístico

Todo este conjunto de datos se articula en torno a una serie de procesos transformadores que está sufriendo el Sector en su búsqueda de una movilidad más sostenible. Estos cambios, que han experimentado un impulso significativo en los últimos años, han sido motivados, en gran medida, por el desarrollo de marcos regulatorios tanto a nivel nacional como, sobre todo, a nivel comunitario, que posteriormente se están adoptando a nivel industrial y productivo. Estas tendencias se analizarán con detenimiento en el capítulo 6 del presente informe.

Evolución producción en España de 2019 a 2024

2019	2020	2021	2022	2023	2024
2.772.523	2.268.185	2.098.133	2.219.462	2.451.221	2.376.504
	▼	▼	▲	▲	▼

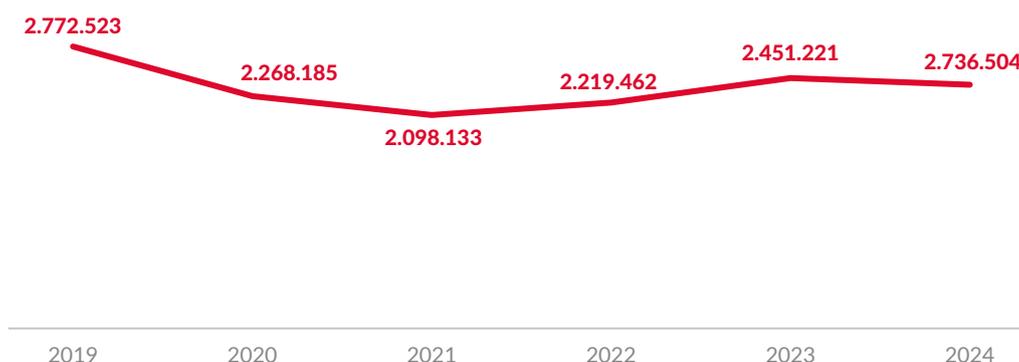
Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Se puede ver como la evolución en la producción de automóviles, en los años 2019 a 2024 ha ido creciendo y decreciendo. En los años 2020 y 2021 la producción descendió (por efecto de la pandemia de la COVID-19) para invertir esta tendencia en 2022 y 2023, aun estando lejos de las unidades producidas antes de la pandemia, volviendo a descender la producción en 2024, con una pérdida total en la producción en 2024 con respecto a 2019 de 396.019 unidades de vehículos de motor.

En términos de variación porcentual, el 2024 sobre 2023 sufrió una pérdida de producción del 3,05%.

En la línea de evolución del siguiente gráfico se puede ver las bajadas y subidas experimentadas por la producción de los vehículos de motor en nuestro país.

Evolución de la producción



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Evolución ventas en España de 2019 a 2024

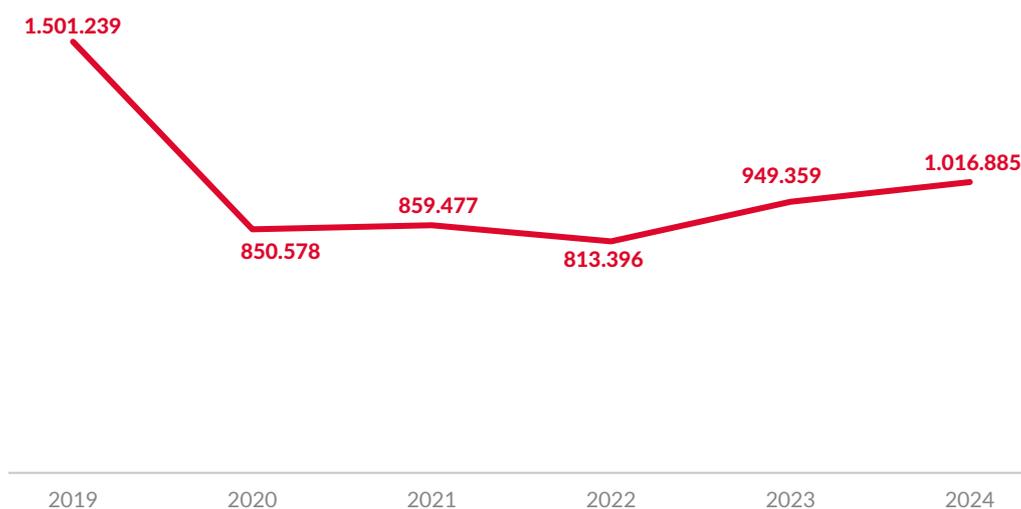
2019	2020	2021	2022	2023	2024
1.501.239	850.578	859.477	813.396	949.359	1.016.885
	▼	▲	▼	▲	▲

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Por otro lado, la evolución en la venta de vehículos de motor en España, también han oscilado a lo largo de los años. Así se puede ver como en el año 2020, por efecto de la pandemia de la COVID-19, las ventas cayeron significativamente a casi la mitad del año anterior. A partir de 2021 se va recuperando hasta el año 2024 que arroja una cifra de ventas de 1.016.885 vehículos de motor. Cifra de ventas todavía muy lejana a los datos anteriores a la pandemia.

En términos de variación porcentual de ventas de 2024 sobre 2023 se produjo un aumento del 7,11%.

Evolución de ventas en España



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Evolución producción coches eléctricos e híbridos en España de 2019 a 2024

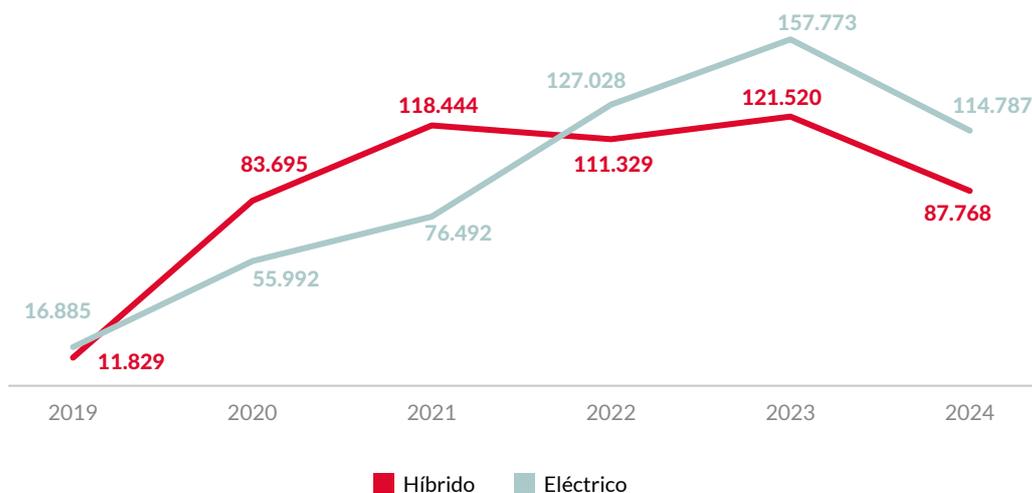
PRODUCCIÓN	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Eléctrico	16.885	55.992	76.492	127.028	157.773	114.787
Híbrido	11.829	83.695	118.444	111.329	121.520	87.768

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En lo relativo a la producción de coches eléctricos e híbridos se puede ver una tendencia de evolución inversa a la experimentada por la producción de vehículos de motor, ya que ambos casos, coches híbridos y eléctricos, presentan una tendencia ascendente en su producción. Si bien, hemos de señalar, en el último año, 2024 sobre 2023, la producción de ambos coches se ha visto disminuida de manera significativa.

En el caso del eléctrico la variación anual de 2024 sobre 2023 fue de un -27,2% y en el caso del híbrido de un -27,7%.

Evolución producción eléctrico/híbrido



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Evolución ventas coches CERO emisiones en España de 2019 a 2024

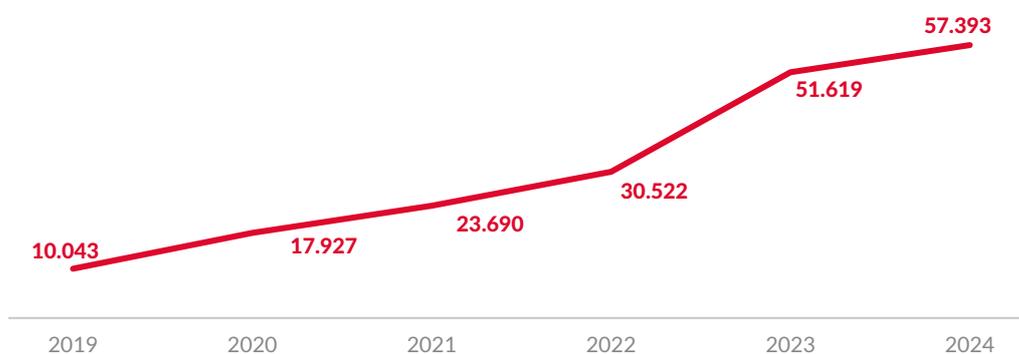
VENTAS	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CERO EMISIONES	10.043	17.927	23.690	30.522	51.619	57.393

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En el caso de la venta de coches de CERO emisiones, se observa una clara tendencia exponencialmente ascendente en la evolución de 2019 a 2024.

La variación porcentual del año 2024 sobre 2023 se sitúa en un 11,2%.

Ventas cero emisiones



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Evolución Puntos de recarga de 2019 a 2024

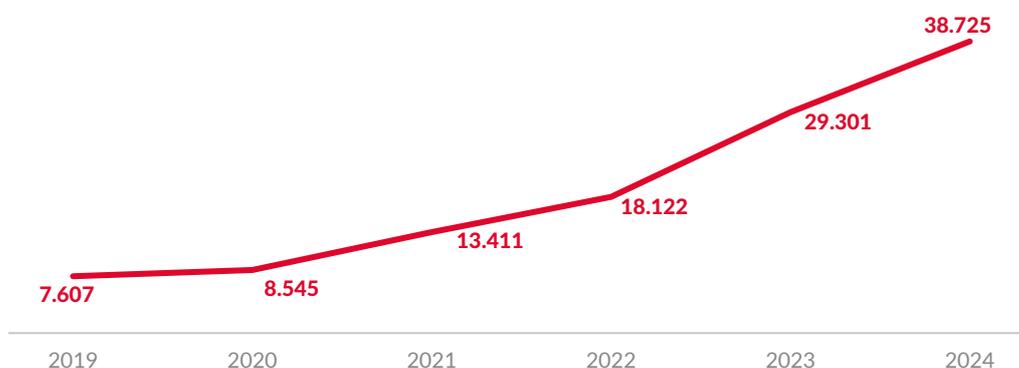
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PUNTOS DE RECARGA	7.607	8.545	13.411	18.122	29.301	38.725

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En cuanto a la evolución de la instalación de puntos de recarga para vehículos se puede ver cómo ha crecido el número de puntos instalados de 2019 a 2024, arrojando una variación porcentual en esos años del 410%, teniendo en cuenta que partíamos de un número muy bajo en relación a las necesidades que se han ido generando y las que son necesarias para la electrificación del Sector.

Se puede ver de manera muy clara en el gráfico.

Evolución puntos de recarga



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

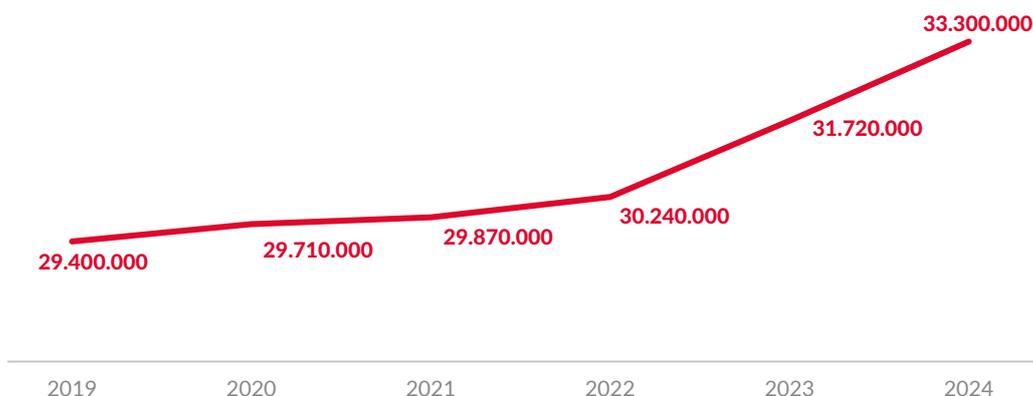
Evolución del parque automovilístico de 2019 a 2024

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PARQUE AUTOMOVILÍSTICO	29.400.000	29.710.000	29.870.000	30.240.000	31.720.000	33.300.000

Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En lo relativo al parque automovilístico de España en los últimos años, de 2019 a 2024, no ha parado de crecer. No ha sufrido en todos estos años ningún descenso y la variación porcentual del año 2024 sobre 2023 ha sido de casi un 5%.

Evolución puntos de recarga



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Evolución en la antigüedad del parque automovilístico de 2019 a 2024

ANTIGÜEDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PARQUE AUTOMOVILÍSTICO	12,65	13,10	13,50	13,90	14,20	14,50

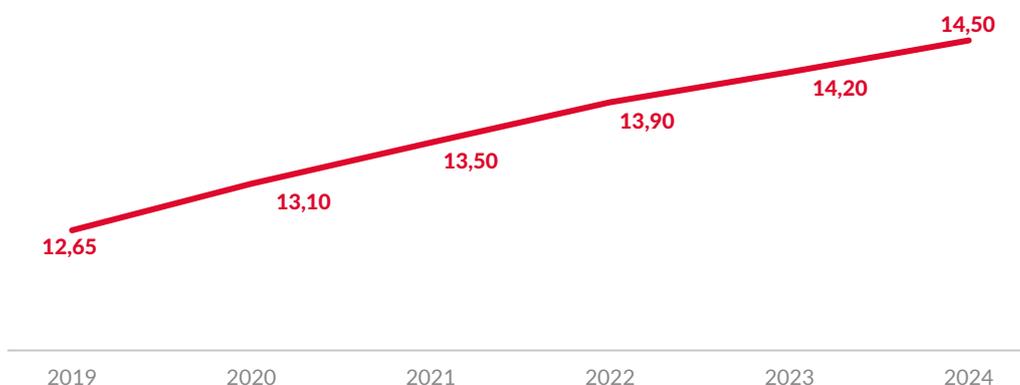
Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En cuanto a la evolución de los años de antigüedad de los vehículos de motor del parque automovilístico en España, ésta ha ido aumentando año a año. Desde los 12,65 años en 2019 hasta los 14,5 años en 2024.

Sobre el envejecimiento del parque automovilístico los principales motivos pueden ser la incertidumbre de la ciudadanía ante la elección de qué tipo de vehículo debe comprar, así como el elevado precio de los vehículos CERO emisiones.

Ante esta realidad económica y social, la persona acaba tomando la decisión de mantener el vehículo que tiene o adquirir un vehículo de segunda mano, lo que provoca el envejecimiento paulatino del parque automovilístico.

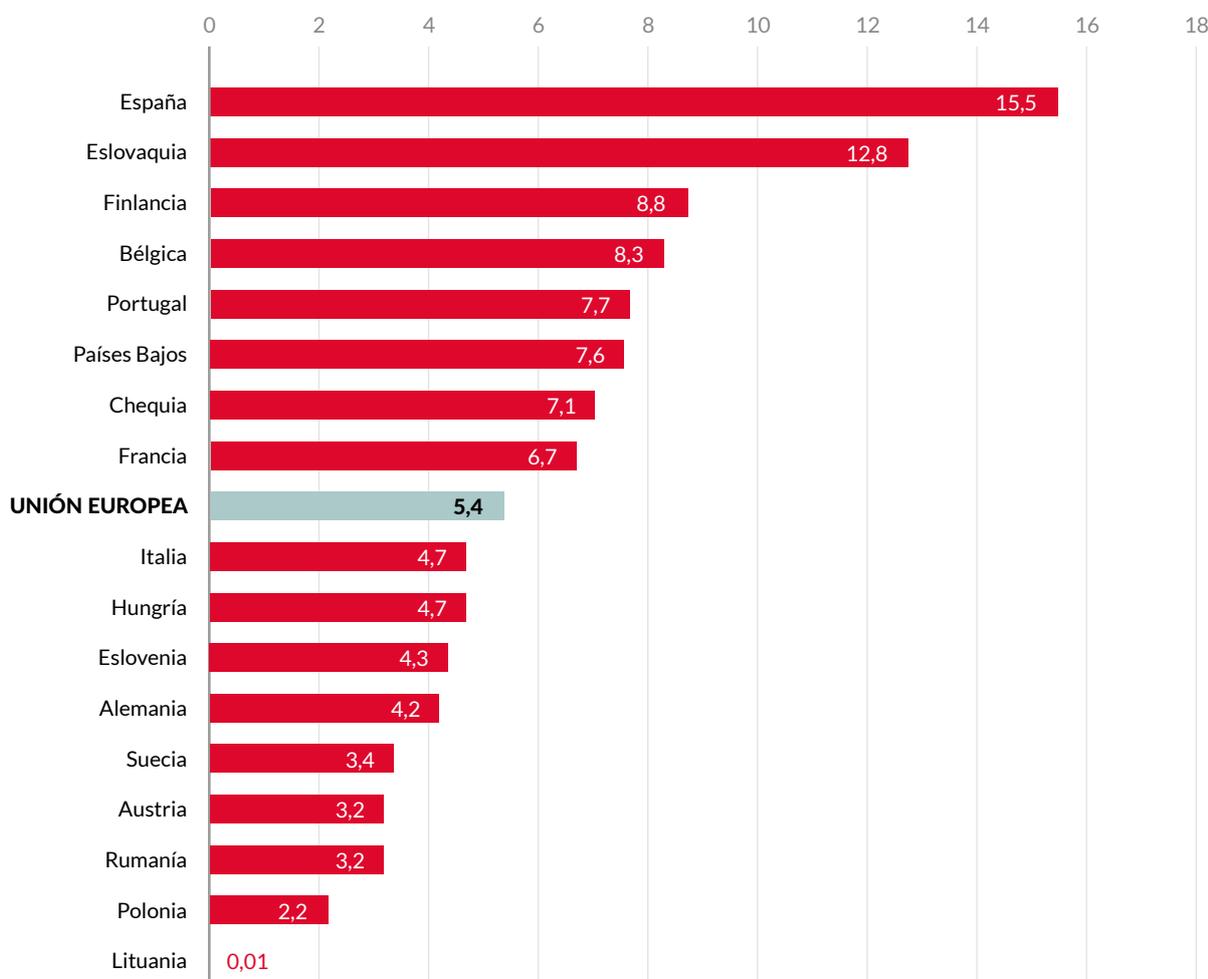
Evolución puntos de recarga



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

En lo relativo a la productividad, según fuentes de Eurostat, España es el país que lidera la productividad automovilística, triplicando la media europea (5,4) con una producción de 15,5 vehículos ensamblados por persona empleada al año. Esto convierte a nuestro país en uno de los países del mundo más competitivos en el sector de Fabricación.

Producción de vehículos por empleado directo de fabricación automotriz



Fuente: Eurostat

De esta manera, según datos de Sernauto⁷ España es el segundo mayor productor de vehículos en Europa y el noveno en el ranking mundial. En cuanto al Sector de componentes de automoción, ocupa el cuarto lugar en Europa y el tercero en participación en proyectos financiados por la Comisión Europea sobre fabricación avanzada, solo por detrás de Alemania e Italia.

Asimismo, las prioridades estratégicas que las empresas españolas deben seguir para continuar siendo competitivas incluyen la creación de factorías inteligentes y adaptativas, el impulso de la economía circular y la reducción del impacto medioambiental, así como la fabricación centrada en la persona y la producción integrada.

Además, según la directora de Promoción y Desarrollo Institucional de Vicomtech⁸, entre las tecnologías que se están implementando para alcanzar estos objetivos se encuentran los configuradores virtuales, la ciberseguridad, el uso de materiales sostenibles e inteligentes, y la robótica colaborativa.

7.- Disponible en Sernauto

8.- Disponible en La Tribuna de automoción

Por su parte, la Unidad de Movilidad de Naitec, explora diversas iniciativas nacionales e internacionales en las que se aplican estas nuevas tecnologías, destacando proyectos de fabricación escalable, reducción de la huella de carbono y reciclaje innovador.

Hablamos de un futuro prometedor para la automoción española, ya que, en general, las tecnologías españolas están transformando la producción de vehículos y componentes, haciéndola cada vez más eficiente, automatizada y sostenible.

No obstante, para seguir destacando en este ámbito, todas las fuentes consultadas están de acuerdo en que es prioritario desarrollar una estrategia para el país que fomente la tecnología y cree un contexto económico y político favorable para atraer inversiones. Además de contar con el apoyo público para impulsar plantas que, además de producir, actúen como centros de conocimiento y formación. En definitiva, las nuevas tecnologías, combinadas con una adecuada planificación y apoyo institucional, posicionan a nuestro país como un referente en la fabricación avanzada y sostenible.

4.2. MARCO INTERNACIONAL

La industria del automóvil es uno de los Sectores más importantes del conjunto de la Industria a nivel internacional. Para enmarcar el mismo vamos a ofrecer los datos disponibles acerca de empleo producción y ventas, que nos dan una idea concreta de la importancia del Sector en la economía mundial.

4.2.1. Empleo

Europa

Según datos del Informe Draghi⁹, el Sector, concebido en sentido amplio, proporciona empleo directo e indirecto aproximadamente a 13,8 millones de personas en el conjunto de la Unión Europea (UE), que suponen un 6,1% del empleo total de la UE.

En cuanto al empleo directo, los últimos datos de la EPA-UE, correspondientes al tercer trimestre de 2024, sitúan el empleo del Fabricación de Vehículos a motor (NACE C29) en 3,12 millones, a los que habría que añadir 3,6 millones más de empleos en Ventas y Reparaciones (NACE G-45). Ello hace un total de 6,72 millones de empleos “directos del Sector”.

La Cifra de los 6,72 millones de empleos que representan las dos rubricas anteriores suponen en su conjunto el 3,2% aproximadamente del empleo total de la UE.

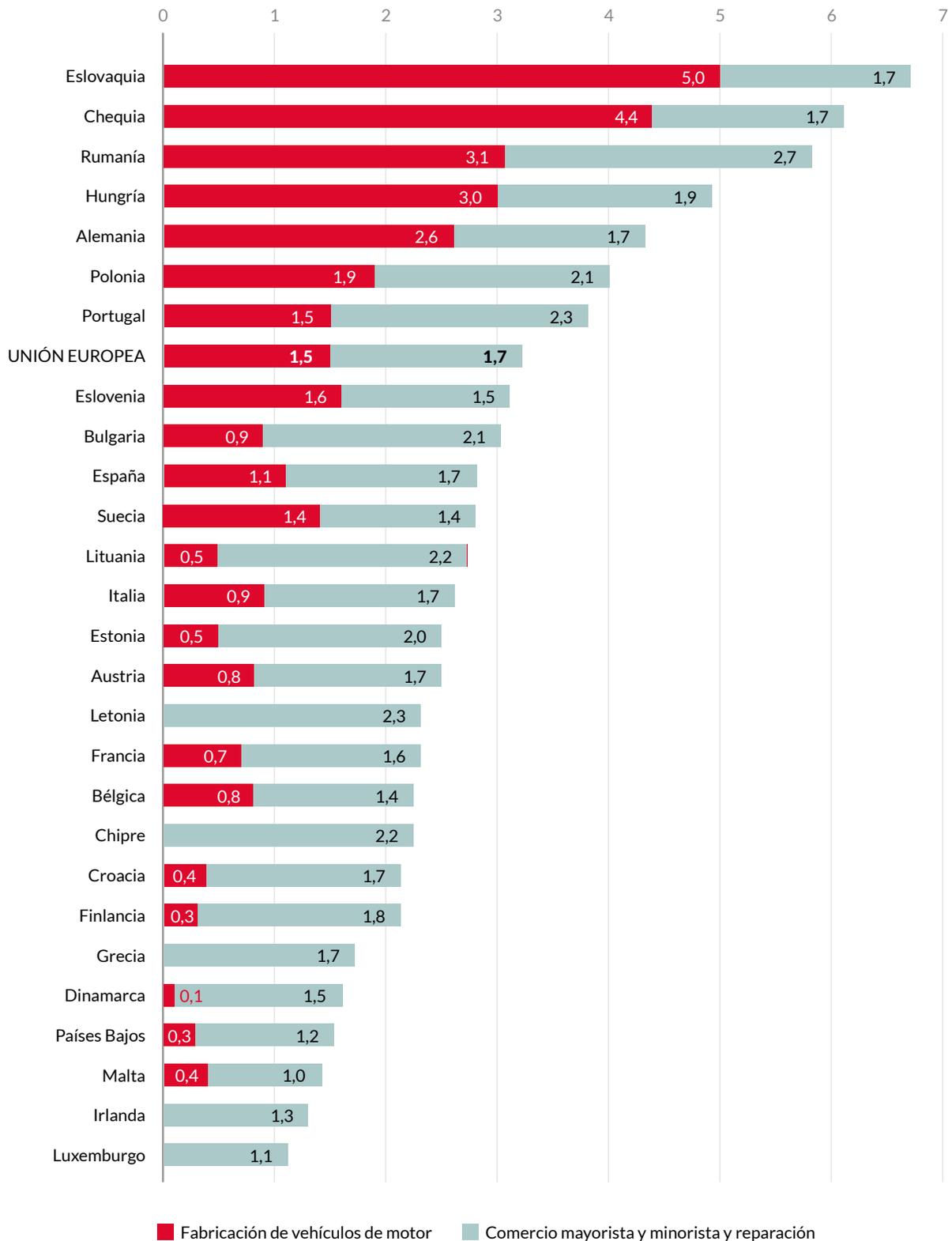
El empleo restante, que se considera empleo indirecto, supone en torno a 7,1 millones de empleos más, dan una idea de la capacidad generadora de empleo del Sector a nivel europeo, con una tasa de 1,1 empleos indirectos por cada empleo directo.

El siguiente cuadro, extraído del Informe sobre empleo en el Sector del automóvil de la UE, publicado por EuroFound¹⁰ en enero de 2025, y elaborado por este organismo con datos correspondientes a la media móvil de la Encuesta de población activa (EPA) de los 4 últimos trimestres publicados, refleja la importancia del empleo directo de la industria automotriz en el total del empleo de cada uno de los estados miembros:

9.- Disponible en Informe Draghi

10.- Disponible en Informe Empleo en el Sector del Automóvil de la UE

% Empleo en el Sector automotriz por país como proporción del empleo total



Fuente: Eurostat

El porcentaje sobre el empleo total es desigual en los países miembros, ocupando la cabeza de la distribución Eslovaquia, Chequia, Rumanía, Hungría y Alemania.

En cuanto a la evolución del empleo, se detecta un notable crecimiento del empleo en el área de Fabricación de vehículos a nivel europeo. Las estimaciones del referido estudio de Eurofound hablan de un crecimiento de 460.000 empleos en este Sector durante el periodo 2010-2024, sobre todo debido al aumento de empleo en Chequia, Polonia, Eslovaquia, Rumanía y Suecia. Por el contrario, en Francia se registran importantes contracciones en la última década, y la caída es aún más importante en Alemania e Italia en los últimos 5 años.

Sin embargo, el empleo en el área Venta y reparación de vehículos ha sido bastante más estable, con un crecimiento de 120.000 empleos en el periodo 2010-2024.

Las principales características del empleo en el Sector automoción a nivel europeo se resumen en:

- En el Sector de Fabricación de automóviles, el 45% de la mano de obra está empleada en la Fabricación de vehículos a motor (NACE 29.1), y el 55% restante se divide entre las empresas de Fabricación de carrocerías, remolques y semirremolques y Piezas y accesorios (estas últimas suponen aproximadamente el 48% del total).
- La mayor parte del empleo del área de Fabricación de vehículos a motor (NACE 29.1) se emplea en grandes empresas, con 8.700 empleados como media. En Europa existen actualmente (datos de 2024) un total de 255 plantas de Ensamblaje de automóviles, motores y baterías.
- En cuanto al empleo del subsector de Industria proveedora de la automoción (NACE 29.3), se concentra en un 83% en grandes empresas (por encima de 1.100 empleados)

A nivel mundial

En cuanto al empleo del Sector a nivel mundial, aunque no existen estadísticas oficiales, en gran parte por la especial situación del mismo en ciertos países, podría estimarse en torno a 9 millones de personas en las fábricas de automoción de todo el mundo, que suponen el 5% del empleo de la Industria Manufacturera a nivel mundial. Al mismo tiempo, según fuentes de ANFAC, el empleo del Sector tanto directo como indirecto, ascendería a 1,9 millones de empleos en España, lo que elevaría el empleo a 50 millones de personas, incluyendo los que participan en la producción de muchas industrias, incluyendo el acero, el hierro, el aluminio, el vidrio, el plástico, los textiles, ordenadores de abordo, caucho, etc.

4.2.2. Producción

El Sector a nivel mundial produjo en 2024, 92.753.457 unidades de vehículos a motor, frente a las 94.011.286 unidades producidas en 2023 (datos publicados por ACEA), lo que supone una caída en número de unidades del 1,3% respecto al año anterior.

La producción del Sector supone en torno al 5,7% de la producción Bruta mundial. Cerca del 81% de dicha producción correspondió a automóviles. En concreto, se fabricaron alrededor de 75,5 millones de turismos en el mundo en 2024. Con una producción total de unos 13,9 millones, los vehículos comerciales ligeros se situaron como el segundo tipo más fabricado.

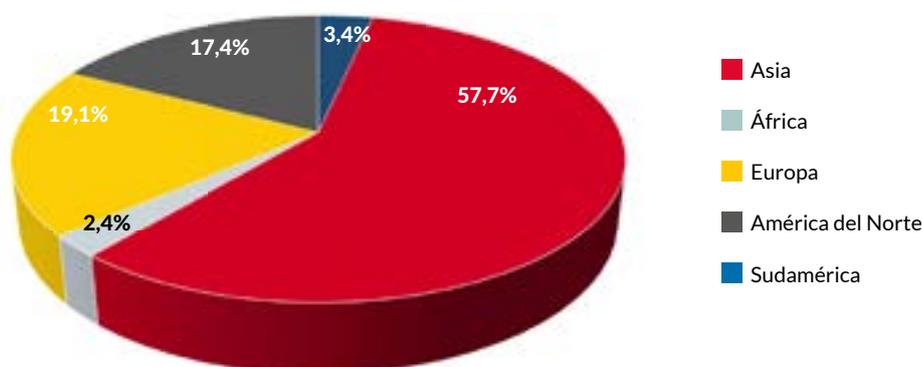
Producción mundial de Vehículos a motor por región/País. 2023/2024

Unidades	2024	2023	2024/2023	% sobre total
EUROPA	17.685.036	18.686.386	-5,4%	19,1%
UE	13.813.030	14.817.046	-6,8%	14,9%
Turquía	1.392.746	1.487.840	-6,4%	1,5%
Reino Unido	901.585	1.022.008	-11,8%	1,0%
Rusia	942.027	708.388	33,0%	1,0%
Otros Europa	635.648	651.104	-2,4%	0,7%
AMÉRICA DEL NORTE	16.110.141	16.351.967	-1,5%	17,4%
EEUU	10.575.236	10.745.449	-1,6%	11,4%
SUDAMÉRICA	3.144.074	3.046.123	3,2%	3,4%
Brasil	2.549.911	2.323.716	9,7%	2,7%
ASIA-OCEANÍA	53.547.473	53.581.267	-0,1%	57,7%
China	30.971.703	29.880.543	3,7%	33,4%
Japón	8.035.052	8.749.341	-8,2%	8,7%
India	6.106.770	5.943.585	2,7%	6,6%
Corea del Sur	3.825.825	3.871.179	-1,2%	4,1%
Indonesia	1.061.865	1.217.376	-12,8%	1,1%
Resto Asia	3.546.258	3.919.243	-9,5%	3,8%
ÁFRICA	2.266.733	2.345.543	-3,4%	2,4%
TOTAL	92.753.457	94.011.286	-1,3%	

Fuente: Elaboración propia. Datos ACEA¹¹

La producción mundial por continentes se desglosa según el gráfico siguiente:

Producción mundial de vehículos 2024 por continente (% sobre total)



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

11.- Disponible en Pocket Guide 2024_2025 ACEA

El 58% de los vehículos que se producen en el mundo, lo hacen en la zona de Asia, con 53.547.473 vehículos producidos en 2024.

Europa por su parte produjo en 2024 ,17.685.036, un 19,3% del total.

América del Norte produjo un 17,4% del total de vehículos producidos en 2024, con 16.110.141 vehículos producidos.

Por su parte América del Sur producía el 3,4% de la producción mundial, con 3.144.074 vehículos producidos en 2024.

África produjo en 2024 el 2,4% del total producido en el mundo, con 2.266.733 vehículos que salieron de sus factorías en 2024, prácticamente todos ellos de las factorías de Marruecos y Sudáfrica.

En cuanto a los mayores productores mundiales de vehículos, hay que hacer la observación de, según los datos facilitados por OICA en 2023, entre los 10 primeros productores mundiales solo había 3 países europeos, y solo 1 (Alemania) entre los 5 primeros.

Los 6 primeros productores mundiales produjeron en 2024 el 79% del total de vehículos que fabricados en todo el mundo.

Distribución de la producción mundial de vehículos a motor 2024. 6 principales productores

Unidades	2024	2023	2024/2023	% sobre total
China	30.971.703	29.880.543	3,7%	33%
Unión Europea	13.813.030	14.817.046	-6,8%	15%
EEUU	10.575.236	10.745.449	-1,6%	11%
Japón	8.035.052	8.749.341	-8,2%	9%
India	6.106.770	5.943.585	2,7%	7%
Corea del Sur	3.825.825	3.871.179	-1,2%	4%

Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

China por si sola copó el 33,4% de la producción mundial, y el 58% de la producción del continente asiático. Produjo en 2024 casi de 30 millones de vehículos, más que los 4 países productores siguientes juntos.

Es, además, junto con India, la única potencia mundial en producción de vehículos que aumentó el número de unidades fabricadas respecto a 2023.

El segundo productor mundial es el bloque de la Unión Europea en su conjunto, con una producción en 2024 de 13.813.030 unidades, el 6,8% menos que el año anterior. Supone un 15% de la producción mundial.

El tercer productor a nivel mundial es EEUU, con 10,6 millones de Vehículos producidos en 2024 el 11% de la producción mundial y menos de un tercio de la producción de China en el mismo año.

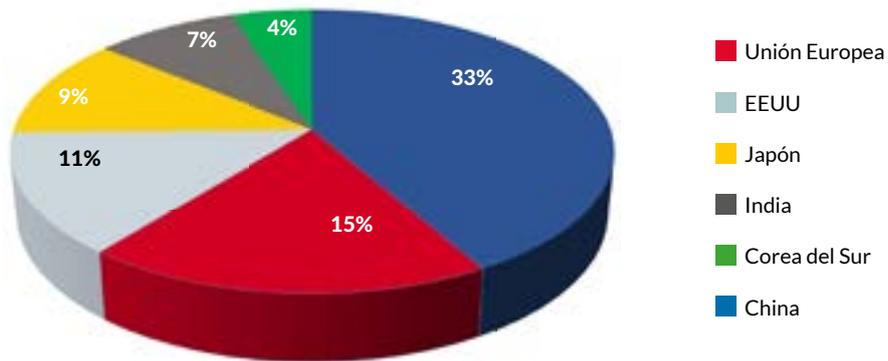
El cuarto productor mundial es también asiático. Japón produjo en 2024, 8 millones de vehículos, un -8,2% respecto al año anterior y un 9% de la producción mundial.

El quinto productor a nivel mundial es India cuya producción alcanzó en 2024, 6,1 millones de vehículos, con un crecimiento del 2,7% respecto al año anterior lo que supone el 7% de la producción mundial.

Prueba del importante cambio experimentado por la distribución de la producción a nivel mundial es que, en 2000, el primer productor mundial era EEUU (12,8 millones de vehículos), Japón (10,1 millones) y Alemania (5,5 millones). El resto de los 10 primeros fabricantes lo componían Francia (3,3 millones), Corea del Sur (3,1), España (3), Canadá (2,9), China (2,0), México (1,9) y R. Unido (1,8 millones de vehículos).

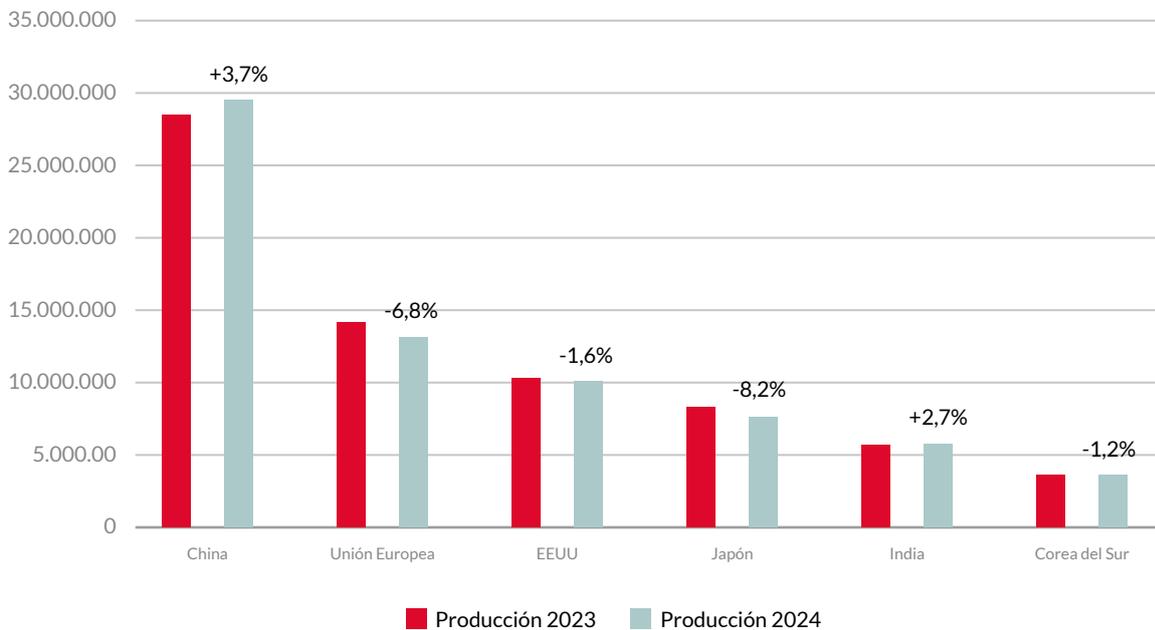
En ese momento, Europa era la principal productora de vehículos del mundo, con casi 20,3 millones de unidades de los 58,3 millones mundiales.

Porcentaje sobre producción mundial



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

Principales productores mundiales de vehículos en 2024. Evolución 2023-2024



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

Producción de automóviles

De los 92,8 millones de vehículos producidos a nivel mundial, 74,6 millones fueron automóviles (81%).

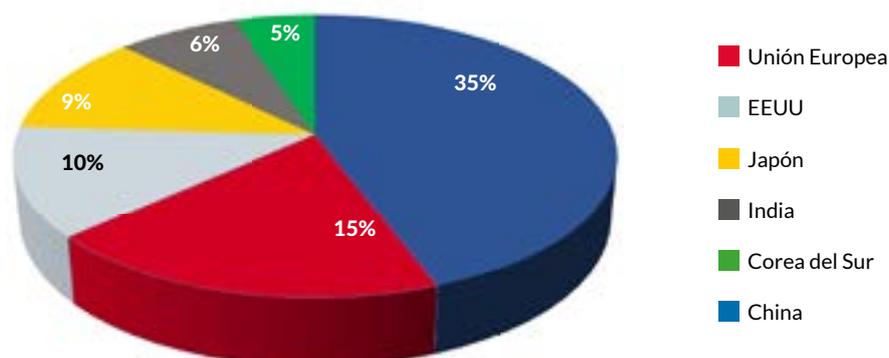
Si circunscribimos el análisis exclusivamente a los automóviles, observamos que China ostentó en 2024 el 35% de la producción mundial de automóviles, frente al 33% del total de vehículos.

Producción mundial de automóviles por región/país. 2023/2024

Unidades	2024	2023	2024/2023	% sobre total
EUROPA	14.394.326	15.086.144	-4,6%	19,1%
UE	11.408.469	12.158.666	-6,2%	15,1%
Turquía	935.616	971.178	-3,7%	1,2%
Reino Unido	780.270	907.551	-14,0%	1,0%
Rusia	763.551	526.886	44,9%	1,0%
Otros Europa	506.420	521.863	-3,0%	0,7%
AMÉRICA DEL NORTE	11.351.650	11.721.653	-3,2%	15,0%
EEUU	7.389.252	7.660.067	-3,5%	9,8%
SUDAMÉRICA	2.166.940	2.131.763	1,7%	2,9%
Brasil	1.894.966	1.782.079	6,3%	2,5%
ASIA	45.744.807	45.075.872	1,5%	60,6%
China	26.759.962	25.431.163	5,2%	35,4%
Japón	7.126.249	7.793.789	-8,6%	9,4%
India	4.907.330	4.688.798	4,7%	6,5%
Corea del Sur	3.814.982	3.861.419	-1,2%	5,1%
Indonesia	1.003.244	1.142.542	-12,2%	1,3%
Resto Asia	2.133.040	2.158.161	-1,2%	2,8%
ÁFRICA	1.844.434	1.837.721	0,4%	2,4%
TOTAL	75.502.157	75.853.153	-0,5%	

Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

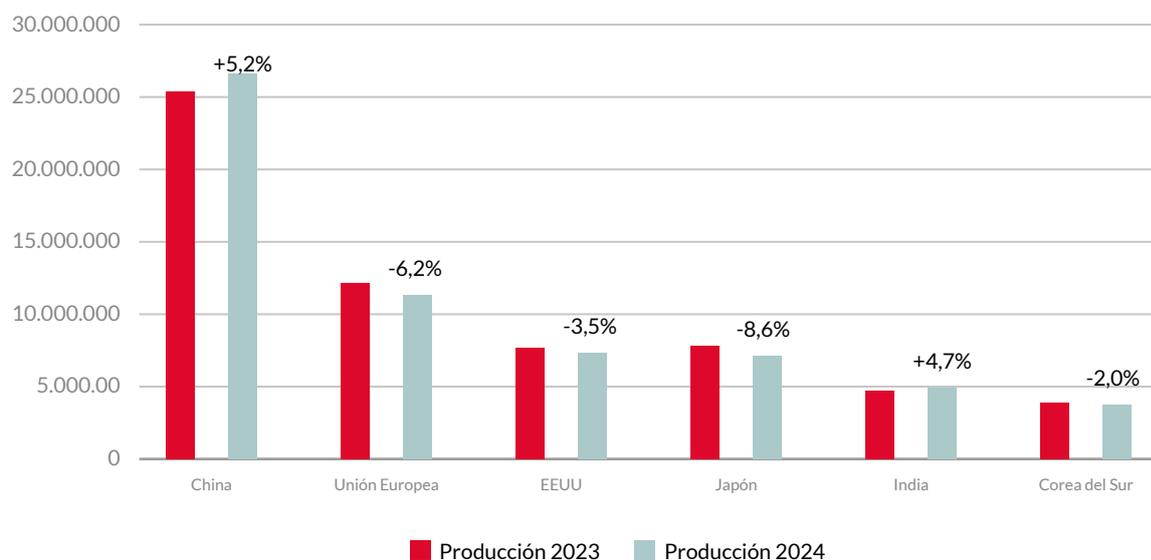
Producción mundial de Automóviles por Bloques de países en 2024. % sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

Destacar que los dos únicos grandes productores mundiales de automóviles que vieron incrementada significativamente su producción respecto a 2023 fueron China (+5,2%) e India (+4,7%). El resto de los grandes productores mundiales disminuyeron su producción respecto al año anterior, destacando la caída del -8,6% registrada por Japón. La Unión Europea, por su parte, disminuyó su producción de automóviles en un -6,2%

Principales productores mundiales de automóviles 2023-2024



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

4.2.3. Ventas de automóviles

Hemos considerado oportuno analizar con más detalle las ventas a nivel mundial y europeo de automóviles, ya que dicho análisis nos dará una información más clara de la tendencia del mercado, que será determinante para valorar los problemas que atraviesa el mismo, y sobre todo de cara a elaborar un diagnóstico de hacia dónde va la industria del automóvil.

Para analizar la evolución de las ventas a nivel mundial, partiremos de la estadística publicada recientemente por ACEA¹².

Según dichos datos, las ventas mundiales de automóviles alcanzaron en 2024 los 74,6 millones de unidades, incluidas todas las tecnologías disponibles en el mercado, lo que supuso un crecimiento del 2,5% respecto a 2023.

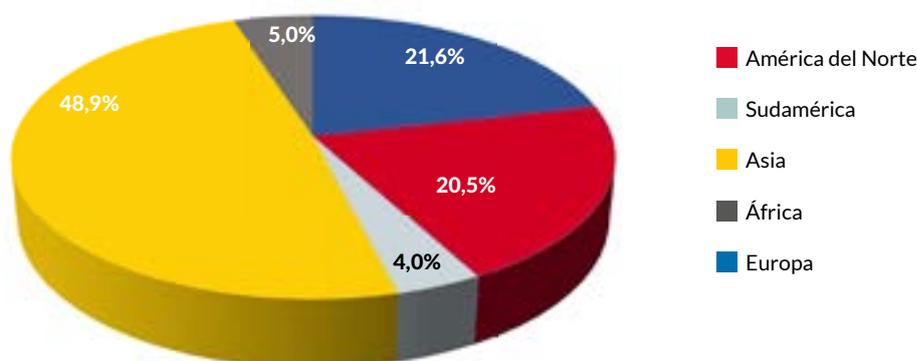
Ventas mundiales de automóviles en 2024. Variación 2024/2023

Unidades	2024	2023	2024/2023	% sobre total
EUROPA	16.107.996	15.496.683	3,9%	21,6%
UE	10.632.381	10.548.165	0,8%	14,3%
Turquía	980.240	967.341	1,3%	1,3%
Reino Unido	1.952.778	1.903.054	2,6%	2,6%
Rusia	1.505.284	1.027.984	46,4%	2,0%
AELC	378.455	396.710	-4,6%	0,5%
Otros Europa	658.858	653.429	0,8%	0,9%
AMÉRICA DEL NORTE	15.273.220	14.712.547	3,8%	20,5%
EEUU	12.701.449	12.324.965	3,1%	17,0%
SUDAMÉRICA	3.013.492	2.830.404	6,5%	4,0%
Brasil	1.934.073	1.718.897	12,5%	2,6%
ASIA	36.443.271	36.098.069	1,0%	48,9%
China	22.934.722	22.363.987	2,6%	30,7%
India	4.360.625	4.161.938	4,8%	5,8%
Japón	3.710.912	3.990.090	-7,0%	5,0%
Corea del Sur	1.410.965	1.486.777	-5,1%	1,9%
Resto Asia	4.026.047	4.095.277	-1,7%	5,4%
ÁFRICA	3.757.180	3.671.188	2,3%	5,0%
TOTAL	74.595.159	72.808.891	2,5%	

Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

12.- Disponible en Pocket Guide 2024_2025 ACEA

Ventas mundiales de Automóviles por Bloques de países en 2024. % sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

El crecimiento experimentado por las ventas ha sido bastante desigual en las diversas zonas del mundo.

El mercado europeo representa el 21,6% del total de unidades vendidas en 2024. Hay que destacar que el crecimiento de ventas en el conjunto de Europa creció por encima de la media mundial. Así, Europa en su conjunto, aumentó las ventas en un porcentaje cercano al 3,9%. El número de unidades vendidas en el conjunto de Europa fue de 16,1 millones de unidades.

El crecimiento de ventas en la UE fue mucho más moderado, con una tasa del 0,8% para el conjunto de la UE-27, llegando a 10,6 millones de unidades matriculadas en 2024. El conjunto de la UE representó el 14,3% de los automóviles vendidos en el mundo en 2024.

Ventas de Automóviles en la UE en 2024 y 2023. % sobre total mundial

País	Ventas 2024	Ventas 2023	Variación 2024/2023	% sobre ventas mundial
Alemania	2.817.331	2.844.609	-1,0%	3,8%
Francia	1.718.412	1.774.722	-3,2%	2,3%
Italia	1.559.229	1.567.151	-0,5%	2,1%
España	1.016.885	949.362	7,1%	1,4%
UE	10.632.381	10.548.165	0,8%	14,3%

Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

En cuanto a los principales mercados de la UE, el crecimiento experimentó también claras desigualdades. Así, el país de la UE que más coches vende, Alemania, vio reducido el número de matriculaciones en un -1,0%. Pasaron de 2.844.609 vehículos matriculados en 2023 a 2.817.331 vehículos en 2024. Más grave fue el deterioro experimentado en Francia, con unas ventas de 1.718.413 unidades vendidas en 2024, frente a las 1.774.722 unidades de 2023, lo que supuso una caída del -3,2%.

España, por su parte, experimentó un significativo crecimiento en el número de unidades matriculadas, pasando de 949.362 unidades en 2023 a 1.016.885 unidades en 2024, un 7,1% más.

En lo que respecta a EEUU, el crecimiento fue superior a la media, con un 3,8% respecto a 2023, alcanzando 12,7 millones de unidades. El conjunto de Norteamérica vendió en 2024 el 20,5% del total mundial, y concretamente EEUU por sí solo el 17% de las ventas totales en el mundo.

Sudamérica en su conjunto representó en 2024 un 4% de las ventas mundiales de automóviles. El crecimiento respecto al año 2023 fue del 6,5%, con aproximadamente 3 millones de unidades vendidas en 2024. El país que más automóviles vendió de Sudamérica, Brasil, ha visto como sus ventas crecían un 12,5%, hasta llegar a 1,9 millones de unidades vendidas.

Por su parte, el principal mercado a nivel mundial, el continente asiático, que vende la mitad de los coches que se venden a nivel mundial, registró un aumento de ventas del 1%, llegando a 36,4 millones de unidades vendidas en 2024. Uno de cada dos vehículos vendidos en 2024 se vendió en Asia.

El país que más coches vende del mundo, China, aumentó sus ventas un 2,6%, con 22,9 Millones de unidades vendidas en 2024. Supone el 30% de las ventas mundiales en 2024. El segundo mercado de Asia, el de la India, aumentó sus ventas un 4,8%, llegando a 4,4 millones de unidades vendidas

Dentro de Asia también hay que destacar el comportamiento negativo del mercado japonés, con una caída del 7%, pasando de 4 millones de unidades vendidas en 2023 a 3,7 millones en 2024.

Corea por su parte registró también una fuerte caída en las ventas, cercana al 5,1%, pasando de 1,5 millones de unidades en 2023 a 1,4 millones en 2024.

Ventas de automóviles por fuente de energía

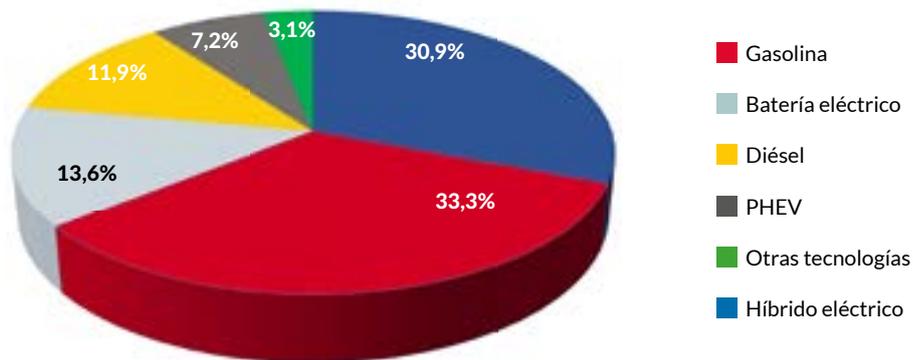
En lo que se refiere a las ventas por fuente de energía, con datos de 2024, los coches con propulsión eléctrica fueron la opción más vendida. Más de la mitad de los coches que se vendieron en el mundo en 2024 tenían algún tipo de propulsión eléctrica (BEV, PHEV o Híbridos). Por el contrario, uno de cada tres coches que se vendieron en el mundo en 2024 tenía motor de gasolina.

Los coches híbridos supusieron el 31% de las ventas totales, constituyendo la segunda opción elegida.

En lo que se refiere a los coches eléctricos de batería (BEV) obtuvieron una cuota de mercado del 13,6% en 2024, superando a los coches diésel (11,9%).

Por su parte, los híbridos enchufables (PHEV) conquistaron una cuota de mercado del 7,1% en 2024.

Ventas mundiales de Automóviles en 2024 por tecnología. Porcentaje sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos ACEA

A nivel mundial la distribución de las ventas de coches eléctricos es significativamente desigual.

El reciente estudio publicado por PWC “Electric Vehicle Sales Review Q4 2024”¹³, da una información bastante exhaustiva sobre las ventas de coches eléctricos en el mundo, haciendo hincapié en las diferencias entre las diferentes regiones que distingue en tres grandes áreas:

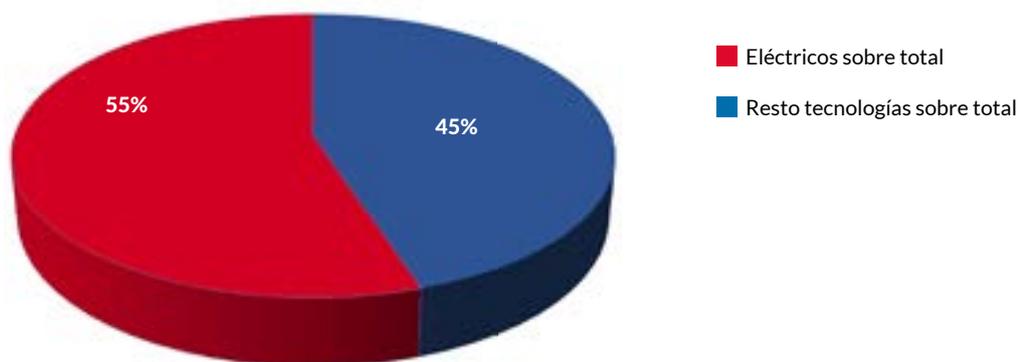
- Europa Occidental 5+5: incluye en el análisis por una parte los 5 principales mercados de Francia, Alemania, Italia, España y Reino Unido, y por otra, Austria, Países bajos, Noruega, Suecia y Suiza
- China
- Estados Unidos

El comportamiento entre las diferentes regiones analizadas arroja importantes diferencias:

Europa Occidental (WE 5+5)

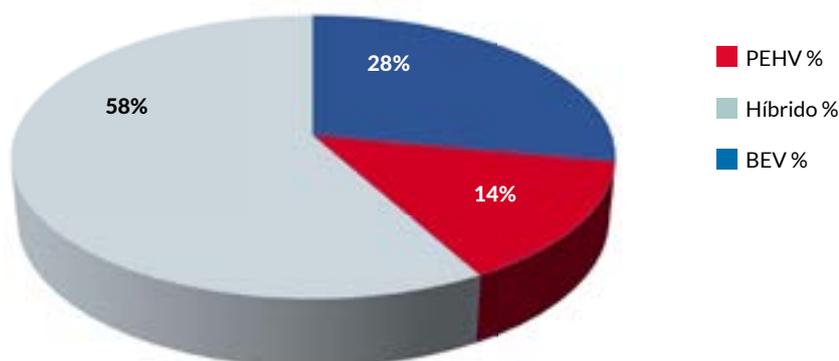
En el Área de Europa Occidental 5+5, que incluye a los 5 principales productores y a Austria, Países bajos, Noruega, Suecia y Suiza se produjo un incremento del 8,2% en la venta de coches eléctricos, incluyendo BEV, PHEV e híbridos.

Ventas de vehículos en 2024. Porcentaje de vehículos eléctricos sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Ventas de vehículos eléctricos en 2024. Porcentaje por tecnología



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Se observa que, tanto en porcentaje sobre el total, como en número de unidades vendidas, los vehículos eléctricos ganan cuota de mercado. Como media, la cuota de mercado de los vehículos eléctricos según las ventas de 2024 se situó en un 51,6% en el conjunto de la UE y en un 55,2% en WE 5+5.

Además, en el conjunto de Europa occidental crecieron las ventas de vehículos eléctricos un 8,2% en 2024, lo que hizo que la cuota de mercado en esta área creciera desde el 51% en 2023, al 55,3% en 2024.

El aumento de la cuota de mercado de los coches eléctricos en Europa Occidental ha tenido una característica principal. La opción con crecimientos más vigorosos es el híbrido, con un crecimiento en WE 5+5 del 18,1% respecto a 2023, en tanto que el BEV pierde terreno con una caída del 4,6%.

Francia y España fueron los principales impulsores de este incremento, con aumentos del 36,2% y 29,5%, respectivamente.

El fuerte incremento experimentado por los híbridos refleja la tendencia en toda Europa, con la excepción de Noruega y, en menor medida, Países Bajos y Francia. Los consumidores optan por esta opción por dos razones: se trata de una opción más asequible y reduce la dependencia de la, aún escasa, infraestructura de recarga.

La penetración en el mercado del vehículo eléctrico es diferente entre los países que componen la agrupación, como también lo ha sido el comportamiento de las ventas en el último año.

Cuota de mercado vehículos eléctricos en 2024 en Europa

País	BEV	PHEV	Híbrido	Total eléctricos
UE	13,6%	7,1%	30,9%	51,6%
Alemania	13,5%	6,8%	26,8%	47,1%
Francia	16,9%	8,5%	34,3%	59,7%
Italia	4,2%	3,3%	40,0%	47,5%
España	5,6%	5,8%	38,6%	50,0%
UK	19,6%	8,6%	35,3%	63,5%
Noruega	88,9%	2,7%	5,3%	96,9%
Austria	17,6%	6,7%	25,3%	49,6%
Países Bajos	34,6%	13,8%	28,1%	76,5%
Suecia	34,2%	22,8%	9,2%	66,2%
Suiza	19,3%	8,7%	33,6%	61,6%
WE 5+5	15,6%	7,5%	32,1%	55,2%

Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Cuota de mercado VE Europa 2024



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Variación en ventas de vehículos eléctricos 2024/2023

País	BEV	PHEV	Híbrido	Total eléctricos
Alemania	-27,4%	9,2%	-13,7%	-2,7%
Francia	-2,4%	-10,2%	36,2%	14,9%
Italia	-1,0%	-24,3%	10,1%	5,7%
España	11,0%	-5,8%	29,5%	21,9%
UK	21,4%	18,3%	12,3%	15,8%
Noruega	9,4%	-65,7%	-9,4%	2,0%
Austria	-6,3%	-0,2%	26,6%	9,1%
Países Bajos	16,0%	11,5%	19,2%	16,3%
Suecia	-15,9%	3,3%	-4,0%	-8,5%
Suiza	-12,5%	-10,4%	17,0%	1,8%
WE 5+5	-4,6%	0,5%	-18,1%	8,2%

Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Variación 2024 sobre 2023 en ventas de VE Europa



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

A la cabeza del continente europeo se encuentra Noruega, con un 96,9% de vehículos eléctricos vendidos en 2024, contando todas las tecnologías, con un 89% de vehículos eléctricos “puros” (BEV), debido fundamentalmente a los fuertes incentivos del gobierno y al refuerzo de las infraestructuras de recarga. Además, el número de ventas de vehículos eléctricos continuó creciendo en 2024, si bien a tasas muy bajas, de un +2,0% como media, pero las ventas de BEV continuaron aumentando a razón de un 9,4% anual.

Otro país con altas tasas de penetración de vehículos eléctricos ha sido Países Bajos, con un 76,9% de penetración del eléctrico en 2024 y predominio también del vehículo eléctrico puro (BEV), también debido a las ayudas y a la ambición en las políticas de sostenibilidad. Además, durante 2024 las ventas de vehículos eléctricos aumentaron muy por encima de la media de Europa occidental, con una subida del 16,3% en general y del 16% para los eléctricos “puros” (BEV).

El tercer país europeo en penetración de vehículos eléctricos es Suecia, con un 66,2% de penetración total del eléctrico, aunque han experimentado un fuerte retroceso en 2024, del -8,5% en términos totales, con particular impacto en los eléctricos “puros” (BEV) con una caída del 15,9%, coincidiendo con la eliminación de subvenciones gubernamentales.

Para no hacer demasiado exhaustiva esta información, que aparece desarrollada en los cuadros anteriores, referir el caso de Alemania, que fue, en períodos anteriores, líder europeo, y que ha visto como sus ventas de vehículos eléctricos han caído significativamente en 2024, con un descenso del -2,7%, caída que se elevó al -27,4% en los BEV. La suspensión de las ayudas a la compra de vehículos eléctricos en 2023 provocó este desplome.

Hay que señalar también que la tasa de penetración del vehículo eléctrico en 2024 en Alemania se situó claramente por debajo de la media de Europa Occidental, con un 47,1% de eléctricos frente a la media de la región del 55,2%.

Destacar también que los cuatro países en los que más han crecido las ventas de vehículos eléctricos en general, incluidos híbridos, son, por este orden:

España, con un incremento de las ventas de vehículos con componente eléctrico del 21,9%, con especial repercusión en los híbridos (+29,5%). No obstante, la cuota de mercado del coche eléctrico en España es significativamente inferior a la media de Europa Occidental WE 5+ 5, con un 50% de penetración en 2024 de vehículos eléctricos, incluidos los híbridos, aun claramente por debajo de la media de la región (55,2%). Los BEV crecen un 11% y los PHEV caen un -5,8%.

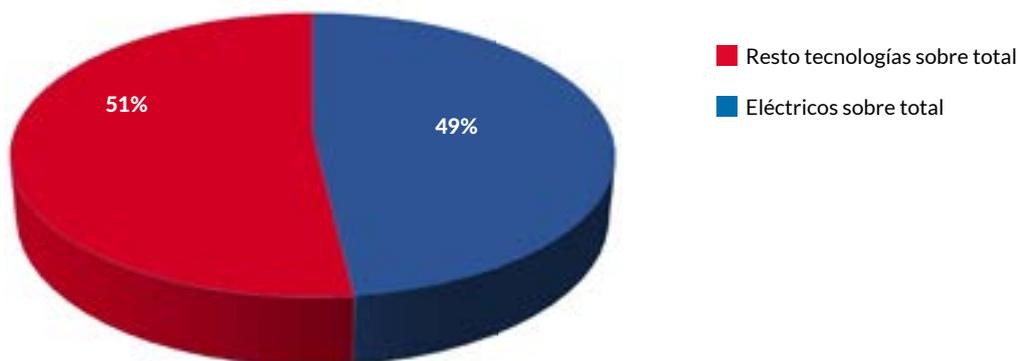
Reino Unido, con un crecimiento de las ventas del +15,8%. La tasa de penetración del eléctrico en Reino Unido es del 63,5%, claramente por encima de la media europea, y la principal tasa de crecimiento la registró en los BEV (+21,4%)

Francia, que creció un 14,9% en sus ventas de vehículos eléctricos. La tasa de penetración del vehículo eléctrico en el mercado francés es del 59,7%. El crecimiento de las ventas de eléctricos en Francia ha venido protagonizado por el aumento de ventas de los vehículos híbridos (+36,2%), ya que tanto los BEV como los PHEV disminuyeron en ventas (-2,4% y -10,2% respectivamente).

China

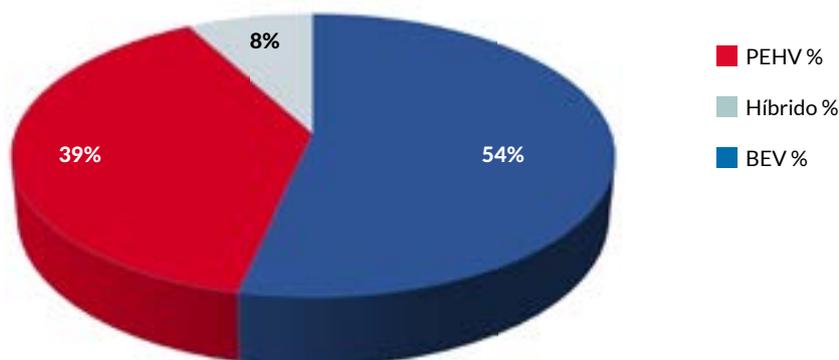
En lo que se refiere a China, máximo vendedor en el mundo de vehículos eléctricos hay que destacar el potente crecimiento de las ventas en 2024. Los vehículos eléctricos, incluyendo nuevamente los híbridos, crecieron nada menos que el 37,4% respecto a 2024, con una cuota del 49% de los vehículos vendidos en 2024 por este país.

Ventas de vehículos en 2024. Porcentaje de vehículos eléctricos sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Ventas de vehículos eléctricos en 2024. Porcentaje por tecnología



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Más de la mitad de los vehículos eléctricos vendidos en China en 2024 eran de batería (BEV). En este segmento, China no solo es el máximo vendedor del mercado, sino que aumenta su ventaja respecto al año anterior. En 2024 China vendió 6,7 Millones de Vehículos Eléctricos de batería, un 20% más que en 2023. Supone el 65% de las ventas totales del mundo. Dos de cada tres vehículos de estas características que se vendieron en el mundo en 2024 procedían de China.

El mercado chino matriculó el pasado 2024, 11,5 millones de coches eléctricos y enchufables, con un crecimiento del 39,5% respecto al ejercicio anterior. Las ventas de este tipo de vehículos en China superaron ampliamente las ventas conjuntas de Europa y Estados Unidos, que totalizaron aproximadamente 6 millones entre los dos, prácticamente la mitad que China solo.

Las tasas de crecimiento del mercado de vehículos en China son, simplemente, espectaculares, destacando el aumento de vehículos tipo PHEV vendidos en 2024, con 4,8 Millones de vehículos híbridos enchufables vendidos en 2024, que contrastan con los 2,7 Millones vendidos el año anterior, con un crecimiento de ventas en este segmento del 82,2%.

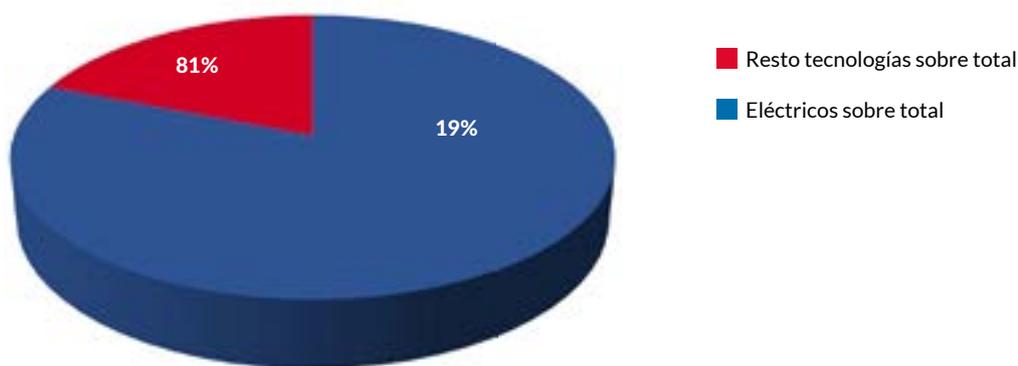
La explicación se encuentra en las ayudas del gobierno chino para la adquisición de este tipo de vehículos. Los consumidores chinos se lanzaron a comprar eléctricos antes de que expiraran las ayudas, pero el gobierno extendió y amplió el programa hasta 2025, por lo que se prevé que en 2025 siga la tendencia.

Estados Unidos

El mercado estadounidense es uno de los mercados mundiales con menos implantación del vehículo eléctrico. Tan solo el 19%, uno de cada 5 de los vehículos vendidos en 2024, fueron eléctricos, incluidos los híbridos. Aunque la tasa de penetración ha aumentado ligeramente, ya que en 2023 era del 17% del total de ventas, la situación en EEUU se aleja mucho de la tendencia del mercado a nivel mundial.

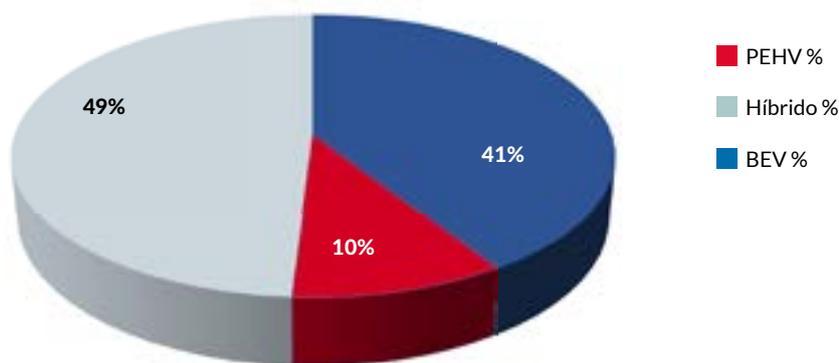
Varios son los factores que influyen en que la penetración del vehículo eléctrico sea inferior al resto del mundo. Entre ellos cabe citar una menor conciencia de sostenibilidad de la población norteamericana, la apuesta más relajada del gobierno por este tipo de vehículos, sobre todo tras la llegada al poder de Donald Trump, y el menor precio del combustible, con la gasolina a 0,76 €/litro y el gasóleo a 0,82 €/litro, que desincentivan en gran medida el recurso a este tipo de vehículos.

Ventas de vehículos en 2024. Porcentaje de vehículos eléctricos sobre total



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Ventas de vehículos eléctricos en 2024. Porcentaje por tecnología



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

Las ventas de vehículos eléctricos o con hibridación crecieron un 16,4%, hasta llegar a los 3 millones de unidades.

Las ventas de BEV también crecieron un 7,4%, influyendo en esta evolución el miedo a perder los incentivos fiscales con la llegada al poder de Donald Trump, quien insinuó durante la campaña la posibilidad de retirar las subvenciones a la compra de vehículos eléctricos.

Los híbridos, por su parte, aumentaron sus ventas un 27,2%, aunque apenas representaron unas ventas de 1,5 millones de vehículos en 2024.

La situación en 2025 previsiblemente podría empeorar de confirmarse las amenazas, frenando en seco la penetración del vehículo eléctrico en los EEUU.

Principales Grupos de automoción a nivel mundial y presencia en Europa

A nivel mundial, según datos de Infobae¹⁴, correspondientes a 2023 en dicho año operaban a nivel mundial 31 grandes grupos de producción de automóvil, entre los que los países asiáticos, eran clara mayoría, ya que, de los 31 holdings automovilísticos, 12 eran chinos, 8 japoneses, 5 de países de Europa, 3 de Estados Unidos, 2 de India y 1 coreano. En total hay 23 asiáticos, 5 europeos y 3 norteamericanos.

Respecto a los 10 principales grupos de empresas en cuanto a las ventas realizadas en 2023 y 2024¹⁵, vemos que, de estos 10 primeros grupos, 4 tenían su sede en la Unión europea.

China, que produce casi un tercio de la producción mundial, solo tenía un grupo productor entre los 10 primeros de 2023, el grupo SAIC.

Según la clasificación de ventas de 2024 publicada por Motor1.com, e Infobae.com¹⁶ los principales Grupos productores de vehículos de automoción en 2024 fueron los siguientes:

Principales empresas productoras de vehículos a nivel mundial en 2024 por volumen de negocio

Ranking	Fabricante	Nacionalidad	Ventas 2024 (millones €)	Millones Uds. vendidas 2024
1	Grupo Volkswagen	Alemania	324.656	9,0
2	Toyota	Japón	286.112	10,8
3	Hyundai- Kia	Corea del Sur	184.792	7,2
4	GM	EEUU	180.131	4,7
5	Ford	EEUU	177.776	4,5
6	Stellantis	Países Bajos	156.878	5,6
7	Mercedes-Benz	Alemania	145.594	2,0
8	Grupo BMW	Alemania	142.380	2,4
9	Honda	Japón	133.171	3,8
10	BYD	China	102.310	4,3

Fuente: Elaboración propia con datos de Motor1.com y Infobae.com

Si establecemos la misma clasificación de los 10 principales vendedores a nivel mundial, atendiendo al número de unidades vendidas, observamos que en la clasificación se encuentran 2 marcas chinas, que además son las que más crecen en ventas en este año.

Junto con BYD, que es el 10º fabricante mundial en facturación y el 7º en unidades vendidas, con un 41% más que en 2023, en el ranking de los 10 primeros fabricantes en unidades vendidas aparece también Geely, con 3,2 Millones de unidades Vendidas, un 20% más que el año anterior, y no aparece entre las 10 primeras marcas en facturación.

Estas dos marcas, junto con la estadounidense Ford, que registró un modesto 1% de incremento en el número de unidades vendidas respecto a 2023, son las únicas que han aumentado sus ventas en unidades respecto a 2023.

14 - Disponible en Nuevo mapa de la Industria Automotriz

15 - Disponible en Motor1.com

16 - Disponible en Infobae.com

**Principales empresas productoras de vehículos a nivel mundial en 2024 por volumen de negocio.
Número de unidades vendidas**

Ranking	Fabricante	Nacionalidad	Ventas 2024 (unidades)	Variación sobre 2023
1	Toyota	Japón	10.695.924	-4,7%
2	Grupo VW	Alemania	8.693.123	-3,8%
3	Grupo Hyundai	Corea del Sur	7.231.248	-1,0%
4	Stellantis	Países Bajos	5.636.389	-9,0%
5	GM	EEUU	4.686.400	-6,0%
6	Ford	EEUU	4.470.000	1,0%
7	BYD	China	4.272.145	41,0%
8	Honda	Japón	3.800.000	-5,0%
9	Nissan	Japón	3.300.000	-1,0%
10	Geely	China	3.200.000	20,0%

Fuente: Elaboración propia con datos de Infobae.com

El *Grupo Volkswagen* es uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo, con sede en Wolfsburg, Alemania. Opera a nivel mundial, con 119 instalaciones de producción en todo el mundo, 20 de ellas en Europa. Tiene cerca de 676.000 personas empleadas en todo el mundo. No ha sido posible cuantificar la cifra total en Europa, pero hay que mencionar que, en Alemania, el país con mayor presencia del Grupo en Europa, cuenta con aproximadamente 120.000 personas empleadas distribuidas en 10 plantas de producción. En España el Grupo tiene 2 plantas de ensamblaje de coches, en Martorell (Barcelona) y Pamplona (Navarra). El Grupo anunció hace unos meses el cierre de 3 factorías en Alemania, debido a la caída de ventas, la competencia china y la adaptación a la electromovilidad, aunque se han logrado acuerdos para aplazar estos cierres hasta 2030 con medidas de empleo no traumáticas.

El *Grupo Toyota*, cuya sede se ubica en Japón, cuenta con aproximadamente 370.000 personas empleadas a nivel mundial, con 71 plantas de producción en todo el mundo, 5 de ellas en Europa, con un total de 25.000 personas empleadas en territorio europeo.

El *Grupo Stellantis*, que tiene su sede en Países Bajos, tiene una plantilla de aproximadamente 258.000 personas empleadas a nivel mundial, distribuidas en más de 60 plantas de producción y ensamblaje a nivel mundial. En Europa tiene 20 plantas de producción y ensamblaje, tres de ellas ubicadas en España, en Vigo, Madrid y Zaragoza.

El *Grupo Ford*, con sede social en EEUU por su parte, cuenta con 175.000 personas trabajadoras a nivel mundial, distribuidas en 44 plantas de producción, 24 de ellas en Norteamérica. En Europa cuenta con 4 plantas con 27.000 personas trabajadoras, aproximadamente, incluida la española de Almussafes.

El *Grupo General Motors*, con sede también en EEUU, tiene aproximadamente 164.000 personas trabajadoras en todo el mundo, 93.000 de ellos en sus plantas en USA, donde se encuentran sus principales instalaciones. No tiene plantas de producción en Europa.

El *Grupo BMW*, con sede en la UE y más concretamente en Alemania, cuenta con aproximadamente 155.000 personas trabajadoras en todo el mundo, cuenta con 6 plantas en territorio europeo.

El *Grupo Mercedes-Benz*, igualmente con sede alemana tiene en todo el mundo aproximadamente 166.000 personas trabajadoras distribuidas en sus 35 plantas de producción de todo el mundo. Cuenta con 4 fábricas en Europa, incluida 1 en España, en Vitoria (País Vasco).

El *Grupo Honda*, cuya sede social se ubica en Japón tiene 34 fábricas en todo el mundo, con aproximadamente 195.000 personas trabajadoras. No cuenta con plantas de producción en Europa.

El Grupo Hyundai, el gigante coreano, con sede en Corea del Sur cuenta con aproximadamente 250.000 personas trabajadoras en el mundo, y 3 plantas en Europa, que dan trabajo aproximadamente a 6.000 personas.

El Grupo SAIC, el único con sede en China entre los 10 primeros productores tiene en torno a 207.000 personas trabajadoras a nivel mundial, fundamentalmente en China.

Datos Europeos:

En cuanto a los Centros productivos, según la publicación “Acea Pocket Guide 2024-2025”¹⁷, con datos a su vez extraídos de S&P Global Mobility, Europa contaba en 2024, con un total de 256 plantas de fabricación de Vehículos y Baterías. La mayor concentración se halla en Reino Unido, con 42 centros de producción entre vehículos y baterías, y Alemania, el gigante europeo del motor, que concentra 51 centros de producción. Francia con 34 centros ocupa la tercera plaza a nivel europeo. El Top 5 se completa con Italia y España, con 24 y 19 respectivamente. Hay que reseñar también que, como antes mencionábamos, de las 10 mayores empresas automovilísticas del mundo, cuatro tienen su sede en la Unión Europea.

China es el país que más vehículos produce, con 31 millones de unidades, seguido de Estados Unidos, con 10,6 millones, y Japón, con nueve millones. A pesar de este volumen, sólo un fabricante de automóviles chino logra situarse entre los 10 primeros grupos en cuanto a millones de ventas.

Plantas europeas de producción de Vehículos, Baterías y motores (UE27+UK), de mayor a menor

País	Número de plantas	País	Número de plantas
Alemania	51	Bélgica	7
Reino Unido	42	Hungría	7
Francia	34	Rumanía	7
Italia	24	Austria	5
España	19	Portugal	5
Polonia	19	Eslovaquia	5
Países Bajos	9	Finlandia	4
Chequia	8	Eslovenia	2
Suecia	7	Croacia	1
		TOTAL	256

Fuente: Elaboración propia con datos ACEA 2023

Las fábricas europeas de las principales marcas productoras de automóviles se distribuyen en:

- Stellantis: 20 fábricas
- Volkswagen: 20 fábricas
- Renault: 8 fábricas
- BMW: 6 fábricas
- 1Toyota: 5 fábricas
- Ford: 4 fábricas
- Geely: 4 fábricas
- Jaguar-Land Rover: 4 fábricas
- Mercedes-Benz: 4 fábricas
- Hyundai: 3 fábricas

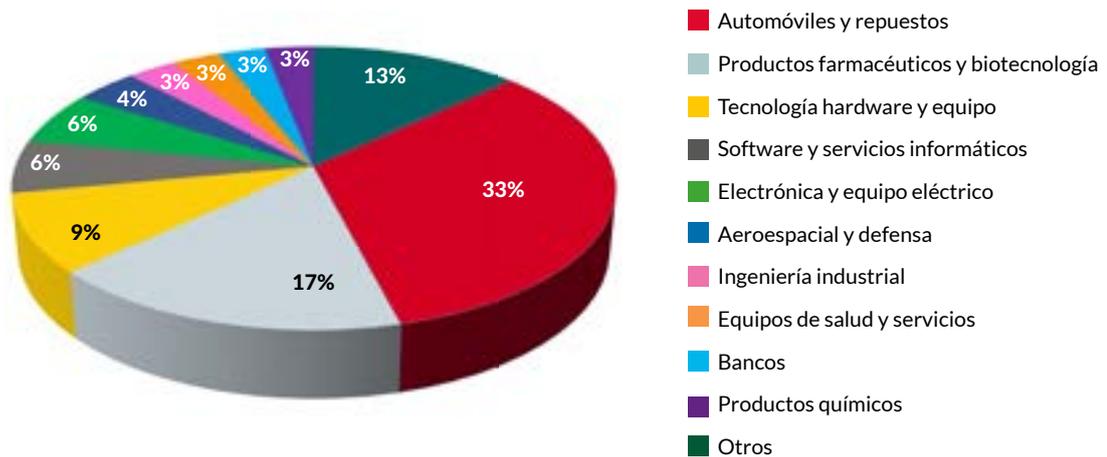
Respecto a los 10 primeros productores de automóviles en Europa en 2023, cuentan en sus territorios con la presencia de las siguientes grandes marcas:

ALEMANIA	REINO UNIDO
Total, de Plantas: 24	Total, de Plantas: 19
Principales Grupos presentes : 	Principales Grupos presentes : 
ESPAÑA	FRANCIA
Total, de Plantas: 12	Total, de Plantas: 12
Principales Grupos presentes : 	Principales Grupos presentes : 
ITALIA	REPÚBLICA CHECA
Total, de Plantas: 9	Total, de Plantas: 4
Principales Grupos presentes : 	Principales Grupos presentes : 
ESLOVAQUIA	POLONIA
Total, de Plantas: 4	Total, de Plantas: 3
Principales Grupos presentes : 	Principales Grupos presentes : 
RUMANIA	HUNGRÍA
Total, de Plantas: 2	Total, de Plantas: 2
Principales Grupos presentes : 	Principales Grupos presentes : 

Inversión en I+D en la Industria Europea del automóvil

Un dato importante sobre el Sector de automoción a nivel europeo es el importante esfuerzo en I+D desarrollado por las empresas de la industria automotriz. La industria automotriz realiza un tercio de la inversión en I+D de toda la Unión Europea, según se refleja en el cuadro siguiente, extraído de ICEA¹⁸:

Participación Sectorial en la I+D en la UE



Fuente: Elaboración propia con datos PWC

El Sector invierte en torno a 73.000 millones anualmente en I+D, el doble que Sectores tan tradicionalmente Innovadores como el Farmacéutico y Biotecnológico.

El índice de utilización de robots en la industria europea automotriz es muy elevado. Según datos de la Federación Internacional de Robótica, el 36% de las empresas de fabricación de automóviles utiliza robots en la producción. Este dato resalta especialmente si se compara con el de la industria en general, que no pasa del 6%.

18 - Disponible en ICEA

5. ANALIZAR LOS ELEMENTOS DE TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR

El Sector de la automoción está experimentando una profunda transformación estructural que afecta tanto a su producción como a la utilización y gestión de todo el ciclo de vida de los vehículos. Durante décadas, la industria automotriz funcionó bajo un modelo de cadena de valor lineal, donde los fabricantes eran los principales protagonistas que dictaban las dinámicas y decisiones clave. Sin embargo, en la actualidad, estamos presenciando la convergencia de varios procesos disruptivos que están alterando de manera fundamental todo el ecosistema de movilidad.

La necesidad de descarbonizar las fuentes de energía de los vehículos, con el fin de mitigar el impacto ambiental, es uno de los motores más relevantes de esta transformación. A su vez, la incorporación de tecnologías digitales en todos los aspectos de la industria está impulsando la automatización, la conectividad y la personalización de los vehículos. Estos avances se acompañan de un cambio notable en los hábitos de consumo y en la manera en que las personas se relacionan con la movilidad. Por otro lado, las transformaciones en la fuerza de trabajo y los cambios estructurales en el empleo también están remodelando el Sector, con una creciente demanda de profesionales capacitados en nuevas áreas tecnológicas y sostenibles. A nivel global, los cambios en la estructura de los mercados y la interdependencia de los actores internacionales también están configurando el futuro de la automoción, con nuevas dinámicas competitivas y colaboraciones que abarcan desde la fabricación hasta la distribución y el mantenimiento de los vehículos.

Ante este panorama complejo y multifacético, es imprescindible llevar a cabo un análisis exhaustivo de las diversas áreas involucradas en la automoción, con el fin de abordar los retos y las necesidades inmediatas como a largo plazo para garantizar una transición sostenible y exitosa en términos económicos, sociales y laborales.

Elementos de transformación del Sector automovilístico



5.1. DESCARBONIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

La descarbonización de la movilidad representa el principal elemento transformador al que se enfrenta el Sector automovilístico, con un gran impacto en toda la cadena de valor, así como en todo su ciclo de vida. Es significativo, además, porque pese a su importancia cualitativa y cuantitativa para la economía y sociedad española en su conjunto, es también es uno de los mayores responsables del cambio climático. En concreto, en España es responsable del 32,5% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (MITECO, 2023¹⁹). Por ello se ha impulsado desde las administraciones públicas la transformación de los vehículos de combustión interna hacia soluciones de movilidad más sostenibles que garanticen un futuro a largo plazo para los distintos Sectores y subsectores que las integran.

Para hacer frente a este desafío, tanto la Unión Europea como el legislador nacional han puesto en marcha diferentes medidas para abandonar y/o paliar el impacto ambiental de los vehículos de combustión interna. Es decir, el gran instrumento transformador ha sido la política pública, sobre todo centrada en la vertiente de las emisiones. Por lo tanto, la vertiente productiva, económica y laboral ha tenido un papel mucho más secundario, tal y como se explicará en el siguiente capítulo de este estudio.

Las herramientas concretas de actuación se han basado, por un lado, en limitaciones y prohibiciones a largo plazo, y por otro, en articular sistemas de incentivos y subvenciones a distintos agentes del ecosistema de la industria automovilística, como se verá en el siguiente capítulo. Desde un punto de vista industrial, la respuesta ha sido apostar, sobre todo, por la movilidad eléctrica (en sus distintas tipologías y modelos), frente a una aproximación más neutra en términos tecnológicos. No obstante, los datos de producción muestran que todavía queda un largo recorrido para descarbonizar la estructura productiva en España.

Fabricación de vehículos en España por tipo de energía que utiliza (años 2023 y 2024)

MOTOR	GASOLINA	DIESEL	ELECTRICO PURO	HIBRIDO ENCHUFABLE	GAS	HIBRIDO NO ENCHUFABLE
PRODUCCIÓN (2024)	48,2%	22,1%	4,8%	3,7%	1,6%	19,6%
PRODUCCIÓN (2023)	54,8%	24,4%	6,4%	6,8%	1,1%	6,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC

En términos cuantitativos, la Fabricación de vehículos en 2024 se ha reducido un 3% con respecto a 2023, totalizando 2.376.504 unidades, lastrada sobre todo por la disminución de la Fabricación de vehículos comerciales e industriales. En relación con el tipo de energía, tal como se observa en el cuadro, hay un descenso en los vehículos libres de emisiones. Es decir, durante el año 2024 se han fabricado 202.555 vehículos electrificados, un retroceso del 27,5% con respecto al año anterior.

Por otro lado, en términos de consumo, según ANFAC (2025)²⁰, si bien se ha cerrado el año con buenos incrementos en las matriculaciones del Sector, el parque de turismos electrificados solo ha alcanzado las 459.225 unidades en 2024, lo cual representa 1,7% del total y un 0,4% de incremento con respecto al año anterior.

Los cambios en la producción según tecnología descritos anteriormente, responden, según la Secretaría del Sector Automovilístico, a la falta de demanda de vehículos cero emisiones. Ante esta situación, los fabricantes han virado la producción ante otro tipo de vehículos, entre los que destacan positivamente los híbridos enchufables. Sin embargo, la demanda total de vehículos ha aumentado a lo largo del año 2024, como se puede observar en el siguiente cuadro.

19 - Disponible en Documento GEI

20 - Disponible en Informe Ideauto - Parque de vehículos en España 2024

Matriculaciones de vehículos en España en el año 2024

TIPO DE VEHÍCULO	TURISMOS	VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS	VEHÍCULOS INDUSTRIALES, AUTOBUSES, AUTOCARES Y MICROBUSES
MATRICULACIONES	1.016.885	165.847	36.509
VARIACIÓN ANUAL	+7,1%	+13,6%	+12,5%

Fuente: Elaboración propia con datos de ANFAC

Los datos anteriores muestran que la demanda de la industria automovilística, en términos interanuales, se ha incrementado. Sin embargo, esto no ha resultado en un incremento significativo de las matriculaciones de vehículos libres de emisiones. Se observa así, un desfase entre la realidad productiva, la demanda de vehículos y las preferencias de los distintos consumidores.

En definitiva, las necesidades de descarbonizar la economía afectan de manera significativa a la industria automovilística, que es responsable de una parte importante de las emisiones de gases de efecto invernadero. Como respuesta, los legisladores tanto a nivel comunitario como nacional han centrado sus esfuerzos principalmente en el desarrollo del vehículo eléctrico, a través de un conjunto de normativas ambientales, económicas y de movilidad. Sin embargo, las deficiencias en la vertiente productiva e industrial de esta estrategia, junto con otros factores que se abordarán más adelante, han impedido una descarbonización efectiva y generalizada en las empresas del Sector. Además, no han logrado crear las condiciones necesarias para fomentar una mayor demanda por parte de los consumidores. Es decir, como se expone en el informe Draghi (2024)²¹ *“El Sector del automóvil es un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE, que aplica una política climática sin una política industrial”*.

La descarbonización representa uno de los principales ejes de transformación al que se enfrenta la industria automovilística en torno a su producción, comercialización y uso final. No obstante, para llevarla a cabo de forma eficiente, sostenible, justa y ordenada, es necesario articular un modelo de movilidad que conjugue las necesidades de la industria, las ambiciones climáticas, el empleo y la situación de las personas consumidoras.

5.2. VEHÍCULO CONECTADO Y AUTÓNOMO

La transformación digital representa un desafío global para la industria del automóvil. El desarrollo de distintas tecnologías clave para la movilidad están penetrando el Sector automovilístico. Esta evolución, impulsada por determinados avances en tecnologías clave como la inteligencia artificial (IA), la sensorización avanzada o el internet de las cosas (IoT) ha dado lugar a distintas dinámicas de generación, intercambio de datos y automatización de procesos, lo que podría generar grandes beneficios tanto para ellos como para el sistema de movilidad en su conjunto, incluyendo mejoras en seguridad, accesibilidad y sostenibilidad del transporte. Por lo tanto, la digitalización tiene un impacto en todo el conjunto funcional del automóvil y todo su ciclo de vida.

Por supuesto, esto tiene profundas implicaciones en la fabricación de vehículos y en todos los subsectores. De acuerdo al informe Draghi (2024)²² *“pese a que la automoción ha sido tradicionalmente una industria mecánica «basada en el hardware», el valor de los vehículos se localiza cada vez más en el software”*. En ese sentido, un informe de la OCDE (2024) establece que el 95% de los vehículos nuevos vendidos en todo el mundo estarán conectados y serán, al menos, parcialmente autónomos en 2030, frente al 50% en 2021. Es por ello que la digitalización de la movilidad se va a estructurar en torno a vehículos conectados y autónomos.

21 - Disponible en The future of European competitiveness

22 - Disponible en The future of European competitiveness

23 - Disponible en The future of the automotive value chain

- En ese sentido, se entiende por **conectado**, aquel vehículo que puede compartir información mediante comunicaciones inalámbricas con otros vehículos (V2V), la infraestructura vial (V2I), peatones (V2P) u otras redes conectadas (V2N). Las posibles aplicaciones de esta interconectividad son amplias y van desde la seguridad vial hasta la mejora de la eficiencia del tráfico, la comunicación de información al conductor o el entretenimiento. Un elemento clave en la conectividad de los vehículos es el hardware, que incluye una creciente cantidad de sensores y cámaras avanzadas que se están integrando cada vez más en automóviles y vehículos comerciales (OECD, 2024).
- Por otro lado, se entiende por **autónomo**, aquel vehículo equipado con diferentes tecnologías (por ejemplo, inteligencia artificial) que asumen partes de la tarea de conducción o, en el caso de la autonomía total, toda la tarea de conducción.

De esta manera, los nuevos vehículos conectados y con cierto nivel de autonomía equipan sensores capaces de percibir el entorno mediante diferentes tecnologías (láser, radar, infrarrojos, visión artificial...), sistemas de posicionamiento que permiten posicionar el vehículo en el mapa, características dinámicas (velocidad, aceleración), procesadores que interpreten dicha información (software y sistemas avanzados de control) y actuadores para ejecutar las maniobras necesarias. Esta tecnología resulta esencial para percibir el entorno, recabar la información de éste, procesarla, interpretarla y transformarla en una estrategia de conducción dinámica sin requerir de la acción humana (ANFAC, 2024).

Es decir, el Sector automovilístico está utilizando todas las principales innovaciones tecnológicas del momento para digitalizar de forma integral los distintos tipos de vehículos. De esta manera, el software dentro del Sector va a tener un rol cada vez más importante dentro de la industria y se va a producir, progresivamente, un cambio de modelo centrado únicamente en la fabricación del producto, a un modelo centrado en la fabricación, la articulación de los servicios integrados y el acompañamiento durante todo el ciclo de vida.

5.3. CAMBIO CONCEPTUAL DE LA MOVILIDAD

Al mismo tiempo que se están produciendo transformaciones estructurales significativas en la producción de vehículos con la introducción de nuevas capacidades tecnológicas y avances en los sistemas que los integran, también se están generando cambios sustanciales en la demanda y las formas de consumo, tanto por parte de los ciudadanos como de las empresas y de las administraciones públicas.

Factores como las nuevas dinámicas demográficas y poblacionales, la acelerada urbanización de las ciudades, así como una creciente conciencia ambiental, están transformando el panorama de la movilidad. A ello se suma la dificultad económica que enfrentan amplios sectores de la población para acceder a la compra de vehículos, lo que impulsa a buscar formas alternativas de movilidad adaptadas a las características geográficas, urbanas y logísticas de los ciudadanos de un entorno determinado.

Por último, los avances tecnológicos están transformando cada uno de los componentes del sistema de movilidad, desde los vehículos, que se automatizan y conectan cada vez más, hasta las infraestructuras y los modelos de negocio. Esto incluye la expansión de los servicios de movilidad compartida a través de aplicaciones móviles, como el carsharing, carpooling, y el uso de patinetes eléctricos, motocicletas y bicicletas, así como la creciente presencia de los VTC (vehículos de turismo con conductor) en numerosas ciudades. Además, el Big Data, el internet de las cosas (IoT) y la inteligencia artificial (IA) están proporcionando información en tiempo real sobre diversos aspectos del transporte, tanto de personas como de mercancías. Esto no solo facilita la optimización del tráfico, sino que también mejora la seguridad vial, permite una planificación de rutas más eficiente y sostenible, y contribuye a reducir los costos operativos de los operadores públicos y privados, entre otros beneficios (MITMA, 2024)²⁴.

De esta manera, una parte integral de la transformación integral del Sector automovilístico pasa por los nuevos modos de uso y de consumo de los distintos vehículos. El cambio conceptual de la movilidad, sobre todo en un entorno urbano, está transformando la rígida e inelástica relación entre fabricantes, puntos de venta, consumidores y servicios asociados. En el siguiente cuadro podemos ver detalladas dichas tendencias mencionadas:

Tendencias en la movilidad presente y futura

NUEVOS FORMATOS DE USO

Las posibilidades de utilización del transporte de vehículos terrestres se han incrementado significativamente en los últimos años, diversificándose en función de las necesidades específicas y las capacidades logísticas de cada trayecto. Se han multiplicado las opciones de movilidad, lo que permite al usuario elegir la opción más conveniente en cada desplazamiento. Entre estas opciones se incluyen servicios como el carsharing (compartir vehículos), el pago por uso y los servicios de flota, que facilitan el acceso a los vehículos sin necesidad de tenerlos en propiedad.

NUEVOS FORMATOS DE VENTA

El concepto tradicional de propiedad de vehículos está evolucionando rápidamente, dando paso a modelos más flexibles e innovadores, como la compra de kilómetros, el uso compartido o la propiedad fraccionada. Estas alternativas permiten a los usuarios acceder a un automóvil sin tener que afrontar el coste total de adquisición. Desde una perspectiva técnica, estos modelos optimizan la tasa de utilización del vehículo, reducen la depreciación individual y permiten una asignación más racional de recursos. Asimismo, ofrecen una mayor flexibilidad operativa al adaptarse dinámicamente a patrones de demanda y necesidades específicas de movilidad.

NUEVOS FORMATOS DE GESTIÓN DE FLOTAS

En el ámbito de la distribución urbana, están surgiendo nuevas y sofisticadas estrategias de control de flotas que responden de manera dinámica a las crecientes exigencias de las ciudades modernas, especialmente en lo relacionado con el reparto de última milla. Estas soluciones tecnológicas, que incluyen el uso de inteligencia artificial, sistemas de geolocalización en tiempo real y análisis predictivo, son fundamentales para optimizar las rutas, reducir los tiempos de entrega y minimizar el impacto ambiental. Además, permiten una mayor flexibilidad operativa y una gestión más inteligente del tráfico y los recursos, lo cual resulta crucial en entornos urbanos densamente poblados donde la congestión y las restricciones de acceso representan desafíos constantes.

Fuente: Elaboración propia Gabinete Técnico UGT FICA

En conjunto, estos cambios están provocando una profunda transformación en el concepto de movilidad, pasando de una visión centrada en la propiedad del vehículo a una en la que el acceso a la movilidad, la eficiencia y la sostenibilidad son los factores clave. Es decir, los precios de los vehículos cero emisiones, junto con una mayor conciencia ambiental, las dificultades logísticas y las diferentes tendencias demográficas y urbanas están influyendo de forma decisiva en el Sector automovilístico. Por supuesto, todo este conjunto de tendencias tiene profundas implicaciones en el conjunto de la cadena de valor del Sector automovilístico, y a medida que se integren más en el día a día de la ciudadanía, transformarán el ecosistema de movilidad en su conjunto.

5.4. NUEVOS MERCADOS Y TENDENCIAS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO

Las diversas transformaciones intrínsecas que está experimentando el Sector automovilístico, relacionadas tanto con la naturaleza del producto, como con los procesos de fabricación y su utilización por parte de las personas consumidoras, se están viendo acompañadas por una profunda evolución de los mercados globales. Tradicionalmente, el mercado europeo ha sido líder mundial en términos de cuota de mercado, producción, tecnología y relevancia económica. Sin embargo, esta posición de liderazgo se encuentra actualmente amenazada por el crecimiento de la producción de automóviles en países terceros, especialmente en China.

En este contexto dinámico, caracterizado por cambios rápidos en la demanda y una reconfiguración constante de la cadena de valor, la competitividad del Sector automovilístico en la Unión Europea ya muestra señales de debilitamiento. A lo largo de las últimas dos décadas, la producción de vehículos en la Unión Europea (UE) ha ido disminuyendo de manera sostenida, mientras que la producción en China ha experimentado un crecimiento acelerado, consolidándose como un actor clave en la industria global. Este retroceso en la producción automovilística europea no solo es visible en cifras absolutas, sino también al

considerar el valor y la calidad de los vehículos producidos. Incluso ajustando por la calidad y el valor de los automóviles, la producción en la UE a precios constantes registró una caída significativa en 2019 y durante la pandemia de COVID-19, con una recuperación que aún no ha logrado alcanzar los niveles previos a esa crisis.

Cambios en las principales regiones productoras de vehículos

AÑO/PAÍS	UNIÓN EUROPEA	ESTADOS UNIDOS	CHINA	ESPAÑA	JAPÓN	OTROS
2000	31%	22%	4%	3%	17%	23%
2023	15%	11%	32%	3%	10%	29%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles

No solo en el ámbito de la fabricación, sino también en la demanda, se observan transformaciones significativas que afectan a la oferta. En particular, se está produciendo un cambio en la demanda hacia nuevos mercados, en línea con una reconfiguración geográfica de la actividad económica global y el crecimiento de los ingresos per cápita en las economías emergentes. Este fenómeno se ha reflejado en un aumento sostenido de la demanda de automóviles en diversas regiones del mundo, especialmente en China, un mercado que ha experimentado una notable expansión. Sin embargo, en la Unión Europea, este impulso es menos pronunciado, dado que el mercado está más maduro y las alternativas de transporte público suelen estar más desarrolladas.

Para ilustrar estos cambios, un análisis de la variación en la presencia de las distintas marcas en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra en los últimos años revela las profundas transformaciones que está experimentando el mercado, así como las nuevas tendencias en la producción y el consumo del Sector automovilístico.

Marcas presentes en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra (2019 y 2024)

AÑO	MARCAS
2019	Audi, Cupra, Seat, Skoda, Volkswagen, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Chrysler, Mercedes-Benz, BMW, Rolls-Royce, Mini, Smart, Aston Martin, Jaguar, Land Rover, Lotus, McLaren
2024	BYD, DAB Motors, Dacia, ErreErre, Fuoriserie, Isuzu, Kimera, Lazareth, Lucid, MG Motor, Microlino, Pininfarina, Renault, Silence, Totem Automobili

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de IndustryAll Global Union

El modelo de producción de vehículos, que se orienta a una fabricación cercana a los mercados de consumo (incluyendo redes regionales de proveedores de piezas), se ha adaptado a esta realidad para evitar barreras comerciales y regulatorias, reducir los costos de transporte y conectarse de manera más eficiente al mercado de postventa. No obstante, el desplazamiento de la demanda global hacia otras geografías, como Asia y América Latina, está atenuando el impacto positivo de la demanda mundial sobre la producción en la UE, tanto en términos de valor añadido como de empleo. Este cambio de paradigma resalta la necesidad de que los fabricantes europeos adapten sus estrategias para mantener su competitividad frente a la creciente influencia de mercados emergentes.

5.5. TRANSFORMACIÓN DE LAS LÍNEAS DE PRODUCCIÓN

El conjunto de transformaciones que está sufriendo el Sector está teniendo consecuencias muy relevantes en su cadena de fabricación y de montaje. Tanto en las plantas de ensamblaje, componentes, piezas, como en las industrias auxiliares de las mismas, las líneas de producción están experimentando, y van a experimentar, continuos reajustes y cambios en la forma de trabajar.

En primer lugar, los vehículos tradicionales con motores de combustión interna son notablemente más complejos desde el punto de vista mecánico, especialmente en lo que respecta a los componentes del tren motriz. Este tren motriz, compuesto por el motor de combustión, la transmisión, el sistema de escape, componentes del combustible y otros sistemas asociados, requiere una precisión y coordinación extremadamente alta entre los diferentes componentes. A lo largo de los años, los proveedores de partes automotrices se han especializado de manera significativa en la producción de piezas específicas para estos sistemas, desarrollando una red de proveedores complementarios que permiten la fabricación de vehículos eficientes. Dada la complejidad de este ecosistema, la producción de vehículos de combustión interna ha dependido históricamente de una cadena de suministro amplia y diversificada, que incluye desde los fabricantes de motores hasta los de sistemas de control electrónico y piezas específicas para la transmisión. Por otro lado, los vehículos eléctricos presentan una estructura de tren motriz mucho más sencilla y compacta. La transición hacia la electrificación ha reducido considerablemente la cantidad de componentes. En consecuencia, la cadena de valor para los vehículos eléctricos es más sencilla y requiere menos piezas especializadas, en concreto, según la Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA, el paso al vehículo eléctrico requiere de un 40% menos de piezas.

Asimismo, la progresiva implantación de nuevas tecnologías en los procesos de fabricación va a transformar la cadena de montaje. Si bien la industria automovilística es líder en robotización y tiene un largo recorrido en la implantación de procesos de automatización, de acuerdo a la Secretaría del Sector, una mayor digitalización de tareas, así como el progresivo incremento anual en el número de robots industriales, va a conseguir reducir entre un 50% y un 60% las tareas llevadas a cabo por los operarios en las fábricas.

Por lo tanto, se están generando cambios tanto en el producto, como en la tecnología y las herramientas utilizadas en la fabricación de los vehículos. En otras palabras, la transformación es integral y abarca todo el ciclo de vida del producto. Además, con la creciente integración de software en los vehículos, se está produciendo simultáneamente una transición de modelos centrados exclusivamente en el producto a modelos en los que los servicios tecnológicos asociados cobran una gran relevancia productiva y económica.

5.6. EMPLEO Y COMPETENCIAS

Los distintos elementos mencionados anteriormente tienen una incidencia decisiva en el empleo del Sector Automovilístico. Desde un punto de vista cuantitativo, se espera que se produzca una reducción de la mano de obra por la progresiva reducción en la fabricación de vehículos, la disminución en el número de piezas y componentes que requieren los vehículos eléctricos y la mayor automatización de procesos en las distintas fábricas. Los vehículos eléctricos tienen un diseño más simplificado, con menos partes móviles y sistemas más integrados, lo que reduce la necesidad de mano de obra especializada en ciertas áreas de la producción. De acuerdo a la OCDE (2024)²⁵, los vehículos eléctricos requieren un 30% menos de mano de obra que los de combustión interna. Asimismo, no solo va a cambiar la cantidad de empleo, sino la tipología. Según distintas proyecciones, para 2020-2030 se espera que las profesiones de ingeniería y las Tecnologías de la información y la comunicación (TIC) representen el 90% del crecimiento del empleo en la industria automovilística de la Unión Europea (Informe Draghi, 2024), y, por el contrario, se van a destruir una gran cantidad de empleos en las áreas de montaje, operadores de máquinas y trabajadores y trabajadoras que se relacionen con los materiales de fabricación.

La estrategia europea de crecimiento está marcada actualmente por la doble transición digital y verde, así como por el vertiginoso ritmo de desarrollo e implantación de la Inteligencia Artificial. Estas transiciones han venido para cambiar nuestras vidas en los aspectos sociales y económicos y están en penetrando en

25 - Disponible en The Future of the automotive value chain

nuestros sectores económicos de modo disruptivo, eliminando y transformando las ocupaciones, de modo que, como hemos mencionado anteriormente, ya se están requiriendo nuevas competencias para nuevos empleos y para nuevas formas de desempeñar aquellas ocupaciones que permanezcan.

En un contexto marcado por cambios tecnológicos constantes, resulta esencial que las personas trabajadoras dispongan de tiempo para el reciclaje profesional y la formación permanente en este tipo de competencias demandadas. Por ello es imprescindible para el Sector, tal y como se expondrá en el apartado de propuestas de este estudio, que la formación y la recualificación de las personas trabajadoras sea un eje central de acción, de manera que el empleo pueda adaptarse a la nueva realidad de la producción y de los centros de trabajo.

Los agentes sociales debemos velar para que todas las personas trabajadoras tengan las mismas oportunidades de adquirir nuevas competencias y habilidades que les conduzcan a un correcto desarrollo de su carrera profesional.

En este sentido, el derecho a la promoción y la formación profesional en el trabajo, recogido en el Art. 4.2b) del Estatuto de los Trabajadores, se torna como la herramienta fundamental de las personas trabajadoras para afrontar esta doble transición en condiciones decentes y poder así mantener su empleabilidad.

Este derecho, es un principio básico que reconoce y garantiza que las personas trabajadoras tengan las mismas oportunidades de acceso al aprendizaje y a la adquisición de habilidades y competencias actualizadas para el desempeño de las tareas que les sean encomendadas y que en la mayoría de los casos vendrán condicionadas por los avances de la robotización, la digitalización y la transición verde ya mencionadas.

En resumen, la evolución hacia una industria más automatizada y la transición hacia los vehículos eléctricos están remodelando el panorama laboral del Sector, con implicaciones tanto para la cantidad de empleo disponibles, como para la tipología y calidad de los distintos puestos de trabajo.

6. EXAMINAR LOS PROCESOS DE AUTOMATIZACIÓN, DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD EN EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO, ASÍ COMO DETECTAR EL ENCUADRE LEGAL DE ESTOS ELEMENTOS EN LA NORMATIVA ESPAÑOLA Y COMUNITARIA.

6.1. EL ENCUADRE LEGAL DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO.

Los procesos de *sostenibilidad* en el Sector automovilístico han experimentado un impulso significativo en los últimos años, motivado, en gran medida, por el desarrollo de marcos regulatorios tanto a nivel nacional como, sobre todo, a nivel comunitario, que posteriormente se están adoptando a nivel industrial y productivo.

En este sentido, la Unión Europea ha desempeñado un papel clave, estableciendo directrices ambiciosas en el marco de su agenda climática. La piedra angular de este esfuerzo es el Pacto Verde Europeo, cuyo objetivo principal es alcanzar la neutralidad climática para el año 2050 (COM (2019) 640 final)²⁶. Esta estrategia integral busca transformar la economía europea hacia un modelo más limpio, eficiente y sostenible, con especial énfasis en Sectores de alto impacto como el automovilístico.

Como parte de esta hoja de ruta, la Comisión Europea presentó el paquete legislativo «Objetivo 55», dentro del cual se incluye una medida trascendental: la prohibición de la venta de vehículos nuevos que no sean de cero emisiones a partir de 2035 en todos los Estados miembros (COM (2021) 550 final)²⁷. Esta decisión no solo marca un antes y un después en la historia de la movilidad europea, sino que también obliga a una reestructuración profunda de toda la cadena de valor del Sector automovilístico.

Asimismo, se han adoptado regulaciones adicionales que refuerzan este enfoque. Entre ellas destaca la normativa CAFE (Regulación 2023/851)²⁸, que impone límites más estrictos a las emisiones promedio de CO₂ por fabricante, incentivando la innovación tecnológica y el desarrollo de vehículos más eficientes y sostenibles.

A esto se suma la normativa EURO 7 (COM (2022) 586 final)²⁹, ya aprobada, aunque aún no vigente, que establece requisitos más exigentes para las emisiones contaminantes de los vehículos con motores de combustión interna y, al mismo tiempo, fomenta activamente la electrificación del parque automotor europeo.

Todas estas medidas están respaldadas por el Plan de Acción para el Sector Europeo del Automóvil³⁰, presentado por la Comisión Europea, tras un “Diálogo Estratégico” entre fabricantes y autoridades de la Unión Europea. Dicho plan tiene como uno de los ejes la interacción entre la sostenibilidad y transformación del Sector con la competitividad y viabilidad industrial y comercial de los actores del ecosistema. En ese sentido, y partiendo de un diagnóstico de la situación compleja que vive el Sector en relación a la implementación del vehículo cero emisiones en Europa, el Plan recoge una flexibilización de los estándares

26 - Disponible en El Pacto verde europeo EUR-Lex

27 - Disponible en Objetivo 55 EUR-Lex

28 - Disponible en Reglamento - 2023/851 - EN - EUR-Lex

29 - Disponible en Normativa EURO 7

30 - Disponible en La Comisión impulsa la competitividad mundial de la industria automovilística europea

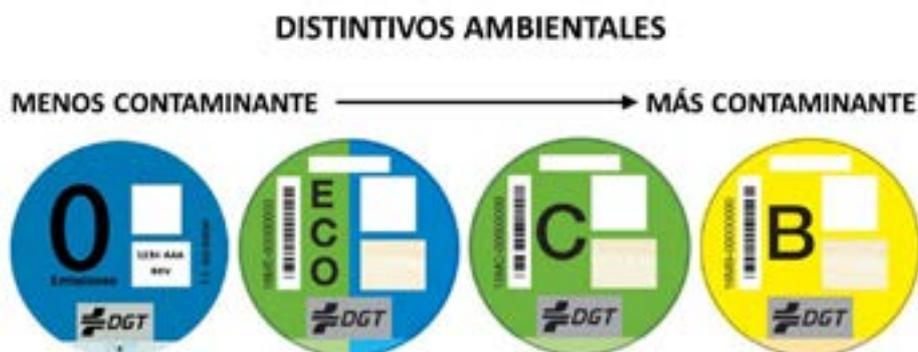
de emisiones contaminantes, distintas medidas de estímulo de la demanda y de la fabricación de baterías y una hoja de ruta para los próximos años para mejorar la competitividad de la industria y mantener el empleo.

A nivel nacional, también se han implementado diversas iniciativas con el objetivo de avanzar en la descarbonización del Sector automovilístico, en línea con los compromisos climáticos y de sostenibilidad. Entre las principales medidas normativas destaca la Ley de Cambio Climático y Transición Energética³¹, que establece un marco estratégico para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los Sectores, incluido el del transporte. Asimismo, el Real Decreto 1052/2022 introduce una serie de regulaciones orientadas a transformar el ecosistema de movilidad urbana, entre las que sobresale la creación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), obligatorias en municipios con más de 50.000 habitantes, con el fin de limitar el acceso de vehículos más contaminantes y fomentar alternativas más sostenibles.

En ese sentido, de acuerdo a la normativa de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2024), se establecen la siguiente categorización de vehículos:

- **Etiqueta 0 emisiones, Azul:** Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible.
- **Etiqueta Eco:** Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir los criterios de la etiqueta C.
- **Etiqueta C, Verde:** Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015. Vehículos de más de 8 plazas, excluido el conductor, y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.
- **Etiqueta B, Amarilla:** Vehículos de combustión interna que, si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2001 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006.

Cambios en las principales regiones productoras de vehículos



Fuente: Dirección general de tráfico (DGT)

31 - Disponible en BOE-A-2022-22689 por el que se regulan las zonas de bajas emisiones

En términos cuantitativos, de acuerdo con el Anuario Estadístico General para el año 2024 elaborado por la DGT³², el parque automovilístico está compuesto de la siguiente manera:

Parque de turismos por distintivo medioambiental. Año 2024

Etiqueta ambiental	0 emisiones	Eco	Verde (C)	B	Sin distintivo
Número de turismos	420.811	7.515.672	9.888.731	1.700.659	5.718.658

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la DGT

Parque de motocicletas por distintivo medioambiental. Año 2024

Etiqueta ambiental	0 emisiones	Eco	Verde (C)	B	Sin distintivo
Número de motocicletas	53.692	53.692	2.614.149	1.763	1.170.432

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la DGT

Paralelamente, para incentivar tanto la demanda como la producción industrial, el Gobierno ha puesto en marcha instrumentos clave como el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del Vehículo Eléctrico y Conectado³³, cuyo propósito es consolidar un ecosistema industrial innovador que favorezca el desarrollo y la fabricación de vehículos eléctricos. En el ámbito de la demanda, se ha promovido el Plan MOVES³⁴, un programa de ayudas que busca facilitar la adquisición de vehículos eléctricos y fomentar el despliegue de infraestructuras de recarga, contribuyendo así a una movilidad más limpia y eficiente.

Como podemos observar, el impulso legislativo hacia la descarbonización y la reducción de la huella ecológica en el Sector automotriz ha sido amplio, multifacético y ambicioso, impactando tanto la oferta como la demanda. No obstante, ni el papel que juega la producción ni el papel que juega el consumo, ha logrado adaptarse con la misma rapidez a este conjunto de cambios normativos, que en ocasiones resulta descoordinado y contradictorio, pero que define las reglas del juego en el Sector. Todo ello ha tenido un impacto significativo sobre el mismo.

6.2. EL ENCUADRE LEGAL DE LA AUTOMATIZACIÓN Y LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO.

En la actualidad, el Sector automovilístico se posiciona como uno de los pilares más avanzados y dinámicos de la industria manufacturera, destacándose por su constante evolución tecnológica. Como se detalló en el capítulo anterior, dentro del automóvil, la integración de software ha alcanzado un nivel sin precedentes, abriendo nuevas posibilidades, desde la conducción automatizada y autónoma hasta la incorporación de aplicaciones innovadoras y sistemas de infoentretenimiento cada vez más sofisticados. Esta tendencia no solo se observa en los vehículos en sí, sino también a lo largo de toda la cadena de valor de la industria, donde la constante búsqueda de optimización, innovación y automatización de procesos ha impulsado una transformación radical. En este contexto, la transición digital juega un papel esencial, siendo un motor clave que redefine las bases sobre las cuales se construye el futuro del Sector automovilístico.

Sin embargo, a diferencia de lo que ocurre con las políticas destinadas a la descarbonización, las innovaciones tecnológicas y productivas dentro del Sector automotriz no han sido impulsadas de manera directa por normativas legales o marcos regulatorios específicos. En lugar de eso, el principal impulsor

32 - Disponible en DGT detalles- cifras

33 - Disponible en Portal de Ayudas del Ministerio de Industria y Turismo

34 - Disponible en Programa MOVES III | Idae

ha sido la competencia entre las empresas y agentes y su capacidad para atraer consumo a través de propuestas innovadoras. Este enfoque ha dado lugar a un panorama normativo disperso, donde las distintas innovaciones y transformaciones del Sector se ven regidas por una combinación de diversas normativas y directrices, que, aunque abordan ciertos aspectos del desarrollo, no logran ofrecer un marco claro y unificado que regule de manera precisa su funcionamiento y evolución. Como resultado, la industria se encuentra en un espacio donde la regulación, en su mayoría, sigue el ritmo de la innovación, en lugar de ser un agente proactivo que guíe el desarrollo tecnológico de manera ordenada y sistemática.

No obstante, a lo largo de los últimos años la Unión Europea ha articulado algunas medidas para organizar la implantación de algunas de estas tecnologías y fomentar su crecimiento para garantizar el desarrollo del Sector automovilístico.

La primera referencia a una sistematización comunitaria se da con la Comunicación de la Comisión, que permitió ya en el año 2018, alcanzar acuerdos sobre los pasos necesarios para el desarrollo de la movilidad conectada y automatizada en la Unión Europea. Unos años más tarde, y con muchas de estas tecnologías en fase comercial, se acuerda la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro en el año 2020³⁵, en el que se articulan tres iniciativas estratégicas para favorecer la movilidad automatizada y la gestión inteligente de la movilidad. En ese sentido, destaca el Reglamento (UE) 2020/683 sobre la conectividad de vehículos³⁶, que abarca temas como el intercambio de datos entre vehículos y con infraestructuras, lo que es clave para los vehículos autónomos que dependen de la conexión en tiempo real con su entorno.

Por último, en el ya mencionado plan de acción del Sector automovilístico de la Comisión Europea, se plantea como un eje fundamental la innovación y la digitalización. Se parte de la premisa de la pérdida de liderazgo tecnológico del ecosistema en la Unión frente a otros mercados. Para llevarlo a cabo, se promoverá la conducción autónoma y se impulsará el desarrollo del vehículo europeo conectado y automatizado del futuro. Se establecerán bancos de pruebas específicos que permitirán validar tecnologías emergentes en condiciones reales, y se garantizará un acceso seguro y transparente a los datos, funciones y recursos del vehículo. Asimismo, se catalizará la inversión privada para ampliar la innovación en este Sector estratégico, y se reforzará la ciberseguridad como pilar esencial para asegurar la integridad de los sistemas automatizados.

A nivel nacional, la legislación específica en torno a los sistemas tecnológicos y de innovación aplicados a la automoción es todavía limitada y, en gran medida, se encuentra supeditada a las directrices y normativas comunitarias. La escasa normativa existente se enfoca principalmente en aspectos relacionados con la seguridad y la fiabilidad de estos sistemas, sin abordar aún de forma integral cuestiones productivas o comerciales.

En ese sentido, destaca el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial³⁷, en el que se incluye un marco habilitante, a nivel nacional, de la regulación para la circulación de los vehículos automatizados, que debe ser profundizada a partir de un desarrollo reglamentario.

No obstante, desde el ámbito industrial, se están impulsando iniciativas que buscan fomentar el avance en este Sector. Un ejemplo destacado es el Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) del vehículo eléctrico y conectado, el cual contempla entre sus ejes fundamentales el apoyo a la investigación, el desarrollo experimental, así como la digitalización de procesos productivos. Este tipo de programas representan una apuesta clara por la innovación y la transición hacia una movilidad más inteligente y sostenible.

35 - Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro EUR- Lex

36 - Disponible en Reglamento sobre conectividad de vehículos EUR-Lex

37 - Disponible en RDL 6/2015 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

7. DETERMINAR LOS FACTORES PARA EL AVANCE HACIA EL FUTURO DE LA MOVILIDAD

7.1. NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD

Tal como recoge el Observatorio de Transporte y Logística del Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible del Gobierno de España, en los últimos años la sociedad ha experimentado importantes transformaciones. Se ha producido una toma de conciencia medioambiental, la irrupción de relevantes innovaciones tecnológicas, el crecimiento demográfico en las áreas urbanas, el envejecimiento de la población o los nuevos hábitos de consumo, son cambios relativamente recientes que están modificando no sólo las ciudades en sí mismas, sino también el propio concepto de la movilidad.

La preocupación por los problemas medioambientales, y en particular por el cambio climático surgió hace décadas, pero es ahora cuando hay un mayor grado de concienciación medioambiental y cuando los efectos del cambio climático se están tornando más notables. Los acuerdos de París en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2015 o la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible han establecido, a nivel mundial, las líneas a seguir para tratar de reducir sus riesgos e impactos, líneas en las que el transporte y la movilidad tienen un peso significativo.

La entrada en vigor de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (artículo 14.3) y del Real Decreto 1052/2022 supuso la introducción de una serie de regulaciones orientadas a transformar el ecosistema de movilidad urbana, entre las que destaca la creación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), obligatorias en municipios con más de 50.000 habitantes, con el fin de limitar el acceso de vehículos más contaminantes y fomentar alternativas más sostenibles.

Entre las prioridades de la sociedad actual, especialmente entre las de las personas jóvenes, no está la compra de un vehículo. La movilidad urbana es un pilar fundamental para el desarrollo de las ciudades y la calidad de vida de sus habitantes. Con el crecimiento demográfico, la urbanización acelerada y la necesidad de reducir el impacto ambiental, las formas de desplazarse dentro de los entornos urbanos han evolucionado significativamente. Hoy en día, contamos con diversas opciones de movilidad que buscan equilibrar accesibilidad y la eficiencia.

Como hemos comentado anteriormente, las nuevas formas de movilidad que han surgido por la entrada en el mercado de plataformas de alquiler de bicicletas, motocicletas y coches “carsharing”. El creciente uso de aplicaciones para viajes urbanos, interurbanos y de media o largo duración, en coches compartidos, “carpooling”, tipo BlaBlaCar, así como el aumento de oferta para viajes urbanos en vehículos con conductor, con plataformas como Uber, Cabify, Bolt, etc, han contribuido a que no haya necesidad de comprar un vehículo propio.

Estos cambios, unidos al aumento del uso del transporte público, por conciencia medioambiental, rapidez, fluidez, ahorro económico etc; han modificado sustancialmente el concepto de movilidad en la sociedad actual.

En cambio, en toda esta transformación no se ha tenido en cuenta las necesidades de la ciudadanía de desplazarse a sus centros de trabajo. La movilidad urbana suele ser una parte de la movilidad interurbana que no siempre cuenta con transporte público colectivo, o este no tiene la afluencia necesaria para ser una alternativa viable al uso del vehículo particular.

Del mismo modo, no se ha contado con la capacidad económica de la ciudadanía para poder adquirir vehículos de bajas emisiones, que le permitan poder moverse dentro de la ciudad para poder salir y entrar a su centro de trabajo que, habitualmente, se encuentra en el entorno de las grandes ciudades.

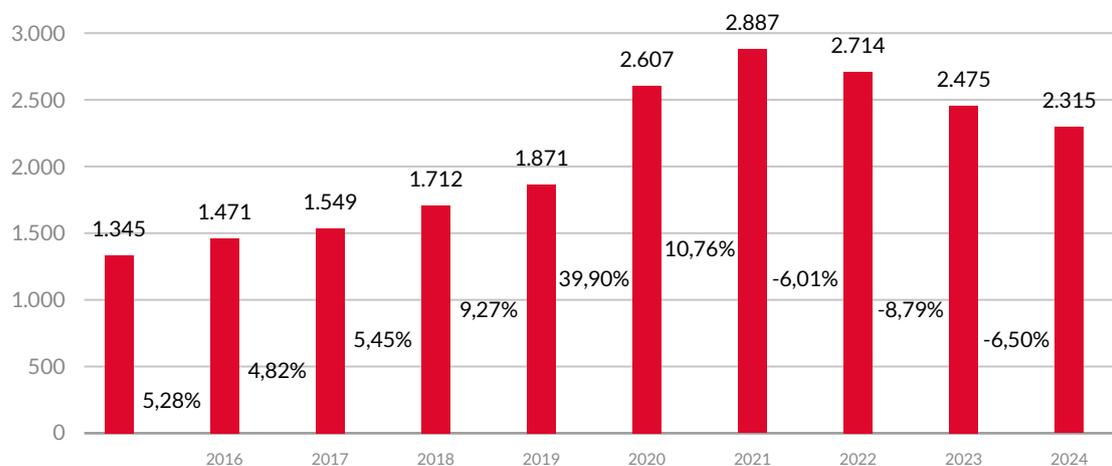
Así se ha puesto de manifiesto en pronunciamientos judiciales como la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Cataluña núm. 872/2022, de 21 de marzo, avalada por el Tribunal Supremo, en la que se declara nula la ordenanza municipal de 2019, aprobada por el Ayuntamiento de Barcelona, relativa a la zona de bajas emisiones en la ciudad. En su fundamentación jurídica, el TSJ de Cataluña, entre otros argumentos, subrayó la significativa afectación que la zona de bajas emisiones suponía para aquellas personas, fueran o no residentes, que desarrollaran una actividad económica utilizando vehículos a motor en el interior del ámbito territorial de la medida. El TSJ entiende que las políticas públicas que obedecen a razones de interés general, como es el caso de la protección del medio ambiente y de la salud pública, deben adoptarse atendiendo al principio de proporcionalidad y ser lo menos restrictivas posible, teniendo en cuenta las posibilidades que pudieran ofrecer otras alternativas menos limitadoras del derecho de libre circulación o movilidad. Los criterios que el TSJ de Cataluña sostiene han sido validados por la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 4853/2023, de 2 de noviembre.

Asimismo, más recientemente, se distingue la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, núm. 405/2024, de 17 de septiembre, que anula parcialmente la ordenanza municipal 10/2021, aprobada por el Ayuntamiento de Madrid, en lo relativo a las zonas de bajas emisiones. En la argumentación jurídica, se vuelve a insistir en la necesidad de que la medida que se pretende implantar, al restringir el ejercicio de ciertos derechos reconocidos por el ordenamiento, debe responder a un principio de proporcionalidad, que la sentencia entiende vulnerado. Entre otra razones, el TSJ de Madrid considera que la protección del medio ambiente debe producirse mediante una transición justa *“que tenga en cuenta las consecuencias en el terreno de la economía, de la movilidad y de la vida familiar, y las necesidades de importantes sectores de la población, singularmente los de menos capacidad económica, que son los más vulnerables frente a las medidas restrictivas; y en la actividad de las empresas, singularmente en las más pequeñas de las que operan en el mercado, y en los autónomos”*. Esta sentencia aún no es firme, ya que ha sido recurrida ante el Tribunal Supremo, que aún no se ha pronunciado al respecto.

7.2. EL “BOOM” DE LA BICICLETA EN LA PANDEMIA

Por otro lado, como actor relevante en el avance hacia el futuro de la movilidad, hemos de hacer referencia al último informe publicado por la Asociación de Marcas de Bicicletas de España (Ambe)³⁸, en el que se reconoce que, tras el boom de la pandemia con las bicicletas, en 2024, el Sector, acumula su tercer año consecutivo en retroceso con las bicicletas de movilidad y de montaña como las más damnificadas. El número de unidades vendidas cayó un 12,8% en 2024. Según el citado informe, el Sector alcanzó una cifra de negocio de 2.315 millones de euros en España en 2024, un 6,5% menos que el año anterior. De este modo, el Sector se mantiene un 23,7% por encima de los niveles prepandemia, pero por debajo de los resultados de 2021 en el que se alcanzaron los 2.887 millones de facturación.

Evolución de la venta de bicicletas de 2015 a 2024, por millones de euros



Fuente: AMBE

La nota positiva, en comparación con el resto de los mercados europeos, la pone la producción nacional de bicicletas. En 2024 se produjeron en España 310.000 bicicletas (un 2% más que en 2023), y se vendieron 1.100.000 bicicletas. Convirtiéndose así en el vehículo más vendido del país, por encima del coche.

El Sector emplea de manera directa a más de 24.000 personas entre empresas fabricantes, importadoras, distribuidoras, puntos de venta, alquiler y reparación. Respecto a los puntos de venta, en 2024 se reducen un 3% hasta alcanzar los 2.916 en toda España.

El precio medio de la bicicleta vendida en España se incrementó un 4,6% en 2024 hasta los 1.167 euros, impulsado principalmente por la bicicleta eléctrica, tras la reducción de precio de 2023.

La facturación también se redujo en 2024 en componentes, pero especialmente en zapatillas (-8,8%), textil (-7,8%) y cascos (-7,4%), que sufren mayores impactos que en el año 2023.

7.3. LA MOTOCICLETA Y LOS VEHÍCULOS LIGEROS

Otro actor relevante en el futuro hacia el avance de la movilidad es la motocicleta. Los atascos de las zonas urbanas, el intento de la reducción de la contaminación, la búsqueda permanente de optimizar y reducir el tiempo en los desplazamientos, son retos actuales de la movilidad en las ciudades y de una mejor gestión de la movilidad en la red vial.

Según datos de la Asociación Patronal del Sector Anesdor³⁹, los motivos por los cuales las motocicletas y ciclomotores son el medio de transporte preferido por millones de personas para sus desplazamientos diarios son, entre otros:

- Reducen el tiempo de desplazamiento entre un 50 y un 70% en comparación a otros vehículos.
- Permiten una mayor fluidez del tráfico, en tanto que ocupan tres veces menos espacio en vía.
- Presentan un mayor índice de ocupación.
- Contaminan, de media, un 50% menos que otros vehículos en términos de CO2.
- Y contribuyen a la racionalización del gasto en transporte, al ser vehículos económicos tanto en su adquisición como en su mantenimiento.

Los datos estadísticos facilitados por Anesdor⁴⁰ respecto al primer trimestre de 2025, sitúan que el Sector de la moto y los vehículos ligeros eléctricos creció un 6,7% respecto al mismo periodo del 2024, sumando un total de 2.160 matriculaciones.

Por tipo de motocicletas, la moto eléctrica (cómputo de ciclomotor, escúter y motocicleta) cerró el trimestre con un incremento del 12,3% (1.704 unidades). El escúter matriculó un total de 977 unidades, un 2,8% de crecimiento de enero a marzo de 2025, seguido del ciclomotor con 535 unidades, un 21,3% y la motocicleta que con 192 unidades matriculaciones registró un incremento del 51,2% en el primer trimestre de 2025.

Respecto al resto de mercados de vehículos de la categoría L eléctrica, los microcoches crecieron un 7,5%, con 385 unidades matriculada y los triciclos cayeron un -66,2%, 48 unidades, de enero a marzo 2025.

En cuanto a los canales de distribución, el uso particular es el que mayor volumen de registros acumula, con 812 unidades matriculadas, y es el único que cae y lo hace en un -6,5%. El canal de empresas acumula un total de 593 unidades y un crecimiento del +11,3% y el de alquiler, 299 unidades y un incremento del 160%.

En lo que respecta al conjunto del Sector eléctrico por Comunidades Autónomas, Madrid (770 unidades), Cataluña (415 unidades) y Andalucía (322 unidades), son las que lideran el ranking de matriculaciones en el primer trimestre del año.

39 - Disponible en ANESDOR

40 - Disponible en Anesdor. 1º trimestre 2025

7.4. EL RENTING COMO ACTOR TRANSFORMADOR EN EL FUTURO DE LA MOVILIDAD

El renting se ha convertido en un actor clave para el futuro de la movilidad. Facilita el acceso a tecnologías más limpias, jugando un papel crucial en la movilidad del futuro, adaptándose a las necesidades actuales y promoviendo la sostenibilidad. Contribuye a la renovación de vehículos y facilita el uso de coches más eficientes, como híbridos o eléctricos, lo que contribuye a la reducción de emisiones y a la transición hacia una movilidad más limpia. Además, el renting refleja un cambio cultural hacia la flexibilidad y la sostenibilidad, convirtiéndose en una opción atractiva para acceder a vehículos, sin la necesidad de una gran inversión inicial, por lo que se postula como una opción accesible para toda la ciudadanía.

En lo relativo al renting, al cierre de 2024, según datos de la Asociación Española de renting de vehículos⁴¹ el parque de vehículos alcanzó las 947.666 unidades, lo que representa un incremento del 4,93% respecto al año anterior. La facturación del Sector también mostró una evolución positiva, situándose en 8.752 millones de euros, un 9,47% más que en 2023. El renting mantiene una presencia significativa en el mercado, representando el 27,67% del total de matriculaciones. En cuanto a sostenibilidad, el parque de vehículos electrificados asciende a unas 116.000 unidades, lo que supone más del 12% del total, y de estas, aproximadamente un 33,6% corresponde a vehículos 100% eléctricos. Además, el 28,20% de los vehículos matriculados por el renting en 2024 fueron fabricados en España, un porcentaje notablemente superior al 19,77% registrado en el resto de matriculaciones excluyendo el renting.

7.5. CAMBIO DE PARADIGMA

Por otro lado, como venimos diciendo, también ha contribuido al cambio de paradigma la concienciación medioambiental y la orientación de las políticas en materia de movilidad, ya que el transporte es una actividad intensiva en el uso de la energía y contribuye de manera relevante a las emisiones a la atmósfera, que pueden clasificarse en dos grupos: los gases de efecto invernadero (GEI) y las sustancias contaminantes.

El informe “Tendencias y Proyecciones en Europa 2023”⁴², alerta como el cambio climático está ocurriendo ahora. Las inundaciones, sequías, olas de calor y otros riesgos climáticos son cada vez más intensos, prolongados y frecuentes (Agencia Europea de Medio Ambiente, 2023). Durante la última década, las temperaturas superficiales europeas fueron más de 2°C superiores a los niveles preindustriales, mientras que el verano de 2023 fue el más caluroso registrado a nivel mundial y el quinto más caluroso en Europa. Cada tonelada de gases de efecto invernadero ahorrada, contribuye a mitigar las consecuencias del cambio climático, y la UE se compromete a intensificar los esfuerzos y tomar medidas decisivas en el camino hacia la neutralidad climática.

En las últimas décadas, la UE ha reducido sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en casi un tercio, fomentando al mismo tiempo la prosperidad económica. Las cifras de 2022 indican que el total neto de emisiones de gases de efecto invernadero, incluidas las emisiones de GEI de la aviación internacional, había disminuido un 31% en comparación con 1990. En particular, en los Sectores de suministro de energía e industrias de alto consumo energético, ambos sujetos al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (RCDE UE) desde 2005, se ha observado una reducción pronunciada de las emisiones de GEI. Sin embargo, la disminución de las emisiones contempladas en los objetivos de los Estados miembros en el marco de la legislación de reparto del esfuerzo, especialmente en áreas como la agricultura, el transporte y la construcción, ha sido más lenta. Paralelamente, según las primeras estimaciones de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), la UE ha logrado ampliar la cuota de consumo de energías renovables, con fuentes renovables, representando una participación estimada del 22,5% para 2022. Además, la UE ha logrado reducir el consumo de energía primaria en un 16% desde 2005, gracias a conversiones energéticas más eficientes y a una reducción del 8% en el consumo final de energía, según datos de la AEMA en 2022.

Al mismo tiempo, la distribución del consumo final de energía entre Sectores se ha mantenido relativamente constante durante este período, con la industria representando alrededor del 25% del

41 - Disponible en Asociación Española de renting de vehículos

42 - Disponible en Tendencias y Proyecciones en Europa 2023

consumo final de energía y el transporte representando algo más del 30%. En los últimos años, el impacto de la pandemia de la COVID-19 es evidente: en 2020, el consumo final de energía se redujo un 8% anual, debido principalmente a una disminución en la industria y el transporte.

En 2021, sin embargo, el consumo final de energía aumentó un 7% histórico. Como resultado, la UE alcanzó su objetivo de consumo final de energía en 2020, mientras que en 2021 se superó el objetivo establecido para el año anterior. En 2022, el consumo final de energía disminuyó un 1,5 % con respecto a 2021, según estimaciones preliminares, en un contexto de altos precios de la energía. Los datos para 2022 indican que el Sector industrial registró la mayor disminución, un 5 %, en comparación con 2021, mientras que el Sector del transporte experimentó un crecimiento estimado del 3%.

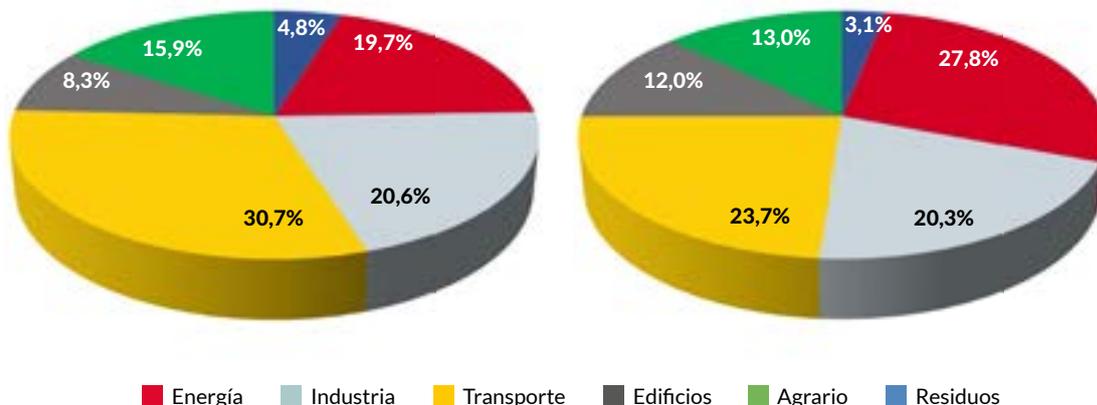
En España, en 2022⁴³ las emisiones de gases de efecto invernadero del Sector transporte presentan un mayor peso relativo (30,7%) que la media de la Unión Europea (23,7%).

La media europea indica que las emisiones generadas por el transporte están +3,4 puntos porcentuales por encima de las emisiones de la industria energética, mientras que en España la cuota del transporte es +10,1 puntos porcentuales superior a la de la industria energética.

La media de los 27 países de la Unión Europea (UE-27) indica que las emisiones del transporte están 3,4 % por encima de las emisiones del Sector energético, mientras que en España la cuota del transporte es 10,1 % superior a la del Sector energético. Se observa también que la participación de las emisiones de GEI del transporte en España son superiores a las del Sector industrial desde 2013 en un promedio de +4,5 puntos porcentuales en el periodo 2013-2022, mientras que en el conjunto de la UE-27 este hecho se produce desde 2014 con un promedio de +1,2 puntos porcentuales más para el Sector transporte durante el periodo 2014-2022.

Desde 2009 se observa que, algunos años, las emisiones de GEI del transporte en España son muy superiores a las del Sector energético, hecho que no se ha dado en el conjunto de la UE-27 desde que se contabilizan las emisiones, aunque la diferencia entre estos dos Sectores se ha ido reduciendo a lo largo de los años.

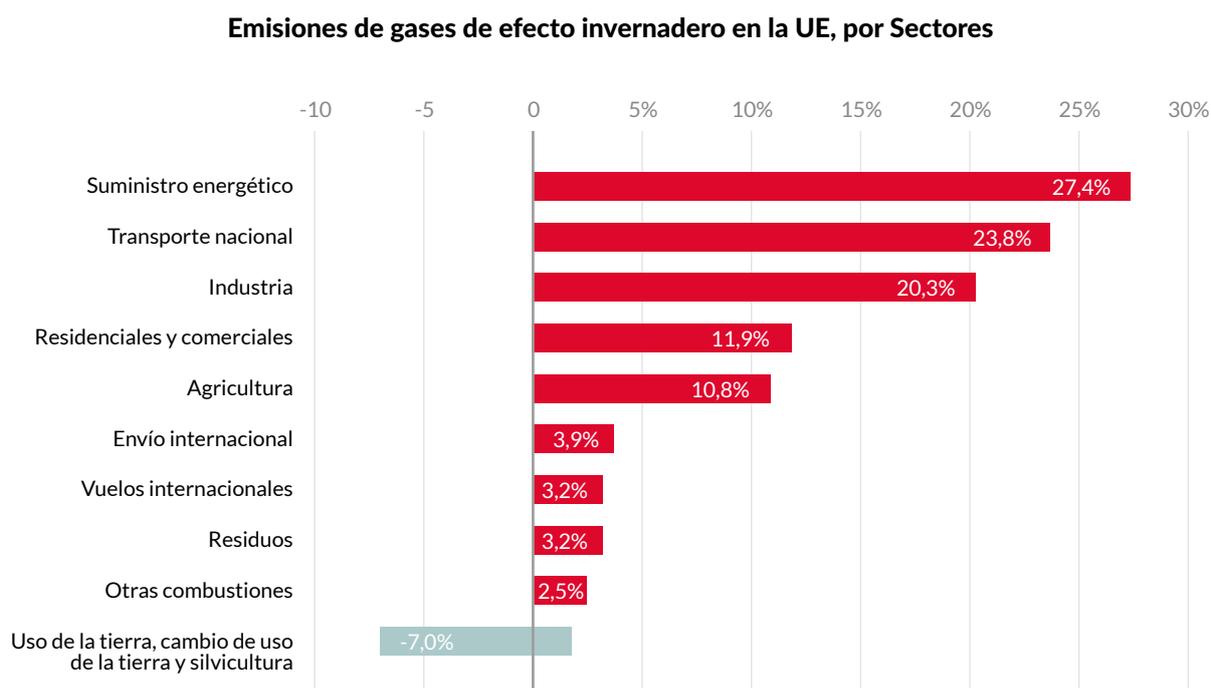
Emisiones de GEI procedentes del transporte en relación con otros Sectores. España y Unión Europea (UE-27). Datos 2022



43 - Disponible en Informe 2024 Observatorio del Transporte y Logística en España

Según el sexto informe de evaluación del Panel Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático (IPCC)⁴⁴, las emisiones de gases de efecto invernadero que provienen de las actividades humanas han contribuido en torno a 1,1 °C al calentamiento global desde principios del siglo XX. Estas actividades incluyen, por ejemplo, la quema de carbón, petróleo y gas, la deforestación y la agricultura.

El siguiente gráfico⁴⁵ muestra las emisiones de gases de efecto invernadero en la UE en 2022, desglosadas por principales Sectores de origen. El suministro de energía fue responsable del 27,4% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE ese año, mientras que el transporte nacional representó el 23,8%. Las emisiones de gases de efecto invernadero de la industria fueron responsables del 20,3% de las emisiones, las actividades residenciales y comerciales, del 11,9% y la agricultura, del 10,8%.



Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente

7.6. AVANCES HACIA LA ELECTRIFICACIÓN

Por otro lado, dentro de las conclusiones del V Observatorio de la Movilidad Sostenible de España “Desafíos de la movilidad intermodal: sostenible, conectada, eficiente y segura”⁴⁶ se destaca que España avanza lentamente en la electrificación, dando pasos en materia de movilidad respetuosa con el medio ambiente, pero todavía alejados de países cercanos al nuestro.

Según datos de ANFAC, en 2023 el 12% de los vehículos vendidos eran electrificados, frente al 22,3% de la tasa media en Europa.

Hemos de volver a mencionar en este punto, lo tratado en el punto 4 del presente Informe, donde reflejábamos la evolución de los puntos de recarga en nuestro país. Como se puede ver en la evolución del gráfico hemos pasado de 7.607 puntos de recarga en 2019 a 38.725 puntos de recarga en 2024, lo que supone un aumento exponencial del 409% en 5 años. Así mismo supone una buena noticia ya que estamos en la senda de los 45.000 puntos de recarga planteados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) para 2030⁴⁷.

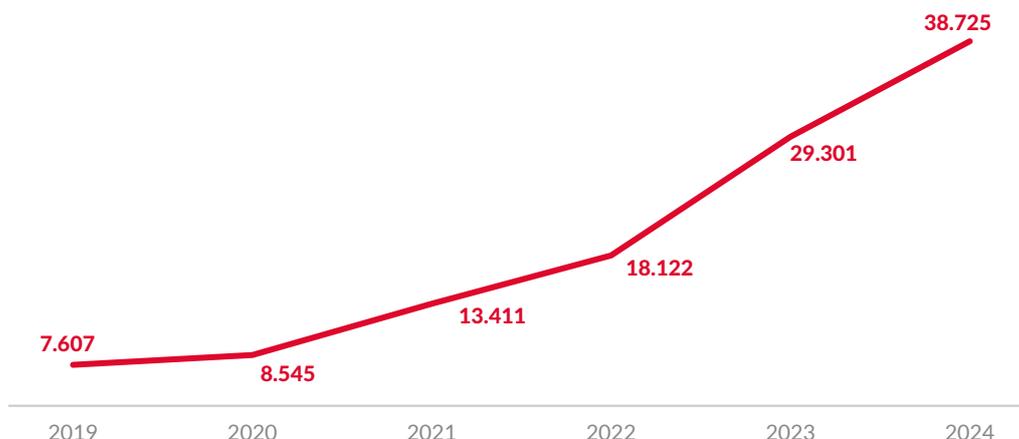
44 - Disponible en Panel Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático

45 - Disponible en Emisiones de gases de efecto invernadero Parlamento Europeo

46 - Disponible en V Observatorio de la Movilidad Sostenible de España “Desafíos de la movilidad intermodal: sostenible, conectada, eficiente y segura

47 - Disponible en Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030

Evolución de puntos de recarga en España



Fuente: Gabinete Técnico a partir de los datos de Secretaría del Sector Automovilístico de UGT FICA

Dentro de los factores para el avance hacia el futuro de la movilidad y dado que, el acceso a la movilidad es una condición esencial para la inclusión social, juega un papel relevante el posicionamiento de las personas trabajadoras del Sector y de la ciudadanía en general.

En este sentido, el documento aprobado por el 30º Comité Ejecutivo de IndustriAll Europe (Documento de posición 158/2024) recoge un llamamiento a la adopción de un plan para una movilidad sostenible e integradora en Europa⁴⁸.

Desde UGT FICA no podemos estar más alineados con el planteamiento que hacen, en lugar de centrar su política de transportes en un cambio tecnológico hacia la electrificación y la digitalización, la Unión Europea (UE) debería replantearse su sistema de transportes de manera que la ciudadanía y las personas trabajadoras ocupen el centro de los debates, tomando como punto de partida la necesidad urgente de hacerlo compatible con los límites medioambientales.

7.7. DERECHO A LA MOVILIDAD

Hemos visto diferentes factores que están modificando el concepto de movilidad, pero dada la magnitud de las consecuencias de estos cambios, se hace imprescindible el establecimiento de un derecho a la movilidad que también debería ser una prioridad de la acción de la Unión Europea, en particular para las regiones rurales y sin litoral que suponen importantes limitaciones para la ciudadanía y que originan aislamiento y despoblación.

Esto debería basarse en:

- Medidas específicas de apoyo a la compra de vehículos de emisiones cero para los hogares de renta baja y media, en la línea del arrendamiento social francés, y a la reconversión de los vehículos de combustión interna (economía circular).
- Incentivos para la producción y compra de vehículos pequeños y asequibles de emisiones cero en Europa.
- Inversión pública en infraestructuras de transporte para fomentar la multimodalidad, el cambio modal cuando sea necesario y posible, y el transporte público asequible, eficiente y adecuado.
- Promoción de convenios colectivos de empresa que integren planes para una movilidad sostenible de las personas trabajadoras, sin menoscabo del avance en otros derechos laborales.
- Movilización de los recursos del Fondo Social Climático para luchar contra la precariedad en términos de movilidad.

48 - Disponible en Una llamada de atención para los trabajadores de la industria del automóvil y su cadena de suministro en Europa _industriALL Europe

8. PROBLEMAS A LOS QUE SE ENFRENTA EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

El Sector automovilístico mira al futuro con moderado optimismo. Sin embargo, algunos factores siguen condicionando el futuro de la automoción. Desde hace unos años, el Sector se enfrenta a nivel mundial a importantes cambios, derivados principalmente de nuevas prioridades, como la sostenibilidad climática o la conectividad/digitalización, de la que hemos hablado con detalle a lo largo del presente Informe.

Con el fin de mantener su elevada capacidad competitiva en un mercado cada vez más global, las empresas se ven obligadas a adaptarse y la innovación se convierte en el elemento diferenciador. En este contexto, los fondos europeos Next Generation Europe Union (NGEU), cuyos ejes principales son, precisamente, la transición ecológica y la digitalización, están movilizando una cantidad ingente de recursos a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y son una palanca fundamental para lograr la transformación del Sector.

Entre los principales problemas que afectan al Sector, concretamente en España, consideramos como principales los siguientes:

8.1. CRECIENTE PRESENCIA EN EL MERCADO DE VEHÍCULOS FABRICADOS FUERA DE EUROPA

En este aspecto hay que hacer especial hincapié en los automóviles de origen chino, con una penetración en el mercado creciente y una tecnología que, en muchos casos, supera la ofrecida por los fabricantes europeos a precios más competitivos al venir de una economía que cuenta con importantes ayudas públicas.

En 2024, China se ha afianzado como el principal productor y exportador de vehículos eléctricos a nivel global, con más del 60% de las unidades fabricadas en todo el mundo. La presencia de marcas chinas en el Sector automotriz, especialmente en el segmento de turismos, se ha convertido en un fenómeno evidente que afecta, prácticamente, a todos los mercados internacionales.

Para comprender la rápida expansión de los fabricantes chinos de vehículos eléctricos (BEV) e híbridos enchufables (PHEV y HEV) resulta clave tener en cuenta que sus modelos han alcanzado, e incluso superado en algunos casos, los estándares de calidad y tecnología de las marcas europeas y estadounidenses. En los últimos años, la industria automotriz china no solo ha incrementado su capacidad de producción y ventas, sino que también ha logrado destacarse en innovación tecnológica.

Esta penetración en el mercado se extiende a nivel mundial. En Europa, por ejemplo, las marcas chinas representaron aproximadamente el 4% del mercado en Alemania, el 7% en Reino Unido y el 5% en Francia. En España, los vehículos eléctricos y enchufables de origen chino alcanzaron cerca del 10% de las ventas. Fuera del continente europeo, la influencia es aún más destacada: en Brasil, el 82% de los BEV y PHEV matriculados en 2024 procedían de China, mientras que en Australia y Nueva Zelanda la cuota de mercado fue del 26% y 15%, respectivamente.

Todo apunta a que esta tendencia continuará en los próximos años, impulsada por la apertura de fábricas chinas en países europeos como Suecia, Bélgica, España, Turquía y Hungría. Empresas como Geely —propietaria de Volvo— y BYD —con nuevas plantas en Hungría y Turquía— han intensificado la competencia, mientras que firmas emergentes como NIO y Xpeng avanzan con fuerza, complicando aún más el escenario para los fabricantes europeos.

Los planes de expansión de los fabricantes de equipos originales (OEM) chinos incluyen varias estrategias: desde la construcción de nuevas instalaciones, como ha hecho BYD, hasta la adquisición de plantas ya existentes, como en el caso de Chery. Además, han apostado por invertir en marcas europeas consolidadas, como ha realizado Geely, y por establecer sólidas redes de distribución, tanto propias como a través de alianzas con concesionarios locales, para acelerar su acceso al mercado europeo.

El protagonismo chino no se limita a la venta de vehículos ensamblados. Según el informe de *Basque Trade & Investment*⁴⁹ para el Gobierno Vasco, publicado en octubre de 2024, entre 2022 y 2024 los fabricantes chinos realizaron 35 inversiones estratégicas en Europa, principalmente orientadas a la producción de baterías en Europa del Este. Hoy, existen 223 empresas proveedoras chinas en Europa, un 35% de ellas en Alemania, muchas dedicadas a la fabricación de componentes interiores, esenciales para la industria automotriz europea.

Además, se han identificado 333 empresas europeas que cuentan entre sus clientes a fabricantes chinos, siendo Geely la que concentra el mayor número de proveedores en Europa.

Diversos factores explican esta creciente presencia global de la automoción china.

Uno de los factores que favorecen la expansión de China en el Sector es la producción local en peores condiciones laborales y salariales de los trabajadores y las trabajadoras de la industria de automoción. Según datos de Trading economics⁵⁰, el salario medio de la industria manufacturera china se situó en torno a 101.000 yuanes año (12.120 € anuales). Una oferta laboral de la empresa Xiaomi de junio de 2024⁵¹ reclamaba personas trabajadoras para sus plantas de producción con salarios en torno a 8.000-10.000 yuanes al mes (960-1.200 euros al mes) con una jornada laboral de entre 10 y 11 horas diarias, 6 días a la semana.

Además, otro factor que ha resultado decisivo en el posicionamiento de China en el mercado ha sido el importante respaldo financiero del Gobierno Chino a la industria de vehículos electrificados, que entre 2009 y 2023 superó los 200.000 millones de euros en subvenciones y ayudas públicas, que han permitido ofrecer vehículos eléctricos e híbridos a precios considerablemente más bajos que los de las marcas tradicionales, incluso aplicando aranceles de importación.

Otro factor determinante es el modelo de producción integrado que caracteriza a los fabricantes chinos, quienes elaboran, prácticamente, todos los componentes de sus vehículos, a diferencia de las marcas europeas. Esto es especialmente relevante en el caso de las baterías, que representan aproximadamente un tercio del coste total de un automóvil eléctrico, y donde China mantiene el control de cerca de dos tercios del mercado mundial.

China ha reforzado su posicionamiento en el Sector mediante la explotación de recursos propios y la integración vertical de su cadena de valor, consolidándose como un agente estratégico clave en la industria.

En un contexto de rápido aumento en la demanda de vehículos eléctricos y sistemas de almacenamiento energético, disponer de una fuente local de litio supone un factor estratégico de primer orden para optimizar los costos y agilizar la transición hacia un modelo energético basado en fuentes renovables.

A este respecto, una reciente noticia⁵² de enero de 2025 daba cuenta del hallazgo en el Tíbet de un yacimiento de litio que podría alcanzar 30 Millones de Toneladas. El incremento de las reservas de litio en China, que situaría a este país como el segundo poseedor mundial de reservas de este mineral, con un 16,5% del total mundial, solo por detrás de Chile, representa una ventaja estratégica para uno de los principales consumidores de este recurso, y se produce en un momento crucial marcado por el crecimiento sostenido de la demanda global de vehículos eléctricos.

49 - Disponible en Basque Trade & Investment

50 - Disponible en Trading Economics

51 - Disponible en Cnevpost

52 - Disponible en <https://evertiq.es/news/2650v>

Por último, el uso de menos piezas y la fabricación de grandes módulos ensamblables, reducen considerablemente los costos de producción, facilitando precios finales más competitivos.

8.2. POLÍTICA ARANCELARIA DEL GOBIERNO DE EEUU

La guerra arancelaria desatada recientemente, tras la llegada al gobierno de EEUU de Donald Trump, tendrá evidentemente consecuencias para la economía mundial, pero el alcance de los mismos está aún por determinar.

Uno de los Sectores que más ha sentido el impacto de la guerra comercial iniciada por la administración Trump a la presidencia de Estados Unidos ha sido el de la automoción. A finales de marzo de 2025, el mandatario anunció la imposición de un arancel del 25% a todos los vehículos fabricados fuera de territorio estadounidense, con el objetivo de recaudar miles de millones de dólares y atraer a fabricantes extranjeros para que trasladen su producción al país.

Esta decisión golpea especialmente a la Unión Europea, uno de los principales exportadores de automóviles hacia Estados Unidos. De acuerdo con cifras de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), en 2023 la UE exportó cerca de 800.000 vehículos al mercado estadounidense, valorados en aproximadamente 40.000 millones de euros.

España, aunque con una participación más limitada, no quedará al margen de las consecuencias de esta política comercial. Según las principales patronales del Sector, el impacto será “limitado e indirecto”. Sin embargo, en una industria tan globalizada y con cadenas de suministro altamente interconectadas, cualquier restricción al comercio internacional termina generando efectos considerables.

En cuanto a las exportaciones de vehículos españoles a Estados Unidos, estas ya eran reducidas en 2023, con apenas 51.703 unidades. En 2024, directamente no se exportó ningún vehículo completo a ese país, debido a la interrupción de la producción de los modelos Ford Tourneo y Transit Connect, y a que Mercedes-Benz no certifica sus furgonetas fabricadas en Vitoria para el mercado estadounidense.

A pesar de la escasez de exportaciones directas, España mantiene un papel destacado como fabricante de componentes para automóviles, muchos de los cuales se integran en vehículos destinados a Estados Unidos, lo que supone una exposición indirecta significativa a las consecuencias de estos aranceles. En 2024, Estados Unidos fue el octavo socio comercial del Sector español de proveedores de automoción, con una facturación de 1.021 millones de euros, según datos de Sernauto. Aunque esto representa solo el 4% del total de exportaciones, se trata de un mercado estratégico, con productos de alto valor añadido y relaciones indirectas relevantes.

Asimismo, esta medida afectará no solo a las exportaciones directas desde España, sino también a los vehículos ensamblados en países como Alemania, Francia o México que incorporan componentes españoles.

Por último, cabe destacar que buena parte de la industria española de componentes cuenta con implantación productiva en México para abastecer a la industria local. La introducción de aranceles afectaría tanto, a estas instalaciones, como a la automoción mexicana en su conjunto, dado que este Sector, representa una de las partidas más valiosas de las exportaciones mexicanas a Estados Unidos, por lo que sería uno de los más perjudicados por la aplicación de estas barreras comerciales.

8.3. COSTE DE LOS VEHÍCULOS “CERO EMISIONES”

La presencia del coche eléctrico en el mercado europeo ha experimentado un crecimiento notable en los últimos años. En 2018, estos vehículos representaban apenas el 1,1% de las matriculaciones. Sin embargo, en 2024, los eléctricos puros alcanzaron aproximadamente el 15% del total, reflejando una clara tendencia al alza.

Este aumento en la demanda y la producción ha permitido una progresiva reducción de los costes de fabricación, lo que en teoría debería haber contribuido a una bajada en los precios finales. No obstante, la diferencia de precios entre los vehículos eléctricos y los de combustión interna sigue siendo significativa.

Según un informe de *Jato Dynamics*⁵³ publicado en enero de 2025, aunque la brecha se ha reducido, en 2024 los vehículos eléctricos de batería seguían siendo un 22% más caros que los de combustión. En comparación, en 2018 esta diferencia era del 42%. Durante este mismo periodo, el precio medio de los coches de gasolina, diésel e híbridos ligeros en la Eurozona aumentó un 7%, mientras que el precio de los eléctricos solo subió un 3,6%, y el de los híbridos disminuyó un 1,6%.

Esta evolución de precios contrasta con la promesa de una “democratización” del coche eléctrico y plantea dudas sobre la efectividad de las políticas europeas orientadas a fomentar su adopción masiva. Uno de los principales obstáculos sigue siendo el precio: para la mayoría de las potenciales personas compradoras, sigue siendo la mayor barrera de entrada.

La oferta limitada también influye en esta percepción. Mientras que los coches de combustión cuentan con una amplia gama de opciones, los eléctricos todavía tienen una presencia mucho más reducida, especialmente en los segmentos más económicos. No obstante, esta situación comienza a cambiar, sobre todo con la llegada de modelos compactos fabricados por marcas chinas, que están ampliando la oferta en los segmentos de acceso.

El informe de Allianz publicado en febrero de 2025, titulado “*How Europe can take back the wheel in the global auto Sector*”⁵⁴, destaca que entre el 70% y el 80% de las personas consumidoras europeas, consideran que los vehículos eléctricos son demasiado caros. Esta percepción va más allá del precio y se extiende también a la confianza en la tecnología: preocupaciones sobre la fiabilidad, la duración de las baterías y los posibles riesgos, como el sobrecalentamiento, siguen siendo comunes.

Aunque algunas personas consumidoras reconocen beneficios en términos de rendimiento, muchos aún optan por los híbridos, que se perciben como una opción más familiar, fiable y accesible. Además, la reducción en la diferencia de precios entre híbridos y eléctricos puros, convierte a los primeros, en una alternativa atractiva: ofrecen eficiencia, menor impacto ambiental y pueden circular por zonas de bajas emisiones, sin los problemas asociados a la infraestructura de recarga.

Por otro lado, los incentivos públicos, aunque útiles, no son suficientes para cerrar la brecha económica, especialmente para los hogares de menores ingresos. En muchos países europeos, los programas de ayudas han disminuido a raíz de políticas de consolidación fiscal, lo que agrava aún más el problema.

Para hacer más accesible el vehículo “CERO emisiones” a un mayor número de personas, se podrían considerar, y trabajar para su implementación, las medidas recogidas en el punto 7.7 del presente informe referidas al Derecho a la movilidad

En definitiva, aunque el coche eléctrico avanza con paso firme en Europa, aún queda un largo camino por recorrer para que su adopción sea verdaderamente masiva y equitativa.

8.4. PUNTOS DE RECARGA

Otro de los principales problemas para la implantación masiva del vehículo eléctrico como alternativa real de transporte para el común de los ciudadanos lo constituye la escasez de puntos de recarga suficientes.

Según el último Estudio sobre Electromovilidad⁵⁵ publicado por ANFAC, con datos correspondientes al primer trimestre de 2025, España continúa rezagada respecto a Europa en esta materia. De acuerdo con el Indicador Global de Electromovilidad —que combina la penetración del vehículo eléctrico y el desarrollo de infraestructuras de recarga— nuestro país sigue por debajo de la media europea en ambos apartados.

Aunque en los últimos años España ha avanzado hacia un mercado más electrificado y ha mejorado su red de recarga, aún se encuentra lejos de alcanzar los objetivos fijados para cumplir con el plan europeo Fit for 55⁵⁶.

53 - Disponible en Jato Dynamics

54 - Disponible en How europe can take back the wheel in the global auto Sector

55 - Disponible en Barómetro electromovilidad ANFAC

56 - Disponible en Objetivo 55 Consejo Europeo

Durante el primer trimestre de 2025 se registró una ligera mejora en el ritmo de electrificación, lo que permitió a España aumentar 1,6 puntos en su indicador global, situándose en 17,1 sobre 100 (frente al 15,5 a cierre de 2024). Aun así, sigue siendo una cifra modesta, aunque superior al avance medio de la Unión Europea, que creció 1,4 puntos en ese mismo periodo hasta situar este indicador en el 30,1 al final del tercer trimestre. El crecimiento de este indicador sigue limitado por la falta de dinamismo en el mercado de vehículos electrificados.

En cuanto a infraestructuras de recarga, al finalizar el primer trimestre de 2025 España disponía de 46.358 puntos de recarga de acceso público, una cifra que aún queda por debajo de los objetivos previstos. Además, un 57 % de estos puntos se concentran en zonas urbanas.

Durante dicho trimestre se añadieron 7.633 nuevos puntos, el mayor incremento registrado desde que ANFAC comenzó a publicar su Barómetro de la Electromovilidad. Esto representa un aumento del 20 % respecto al cierre de 2024. Sin embargo, la calidad de estas instalaciones sigue siendo un reto: solo el 30 % de los puntos cuentan con potencias superiores a 22 kW, lejos del 47 % que se espera alcanzar en 2025.

Otro aspecto preocupante es que, en esas mismas fechas, 13.072 puntos de recarga estaban fuera de servicio, ya sea por averías, mal estado o porque aún no habían sido conectados a la red eléctrica. Si estos estuvieran operativos, España contaría con 59.430 puntos de recarga pública, una cifra mucho más próxima al objetivo de 64.000 fijado por ANFAC.

En relación con la potencia de carga, alrededor del 70 % de los puntos instalados tienen potencias iguales o inferiores a 22 kW, lo que implica tiempos de recarga superiores a tres horas. Este dato también se encuentra por debajo de las expectativas de ANFAC para 2025.

Disponer de una red de recarga rápida y accesible es clave para que el coche eléctrico deje de percibirse como un segundo o tercer vehículo familiar, limitado a usos urbanos, y se consolide como opción generalizada para todo tipo de desplazamientos.

Por otro lado, en el primer trimestre de 2025, España contaba con 2.419 puntos de carga de entre 150 y 250 kW, lo que representa aproximadamente un 5 % del total. Este despliegue resulta imprescindible para posibilitar los viajes de larga distancia en vehículo eléctrico, ya que permite tiempos de recarga de entre 15 y 27 minutos. También es vital para el transporte pesado, dado que los vehículos de mercancías y pasajeros comienzan a cargar a partir de los 150 kW.

Además, se contabilizaron 1.589 puntos de recarga públicos con potencias superiores a 250 kW, en su mayoría desarrollados por fabricantes de automóviles. Este tipo de infraestructura, que permite recargas en tiempos similares al repostaje de un vehículo de combustión, es esencial para la adopción masiva del coche eléctrico. Más aún si se considera que muchos modelos ligeros ya admiten potencias superiores a 100 kW, y esta cifra seguirá aumentando con la llegada de nuevas generaciones de vehículos. No obstante, actualmente solo el 7 % de estos puntos de alta potencia se encuentran en zonas interurbanas.

En definitiva, aunque España ha logrado avances en electromovilidad y en la expansión de su red de recarga, persisten importantes retos, tanto en términos de cantidad como de calidad y distribución de los puntos de recarga, para lograr que el coche eléctrico sea una alternativa real y práctica para todo tipo de trayectos.

8.5. COSTE DE LA ENERGÍA

La fabricación de automóviles y sus componentes es una actividad con un elevado consumo energético, lo que hace que su estructura productiva dependa en gran medida del coste de la energía. Este Sector representa aproximadamente el 4 % de toda la energía consumida en el país, impulsado por el uso intensivo de maquinaria de alto rendimiento, sistemas de climatización y, cada vez más, infraestructuras de carga eléctrica en el contexto de la movilidad sostenible.

De acuerdo con el último Barómetro energético de Asociación de empresas con gran consumo de energía (AEGE), el coste de la electricidad para una industria electro intensiva en España es 2,5 veces superior al de Francia y 1,4 veces al de Alemania. Esta situación sitúa a Sectores como el de la automoción en una posición de desventaja competitiva en términos energéticos frente a otros mercados europeos.

Frente a este panorama, una gestión eficiente de los recursos energéticos se presenta como un factor clave para mejorar la competitividad y reducir el impacto ambiental. La implantación de soluciones de eficiencia energética y autoconsumo podría rebajar los costes hasta en un 20 %, una oportunidad estratégica que la industria no puede desaprovechar.

Además, cumplir con las exigencias europeas en materia de descarbonización supone un importante reto. La sostenibilidad ha pasado a ser un criterio decisivo para asignar producción a las plantas, y en este sentido, apostar por energías renovables en los procesos productivos no solo permite reducir la huella de carbono, sino también garantizar precios energéticos más estables y predecibles.

Las plantas automotrices españolas deben priorizar la transición hacia la neutralidad en carbono, optimizando sus procesos y adoptando sistemas de autoconsumo con fuentes renovables. Es esencial aprovechar el potencial fotovoltaico del país y sustituir progresivamente los combustibles fósiles por otros con huella de carbono neutra.

No se trata únicamente de descarbonizar los centros de producción y consumir energía verde. Es igualmente necesario implantar una gestión responsable de residuos, impulsar la economía circular mediante la reutilización, remanufactura de componentes y reciclaje de materias primas, así como controlar las emisiones asociadas a toda la cadena de valor.

Reducir la huella de carbono en cada etapa del proceso de fabricación de un vehículo, puede convertirse en un factor determinante a la hora de captar inversiones y adjudicaciones de grandes grupos internacionales. Lograr los objetivos de descarbonización marcará la diferencia competitiva frente a otros actores europeos del Sector.

8.6. CRECIENTE PRESENCIA DE LOS VEHÍCULOS PRODUCIDOS EN EL NORTE DE ÁFRICA

La creciente implantación de la industria automovilística en el norte de África, y sobre todo en Marruecos, constituye un problema de gran importancia para la industria europea en general y para la española en particular.

A pesar de los desafíos institucionales y la inestabilidad político-administrativa que afectan a algunos países de la zona norte de África, los gobiernos de la región han avanzado en la implementación de mecanismos para atraer inversión extranjera. Entre ellos destacan las zonas francas, los acuerdos de libre comercio como el ALECA (Acuerdo de Libre Comercio con la UE) y la ZLECAF (Zona de Libre Comercio Continental Africana), así como estrategias de industrialización centradas en la integración tecnológica y el fortalecimiento de capacidades locales. Estos esfuerzos están consolidando el posicionamiento del norte de África como un clúster emergente en la industria automotriz global, con un papel cada vez más relevante en las cadenas internacionales de suministro.

La competencia en costes de los vehículos producidos en los países norteafricanos, así como su facilidad de entrada en el mercado europeo, sobre todo por proximidad geográfica (apenas nos separan 15 km), hace que las grandes empresas multinacionales de la automoción hayan puesto su foco en esta industria emergente, sobre todo en Marruecos, según el Informe recientemente publicado en marzo de 2025 por Basque Trade & Investments⁵⁸.

57 - Disponible en Barómetro energético de AEGE

58 - Disponible en Basque Trade & Investment. Informe de Aproximación Al Sector de Automoción en el norte de África

Respecto a la producción, y según el reciente informe económico y de mercado de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA)⁵⁹, publicado en marzo de 2025, la producción de automóviles en Oriente Medio y el Norte de África experimentó un leve crecimiento del 0,4 % durante el año anterior. Este incremento se vio impulsado principalmente por la disminución de la actividad industrial en Irán, mientras que Marruecos destacó con un aumento del 12%, alcanzando el medio millón de vehículos fabricados en 2024.

Ese mismo año, Marruecos se posicionó como el principal productor de vehículos del continente africano, superando por primera vez a Sudáfrica. Actualmente, el sector automotriz es el principal motor exportador del país, llegando a enviar más vehículos a Europa que potencias como China, India o Japón. Con una capacidad anual de producción de 700.000 unidades, el sector genera empleo para unas 220.000 personas en todo el país.

El notable crecimiento de la industria automovilística en Marruecos y, en general, en el norte de África en las últimas dos décadas, responde a múltiples factores. Entre ellos, destaca la estrategia del gobierno marroquí con el Plan de Aceleración Industrial 2014-2020⁶⁰. Este plan incentivó la implantación de nuevas fábricas mediante subvenciones de hasta el 35 %, especialmente en zonas rurales cercanas a Tánger, y adoptó políticas de liberalización comercial para atraer inversiones.

La modernización de la infraestructura también ha sido clave. Proyectos como la red ferroviaria de carga y el puerto de Tánger Med han jugado un papel fundamental. Este último cuenta con una terminal exclusiva para automóviles, con una capacidad de manejo de 500.000 vehículos al año, cifra que pronto se espera duplicar.

Asimismo, la flexibilidad en la normativa medioambiental marroquí, considerablemente más laxa que la europea, ha facilitado el desarrollo industrial. A esto se suman los bajos costos laborales: las personas operarias marroquíes reciben aproximadamente una cuarta parte del salario mínimo en Francia, aunque estos ingresos están por encima de la media nacional. Además, existen iniciativas público-privadas, como la academia creada por Renault para formar personal técnico y directivo, que refuerzan el capital humano del sector.

La ubicación geográfica también juega a favor. Marruecos se encuentra a tan solo 15 kilómetros de Europa y ofrece excelentes conexiones logísticas. En paralelo, ha logrado superar incluso a España en producción de energías renovables a bajo coste, lo que resulta muy atractivo para las empresas del sector.

Gigantes automovilísticos como Renault, Stellantis y BYD han consolidado a Marruecos como un nodo estratégico para la producción y exportación de vehículos a más de 70 países, incluidos Francia, España e Italia.

Su capacidad productiva ha crecido de 700.000 a un millón de vehículos anuales, con previsiones oficiales que apuntan a entre 1,3 y 1,4 millones para el período 2026-2028, y una meta de 2 millones en 2030.

Actualmente, existen tres grandes plantas automotrices de origen europeo en Marruecos. La planta Renault de Somaca, en Casablanca —fundada en 1959—, produce modelos como el Dacia Sandero y Logan, con una capacidad de 100.000 unidades. Por su parte, Stellantis opera una planta en Kenitra con una capacidad de 400.000 unidades anuales.

El crecimiento de la industria no se limita al ensamblaje. Más de 250 proveedores de componentes ya están instalados en el país. La estrategia de Marruecos apuesta por una mayor integración local, promoviendo la fabricación de motores, cajas de cambios y neumáticos. Stellantis, por ejemplo, planea aumentar la producción de motores de 80.000 a 350.000 unidades. Además, el país avanza en la producción de componentes tecnológicos como chips, sensores y sistemas de gestión de baterías.

59 - Disponible en Economic and Market Report Global and EU auto industry: Full year 2024_ACEA

60 - Disponible en Plan de aceleración industrial 2014_2020 gobierno de Marruecos

También se han firmado acuerdos para instalar giga factorías de baterías, con el objetivo de liderar la transición hacia la movilidad eléctrica. Un ejemplo destacado es la fábrica de neumáticos del grupo chino Sentury Tire en Tánger, que inició su actividad con una producción de tres millones de unidades y planea escalar hasta los ocho millones para abastecer a las plantas de Renault y Stellantis.

En conjunto, Marruecos se está consolidando como un polo industrial de referencia global, gracias a una estrategia basada en la innovación, la integración local y la electrificación. Esta evolución ofrece perspectivas prometedoras para su industria automotriz y refuerza su papel como motor clave del desarrollo económico e industrial de este país.

En lo que se refiere a Egipto, en los últimos años, la industria de la automoción en este país ha mostrado un crecimiento sostenido, centrado principalmente en el ensamblaje de vehículos y la fabricación de autopartes. El país cuenta con la presencia de destacadas marcas internacionales como General Motors, Hyundai, Renault, Chery y BAIC, entre otras. Actualmente, Egipto produce alrededor de 52.100 vehículos ligeros anuales, con una proyección de superar las 86.000 unidades en 2027. La demanda interna ha aumentado, especialmente en el segmento de vehículos de bajo coste, aunque el sector enfrenta desafíos importantes relacionados con la competencia de las importaciones, la infraestructura limitada y el impacto negativo de la inflación y la devaluación de la libra egipcia en los precios de los vehículos.

En el país operan 13 fabricantes de vehículos ligeros, 2 de camiones y 4 de autobuses. Además, existen más de 200 plantas de componentes de automoción, principalmente concentradas en la zona de El Cairo.

Desde 2022, el gobierno egipcio impulsa el Egyptian Automotive Development Program (AIDP), con el objetivo de fomentar la fabricación local. Uno de los proyectos emblemáticos es el establecimiento de un complejo industrial en East Port Said, con una capacidad inicial de producción de 75.000 vehículos al año, y potencial para alcanzar las 100.000 unidades en cinco años. El programa también apuesta por el desarrollo de vehículos eléctricos y la localización progresiva de la producción.

La Zona Económica del Canal de Suez (SCZone) se consolida como un eje estratégico del sector, gracias a su ubicación geográfica, su infraestructura moderna y sus incentivos fiscales, posicionando a Egipto como un hub competitivo en la región MENA. Además, el coste laboral relativamente bajo supone un atractivo adicional para los grandes fabricantes del sector.

En el caso de Argelia, la industria automotriz ha atravesado una etapa difícil, marcada por la prohibición de importaciones entre 2017 y 2023, lo que prácticamente paralizó el sector. Sin embargo, la reciente flexibilización de las restricciones y la implementación de reformas comerciales favorables están reactivando el interés de fabricantes internacionales.

Actualmente, el país cuenta con tres fabricantes de vehículos ligeros —Stellantis, Renault y el grupo Hyundai-KIA— que producen en conjunto alrededor de 14.000 unidades al año. Se espera que esta cifra aumente hasta alcanzar las 100.000 unidades en 2027. La cadena de valor argelina incluye unas 60 plantas, ubicadas principalmente en el norte del país (Orán y Argel), con una notable presencia de filiales de grandes grupos como Renault, Mercedes-Benz o Hyundai.

Por su parte, Túnez presenta un perfil industrial diferente. Aunque no cuenta con una presencia significativa de grandes fabricantes de automóviles —salvo el Grupo PSA, que produce pickups en asociación con un socio local—, alberga un ecosistema sólido de proveedores. En total, hay más de 200 plantas de la cadena de valor del sector, muchas de ellas situadas en el norte del país, especialmente en la capital y en la región de Monastir, destacando la fuerte presencia de empresas francesas, italianas y alemanas.

9. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

9.1. ENCUESTAS DIRIGIDAS A LA REPRESENTACIÓN LEGAL DE LAS PERSONAS TRABAJADORAS (RLPT)

A la investigación documental sumamos la investigación de campo, con una parte cuantitativa y otra cualitativa, a través de la elaboración y análisis de dos tipos de encuestas semiestructuradas, dirigidas a las asociaciones patronales y a las personas trabajadoras más representativas de los Sectores que componen el Sector de Automoción.

Esta parte de investigación o trabajo de campo se realiza con la finalidad de enriquecer la investigación con una parte cualitativa y otra cuantitativa, así como para confirmar los datos de las fuentes de información utilizadas y para evitar problemas de parcialidad y fiabilidad provocados por el uso de información en red. Las encuestas se han hecho llegar de forma telemática a las personas destinatarias, en este caso, dirigida a la representación legal de las personas trabajadoras de los Sectores analizados: secciones sindicales, comités de empresa, personas delegadas de personal de empresas de los diferentes Sectores de actividad del Sector de Automoción.

ENCUESTA REPRESENTACIÓN LEGAL DE LAS PERSONAS TRABAJADORAS

Universo: Representación legal de las personas trabajadoras:
secciones sindicales, comités de empresa, personas delegadas de personal

Trabajo de campo: El envío de la encuesta se hizo vía correo electrónico a las secciones sindicales, comités de empresa y personas delegadas de personal de empresas de los diferentes Sectores de actividad del Sector de Automoción

Fechas del trabajo de campo: Enero - Abril 2025

Herramienta utilizada: Google forms

9.1.1. Relación de empresas

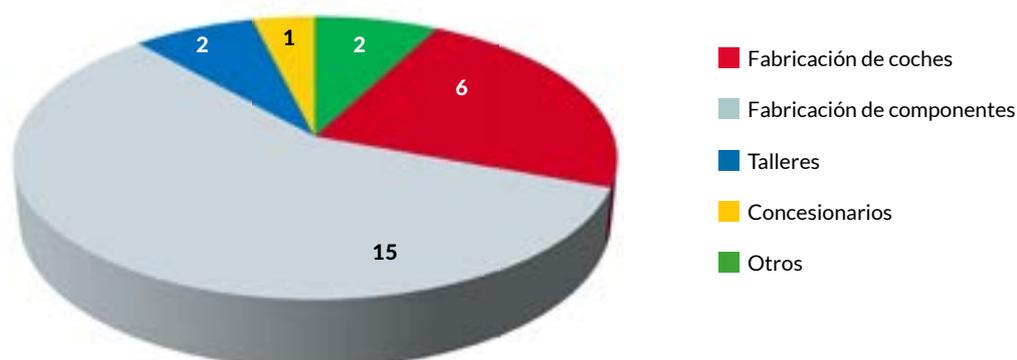
Sector de actividad	Nombre de la empresa
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	EXIDE TECHNOLOGIES
FABRICACIÓN DE COCHES	EBRO FACTORY S.L.
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	VALEO ESPAÑA S.A.U.
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	FEDERAL MOGUL GRUPO TENNECO
CONCESIONARIOS	STELLANTIS & YOU
TALLERES	AURGI
FABRICACIÓN DE COCHES	VOLKSWAGEN NAVARRA
FABRICACIÓN DE COCHES	SEAT
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	GRUPO ANTOLIN RYA
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	FORVIA (FAURECIA ACL)
FABRICACIÓN DE COCHES	RENAULT
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	MOTHERSON (ANTER SMRC)
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	ADLER PELCER SPAIN SA
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	LEAR
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	VALEO
OTROS	NISSAN MOTOR IBÉRICA S.A
TALLERES	WAGEN GROUP RETAIL SPAIN
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	ROBERT BOSCH
FABRICACIÓN DE COCHES	IVECO VALLADOLID
OTROS	IVECO
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	GRUPO ANTOLIN RYA
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	ANTOLÍN RYA
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	DANA AUTOMOCIÓN
FABRICACIÓN DE COCHES	STELLANTIS
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	GESTAMP
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	ZF GROUP

9.1.2. Resultados de las encuestas

La muestra se compone de las encuestas pertenecientes a la RLPT a las empresas relacionadas anteriormente.

Por Sectores de actividad corresponden 15 encuestas al Sector de Fabricación de componentes, 6 al Sector de Fabricación de coches, 2 al Sector de Talleres, 2 a otros Sectores y 1 a concesionarios.

Número de encuestas por sectores de actividad



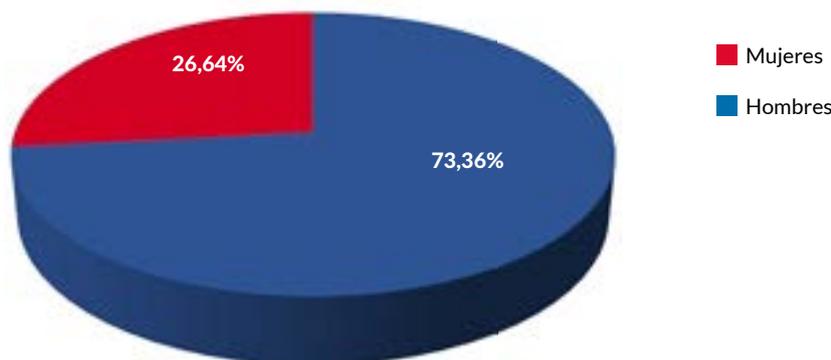
El total de personas trabajadoras a las que estas representaciones legales de personas trabajadoras dan cobertura asciende 53.464, de las que 39.221 son hombres y 14.243 son mujeres.

Total personas trabajadoras



Desglosado por sexo, los datos arrojan que se trata de un Sector altamente masculinizado, con más del 73% de hombres y casi el 27% de mujeres.

Desglose por género



En cuanto a las preguntas en cuestión, hemos obtenido los siguientes resultados:

1.- ¿Qué elementos principales de transformación consideras que han afectado más a tu empresa en el periodo 2019-2024?

Las diferentes respuestas dadas por la Representación legal de las personas trabajadoras (RLPT) las podemos agrupar en estos elementos de transformación sufridos por las empresas durante los años 2019 a 2024.

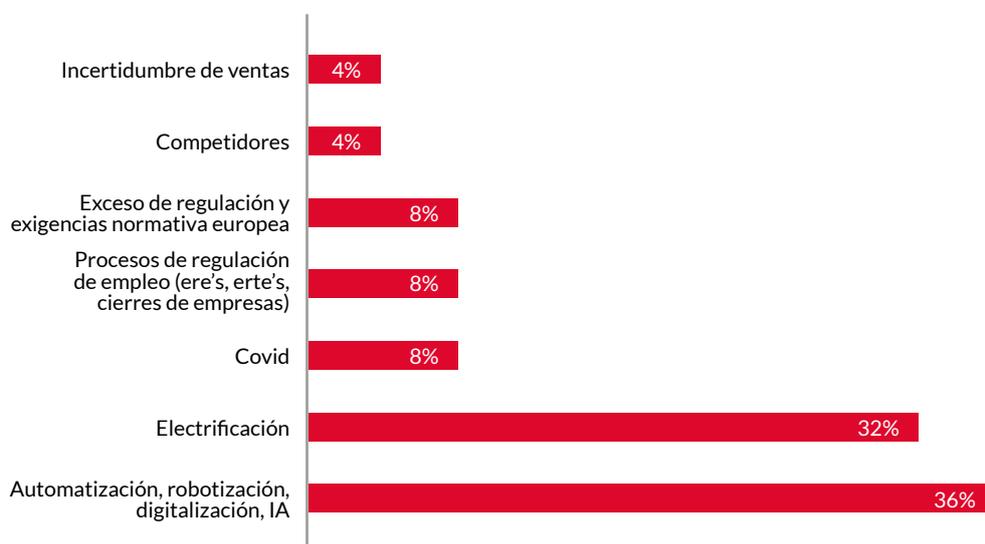
El 36% (9 de las 25 respuestas) aluden como principales elementos de transformación, la irrupción en el Sector de procesos de automatización, robotización, digitalización, inteligencia artificial (IA). Observamos como casi la totalidad de esta respuesta corresponden a empresas del Sector de Fabricación de componentes.

El 32% (8 de las 25 respuestas) consideran la entrada en el Sector de la electrificación o coche eléctrico, como el elemento principal de transformación en sus empresas en los años 2019 a 2024.

Se aluden también como elementos de transformación la pandemia de la Covid- 19, el exceso de regulación del Sector y las exigencias de las normativas europeas, un objetivo de emisiones excesivamente ambicioso, sin un plan de ejecución ordenado y progresivo, así como los procesos de regulación de empleo; bien por cierre de las empresas, expedientes de regulación de empleo o expedientes de regulación temporal de empleo.

Otros elementos de transformación que manifiestan son: la incursión en el mercado del Sector de nuevas marcas de origen asiático, la falta de personal cualificado y el clima de incertidumbre que se ha instaurado en el Sector con respecto a la capacidad de comprar y vender coches.

Transformación de la empresa 2019-2024



2.- Indica cuál ha sido el efecto de la automatización en tu empresa

Como se puede ver en el gráfico, la mayoría de las respuestas reconocen la automatización como elemento positivo dentro de su empresa, entre otros motivos por: la mejora en la productividad (12%), la mejora en la ergonomía de los puestos de trabajo (12%), evita riesgos laborales en las empresas (12%), hace que los procesos sean más controlados (8%), genera mayor competitividad (4%), mejora los objetivos de las empresas (4%) e introduce procesos de robotización (4%) y Digitalización (4%).

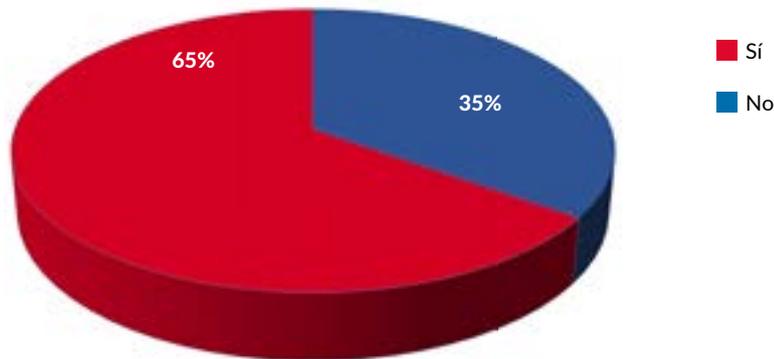
Por el contrario, como efectos negativos, el 38% manifiesta que la automatización ha reducido el número de puestos de trabajo, por lo que ha provocado pérdida de empleo. Así mismo, un 4% no considera significativo el impacto de la automatización en su empresa.

Efecto de la automatización



3.- ¿Ha tenido la automatización algún impacto directo en los puestos de trabajo de tu empresa?

Reducción de empleo por automatización



En la tercera pregunta de la encuesta se puede ver como el 65 % (17 de las 26) de las respuestas consideran que el proceso de automatización ha tenido algún impacto directo en los puestos de trabajo de sus empresas.

Por el contrario, el 35% (9 de las 26) no considera que la automatización haya tenido impacto sobre el empleo.

Analizando con más detalle las respuestas, en los casos afirmativos, concretan, por ejemplo, *“antes cada máquina tenía 3 operarios asignados para los 3 turnos se tenía un total de 90 operarios y en la actualidad con 18 se atienden los mismos puestos, en las células de robot se han eliminado dos operarios por turno”*. Respuesta que ejemplifica claramente el impacto directo de la automatización en la pérdida de empleo.

4.- Indica cuál ha sido el efecto de la digitalización en tu empresa

En este caso queremos diferenciar entre aquellas respuestas que consideran que la digitalización ha tenido un efecto positivo en su empresa y aquellas que consideran que ha sido negativo el efecto.

Comenzando por los efectos positivos, podemos resaltar que el 27% de las encuestas cuentan como la digitalización ha traído una optimización en los procesos de producción, el 12% mayor especialización en los puestos de trabajo, así como mayor productividad y efectividad, con respuestas como *“La digitalización ha optimizado la gestión de la cadena de suministro mediante tecnologías de seguimiento y trazabilidad, esto permite tener una visibilidad en tiempo real de los componentes y materiales, mejorando la planificación y la toma de decisiones”*.

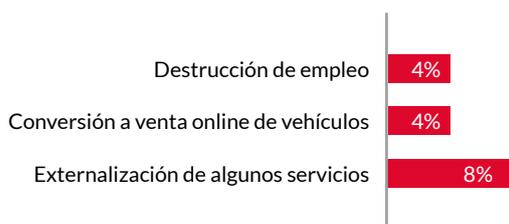
El 4% de las encuestas recibidas manifiestan como efectos positivos de la digitalización en las empresas: la introducción del teletrabajo como nueva forma de trabajo, la creación neta de empleo, cambios organizativos y de formación en la empresa, la adaptación a la realidad industrial actual, así como el ahorro físico de papel, con los consiguientes beneficios para el medio ambiente.

Efecto de la automatización



Por otro lado, podemos cuantificar como efectos negativos de la digitalización en la empresa: la externalización de algunos servicios o departamento (8%), la destrucción de empleo (4%) y el “intento de abordar la venta de vehículos de forma on line”(4%).

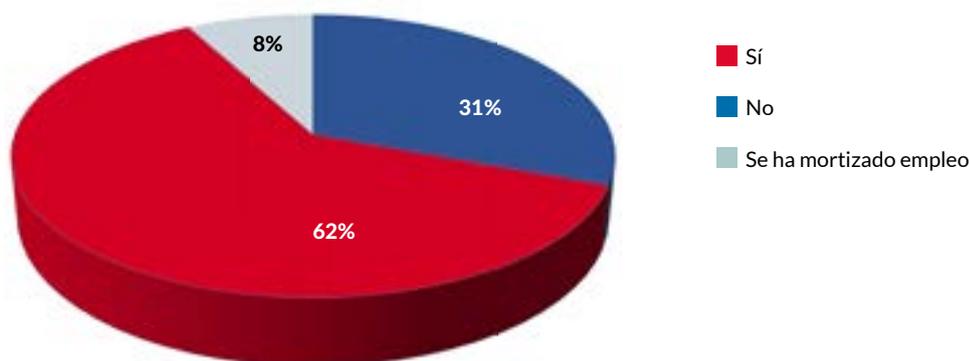
Efectos negativos de la digitalización



5.-¿Ha tenido algún impacto directo la digitalización en los puestos de trabajo de tu empresa?

En relación al impacto directo que ha tenido la digitalización en los puestos de trabajo de las empresas, podemos concluir de las respuestas de las 26 encuestas, que el 62% (16 de las 26) reconocen que la digitalización sí ha tenido impacto sobre el empleo, básicamente, en pérdida de empleo. Una de las respuestas reconocía este impacto de pérdida de empleo, pero en “menor medida que la automatización”. Por otro lado, el 31% (8 de las 26) no creen que la digitalización haya tenido un impacto sobre el empleo y el 8% (2 de las 26) creen que se ha producido una amortización del empleo, con las siguientes manifestaciones: “*menos personas trabajadoras, pero más proyectos y como resultado hoy el empleo se mantiene*” y “*amortización del puesto de trabajo*”.

Impacto de la digitalización sobre el empleo

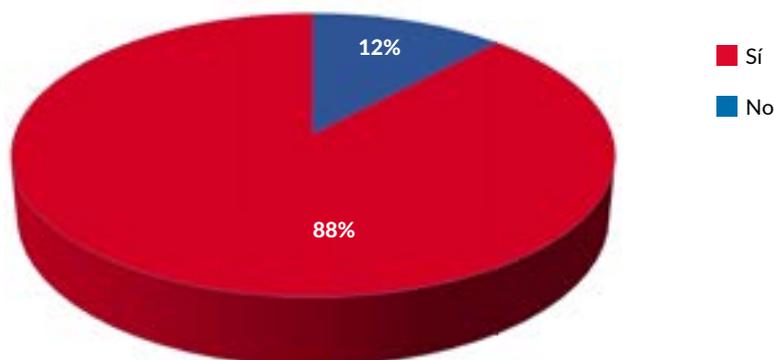


6.- ¿Crees que la situación internacional del Sector está influyendo en tu empresa?

Ante la pregunta de la influencia de la situación internacional en sus empresas, una amplia mayoría, el 88% (23 de las 26) creen que sí tiene influencia. Alguna respuesta detallaba cuál es esa influencia *“La transición al vehículo eléctrico y conectado está provocando dificultades de adaptación, existe incertidumbre por si las inversiones se podrán rentabilizar pues no se está produciendo en la sociedad la demanda adecuada, además de la competencia de los vehículos chinos. Se añade los recientes anuncios de aranceles por parte del presidente Trump que condicionará decisiones de inversión de las empresas como la mía que son multinacionales”*.

Por otro lado, el 12% (3 de las 26) considera que la situación internacional no está influyendo de manera considerable en sus empresas. Alguna respuesta lo limita a un “de momento no”.

Impacto de la digitalización sobre el empleo



7.- Si la respuesta a 6 es sí, ¿cuáles de estos factores están siendo más relevantes?

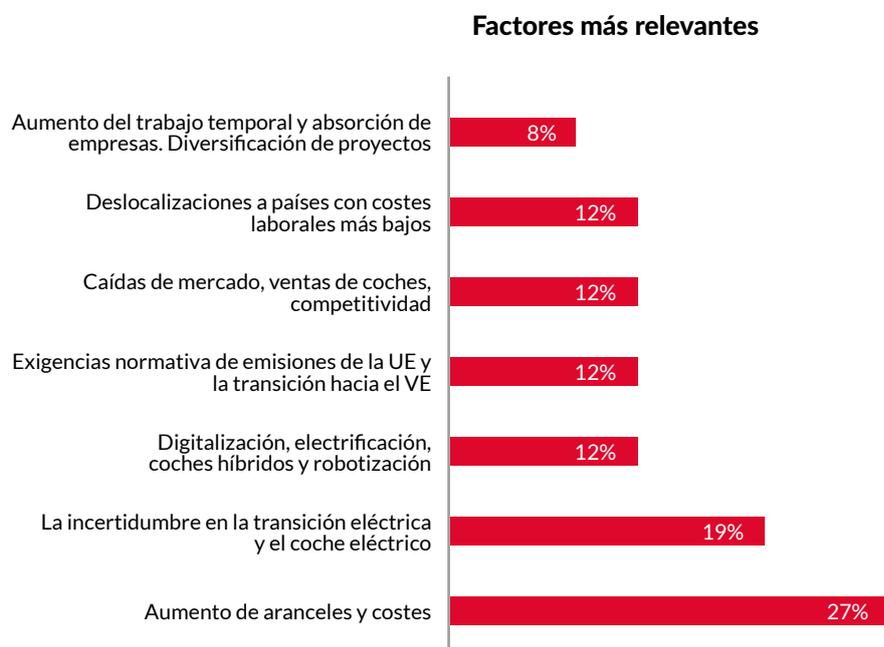
Entre las respuestas a esta pregunta, encontramos, como no podía ser de otra manera, una gran diversidad de factores de la influencia de la situación internacional en sus empresas. Si bien, desde un punto de vista cuantitativo, los hemos agrupado en 7 factores.

El 27% considera que el factor internacional más relevante es el Aumento de aranceles y costes, con respuesta como *“caída de mercado, inestabilidad legislación europea, competitividad, guerra de aranceles”*. A continuación, el 12% considera que el factor internacional más relevante es la Deslocalización a países con costes laborales más bajos, con respuestas como *“Deslocalización de trabajo hacia países del este, y reducción de la capacidad económica al reducir la facturación total”*.

El 19% sitúa La incertidumbre en la transición eléctrico y el coche eléctrico como factor internacional más relevante con influencia en su empresa, con respuestas como *“así como la imposición del vehículo eléctrico sin tener unas infraestructuras adecuadas que hace que la ciudadanía no vea el vehículo eléctrico como una posibilidad real de compra”*.

El 12% también considera como factor internacional más relevante la caída del mercado, de ventas de coches y de la competitividad, con respuestas como *“escasez de suministros y aumento de costes. Competencia y estabilidad en el mercado. La pandemia y la recuperación económica”* o *“bajada de venta de coches y bajada en la cadena de valor”* y *“descenso de venta de vehículos con su posterior repercusión a corto plazo en la post-venta (reparación)”*. Un 12% considera como factor internacional más relevante las exigencias de la normativa de emisiones de la Unión Europea y la transición hacia el vehículo eléctrico, con respuestas como *“La imposición de plazos exigentes por parte de la Unión Europea en cuanto a los límites de emisiones y la aplicación de multas a los fabricantes que no las cumplan CAFÉ”* o *“sobre todo las políticas sobre CO2 y la electrificación de los vehículos por su elevado coste añadido a la incertidumbre del consumidor por no tener claro que comprar y la falta de infraestructuras”*. Así mismo, el 12% considera como factor internacional más relevante la Digitalización, electrificación, coches híbridos y robotización, con respuestas como *“la eliminación del motor de combustión a corto plazo y la situación económica con el mercado asiático emergente”*.

Por último, el 8% considera que es Diversificación de proyectos, el aumento del trabajo temporal y absorción de empresas el factor internacional con más relevancia en sus empresas con respuestas como “No se reciben nuevos proyectos, no hay inversiones, hay un mayor control y revisión actualmente en todos los costes”.

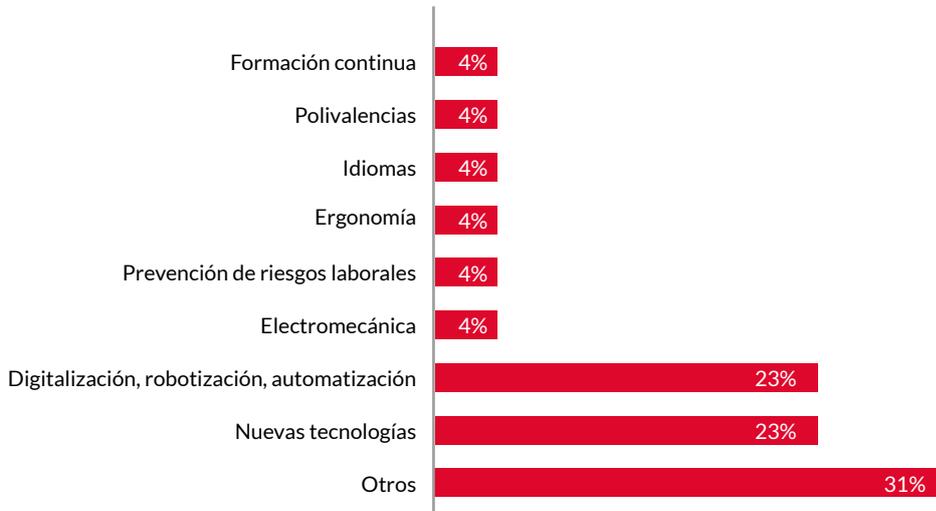


8.- ¿Cuáles crees que son las principales necesidades formativas en tu empresa?

Ante la pregunta de cuáles creían que eran las principales necesidades formativas en su empresa, el 31% ha manifestado que necesitarían “Formar a nuevas incorporaciones”, “Adaptación a nuevos perfiles profesionales. Ligada a los nuevos procesos y elementos”, o “Debido al plan de igualdad y para toda la plantilla la actividad formativa que tenemos actualmente es la siguiente y está muy basada en el día a día: en prevención (tanto de primeros auxilios como de personal contra incendios etc.), calidad, idiomas, medioambiente, carretillas, tema de ordenadores y ahora hemos pedido formación en inteligencia artificial (personal de oficinas han hecho un curso y lo hemos pedido para toda la plantilla, en el sindicato también la hemos pedido, en Dana nos pagan por hacer 20 horas de formación externa” incluso una denuncia de incumplimiento por parte de la empresa en “Primero que sea real el plan de formación que presenta la empresa. Segundo que se den las formaciones”.

A continuación, el 23% sitúa en las Nuevas tecnologías y en la Digitalización. Robotización y Automatización las necesidades formativas de sus empresas. Y en un 4% consideran que es la Formación continua, Polivalencias, Idiomas, Ergonomía, Prevención de riesgos laborales y Electromecánica, las materias en las que su empresa tiene más necesidad en formarse.

Necesidades formativas

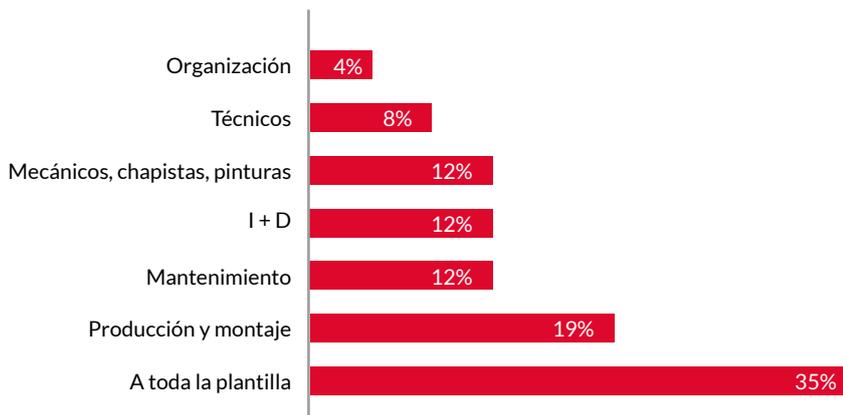


9. ¿A qué puestos de trabajo afecta?

En la relación a los puestos de trabajo a los que afectaría esa formación, las respuestas se elevan hasta el 35% que considera que todos los puestos de trabajo y toda la plantilla de la empresa necesitaría recibir formación. El 19% cree que los puestos de trabajo afectados serían los de Producción y Cadena de montaje. El 12% de los encuestados considera que son las tareas de Mantenimiento, I+D y Mecánicos, chapistas y pintura las que precisan de formación, con respuestas como *“Sobre todo a las cadenas de montaje, pero también a I+D debido a la IA”*.

El 8% manifiesta que es el personal Técnico y el 4% el personal de Organización los puestos de trabajo que más formación precisan.

Puestos de trabajo



10.- Determina cuáles crees que son las necesidades y propuestas en tu empresa para el avance hacia el futuro de la movilidad ante la actual situación industrial.

Ante el amplio margen de respuesta ante esta pregunta, hemos considerado necesario recoger todas las respuestas recibidas en las encuestas.

“Formación de nuevos ingenieros para adaptar las líneas de montaje para la fabricación de las nuevas baterías y disminuir importantemente el desperdicio”.

“Construcción de vehículos híbridos y eléctricos”.

“Formación continua”.

“Eliminación de emisiones de CO₂, frenado y motores de combustión”.

Adaptarse al nuevo panorama de mercado con la obligación medioambiental de la electrificación de vehículos. Mejorar condiciones laborales de personal de postventa para consolidar a dichos trabajadores y con ello también que sea más apetecible para poder realizar nuevas incorporaciones”.

“Todo relacionado en los coches eléctricos y sus componentes”.

“La apuesta de las administraciones públicas en la electrificación de las empresas y la movilidad”.

“Se necesita que se amplíe y facilite el uso del transporte público. Propondríamos incentivar el uso de medios colectivos de personas trabajadoras y de la misma forma potenciación para que sean usados vehículos sostenibles”.

“Acuerdos más flexibles en los Sectores principales”.

“Formación y reciclaje de los trabajadores para asumir las necesidades de fabricación de los nuevos productos, sin dejar a nadie por el camino”.

“Tener unas políticas europeas claras y realistas con el Sector automovilístico. La competencia de países asiáticos”.

“Concienciación de que los trabajadores son personas humanas y no pueden competir con máquinas”.

“Al ser una empresa de componentes tenemos muy poco impacto en la movilidad y ya tenemos algo que es importante para una movilidad sostenible como es el transporte colectivo”.

“Necesidad en formación continua y la propuesta es ser más competitiva e ir por delante en proyectos y productos de futuro”.

“Poder optar a nuevos mercados y no derivarlo todo a la electrificación del Sector”.

“Subvenciones, impacto de aranceles, precios”.

“Reducción de jornada imprescindible, más formación continua”.

“Cumplir con las regulaciones ambientales a nivel europeo y global. La sostenibilidad es una prioridad en el contexto de la “Green Deal” europea y otras normativas que limitan las emisiones de CO₂. Invertir en el desarrollo de tecnologías de vehículos de batería y de hidrógeno. Apostar por el uso de combustibles renovables como el gas natural”.

“Mejorar el transporte público”.

“Innovación y tecnología, sostenibilidad, infraestructura, digitalización, capacitación y desarrollo del talento, adaptabilidad”.

“Reactividad para adaptarse rápidamente a lo que demanda el mercado, así como a las normativas medioambientales en una situación actual de inestabilidad y cambios”.

“Apuesta por el coche eléctrico, sobre todo battery box”.

“Inversión y apuesta clara”.

9.2. ENCUESTAS DIRIGIDAS A ASOCIACIONES PATRONALES DEL SECTOR

A la investigación documental sumamos la investigación de campo, con una parte cuantitativa y cualitativa, con la elaboración y análisis de dos tipos de encuestas semiestructuradas dirigidas a las asociaciones patronales y a las personas trabajadoras más representativas de los Sectores que componen el Sector de Automoción.

Esta parte de investigación o trabajo de campo se realiza con la finalidad de enriquecer la investigación con una parte cualitativa y otra cuantitativa, así como para confirmar los datos de las fuentes de información utilizadas y para evitar problemas de parcialidad y fiabilidad provocados por el uso de información en red. Las encuestas se han hecho llegar de forma telemática a las personas destinatarias, en este caso, dirigida a asociaciones patronales de los diferentes Sectores de actividad del Sector de Automoción.

ENCUESTA ASOCIACIONES PATRONALES

Universo: Asociaciones patronales del Sector de Automoción

Trabajo de campo: El envío de la encuesta se hizo vía correo electrónico a las asociaciones patronales de los diferentes Sectores de actividad del Sector de Automoción

Fechas del trabajo de campo: Enero - Abril 2025

Herramienta utilizada: Google forms

9.2.1. Relación de asociaciones patronales

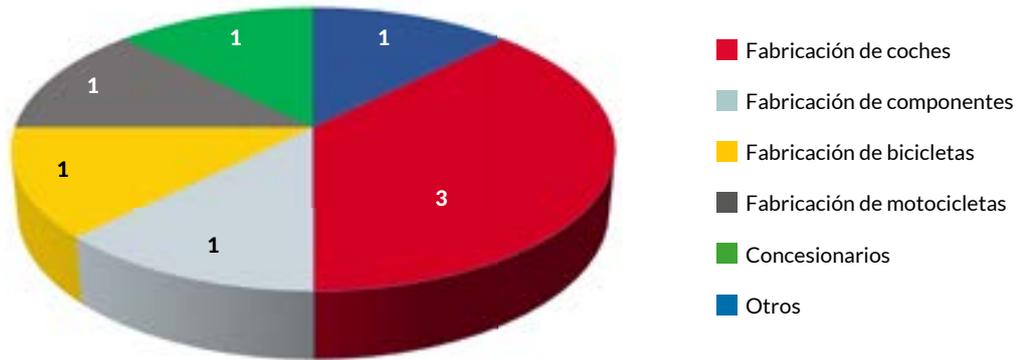
Sector de actividad	Nombre de la asociación patronal
FABRICACIÓN DE COMPONENTES	SERNAUTO
OTROS	AER
FABRICACIÓN DE COCHES	ANFAC
FABRICACIÓN DE COCHES	ANFAC
CONCESIONARIOS	FACONAUTO
FABRICACIÓN DE BICICLETAS	ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA (AMBE)
FABRICACIÓN DE MOTOCICLETAS	ANESDOR
FABRICACIÓN DE COCHES	STELLANTIS ESPAÑA S.L - CENTRO DE MADRID

9.2.2. Resultados de las encuestas

La muestra se compone de un total de 8 encuestas pertenecientes a las asociaciones patronales relacionadas anteriormente.

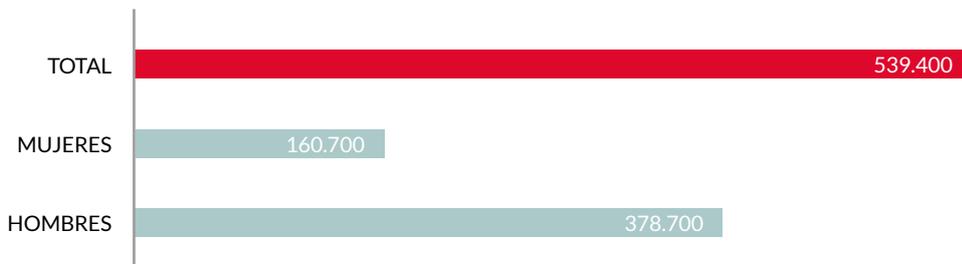
Por Sectores de actividad corresponden 3 al Sector de Fabricación de coches, 1 encuesta al Sector de Fabricación de componentes, 1 a concesionarios, 1 a Fabricación de bicicletas, 1 a Fabricación de motocicletas y 1 a Otros Sectores

Números encuestas por Sectores de actividad



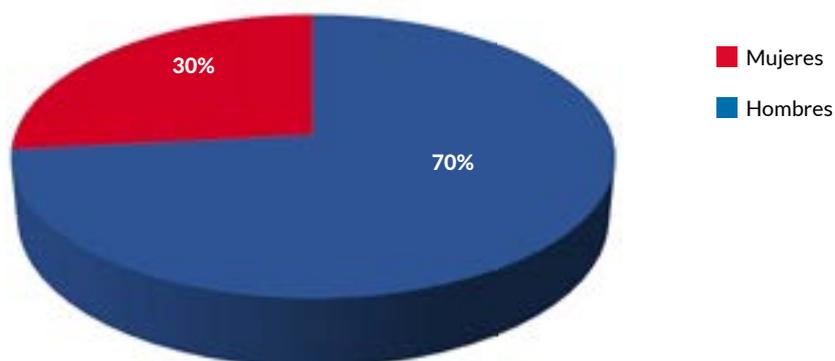
El total de personas trabajadoras a las que estas asociaciones patronales, a través de las empresas asociadas, dan cobertura asciende 539.400, de las que 379.000 son hombres y 160.000 son mujeres. Estos datos desagregados por género, son datos aproximados, ya que en alguna de las encuestas recibidas no los desglosaban por género.

Total personas trabajadoras



Desglosado por sexo, los datos arrojan que se trata de un Sector altamente masculinizado, con más del 70% de hombres y casi el 30% de mujeres.

Desglose por género



En cuanto a las preguntas en cuestión, hemos de mencionar que los datos estadísticos se van a ver alterados, ya que algunas respuestas son multi-respuestas, y hemos querido reflejar la realidad de la información obtenido por el tratamiento de los datos de las encuestas.

Los datos obtenidos son los siguientes:

1.- ¿Qué elementos principales de transformación consideras que han afectado más a tu empresa en el periodo 2019-2024?

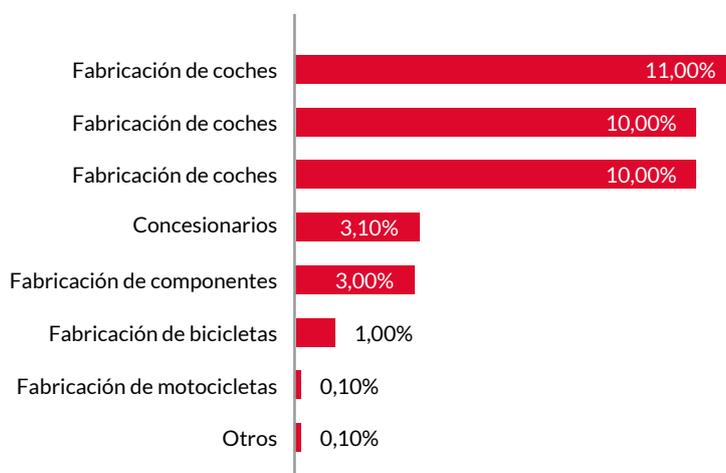
Las respuestas arrojan como, elementos principales de transformación de sus asociaciones patronales y, por ende, del Sector: la digitalización, la electrificación, la automatización, la descarbonización y la competitividad. Algunas de las respuestas han sido: *“Sin duda, la descarbonización y la necesidad legal de reducir las emisiones ha supuesto un reto importantísimo para el Sector, transformando la producción y adaptando las plantas de fabricación, con inversiones mil millonarias. Para ello, y de manera paralela, además de adaptar las plantas se ha tenido que formar a los trabajadores para poder desempeñar puestos de trabajo muy diferentes a los que venían desarrollando, y, de esta forma, mantener los niveles de empleo: formar para poder reubicar”* o *“Evolución electromovilidad, electrónica/software, automatización”* o *“Digitalización, inversión en nuevas propulsiones y acceso al mercado masivo”* o *“la descarbonización del vehículo en emisiones es el principal elemento. El segundo la automatización y conectividad del proceso productivo”*. Otra de las respuestas añade a estos elementos la transformación del talento *“electrificación, digitalización y transformación del talento”*.

También han señalado como elementos de transformación la *“Recuperación de actividades externalizadas tras la debacle de los microchips”* así como *“la consolidación de la electrificación de las bicicletas y ciclos a través del pedaleo eléctrico asistido hasta situarlas como el vehículo eléctrico más popular, el impacto de la pandemia (aumento de personas usuarias de la bicicleta como medio de transporte, ocio, turismo y deporte), aumento de la fabricación nacional y repunte de nuevas categorías de ciclos: además de los eléctricos (anteriormente mencionados), los ciclos para ciclogística y las bicicletas de tipo gravel”*.

2.- ¿Qué peso del Sector en el que operas tiene en el total de la economía? (PIB)

Antela pregunta del peso de su Sector en el conjunto de la economía, podemos ver como el Sector de Fabricación de coches es el que presenta el porcentaje más alto, entre el 10% y el 11% sobre el total de la economía. Por otro lado, el Sector de Concesionarios manifiesta que es el 3,10% y el de Fabricación de componentes el 3%. El Sector de Fabricación de bicicletas representa, según las encuestas, el 1% y el de Fabricación de motocicletas y otros Sectores, el 0,10% sobre el total de la economía.

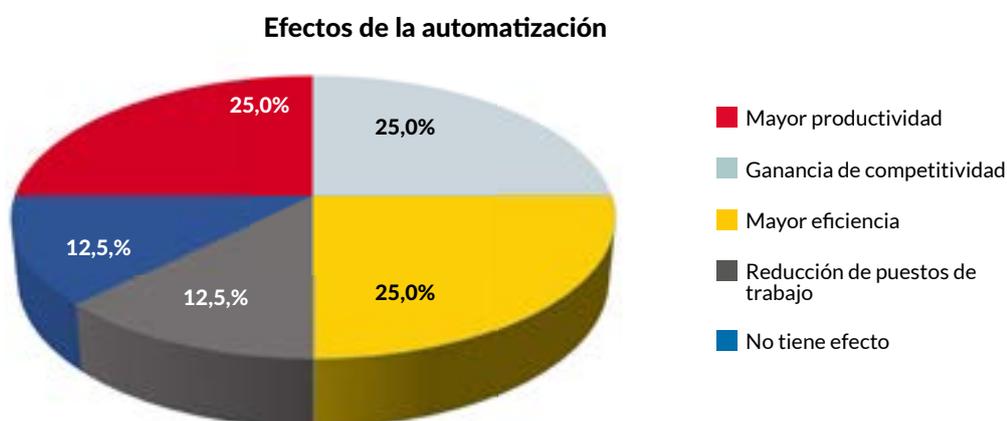
Peso del sector sobre PIB español



3.- Indica cuál ha sido el efecto de la automatización en el Sector

Ante la pregunta de qué efecto ha tenido la automatización en el Sector al que representan las asociaciones patronales que han contestado a las encuestas, estas manifiestan como efectos más comunes, en un 25% de los casos, una Mayor productividad y Eficiencia, así como Ganancia de Productividad. Como ejemplo de estos factores, la siguiente respuesta que vincula estos factores con la necesidad de recualificación de las personas trabajadoras: *“Ganancia de competitividad y posibilidad de mantener la capacidad productiva en 3 millones consiguiendo la asignación de nuevos modelos que permiten la continuidad del Sector en España. En cualquier caso, es un reto para el empleo de las fábricas ya que se necesita recualificación, al haber cambiado la especialización de la mano de obra en fábrica con menos necesidad de personal en la línea de producción y ampliando las necesidades de perfiles relacionados con la programación, mantenimiento y funcionamiento de los elementos robotizados en general aportando mayor valor añadido y teniendo un mayor nivel económico y haciendo crecer en habilidades al personal contratado”*.

La Reducción en los puestos de trabajo o *“Se trata de un Sector donde la automatización no tiene un impacto muy significativo”* lo ponen de manifiesto el 12,5% de las personas encuestadas.



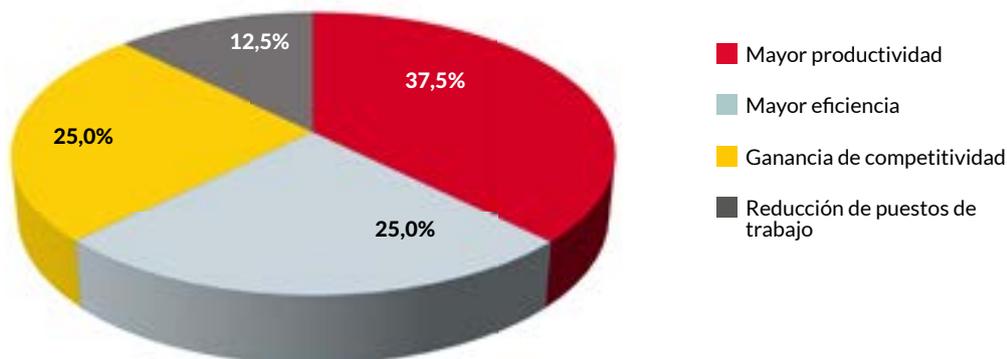
4.- Indica cuál ha sido el efecto de la digitalización en el Sector

Ante la pregunta de qué efecto ha tenido la automatización en el Sector al que representan las asociaciones patronales que han contestado a las encuestas, estas manifiestan como efectos más comunes, en un 37,5% de los casos, el Aumento de la Productividad, con respuestas como *“Mejora de los procesos, la productividad, el acceso y gestión de la información, la planificación, etc.”* o *“Incremento productividad, incremento de clientes y mejora de servicio a clientes”*.

El 25% de las personas encuestadas manifiestan la Mayor Eficacia y Eficiencia, así como la Ganancia de Competitividad, como efectos más significativos de la Digitalización en el Sector, con respuestas como *“La utilización de nuevas tecnologías facilitan el trabajo a los operarios y mejora la competitividad al tener mayor calidad en el trabajo realizado y menores errores. No obstante, y como decíamos antes, es un reto para el empleo de las fábricas ya que se necesita recualificación, al haber cambiado la especialización de la mano de obra en fábrica con menos necesidad de personal en la línea de producción y ampliando las necesidades de perfiles relacionados con la programación “*, o incluso vinculando la mayor eficacia con la posible pérdida de empleo con *“Mayor eficacia, pero riesgos en disminución de los puestos de trabajo “*.

El 12,5% sitúa la Reducción de puestos de trabajo como efecto de la digitalización, con respuestas como: *“De momento en fabricación no tiene un efecto muy directo, en comercio una reducción de más del 50% de puestos de trabajo”*.

Efectos de la digitalización

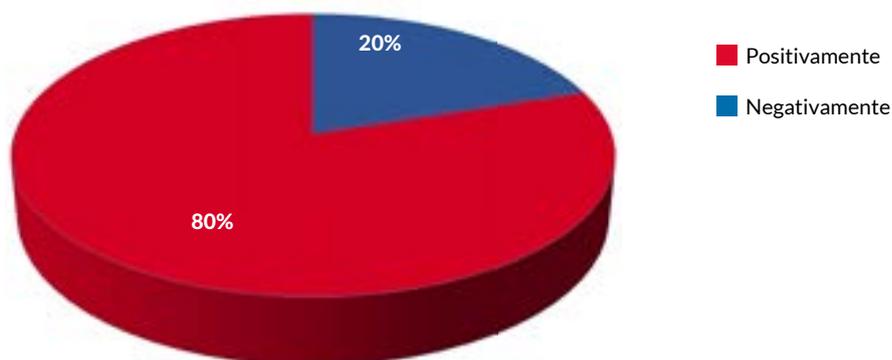


5.- ¿Cómo crees que está influyendo la situación internacional del Sector en España?

La influencia de la situación internacional, para el 80% de las personas encuestadas que han contestado en términos absolutos, ha sido negativa, con respuestas como: *“negativamente. Hay incertidumbre comercial y presión de competidores más avanzados. Como China o EEUU. También presiones regulatorias externas y voluntaristas que condicionan la inversión, producción y competitividad, generando riesgos a la planta instalada en España”* o *“negativamente, provocará una pérdida de volumen y actividad importante”, “Creciente competitividad China, sudeste asiático e india perjudica Sector moto en Europa”*.

Frente a un 20% que cree que la influencia internacional ha sido positiva y negativa y manifiesta: *“Positivamente en cuanto a la gestión de riesgos por VO y en cuanto a la llegada de nuevas propulsiones. Negativamente al primer impacto en cuanto al shock de precios en el BEV, aunque en segunda ronda, con el mercado más estabilizado este efecto quedará atenuado”*.

Influencia situación internacional



También, en términos cualitativos, recogemos las siguientes respuestas: *“El Sector está muy interrelacionado con los actores internacionales, por ese motivo, se ve muy afectado por la situación internacional.”* o *“Mucho más de lo que ahora estamos notando, tanto por el apetito de las marcas chinas en nuestro país como por las políticas de EEUU y la lentitud de reacción de Europa”* y *“La transición hacia la movilidad eléctrica, la competencia global y las políticas de regulación europeas, con todos los desafíos que estos suponen, son algunos de los factores que obviamente tienen sus efectos en el Sector automovilístico español. La búsqueda de eficiencia para cumplir con los objetivos marcados para lograr la transición a la movilidad eléctrica, por ejemplo, impulsa a los fabricantes a producir más vehículos eléctricos y apostar por energías limpias. Todo ello bajo la presión de que otros fabricantes, como los competidores chinos, en los últimos años han tenido una implicación enorme en el Sector. Poder hacer frente a todo esto, implica muchas ayudas e inversiones en las infraestructuras y cadenas de suministros. Aunque para España, lograr adaptarse con eficacia a estos cambios podría influir en una mejora de su posicionamiento en un Sector cada vez más competitivo y con una propuesta de futuro verde y sostenible con el medio ambiente. Es importante conocer la ausencia de mercado europeo y el lento avance de la electrificación en el último año en la UE, incluyendo España, que, sin duda, condiciona la producción en nuestro país”*.

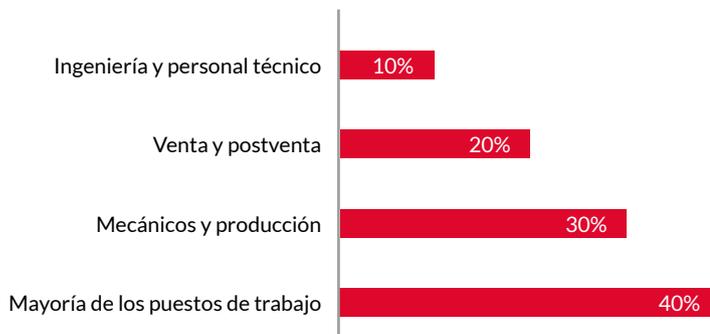
6.- ¿Cuáles crees que son las principales necesidades formativas del Sector?

Ante la amplia diversidad de necesidades formativas manifestadas por las asociaciones patronales, hemos considerado imprescindible recogerlas todas, ya que en todos los casos suponen recualificación de las personas trabajadoras y una mejor significativa en el talento de éstas que repercutirá en una mejor productividad y competitividad de las empresas. Entre las respuestas dadas, resaltamos: “Upskilling / reskilling y mejorar la oferta formativa de las universidades para aproximarse a las necesidades reales del Sector de proveedores”, “Hay que seguir progresando en digitalización y formación sobre el BEV”, “Conectividad, software, nuevas tecnologías de propulsión”, “Ante el rápido y competitivo avance del Sector, es importante tener conocimientos en áreas como logísticas avanzadas, ingeniería, tecnologías de baterías o arquitectura de vehículos eléctricos. Mantenerse actualizado y seguir formando a los futuros empleados será una fortaleza en el Sector para poder afrontar y contribuir el crecimiento de la industria”, “IA y las habilidades que dan valor añadido y que serán las que perdurarán en el futuro”, “Establecimiento de una Formación Profesional reglada: Especialización en Montaje y Reparación de ciclos y ciclos de pedaleo eléctrico asistido”, “Nuevos profesionales mecánicos. En segundo lugar, reskilling, vehículos eléctricos, electrónica y software”, “La formación en digitalización aplicada a la industria como la incorporación en actividades controladas por IA próximamente. Formación en incidencias relacionadas con la electrificación de los motores, así como la aparición de variables mecánicas como el diésel híbrido”.

7. ¿A qué puestos de trabajo afecta?

En lo relativo a los puestos de trabajo que se verían afectados por las necesidades formativas de la pregunta anterior, el 40% de las respuestas consideran que afectaría a toda o casi toda la plantilla de las empresas. Un 30% sitúa al personal mecánico, de producción, reparación y montaje como los puestos más afectados. Un 20% considera que es el personal de venta y postventa el más afectado por la formación y el 10% cree que “afectaría a puestos de trabajo como los de ingeniería, técnicos de mantenimiento, ciberseguridad, especialistas en sostenibilidad, técnicos o responsables de logística o marketing. El Sector de la automoción abarca muchos ámbitos y hay que adaptarse a los cambios”.

Puestos de trabajo afectados



8.- Determina cuáles crees que son las necesidades y propuestas en tu Sector de actividad para el avance hacia el futuro de la movilidad ante la actual situación industrial.

Como sucedió en el caso de las encuestas a la representación legal de las personas trabajadoras, ante el amplio margen de respuesta ante esta pregunta, hemos considerado necesario recoger todas las respuestas recibidas en las encuestas.

“Mayor inversión en I+D+i, medidas para la competitividad, nueva fiscalidad para la automoción, ayudas a la demanda de VE y PHEV, así como de híbridos y propulsión de combustión de vehículos nuevos, gas, combustibles alternativos e hidrógeno. Ayudas a la Industria”.

“Es necesario generar un escenario de confianza entre las instituciones públicas y privadas. Las inseguridades, la falta de compromiso y de consistencia en las medidas solo hacen que achicar la demanda. Hay que evidenciar que los vehículos actuales no son como los de antes, esto no va de eliminar coches nuevos, que son los más

seguros y eficientes, que están monitorizados por infinidad de servicios, esto va de eliminar coches antiguos, no sensorizados, inseguros... y hay que hacerlo sin dejar a nadie atrás. El progresivo envejecimiento del parque es la prueba real de que nos estamos equivocando y de que las medidas no son suficientes ni plenamente eficaces”.

“En primer lugar, mantener la competitividad de los factores que nos han traído hasta aquí: condiciones laborales flexibles y pactadas con los sindicatos a nivel de planta productiva, logística eficiente, energía disponible y descarbonizada, paz social, prioridad en las políticas públicas. En segundo lugar, crear las nuevas condiciones para ser competitivos: desarrollar (con sentido económico y recursos) una cadena de valor circular y descarbonizada, formar el capital humano, bajar el coste energético, empujar el mercado de vehículos nacional (y no atacar al vehículo por principio), acelerar en vehículos autónomos, no romper el mercado interior, atraer inversiones en la cadena de valor de vehículo eléctrico, desarrollar la explotación de minerales necesarios para el Sector, mantener el consenso en el Sector, dotar de recursos públicos concretos y estables la política industrial, unir la política de descarbonización con la de competitividad, etc.”

“El Sector automovilístico se enfrenta a la necesidad de transitar hacia una movilidad más sostenible y tecnológica, impulsada por la electrificación, la digitalización y la conectividad. Para lograr esto, se requiere de una mayor inversión en infraestructura de recarga para vehículos eléctricos y en el desarrollo de baterías más eficientes y sostenibles. Además, es esencial la implementación de políticas públicas que fomenten la transición verde, como incentivos para la compra de vehículos eléctricos, y el impulso a la movilidad compartida. La colaboración público-privada es crucial, al igual que la formación continua de los profesionales del Sector para adaptarse a estas nuevas demandas tecnológicas y ecológicas”.

“Estimular la demanda con medidas fiscales e incentivos en este proceso de impulso al VE para garantizar la producción e inversiones. atraer nuevos fabricantes (p.ej. de China), la neutralidad tecnológica como principio para renovar el parque antiguo, inseguro y contaminante, y asegurar la transición para garantizar todos los puestos de trabajo”.

“Impulso de una movilidad cero emisiones a través de vehículos accesibles, sostenibles y seguros que se producen de manera local. Las principales necesidades son: infraestructuras ciclistas de calidad, establecimiento de una formación profesional reglada, incentivos fiscales, inversiones adecuadas en infraestructuras, impulso a la Estrategia Estatal por la Bicicleta...”.

“Inclusión de moto y categoría L en las políticas generales sobre automoción.

Evolución tecnológica (45% del mercado son motos de prestaciones altas que no se pueden electrificar con tecnología actual de baterías)”.

“La participación del estado en las negociaciones que priorice la automoción como actividad esencial como hacen otros países con ayudas directas y vinculadas a proyectos de futuro, así como la inversión en nuevas tecnologías en la fabricación, junto a la fabricación de elementos de valor que están en exterior, daría una mayor competitividad al Sector.”

10. DEFINIR LAS PROPUESTAS DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO ANTE LA ACTUAL SITUACIÓN INDUSTRIAL Y ECONÓMICA

Para definir las propuestas del Sector, consideramos que se ha de tener en cuenta a todos los agentes implicados en el mismo: trabajadores y trabajadoras, ciudadanos y ciudadanas, empresas e instituciones públicas. Se ha de primar las necesidades de nuestra industria en equilibrio con el empleo. Llegar a acuerdos en las propuestas y participar en la gestión de los Proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica (PERTE), con presencia tanto, en el grupo de adjudicación, como en el grupo de seguimiento. Se ha de abogar por la creación de la Mesa de Automoción, constituida por patronales del Sector, Ministerios con competencias e incidencia en el Sector y sindicatos mayoritarios (UGT FICA y CCOO) en la que se acuerden medidas y un plan estratégico para el Sector.

Como hemos venido explicando a lo largo del Informe, el proceso de transformación del Sector debe hacerse de una forma justa y ordenada para que esta sea democrática, evite una brecha social y territorial de movilidad y salvaguarde la industria y el empleo del sector, adecuando los centros de trabajo y no dejando a ningún trabajador ni trabajadora atrás.

Ante la actual situación del Sector Automovilístico definimos las siguientes propuestas:

1. AYUDA COMPRA VEHÍCULO ELÉCTRICO (MOVES)

Una de las principales iniciativas para fomentar la demanda de vehículos de cero emisiones es el Plan MOVES. Esta medida ofrece una ayuda económica posterior a la compra, con el fin de mitigar los elevados precios que deben afrontar los consumidores al adquirir un vehículo de estas características. No obstante, el hecho de que las subvenciones se reciban varios meses después de la compra limita su efectividad. Además, dicha ayuda está sujeta a tributación en la declaración de la renta, lo que reduce aún más su impacto.

Por ello, para que el Plan MOVES sea verdaderamente eficaz y contribuyan a reducir la brecha entre la capacidad económica del consumidor promedio y el precio de los vehículos cero emisiones, se propone que las subvenciones se otorguen en el momento de la compra, evitando que la inversión inicial se convierta en una barrera de acceso para los consumidores. Asimismo, para garantizar que el Plan conduzca a una disminución efectiva del precio, es esencial que las ayudas a la compra estén exentas de gravamen en la declaración de la renta.

2. CREACIÓN RENTING SOCIAL

Para lograr una descarbonización efectiva de la movilidad, es fundamental integrar los vehículos de cero emisiones en el parque automovilístico de manera planificada, considerando criterios de justicia social y atendiendo a las necesidades territoriales y sociales. Es decir, acercar y facilitar el uso de la movilidad eléctrica a la población, reduciendo las barreras económicas al uso y disfrute de los vehículos cero emisiones.

En este contexto, se propone la creación de un Plan de Renting Social basado en un modelo de alquiler asequible, limitado en el tiempo y adaptado a las necesidades logísticas y de movilidad de los usuarios. Con esta iniciativa, se promoverá la demanda de vehículos cero emisiones, ampliando su acceso a un mayor porcentaje de la población y reduciendo las barreras económicas para que más consumidores, independientemente de su poder adquisitivo, puedan utilizarlos como una opción de movilidad.

Esta medida facilitará el acceso de los vehículos de cero emisiones a un porcentaje significativamente mayor de la población, hasta superar las diversas dificultades logísticas, técnicas y económicas asociadas a la implementación a gran escala de la movilidad eléctrica.

3. PUNTOS DE RECARGA

Los puntos de recarga siguen siendo un desafío clave para el avance de la movilidad eléctrica. Aunque, como se detalla en el capítulo 8 de este informe, su número ha aumentado considerablemente en los últimos años, aún están lejos de alcanzar la cantidad y distribución territorial necesarias para el desarrollo a gran escala del Sector.

Por tanto, para contar con la infraestructura adecuada que respalde la movilidad de cero emisiones, es fundamental priorizar la expansión de los puntos de recarga. En este sentido, se propone implementar ayudas para la instalación de estos puntos, simplificando los trámites administrativos, fomentando su ubicación estratégica en función de criterios geográficos, habitantes, flujos demográficos y del número de usuarios potenciales, ajustando la cantidad de cargadores al tamaño actual y futuro del parque de vehículos eléctricos, y estableciendo un control público sobre los precios de las recargas.

4. AYUDAS EMPRESAS (PERTE)

La transición hacia una movilidad más sostenible requiere profundas transformaciones tanto a nivel industrial como en el conjunto de la cadena de valor. Para fortalecer el Sector, es fundamental establecer una política industrial proactiva, articulada en torno a una serie de líneas de apoyo dirigidas a empresas de los distintos subsectores. En España, esta estrategia se ha materializado a través de los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), cuya efectividad ha sido, hasta ahora, limitada.

Para que el conjunto de políticas públicas orientadas a la descarbonización de la movilidad y al impulso industrial del Sector contribuya realmente a la transformación necesaria, es imprescindible que su implementación incorpore compromisos claros en materia productiva y laboral, así como una coordinación efectiva y seguimiento por parte de los sindicatos más representativos. Solo mediante estos mecanismos de colaboración público-privada, basados en compromisos firmes y una participación sindical activa, será posible impulsar de manera eficaz la evolución de las líneas industriales a lo largo de toda la cadena de valor del Sector.

5. CONTRATO RELEVO

Uno de los principales desafíos que enfrenta el Sector es el envejecimiento de su fuerza laboral y la falta de un relevo generacional efectivo. Una de las medidas clave que está ayudando a abordar este problema es el contrato de relevo, ya que permite, por un lado, rejuvenecer las plantillas y, por otro, ofrecer una salida digna a las personas trabajadoras relevadas. Aunque este instrumento se encuentra prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2029, es fundamental otorgarle un papel más relevante dentro del Sector.

Para ello, es imprescindible consolidarlo como una fórmula de contratación estable y revisar los esquemas de cotización, de modo que su implementación a gran escala sea viable y beneficiosa para todas las partes implicadas. En este sentido, se propone consolidarlo como modalidad de contratación de funcionamiento permanente, sin un horizonte temporal que genere incertidumbre y aplicar la fórmula original de cotización reducida en comparación con la del contrato de relevo general aplicado al resto de Sectores económicos.

6. JUBILACIÓN 60 AÑOS: COEFICIENTES REDUCTORES

Dadas las características de muchos puestos de trabajo en el Sector automovilístico —con una alta exigencia física y una elevada incidencia de trastornos musculoesqueléticos—, resulta necesario reconsiderar las condiciones de acceso a la jubilación.

En este sentido, y conforme a lo establecido en la Recomendación 162 de la OIT (1980), que aboga por la flexibilización y diversificación de las condiciones laborales según las particularidades de cada puesto, así como al Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, que regula el procedimiento para aplicar coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, se hace imprescindible una reevaluación del sistema de transición a la jubilación en este Sector. Por ello, se propone el establecimiento de coeficientes reductores en función de los años trabajados en puestos

considerados especialmente penosos que permitan a los trabajadores y trabajadoras reducir hasta los 60 años la posibilidad de jubilarse con el 100 por 100 de la pensión. De esta manera, se conseguirá cuidar mejor la salud de las personas trabajadoras del Sector, facilitar el relevo generacional y atraer talento a sus empresas.

7. PLAN DE FORMACIÓN

La formación y recualificación constituye un eje fundamental para la adaptación de las personas trabajadoras a las necesidades del Sector automovilístico y claves para el futuro del empleo. Se trata de un pilar fundamental para la transformación de todos los eslabones de la cadena de valor. Por ello, es fundamental potenciar y ampliar todos los eslabones formativos, desde el momento previo a la incorporación a los centros de trabajo, pasando por la formación dual, hasta las distintas situaciones de reciclaje o recualificación profesional.

La transición hacia la electromovilidad requerirá una fuerza laboral altamente cualificada en nuevas tecnologías. Es fundamental invertir en programas de formación y recualificación para dotar a las personas trabajadoras de las habilidades necesarias para adaptarse a los nuevos empleos que surgirán en el sector.

Formación en electromovilidad: Cursos y programas de capacitación en vehículos eléctricos, sistemas de almacenamiento de energía, infraestructura de carga y otras tecnologías relacionadas.

Recualificación profesional: Programas de reconversión laboral para personas trabajadoras de la industria de combustión que deseen adquirir nuevas habilidades en el campo de la movilidad eléctrica.

Apoyo a la creación de nuevos empleos: Fomento de la innovación y el emprendimiento en el sector de la electromovilidad, impulsando la creación de nuevas empresas y empleos de alta calidad.

8. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

En un contexto de creciente competitividad global y profunda transformación del Sector, contar con infraestructuras modernas y eficientes es clave para asegurar un transporte ágil de los productos fabricados. Esto permite a las empresas mejorar su posición frente a la competencia internacional, reducir gastos y mejorar la localización estratégica de nuestro tejido productivo. Por ello, invertir en la adecuación y mejora de las infraestructuras viarias, ferroviarias y marítimas no solo favorece el flujo logístico y la cohesión territorial, sino que también impulsa la competitividad, fortalece la industria, genera empleo y contribuye a un desarrollo equilibrado del país, evitando la desindustrialización de unas regiones en beneficio de otras.

Los fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), son una oportunidad para modernizar los servicios de transporte y ampliar la red existente por rail, acelerando el desarrollo de proyectos estratégicos como el Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico, por su gran importancia en la cohesión social y territorial, y en la integración económica de esas zonas con el resto de Europa.

Asimismo, hay que tener también en cuenta, los posibles riesgos de los corredores, de deslocalización de empresas a otros países, la desindustrialización del territorio hacia los corredores o la búsqueda de proveedores extranjeros favorecidos también por estas mejoras en el transporte de mercancías. Por tanto, la participación y la supervisión de los sindicatos en lo que respecta al proyecto y desarrollo de ambos corredores es fundamental para ejecutarlos del modo más efectivo.

9. AUTOMOTIZACIÓN Y FISCALIDAD

Como se ha establecido a lo largo de todo el informe, el Sector automovilístico aglutina elevado número de robots industriales instalados, por lo que resulta imprescindible atajar los efectos sociales y económicos de esta automatización intensiva. Uno de los impactos más significativos es la progresiva sustitución de mano de obra, lo que conlleva una pérdida de empleo en ciertos perfiles profesionales, especialmente en tareas repetitivas y de producción en cadena a día de hoy, pero que a corto plazo con la alta tecnología en los nuevos robots y la digitalización cualquier puesto puede ser sustituido, o será sustituido. Ante este escenario, consideramos necesario establecer un sistema de gravamen para los robots instalados en los

centros de trabajo. Dicho sistema debería incluir una contribución equivalente a los pagos a la seguridad social que habrían correspondido a los trabajadores desplazados, así como una tasa ajustada al coste por unidad fabricada mediante procesos automatizados. Esta medida no solo serviría para mitigar el impacto laboral de la robotización, sino también para incentivar un modelo de desarrollo industrial más equilibrado, justo y socialmente sostenible, en el que los beneficios de la tecnología se repartan de forma más equitativa.

10. JORNADA DE 32 HORAS

En línea con lo mencionado, los avances tecnológicos continuos y la automatización de los procesos industriales deben ir acompañados de una reducción de la jornada laboral en el Sector automovilístico. Una gestión eficiente del tiempo de trabajo podría permitir alcanzar las 32 horas semanales, distribuidas en cuatro días a la semana, sin que ello implique una disminución salarial. Esta medida no solo es fundamental para la creación, distribución y mantenimiento del empleo, sino que también contribuye de manera significativa a mejorar el bienestar y la calidad de vida de las personas trabajadoras. Asimismo, consigue fomentar una mayor conciliación entre la vida laboral y personal, al tiempo que favorece el incremento de la productividad en las empresas.

11. MECANISMO RED

El contexto actual de transformación, expuesto a lo largo del informe, obliga a las empresas del Sector a adaptarse a nuevas realidades, actualizando productos, líneas de producción, instalaciones y tecnología. Durante estos procesos de transición, es común que las empresas enfrenten paradas productivas o excedentes temporales de empleo. En este escenario, y considerando el éxito obtenido con los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) durante la crisis del COVID-19, que permitieron mantener tanto la actividad industrial como el empleo, el Mecanismo RED se presenta como una herramienta clave para acompañar la transformación en curso. Al igual que los ERTE, el Mecanismo RED no solo protege los puestos de trabajo y evita que los trabajadores recurran al subsidio por desempleo, sino que también ofrece una valiosa oportunidad para la formación y actualización de los empleados, preparándolos para las nuevas demandas del Sector durante los períodos de inactividad.

12. PLAN MEDIOAMBIENTAL PARA EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

La diversidad de normativas y políticas medioambientales relativas a las emisiones contaminantes de los vehículos puede generar incertidumbre y confusión entre los consumidores, lo que a su vez influye en sus decisiones de adquisición de vehículos. Este cambio en el comportamiento del consumidor tiene importantes repercusiones para la industria. Por ello, para proporcionar certidumbre a los usuarios, consideramos esencial la implementación de un Plan Medioambiental para el Sector Automovilístico que sea uniforme a nivel nacional. Este plan generaría certidumbre tanto por el lado de la oferta como por el de la demanda y contribuiría a la estabilidad de un Sector, que como se ha dicho anteriormente, ha sufrido ambivalencias normativas. Un plan de estas características permitiría establecer un marco de actuación conjunto con distintos mecanismos de flexibilización que permitan adaptarse a las realidades sociales y territoriales de cada región, teniendo en cuenta sus particularidades y necesidades específicas.

13. CONTRATACIÓN JOVENES

Ante el elevado número de jóvenes desempleados en España y el envejecimiento progresivo de la población laboral en el Sector, es esencial que las políticas laborales se orienten a promover la formación y la contratación de jóvenes para los diversos puestos de trabajo en los subsectores del Sector automovilístico. Este desafío requiere un enfoque integral que no solo facilite el acceso de los jóvenes al empleo, sino que también asegure su integración exitosa y duradera en el mercado laboral. Para ello, resulta fundamental la implementación de medidas de estímulo que incentiven a las empresas a apostar por este colectivo, como la reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social durante los primeros tres años de contratación de personas jóvenes. Este tipo de incentivos no solo favorece la creación de empleo a corto plazo, sino que también contribuye a generar puestos de trabajo estables y de calidad, con el objetivo de reducir la temporalidad y fomentar la inserción de los jóvenes, de manera que puedan tener una trayectoria profesional consolidada dentro del Sector. Además, estas medidas pueden contribuir al rejuvenecimiento de la fuerza laboral, asegurando su competitividad y sostenibilidad a largo plazo.

14. AYUDAS EMPRESAS BATERIAS Y MICROCHIPS

La autonomía estratégica y la soberanía industrial son dos de los principales retos a los que se enfrenta la industria y en concreto el Sector automovilístico. En concreto, existen dos tecnologías clave para la transformación del Sector: las baterías y los microchips. Es por ello que la política industrial del país debe de centrar su foco de actuación a través de distintas ayudas y subvenciones a empresas y a toda la cadena de valor de estas tecnologías imprescindibles para el desarrollo de vehículos sostenibles. No obstante, dichos instrumentos deben de tener las condicionalidades y requisitos, así como la participación y seguimiento por parte de los sindicatos más representativos en los términos establecidos en la propuesta número cuatro.

15. REGULACIÓN EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

Las empresas de trabajo temporal (ETT) permiten, dentro de muchos Sectores industriales, desregular el mercado de trabajo y empeorar las condiciones de laborables en un ecosistema productivo. Por ello, para garantizar la calidad y la estabilidad del empleo, así como garantizar su sostenibilidad laboral y social a largo plazo, es imprescindible delimitar las siguientes cuestiones. En primer lugar, los trabajos que realicen sus personas trabajadoras deben estar supervisados y representados por la representación sindical de la empresa contratante. Es fundamental delimitar claramente los puestos que pueden desempeñar y garantizar que se les apliquen los salarios y condiciones laborales vigentes en la empresa en la que efectivamente prestan sus servicios.

16. CENTROS ESPECIALES DE EMPLEO

Los centros especiales de empleo deben ser una herramienta efectiva para la integración de personas con discapacidad en el mercado laboral y promover su independencia, pero en ningún caso deben utilizarse de forma indebida para abaratar costes, rebajar condiciones laborales o desregular el ámbito del trabajo. Para evitar este tipo de prácticas, es imprescindible garantizar una participación sindical directa tanto en los propios centros especiales de empleo como en las empresas que contraten sus servicios. Solo así se podrá asegurar una integración real y justa, aplicando a estas personas trabajadoras las condiciones laborales correspondientes a la empresa en la que efectivamente desempeñan sus funciones.

17. COSTE ENERGÉTICO

Uno de los principales factores que determinan la competitividad de la industria es el coste energético. Se trata de uno de los grandes costes fijos del Sector automovilístico. En el caso español es especialmente importante, dado que nuestra industria tiene una factura eléctrica muy por encima de la media europea. En ese sentido, se proponen tres líneas de actuación:

Fomento de mecanismos de autoconsumo industrial: Fomentar el autoconsumo (individual y colectivo), la cogeneración y la eficiencia energética en las plantas industriales del Sector, con el fin de abaratar la factura energética y descarbonizar procesos.

Fomentar el uso de PPA (Power Purchase Agreements) o CFD (contratos por diferencia) para asegurar un coste a largo plazo para los distintos vectores energéticos. Expandir el uso de estas figuras jurídicas para que las empresas puedan asegurar un precio por la energía a largo plazo que les genere certidumbre y asegure su competitividad.

Promoción de medidas de eficiencia energética: Facilitar el acceso a auditorías energéticas para que las plantas industriales (especialmente las PYMES) puedan acceder a un estudio preciso y exhaustivo de su utilización y aprovechamiento de recursos energéticos.

18. AYUDAS EMPRESAS CADENA DE BATERIAS Y MICROCHIPS DESDE LA EXTRACCION HASTA EL RECICLAJE

Al igual que se deben articular ayudas a la fabricación de baterías y microchips, también es fundamental que esas ayudas lleguen a toda la cadena de fabricación de esos componentes, desde la extracción hasta el reciclaje. Estimamos que las ayudas son un eje fundamental y apostamos por el establecimiento de líneas

de ayudas a las empresas de la cadena de valor en todo su proceso. Estas ayudas públicas deberían estar vinculadas a la puesta en marcha de inversiones para la adecuación de los centros de trabajo existentes, así como a la creación de futuros centros, así como una obligación y compromiso de condiciones laborales y empleo por parte de la empresa. Así mismo, los sindicatos han de ser parte desde la aprobación de estas ayudas hasta la vigilancia en el cumplimiento de lo pactado.

19. AYUDAS A EMPRESAS (HIDRÓGENO, GAS) NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

Si bien la gran apuesta por la movilidad sostenible está orientada hacia la electrificación, es fundamental reconocer que existen otras tecnologías que también pueden desempeñar un papel crucial en la descarbonización de los distintos tipos de vehículos. En este sentido, es esencial que, en el proceso de descarbonización de la industria automovilística, se garantice una verdadera neutralidad tecnológica. Esto permitiría que soluciones alternativas como el biogás, el hidrógeno y otras tecnologías emergentes puedan tener un lugar significativo dentro de la movilidad sostenible. Al adoptar un enfoque inclusivo y flexible, se maximiza el potencial de diversas soluciones para reducir las emisiones de gases contaminantes y acelerar la transición hacia un modelo de transporte más limpio y eficiente. Para garantizar el equilibrio productivo y comercial, es imprescindible que ayudas y subvenciones similares a las que reciben empresas de los subsectores del vehículo eléctrico, puedan llegar también a empresas que fabriquen con otras fuentes de energía alternativas y sostenibles.

Estas ayudas deben conllevar para las empresas la obligación y el compromiso de garantizar condiciones laborales y de empleo, dignas. Así mismo, los sindicatos deben formar parte en la gestión de estas ayudas, desde los procesos de aprobación de las mismas hasta el control y vigilancia en el cumplimiento de lo pactado.

20. PACTO ESTATAL INDUSTRIA SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

Es fundamental adoptar una visión a nivel nacional que defina claramente qué somos como industria automovilística, hacia dónde queremos dirigirnos y cuáles son nuestras necesidades. Para ello, resulta esencial establecer un Pacto Estatal para la Industria del Sector Automovilístico que abarque toda la cadena de valor del Sector, desde la extracción de materiales hasta el reciclaje, incluyendo a los fabricantes, proveedores de componentes, concesionarios, talleres, empresas de renting, así como los Sectores de vehículos, motocicletas y bicicletas. Este pacto debe contar con la participación activa de todos los agentes involucrados: las patronales, las administraciones públicas y los sindicatos, garantizando una colaboración integral para impulsar el futuro de la industria.

11. FUENTES CONSULTADAS

- **ANFAC** (2025). ¿Por qué es tan importante el sector de la automoción en España? Disponible en <https://anfac.com/todossomosautomovil/>
- **ICEX** (2021). Sectores: Automoción y Movilidad. Disponible en <https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad>
- **IBERDROLA** (2024). Guía completa sobre los diferentes tipos de vehículos eléctricos
- **ANFAC** (2025). Cifras Clave: Producción y Exportación. Disponible en <https://anfac.com/cifras-clave/produccion-y-exportacion/>
- **SERNAUTO** (2024). La fábrica inteligente, clave para ser más sostenibles y competitivos. Disponible en <https://www.sernauto.es/sala-de-prensa/notas-prensa/la-fabrica-inteligente-clave-para-ser-mas-sostenibles-y-competitivos>
- **TRIBUNA DE LA AUTOMOCIÓN** (2024). España lidera la productividad automovilística en Europa con 15,5 vehículos por empleado al año, triplicando la media europea. Disponible en <https://www.latribunadeautomocion.es/2024/09/espana-lidera-productividad-automovilistica-europa-con-15-5-vehiculos-empleado-ano-triplicando-media-europea/>
- **DRAGHI, M** (2024). El Futuro de la Competitividad Europea. Comisión Europea. Disponible en https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20_%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf&prefLang=es
- **EUROFUND** (2024). Nota Informativa: Empleo en el sector del automóvil de la UE. Disponible en <https://ugtpoliticaseuropeas.com/wp-content/uploads/2025/02/Empleo-en-el-sector-del-automovil-de-la-UE.pdf>
- **ACEA** (2024). Economic and Market Report Global and EU auto industry: Full year 2024. Disponible en https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-Full_year_2024.pdf
- **PWC** (2024). Electric vehicle sales review Q4-2024. Disponible en <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q4.html>
- **INFOBAE** (2023). El nuevo mapa de la industria automotriz: qué marcas integran los 30 grupos más grandes del mundo. Disponible en <https://www.infobae.com/autos/2023/11/17/el-nuevo-mapa-de-la-industria-automotriz-que-marcas-integran-los-30-grupos-mas-grandes-del-mundo/>
- **INVESTING** (2024). Los mayores fabricantes de automóviles del mundo. ¿Cuál es la posición de Tesla? Disponible en <https://es.investing.com/analysis/los-mayores-fabricantes-de-automoviles-del-mundo-cual-es-la-posicion-de-tesla-200473341>
- **ICEA** (2023) Estadísticas del ramo de automóviles. (2023). Disponible en <https://www.icea.es/es-ES/informacion-seguro/vision-ramos/automoviles>
- **MITERD** (2023). Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera. Serie 1990-2023. Disponible en https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-/Documento_resumen_Inventario_GEI.pdf
- **ANFAC** (2024). Informe Ideauto: Parque de vehículos en España 2024. Disponible en <https://anfac.com/publicaciones/informe-ideauto-parque-de-vehiculos-en-espana-2024/>
- **OECD** (2024). The Future of the Automotive Value Chain. Disponible en https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/11/the-future-of-the-automotive-value-chain_91460165/cb730d65-en.pdf
- **MITMA** (2020). Contexto actual y previsto sobre la evolución de la sociedad, la movilidad y las ciudades. Disponible en https://otle.transportes.gob.es/monografico/movilidad_ciudades_sxxi/2contexto-actual-y-previsto-sobre-laevolucion-de-la-sociedad-la-movilidad-y-las-ciudades

- **COMISIÓN EUROPEA** (2019). Pacto Verde Europeo. Disponible en https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF
- **COMISIÓN EUROPEA** (2022). Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550>
- **PARLAMENTO EUROPEO** (2023). Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0851>
- **CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA** (2022). REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7). Disponible en <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14598-2022-INIT/es/pdf>
- **COMISIÓN EUROPEA** (2025). Industrial Action Plan for the European automotive sector. Disponible en https://transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf
- **REAL DECRETO 1052/2022**, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22689
- **DGT** (2025). Anuario Estadístico General 2024. Disponible en <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Anuario-Estadistico-General-2024/>
- **MINTUR** (2022): Portal de Ayudas: PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado. Disponible en <https://www.mintur.gob.es/PortalAyudas/PERTE-VEC/Normativa/Paginas/Index.aspx>
- **IDAE** (2025) Programa MOVES III. Disponible en <https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/para-movilidad-y-vehiculos/programa-moves-iii>
- **COMISIÓN EUROPEA** (2020). Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>
- **COMISIÓN EUROPEA** (2020). REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/683 DE LA COMISIÓN de 15 de abril de 2020 por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0683>
- **REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015**, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- **AMBE** (2024). El Sector de la Bicicleta en Cifras. Disponible en: https://www.canva.com/design/DAGkOSPnrl/ZKDQL-3hXd-kPrEpl5lglA/view?utm_content=DAGkOSPnrl&utm_campaign=designshare&utm_medium=link2&utm_source=uniquelinks&utlId=h11517ea74f
- **ANESDOR** (2025): Mercado Español. Disponible en <https://www.anesdor.com/mercado-espanol/>
- **AER** (2025): El renting, protagonista de la nueva movilidad. Disponible en <https://ae-renting.es/>
- **EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY** (2023). Trends and Projections in Europe 2023. Disponible en <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/trends-and-projections-in-europe-2023>
- **OTLE** (2024). Informe Anual 2024. Disponible en [https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/informe_anual_2024_\(abril_2025\).pdf](https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/informe_anual_2024_(abril_2025).pdf)

- **IPCC** (2023). Synthesis Report: Climate Change 2023. Disponible en <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-cycle/>
- **PARLAMENTO EUROPEO** (2024). Emisiones de Gases de Efecto Invernadero por País y Sector (Infografía). Disponible en <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20180301STO98928/emisiones-de-gases-de-efecto-invernadero-por-pais-y-sector-infografia>
- **GRANT THORNTON** (2024). Desafíos de la movilidad intermodal: sostenible, conectada, eficiente y segura. Disponible en https://www.grantthornton.es/contentassets/74106bee35a64d9fb297ed04f92ec52d/v-observatorio-de-movilidad_desafios-de-la-movilidad-intermodal-sostenible-conectada-eficiente-y-segura.pdf
- **MITERD** (2020). Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030. Disponible en <https://www.miteco.gob.es/es/prensa/pniec.html>
- **INDUSTRIALLEUROPE** (2024). Workers of the automotive industry and its supply chain's wake-up call for Europe. Disponible en https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2024/12/638695216410312859_Adopted_-_Workers_of_the_automotive_industry_and_its_supply_chain_s_wake_up_call_for_Europe_-_EN.pdf
- **GRUPO SPRI** (2024). Crecimiento del sector automotriz chino en Europa: un desafío para las empresas vascas. Disponible en https://www.spri.eus/es/internacionalizacion-comunicacion/crecimiento-del-sector-automotriz-chino-en-europa-un-desafio-para-las-empresas-vascas/?_gl=1*1fdq8uu*_up*MQ...*_ga*MTE2MjUzOTE2My4xNzQ0MDIxODY3*_ga_PWEHZ9GPRR*MTc0NDAYMTg2Ny4xLjEuMTc0NDAYMjAwMi4wLjAuMA
- **TRADING ECONOMICS** (2023). China - Salarios en la Industria. Disponible en <https://es.tradingeconomics.com/china/wages-in-manufacturing>
- **CNEVPOST** (2024). Xiaomi EV hiring more workers as it looks to boost production capacity. Disponible en <https://cnevpost.com/2024/06/07/xiaomi-ev-hiring-more-workers/>
- **EVERTIQ** (2025). China triplica sus reservas de litio tras descubrimiento en Tíbet. Disponible en <https://evertiq.es/news/2650>
- **JATO** (2019). Closing the gap: the progress towards affordable EVs and the rising competition from China. Disponible en <https://www.jato.com/resources/reports-and-whitepapers/closing-the-gap-the-progress-towards-affordable-evs-and-the-rising-competition-from-china>
- **ALLIANZ** (2025). How Europe can take back the wheel in the global auto sector. Disponible en https://www.allianz.com/content/dam/onemarketing/azcom/Allianz_com/economic-research/publications/specials/en/2025/february/2025-02-13-Automotive-AZ.pdf
- **ANFAC** (2024). Vehículo electrificado Informe anual 2024. Disponible en <https://anfac.com/wp-content/uploads/2025/03/Informe-ANFAC-Vehiculo-Electrificado-2024.pdf>
- **AEGE** (2025). Barómetro Energético en España. Disponible en <https://www.aege.es/barometro-energetico-espana/>
- **BASQUE TRADE & INVESTMENT** (2025). Informe de Aproximación al Sector de Automoción en el NortedeÁfrica. Disponible en https://www.spri.eus/archivos/2025/04/pdf/bti-automocion-africa-norte-03-2025-es.pdf?_gl=1*17fasto*_up*MQ...*_ga*MjExNTkyODg2Mi4xNzQ2NTE3Nzgz*_ga_PWEHZ9GPRR*czE3NDY1MTc3ODMkbzEkZzEkdDE3NDY1MTgxMzkkajAkbDAkaDA
- **GOVMA** (2024) Plan de Aceleración Industrial 2014-2020. Disponible en <http://www.mcinet.gov.ma/en/content/industrial-acceleration-plan-2014-2020>
- **FACONAUTO WOMAN** (2025). Formación Profesional en automoción: una oportunidad para reducir la brecha de género. Disponible en <https://www.faconautowoman.com/noticia/fp-en-automocion-una-oportunidad-para-reducir-la-brecha-de-genero/>
- **OBSERVATORIOFP** (2022). La Formación Profesional en el Sector de la Automoción. Disponible en <https://www.observatoriofp.com/downloads/sectorial-reports/automocion.pdf>
- **MOTOR1** (2025). ¿Qué fabricantes de coches ganaron más en 2024?. Disponible en <https://es.motor1.com/news/755368/fabricantes-coches-mayores-ganancias-2024/>

- **INFOBAE** (2025). Cuáles son las 20 marcas de autos que más se venden en el mundo. Disponible en <https://www.infobae.com/economia/2025/03/01/cuales-son-las-20-marcas-de-autos-que-mas-se-venden-en-el-mundo/>
- **CAIXABANK RESEACH** (2024). Infografía. Situación sectorial 2024. Disponible en <https://www.caixabankresearch.com/es/analisis-sectorial/observatorio-sectorial/infografia-situacion-sectorial-2024>
- **CAIXABANK RESEACH** (2024). El sector de automoción en España: el reto de mantener la competitividad en el nuevo ecosistema global. Disponible en <https://www.caixabankresearch.com/es/analisis-sectorial/observatorio-sectorial/sector-automocion-espana-reto-mantener-competitividad>
- **ANFAC** (2023). Informe Anual 2023. Disponible en <https://anfacs.com/informe2023/>
- **FUNCAS** (2024). La industria del automóvil europea ante la competencia de EE. UU. y China. Disponible en <https://www.funcas.es/articulos/la-industria-del-automovil-europea-ante-la-competencia-de-ee-uu-y-china/>
- **SERNAUTO (S.F)**. Retos del Sector Automoción en España Disponible en <https://www.sernauto.es/blog/retos-sector-automocion-en-espana/>
- **SERNAUTO (S.F)**. Industria 5.0: implicaciones sector componentes de automoción. Disponible en <https://www.sernauto.es/blog/industria-5-0-implicaciones-sector-componentes-automocion/>
- **IEA** (2024). Perspectivas globales de vehículos eléctricos para 2024. Disponible en <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>
- **OICA** (2023). Estadísticas de producción 2023. Disponible en <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>
- **PWC** (2018). Cinco tendencias que están transformando la industria automotriz. Disponible en <https://www.pwc.com/gx/en/industries/automotive/assets/pwc-five-trends-transforming-the-automotive-industry.pdf>
- **EUROFUND** (2025). Employment in the EU's automotive sector. Disponible en <https://www.eurofound.europa.eu/en/resources/article/2025/employment-eus-automotive-sector>



confemetal
Industria, Tecnologías, Comercio y Servicios

UGT 
Industria,
Construcción
y Agro **FICA**

CCOO
industria