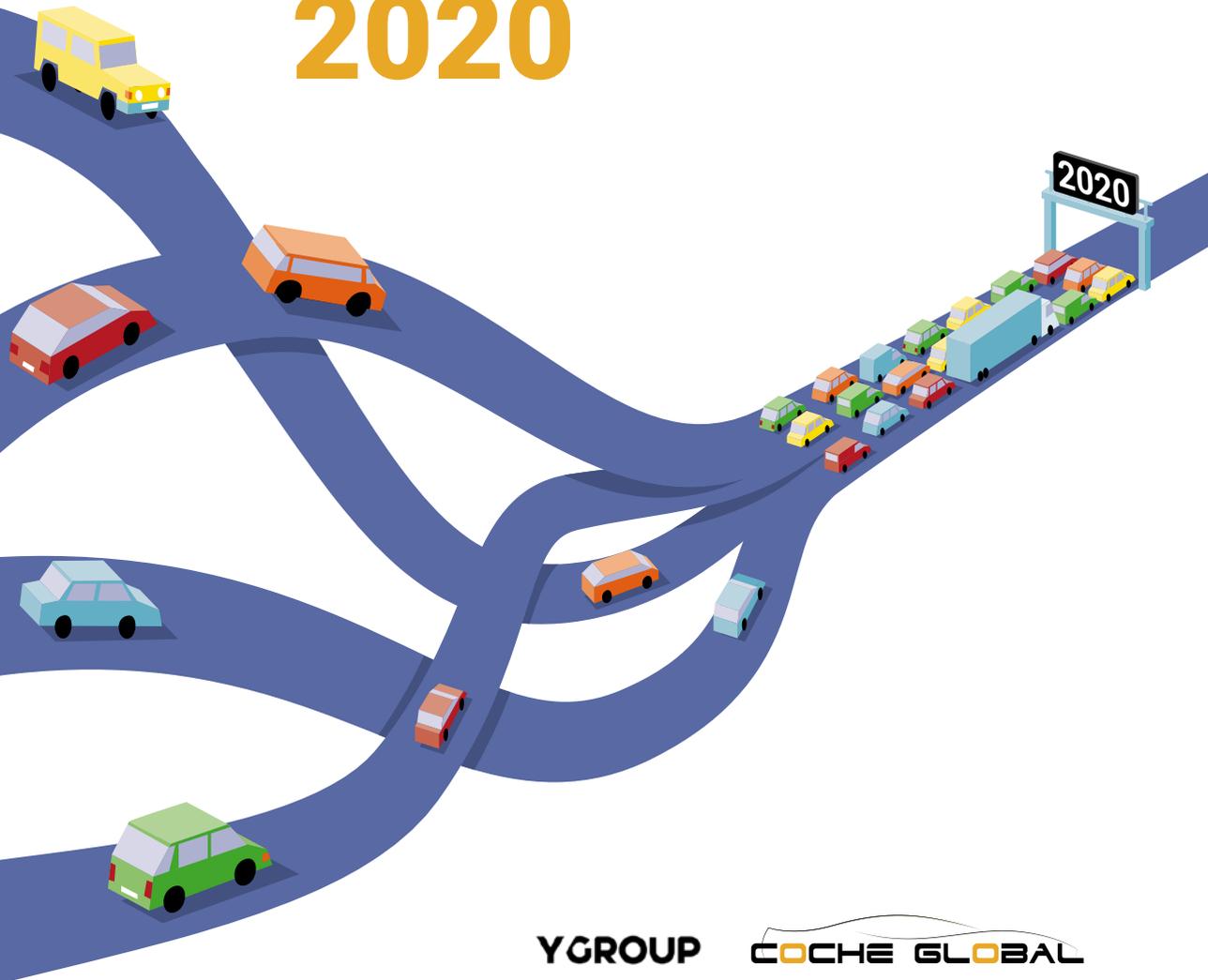
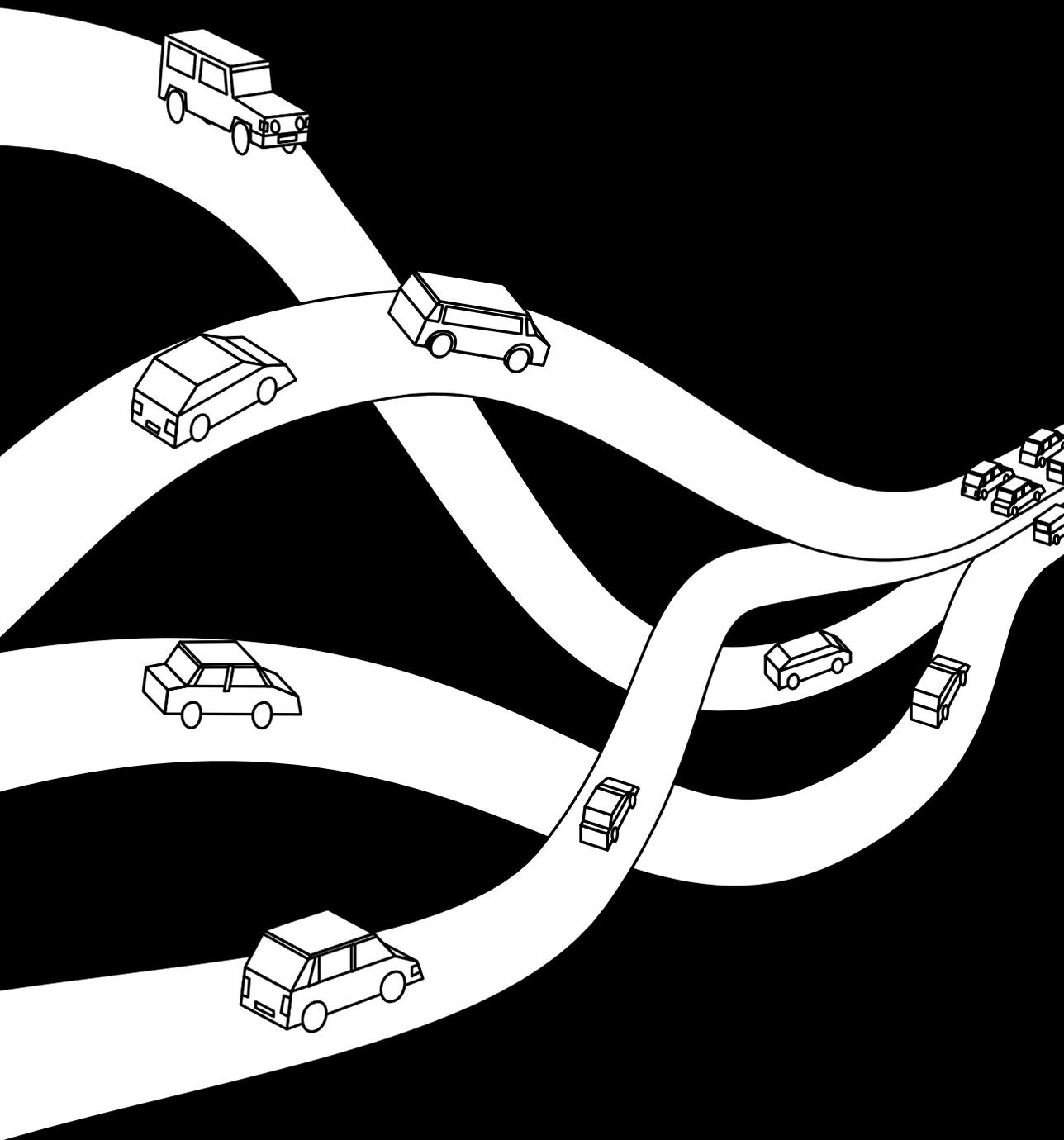


AUTO MOBILITY TRENDS 2020



YGROUP

COCHE GLOBAL





AUTO MOBILITY TRENDS 2020



Auto Mobility Trends

DIRECTOR

Toni Fuentes

REDACCIÓN Y COLABORADORES

José Antonio Bueno, Juan José Berbel, Reyes Maroto, José López Tafall, Marta Blázquez, José Portilla, Joaquín Ferreira, Jordi Carmona, Àngels Martín

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Milhojas Servicios Editoriales SCA & Servicio Telegráfico

EDITA

Coche Global Media SL
Grupo Crónica Global
Consejero delegado: Xavier Salvador

COCHE GLOBAL MEDIA, SL

Pau Claris, 102 2ª planta
08009 Barcelona
Tel: 93 887 74 48

PUBLICIDAD

Laura Jiménez

ADMINISTRACIÓN

Pilar Partal

CONTACTO

administracion@cocheglobal.com
www.cocheglobal.com

4

Nace un nuevo barómetro sobre el futuro de la automoción

Coche Global y YGroup lanzan **Auto Mobility Trends**, que pregunta a las empresas hacia dónde va el sector con al apoyo de Anfac, Sernauto y Faconauto

6

Crece la inversión para preparar la nueva movilidad

El 57,7% de las empresas del sector del automóvil prevén aumentar su apuesta por nuevos negocios en 2020

8

Señales de alarma y esperanzas en la automoción

Toni Fuentes
Director de Coche Global

10

El vehículo eléctrico es el rey en la apuesta de futuro

El 77,68% de las empresas centran su inversión en nueva movilidad en la electrificación, un porcentaje que llega al 91% en los fabricantes

12

El Covid como catalizador... o freno

José Antonio Bueno
Socio fundador YGroup

14

Las empresas prevén un año difícil para el negocio

Antes de la Covid-19, el 45,8% de las compañías esperaban una disminución de la facturación en 2020



16

Razones para el optimismo

Reyes Maroto
Ministra de Industria, Comercio y Turismo

18

¿Cómo afecta la crisis a empresas y trabajadores?

El 70% de las empresas prevén un descenso de la facturación de más del 30% en 2020, según el sondeo **Auto Mobility Trends**

20 Saldremos de la crisis con más industria

José López Tafall
Director general de ANFAC

21 Cimientos firmes

Marta Blázquez
Vicepresidenta ejecutiva de Faconauto

22 Las plantillas resisten y evolucionan con la nueva movilidad

La mayoría de las empresas mantienen o aumentan sus empleados y crece la búsqueda de nuevos perfiles profesionales

24 Una ruleta rusa

Joaquín Ferreira Martínez
Secretario de Automoción CCOO de Industria



25 Demos una oportunidad al sector automovilístico

Jordi Carmona
Secretario de Industria Automovilística de UGT FICA

26 Preocupación por las medidas de reducción de tráfico y emisiones

Las restricciones de circulación de algunas ciudades tendrán un efecto negativo en el sector, según el 70% de las compañías

28 BCN3D. El aliado perfecto en impresión 3D para los fabricantes de automóviles

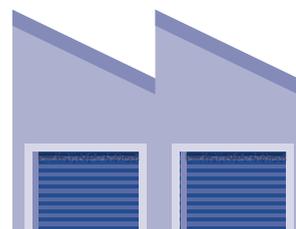
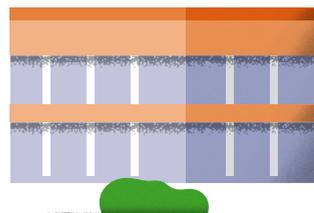
La empresa barcelonesa aporta nuevas soluciones que mejoran procesos y reducen tiempos y costes con sus renovadas máquinas Epsilon y Sigma

29 Apoyo y trabajo conjunto, esenciales para la nueva movilidad

José Portilla
Director General de SERNAUTO

30 Casa Seat. Donde la ciudad se mueve

El nuevo 'hub' de movilidad de la marca en el corazón de Barcelona acoge la presentación del barómetro Auto Mobility Trends



LAS CIFRAS CLAVE DE LA AUTOMOCIÓN

45,8%

**FACTURACIÓN
EN 2019**

Subió para el 45,8%
de empresas

70%

**FACTURACIÓN
EN 2020**

Prevé una caída
de más del 30%

40,9%

**PLANTILLA
EN 2019**

El 40,9% la mantuvo

40,7%

**PLANTILLA
EN 2020**

El 40,7% prevé
mantenerla.

Nace un nuevo barómetro sobre el futuro de la automoción

Coche Global y YGroup lanzan **Auto Mobility Trends**, que pregunta a las empresas hacia dónde va el sector con el apoyo de Anfac, Sernauto y Faconauto

“El conocimiento es poder”, decía Francis Bacon como justificación de la ciencia aplicada. Cinco siglos más tarde, su afirmación es todavía más vigente debido a la necesidad de descifrar las tendencias en un contexto de disrupción. El sector del automóvil y la movilidad son un ejemplo claro de esa necesidad de disponer de información para que las empresas, las administraciones y resto de actores que intervienen puedan tomar decisiones acertadas. Con el

Auto Mobility Trends quiere convertirse en un nuevo barómetro sobre la situación y las perspectivas del sector del automóvil en España

propósito de contribuir a conocer la situación de la automoción y discernir hacia dónde evoluciona nace **Auto Mobility Trends**, una encuesta transversal impulsada por la web Coche Global y la consultora YGroup.

Auto Mobility Trends quiere convertirse en un nuevo barómetro sobre la situación y las perspectivas del sector del automóvil en España en un momento especialmente decisivo con enormes retos por delante. Las marcas de automóviles, los fabricantes de componentes y los concesiona-

42,3%

INVERSIÓN GLOBAL EN 2019

El 42,3% invirtió más.

40,9%

INVERSIÓN GLOBAL EN 2020

El 40,9% prevé una disminución.

57,7%

NUEVA MOVILIDAD

El 57,7% de empresas aumentará su inversión

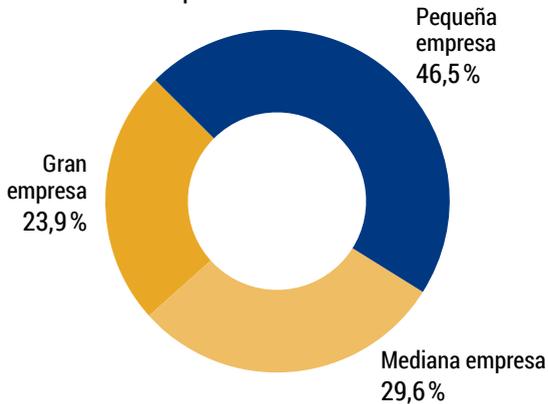
77%

COCHE ELÉCTRICO

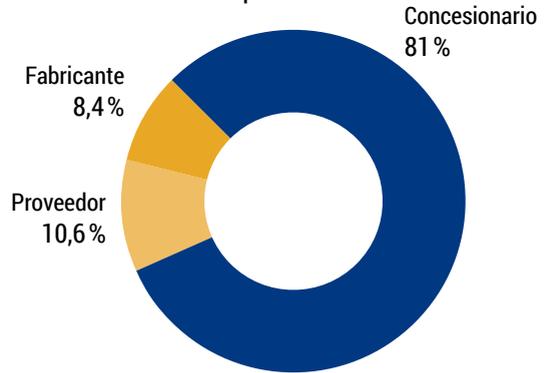
Concentra la inversión del 77% de empresas.

MUESTRA AUTO MOBILITY TRENDS

Por tamaño de empresa



Por actividad de la empresa



rios de toda España han recibido una encuesta gracias a la colaboración de Anfac, Sernauto y Faconauto.

MUESTRA DEL SONDEO

La muestra del sondeo está formada por cerca de 200 empresas repartidas, en función de la

cifra de compañías existentes en cada área, entre fabricación de vehículos (8,4%), proveedores de componentes (10,6%) y concesionarios de automóviles (81%). Las respuestas se han recogido entre febrero y marzo en la primera oleada y en abril y mayo en la segunda con motivo de la pandemia.

Las empresas han respondido sobre la evolución de parámetros como los ingresos, el resultado, la plantilla y las inversiones. **YGroup** es una consultora internacional enfocada en la definición y ejecución de estrategias, uso avanzado de datos y alianzas empresariales. **Coche Global** es el canal de automoción, motor y movilidad del Grupo Crónica Global. ●



Crece la inversión para preparar la nueva movilidad

El 57,7% de las empresas del sector del automóvil prevén aumentar su apuesta por nuevos negocios en 2020

El sector del automóvil afrontaba un panorama muy desafiante incluso antes de la llegada de la pandemia de coronavirus, tal como reflejan los resultados de la primera edición del barómetro **Auto Mobility Trends** de Coche Global e YGroup. En un contexto con unas previsiones de facturación y resultados económicos a la baja, las empresas de automoción optaron por frenar sus inversiones globales, aunque aumentan las que se dedican a nueva movilidad.

En 2019, el 42,1% de compañías aumentaron su inversión, un 40,1% la mantuvo y solo un 17,6% optó por reducirla. Sin embargo, en 2020, con nuevos retos por delante, la opción mayoritaria es la de disminuir el esfuerzo inversor (40,9%) seguida del mantenimiento (33,8%) y de un

Las empresas de automoción optaron por frenar sus inversiones globales

incremento (19%), así como un 6,3% que estaba a la expectativa de cómo evolucionaban los acontecimientos durante el año.

MÁS ESFUERZO EN CONCESIONARIOS

El análisis de los resultados por tipo de empresa muestra algunos datos relevantes. Los proveedores se muestran como los más conservadores con un 60% de las empresas encuestadas que aseguran que reducirán sus

inversiones globales, frente a un 39,1% de concesionarios y un 33% de fabricantes de vehículos. Por tamaño de las compañías, las empresas medianas y grandes son las que revisarán más sus inversiones, con un 50% y un 47%, respectivamente.

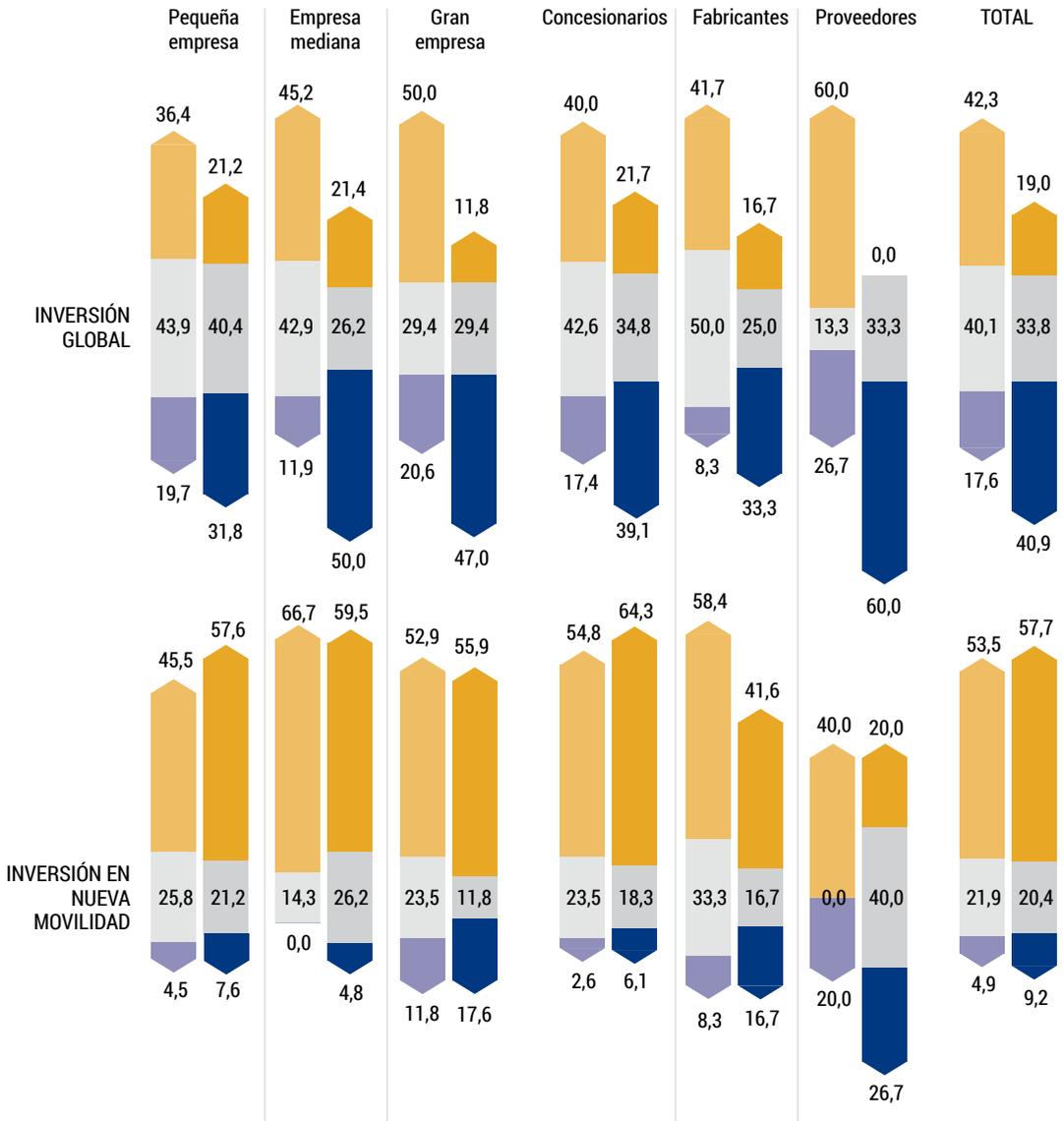
La inversión se focaliza en la nueva movilidad. El 57,7% de las empresas del sector del automóvil prevén aumentar sus inversiones en este campo en 2020, lo que supone intensificar el ritmo en relación con 2019 (53,5%).

Solo un 9,2% de empresas prevén reducir su esfuerzo inversor en nueva modalidad, centrado en proveedores (26,7%) y grandes empresas (17,6%). Los concesionarios son los que aumentarán más su inversión (64,3%) en nueva modalidad. ●



¿CÓMO EVOLUCIONA LA INVERSIÓN?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



2019 2020



Aumenta
Mantenimiento
Disminuye



Señales de alarma y esperanzas en la automoción

Las empresas han hablado en el sondeo **Auto Mobility Trends** y hay que escuchar lo que dicen para evitar males mayores



Toni Fuentes

Director de Coche Global

Al ver los resultados del barómetro **Auto Mobility Trends** se van encendiendo alarmas sucesivas pero también aparecen luces de esperanza para la automoción. Siempre es interesante conocer la verdad, por descarnada que sea, pero cuando esta procede directamente de las empresas y de cómo están reaccionando ante el 'shock' de la pandemia, es todavía más interesante. Ese es el valor del sondeo promovido por **Coche Global** e **YGroup**.

La transformación que estaba en marcha en la automoción y la movilidad coincide ahora con los tiempos convulsos de la pandemia y la nueva normalidad en los que las empresas han tenido que recalcular su situación y adaptarse a la realidad cambiante.

El Plan Renove era una necesidad de Estado, según las empresas

Ha sido como mirarse al espejo y hacer un autoanálisis antes de levantarse para seguir el camino.

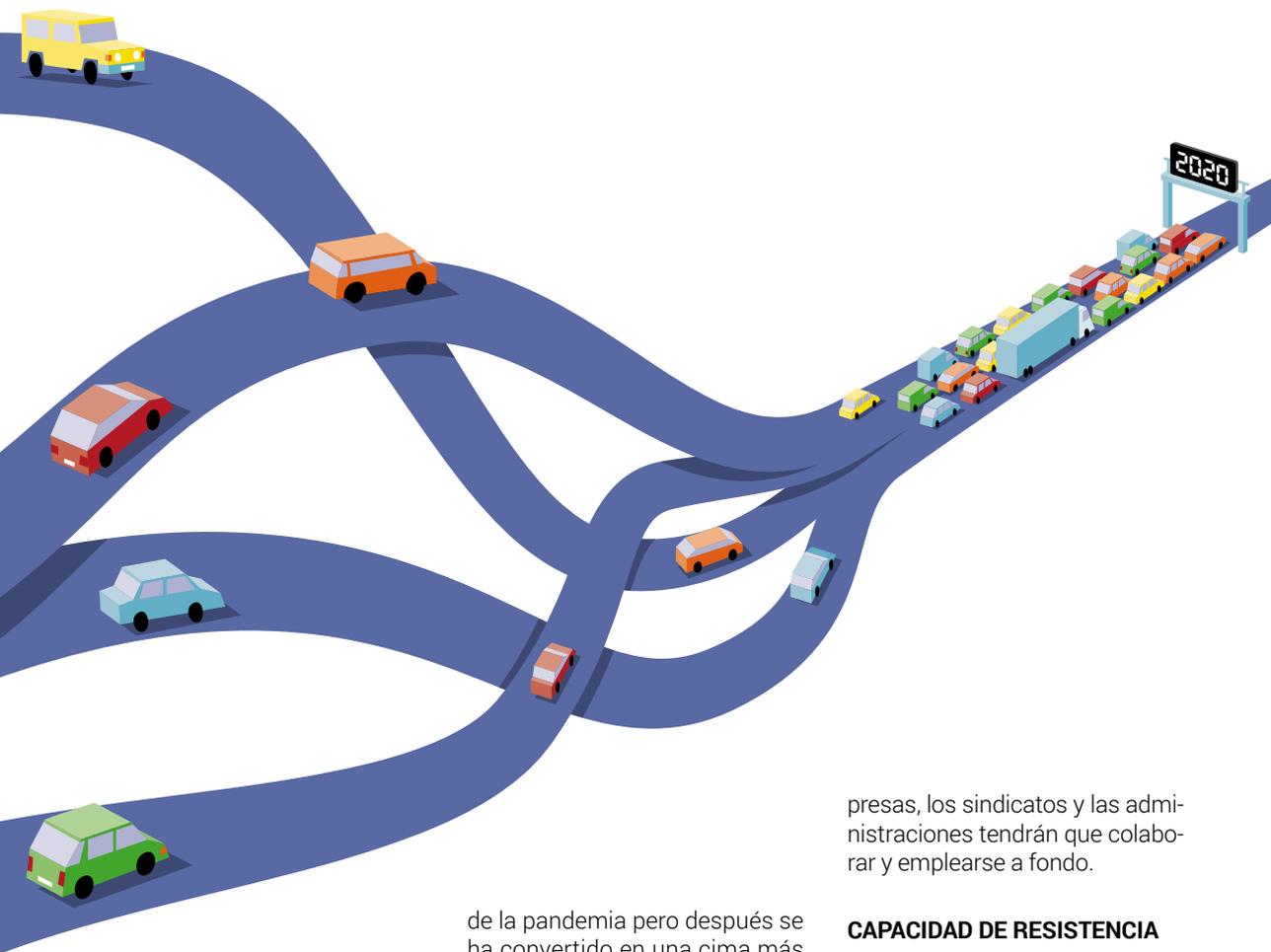
Las opiniones y las respuestas de las empresas van por barrios, mercados y actividades, tal como reflejan las diferencias evidentes entre grandes y pequeñas empresas y entre fabricantes, proveedores de componentes y concesionarios. Aunque todos dependen de la reactivación del mercado, tanto español como europeo, las

preocupaciones dependen de la capacidad de resistencia ante el fuerte impacto sufrido por un parón tan prolongado.

MILAGRO SOSTENIBLE

La aprobación del Plan Renove era una necesidad de Estado, según las respuestas de las empresas, que tienen la esperanza de que los incentivos reactiven el mercado. Pero ya nada es como era antes y los compradores de vehículos se mueven en unas aguas agitadas como nunca antes en las que los que pueden nadar tienen la tentación de quedarse en la orilla a la espera de que se amansen.

En el terreno laboral, hay buenas y malas noticias. Por un lado, el estudio detecta que hay em-



presas que han prescindido de sus trabajadores temporales, lo que ha contribuido a la pérdida de empleos debido a la pandemia. Pero, gracias a los ERTE, las empresas mantienen su plantilla fija, que han sacado del barbecho a medida que la actividad volvía a despertar, hasta el punto de que algunas fábricas vuelven a contratar refuerzos.

La mayoría de las empresas de automoción estaban haciendo los deberes cuando llegó el coronavirus. La montaña que tenían que escalar era enorme antes

de la pandemia pero después se ha convertido en una cima más empinada. ¿Cómo mantener las fuertes inversiones en nueva movilidad cuando hay que recortar gastos? La tarea requiere que todos nos pongamos manos a la obra, pero de verdad. Hay que evitar nuevos episodios como el del cierre de Nissan y de algunos proveedores y para eso las em-

La automoción estaba haciendo los deberes cuando llegó el coronavirus

presas, los sindicatos y las administraciones tendrán que colaborar y emplearse a fondo.

CAPACIDAD DE RESISTENCIA

Pero está claro que esa situación no es sostenible si la incertidumbre y la contracción del consumo persisten. La esperanza es que la situación se vaya revirtiendo y que a final de 2020 y en 2021 se recupere parte de lo perdido. Pero para eso es necesario que las empresas, y con ellas los trabajadores, aguanten. Solo así será posible que la confianza en el milagro español de la automoción se mantenga y sea capaz de retener capacidad de producción e incluso de generar nuevas oportunidades. De momento, ahora tenemos algo más claras las debilidades y fortalezas de la automoción gracias al nuevo instrumento de prospectiva. ●

El vehículo eléctrico es el rey en la apuesta de futuro

El 77,68% de las empresas centran su inversión en nueva movilidad en la electrificación, un porcentaje que llega al 91% en los fabricantes

Las inversiones en nueva movilidad siguen creciendo a pesar del complicado entorno en el que tienen que desarrollar su actividad las empresas. Dentro de la nueva movilidad, la apuesta por la movilidad eléctrica y sin emisiones es la clara ganadora en la encuesta **Auto Mobility Trends** de **Coche Global** e **YGroup**.

El 77,68% de las empresas centran su inversión en nueva movilidad en la electrificación, un porcentaje que llega al 91% en los fabricantes, el 76,7% de los concesionarios y al 58,3% en los proveedores de componentes. Teniendo en cuenta el tamaño de las compañías, la mediana empresa es la que más focaliza su inversión en los nuevos vehículos eléctricos (88,2%), seguidas de las grandes (76,7%) y las pequeñas (71,9%).

Las siguientes áreas de inversión se encuentran a mucha distancia de la electrificación y con una gran fragmentación. Por orden, las otras actividades en las que invierten más las empresas son las nuevas plataformas de movilidad (24,8%), vehículo conectado (24%), la micromovilidad urbana (23,1%), el carsharing (14%), el alquiler y la conducción

Tras el coche eléctrico, las prioridades de los fabricantes son las plataformas de movilidad, la conectividad y el 'carsharing'

autónoma (3%) y con porcentajes inferiores los motores propulsados con GLP, los vehículos de sustitución y sistemas de ayuda a la conducción.

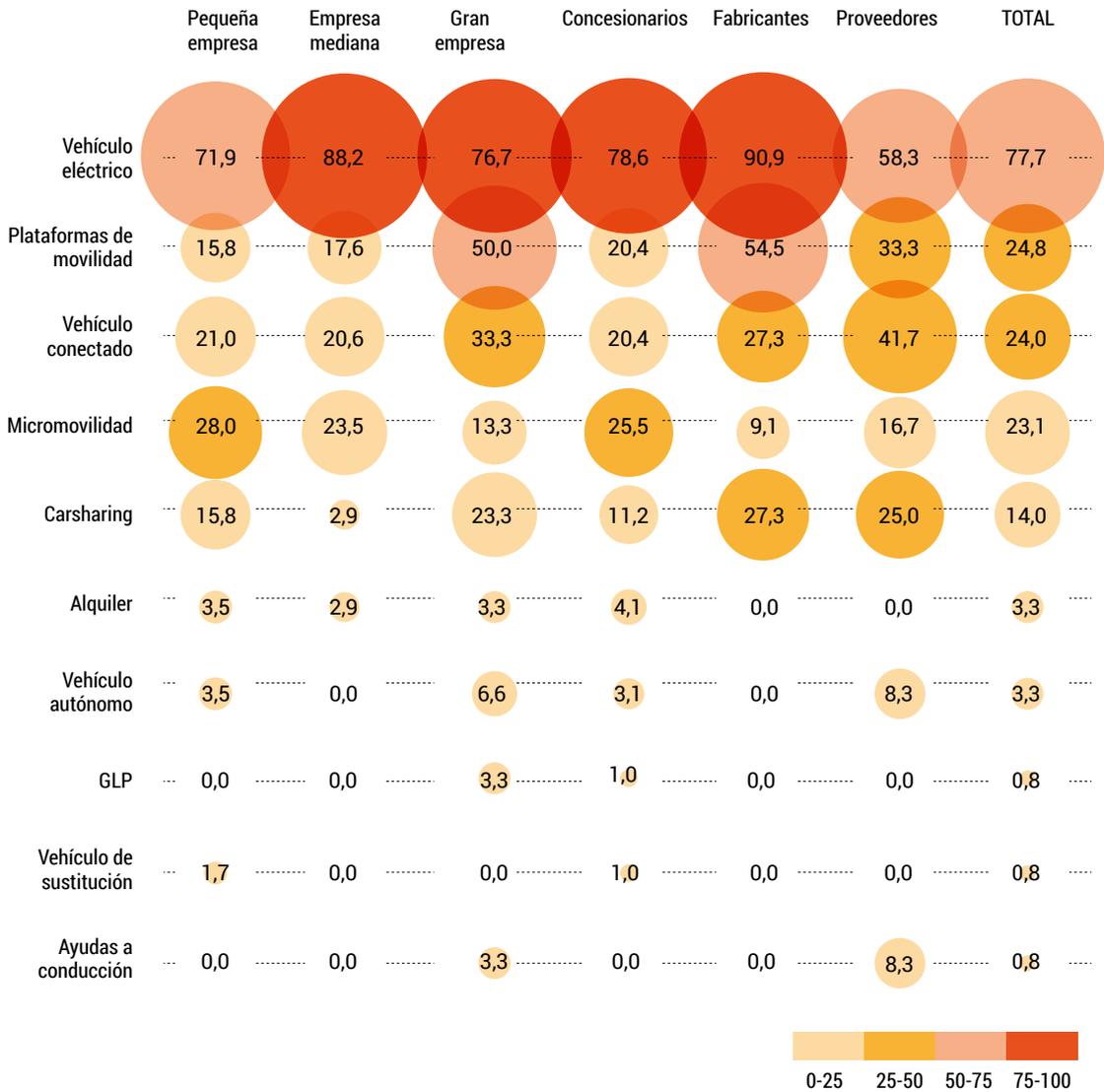
PRIORIDADES DIFERENTES

En los proveedores, la conectividad tiene un peso bastante más alto con un 41,7% de las empresas que invierten en esa tecnología, seguida de plataformas de movilidad (33%), el 'carsharing' (25%), la micromovilidad personal (16,7%) y el vehículo autónomo y los sistemas de ayuda a la conducción (8%).

Tras el coche eléctrico, las siguientes prioridades de los fabricantes de vehículos son las plataformas de movilidad (54,5%), la conectividad y el 'carsharing' (27%) y la micromovilidad (9%). ●

¿EN QUÉ ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD INVIERTE?

Porcentaje de respuestas afirmativas.





Covid como catalizador... o freno

El virus no es la principal amenaza del sector, que probablemente acelerará una transformación histórica aunque también podría ralentizarla



José Antonio Bueno

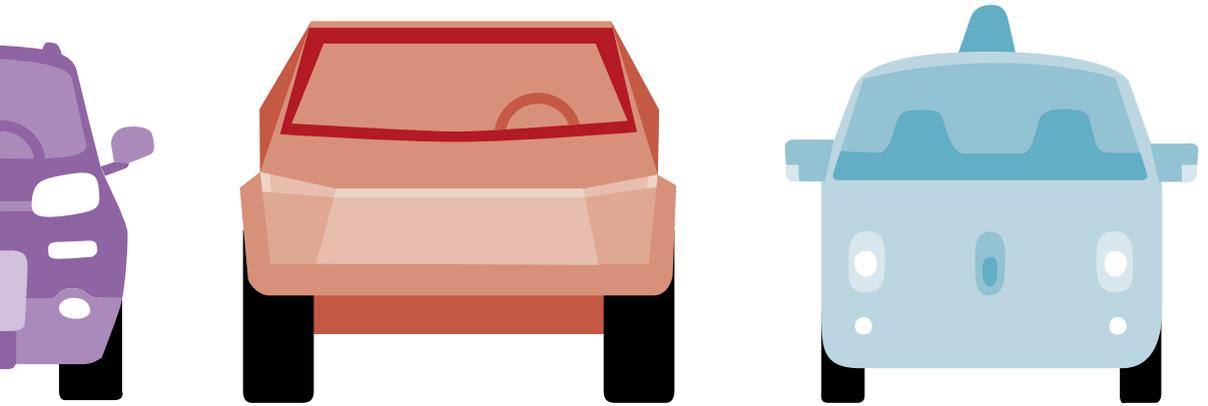
Socio fundador YGroup

Solo las guerras y las catástrofes naturales cambian más las vidas de las personas que este maldito virus, pero no conocemos ni guerras ni catástrofes con el alcance de esta pandemia a la que lamentablemente aún le quedan (muchos) capítulos por escribir.

El sector del automóvil no es, ni mucho menos, ajeno a los

efectos económicos de la pandemia. Las ventas de automóviles están correlacionadas con el crecimiento del PIB y estamos viviendo unas caídas históricas del mismo por todo el mundo, aunque probablemente por la sensación coyuntural de la crisis las ventas están resistiendo mejor de lo que podría esperarse, al menos por el momento. Los confinamientos que se han

producido por todo el mundo han paralizado fábricas, hundido el mercado de alquiler turístico y retrasado decisiones de compra. Pero por mucho que el SARS-CoV-2 afecte a nuestra economía, no es la principal amenaza del sector, sino que probablemente servirá para acelerar una transformación histórica aunque también podría ralentizarla.



Las palabras berlina, cabriolet, faetón,... nacieron para describir tipos de coches de caballos. Lo que les convirtió en automóviles fue la sustitución de los caballos por motores de combustión interna en 1.886. Todas las evoluciones que han tenido los coches han sido eso, evoluciones, pero no ha habido ninguna revolución, al menos no de la magnitud que significa el cambio de la energía que alimenta a la unidad motriz. Un Ford T de comienzos del siglo XX es de la misma "raza" que un coche actual de combustión interna, pero un modelo 100% eléctrico altera la esencia de la industria.

REVOLUCIÓN ELÉCTRICA

En ninguna hoja de ruta de los fabricantes aparecía el coche eléctrico enchufable como la estrella del futuro. Todas las transiciones eran más o menos suaves, teniendo el hidrógeno como vector energético de futuro. Pero los escándalos derivados del trucaje en

la medición de emisiones tiraron por tierra todos los planes y las administraciones obligaron a los fabricantes a transitar por una senda no prevista y no exenta de problemas.

CAMBIOS EN LA INDUSTRIA

Un coche eléctrico enchufable tiene menos piezas y, por tanto, requiere menos mano de obra que uno con motor de combustión interna. Además, casi no tiene mantenimiento, por lo que la red de talleres se deberá re-

En ninguna hoja de ruta de los fabricantes aparecía el coche eléctrico enchufable como la estrella

convertir. Todo ello sin contar los innumerables problemas que implica un cambio radical en la infraestructura de recarga energética y, sobre todo, derivados del lanzamiento al mercado de productos tecnológicamente inmaduros. Pero la suerte está echada y el coche eléctrico enchufable, inferior tecnológicamente que el de combustión interna o el de pila de combustible de hidrógeno, está llamando a la puerta con cada vez más insistencia como "vacuna" contra la contaminación.

El maldito bicho acelerará cierres de factorías al caer las ventas y puede que haga que las tremendas inversiones para transformar la industria se subvencionen en parte con los fondos para reconstrucción de la economía europea. Aprovechar este parón económico y vital para reconducir algo la hoja de ruta y virar hacia el hidrógeno es menos probable, aunque no imposible. Aún se está a tiempo de recobrar algo de sentido común. ●

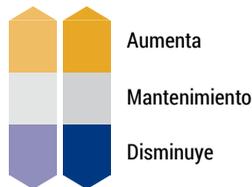
2020 arrancó como un año difícil para el negocio

Antes de la Covid-19, el 45,8% de las compañías esperaban una disminución de la facturación en 2020

Antes del parón de la economía de mediados de marzo como consecuencia de la pandemia, este 2020 ya se presentaba como un año difícil para el negocio de fabricantes de automóviles, proveedores y las redes de concesionarios y talleres. Antes de la Covid-19, el 45,8% de las empresas esperaban una disminución de la facturación en 2020, frente a un 37,3% que preveían un mantenimiento y el 14,8% confiaban en un aumento de su cifra de negocio. Los más pesimistas en el sondeo **Auto Mobility Trends de Coche Global e YGroup** son los proveedores (un 60% esperaban un retroceso) y las pequeñas empresas (51,5%).

LEYENDA DEL GRÁFICO

2019 2020



El sector viene de un 2019 en el que el 46% de las empresas mejoraron sus cifras de negocio, aunque el 41% empeoró sus resultados, un 36% los mejoró y un 21% los mantuvo. Las previsiones para 2020 ya indicaban, antes de la pandemia, un empeoramiento del resultado (46,5%).

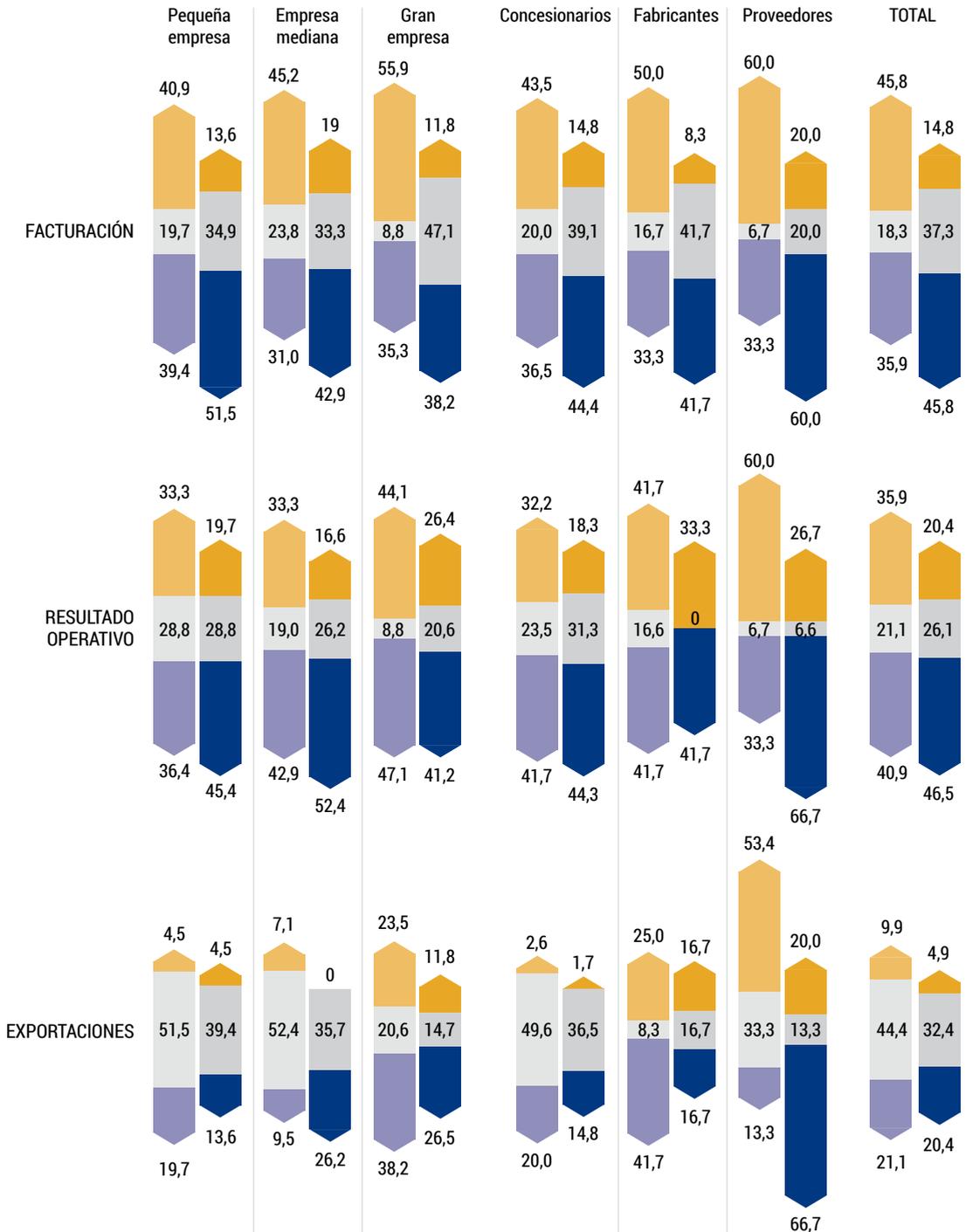
El resultado operativo de las empresas de automoción en España empezó a dar síntomas de una tendencia a la baja que se acentúa en 2020. El 40,9% de las empresas redujo sus ganancias en 2019 frente a un 35,9% que las mejoró. En 2020, solo un 20,4% de las firmas esperaba mejorar su resultado operativo, frente a un 46,5% que prevé un descenso, un 26% aspiraba al mantenimiento y un 7% no se atrevía a hacer un pronóstico. Las más pesimistas son los proveedores, con un 66,7% que prevé un empeoramiento del resultado.

INCERTIDUMBRE EN LAS PREVISIONES

Las exportaciones muestran unas cifras conservadoras, con un 44,4% de empresas que mantuvieron sus ventas en el extranjero en 2019 y una gran incertidumbre para 2020, con un 42% que no se atreve a hacer pronósticos. Las previsiones sobre la evolución del sector del automóvil eran negativas antes del coronavirus, con un 74% de empresas que esperaban un retroceso en 2020. ●

¿CÓMO EVOLUCIONA EL NEGOCIO?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



Razones para el optimismo

Tenemos que convertir el desafío de la recuperación en la oportunidad histórica para reactivar el sector automovilístico



Reyes Maroto

Ministra de Industria, Comercio
y Turismo

La pandemia de la COVID-19 y las medidas de contención han perturbado profundamente nuestras vidas y alterado las perspectivas de crecimiento de la economía española. Los efectos están siendo asimétricos, afectando a sectores como el turismo o la automoción que dependen de la confianza de los consumidores, muy mermada por la crisis sanitaria.

Sin embargo, hay razones para el optimismo. Tenemos que convertir el desafío de la recuperación en la oportunidad histórica para reactivar el sector automovilístico español mediante la generación de nuevas iniciativas que aumenten su competitividad y su resiliencia, para que la industria de automoción española se incardine en los ecosistemas de

El sector automovilístico debe acometer inversiones en I+D, tecnología y producción para transformar la oferta

oportunidad europeos vinculados a los grandes proyectos de cooperación, como los del vehículo eléctrico o del hidrógeno, entre otros.

El sector de la automoción se enfrenta, pues, a grandes desafíos que giran alrededor de

la necesidad de avanzar hacia una movilidad sostenible. Ello implica cambios en la demanda, como por ejemplo en los hábitos de compra o el vehículo compartido, y con ellos, nuevos servicios para facilitar estas soluciones, servicios basados en la digitalización, las redes sociales, el 'big data', lo que lleva a que empresas de otros sectores aprovechen estos cambios para entrar en el sector de la movilidad y capturar valor.

HACIA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Implica también cambios en la oferta, que debe reducir continuamente las emisiones de sus vehículos, tanto de gases efecto invernadero como contaminantes, así como digitalizar su producto de forma que pueda



integrarse adecuadamente en la nueva demanda. Todo ello en un marco regulador cambiante, que señala el camino de la sostenibilidad y la digitalización. En este sentido, según el barómetro **Auto Mobility Trends**, el 57,7% de las empresas del sector del automóvil prevén aumentar sus inversiones en nueva movilidad en 2020. El 77,68% de las empresas centran su inversión en nueva movilidad en la electrificación, un porcentaje que llega al 91% en los fabricantes y al 58,3% en los proveedores de componentes, según el barómetro.

AMPLIAR EL NEGOCIO

El sector automovilístico español debe acometer las inversiones necesarias en I+D, tecnología y plantas de producción para trans-

Los concesionarios deben aprovechar la demanda de nuevos servicios

formar la oferta a lo requerido por el mercado.

A su vez, deben ampliar su negocio para poder abarcar servicios de movilidad y digitalización. Otra cuestión a reflexionar es sobre el sector de los concesionarios, que deben ir ampliando su modelo de negocio para aprovechar esta nueva demanda de servicios.

Estos cambios suponen una oportunidad para afianzar el liderazgo mundial que tiene el sector de automoción español y desde el Gobierno queremos contribuir a este objetivo colectivo reforzando la colaboración público-privada a través de iniciativas como la Mesa de Automoción y apoyando a un sector que consideramos estratégico con ambiciosos programas como los recogidos en el Plan de Impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción.

De esta pandemia hemos aprendido lecciones importantes y extraído muchas conclusiones. El sector de la automoción es un ejemplo, pero en general, la industria es fundamental para el crecimiento de un país y de su sociedad. Me atrevo a ir aún más allá: es estratégica, y sin industria no hay progreso. ●

¿Cómo afecta la crisis a empresas y trabajadores?

El 70% de las compañías prevén un descenso de la facturación de más del 30% en 2020, según el sondeo **Auto Mobility Trends**.

El impacto del parón de la economía provocado por el coronavirus en la facturación de 2020 será de una caída superior al 30% para un 70% de las empresas, según los resultados del sondeo Flash sobre Covid-19 de **Auto Mobility Trends**. Los concesionarios son las compañías más pesimistas con un 20% que prevé un retroceso del negocio del 50%.

Los fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y concesionarios han respondido a la crisis con la aplicación de expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) y con

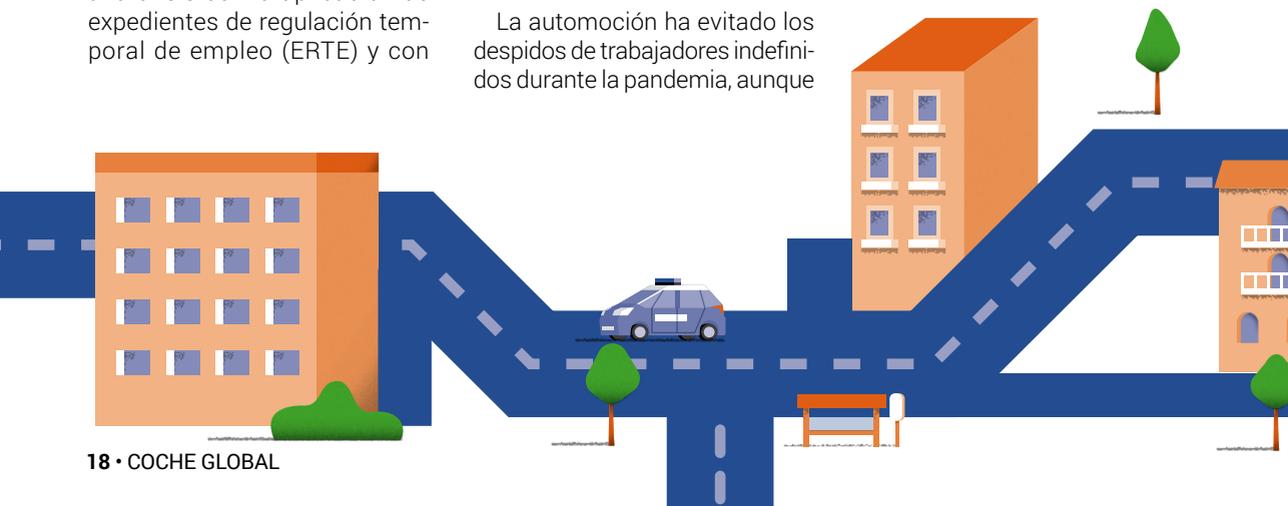
otras medidas como reducción de plantilla de empleados temporales, paralización de inversiones y aumento de la financiación.

OTRAS MEDIDAS

El 65,90% de las compañías han aplicado un ERTE por causa de fuerza mayor, y el 32% han puesto en marcha un ERTE por causas productivas. Este segundo tipo de ERTE ha sido el mayoritario en los proveedores con una aplicación en un 60% de las compañías.

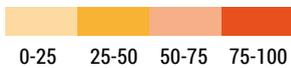
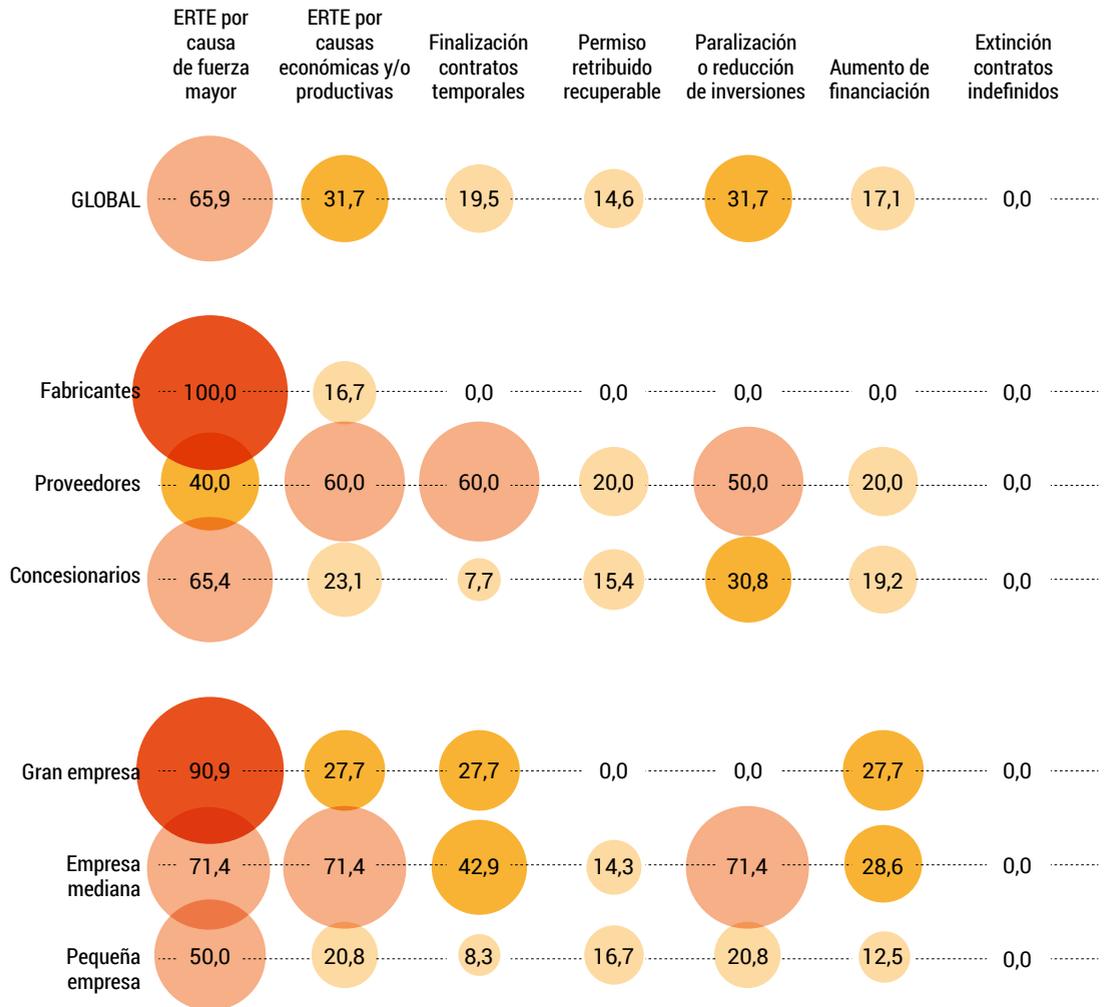
La automoción ha evitado los despidos de trabajadores indefinidos durante la pandemia, aunque

el 19,5% de las empresas aseguran que han tenido que prescindir de empleados eventuales. Todas las empresas respondieron que, gracias a los ERTE, han mantenido a sus trabajadores con contrato indefinido, pero ese 19,5% ha finalizado contratos temporales. El recorte en la cifra de trabajadores temporales se focaliza en los proveedores de automoción, con un 60% de las empresas, y en los concesionarios, con un 7,69%. ●



¿QUÉ MEDIDAS APLICA LA EMPRESA ANTE LA CRISIS DEL COVID-19?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



Saldremos de la crisis con más industria

Tenemos ventajas competitivas, pero necesitamos potenciar más la industria 4.0 y generar un entorno favorable a la inversión en movilidad



José López Tafall

Director general de ANFAC

La pandemia del Covid-19 nos ha cambiado radicalmente a todos. Nuestro sector de la automoción ha sido uno de los más castigados. La total paralización de las fábricas de coches provocó una caída fulminante del mercado y de la producción. Y nos deja un entorno de incertidumbre. Mientras trabajamos en la recuperación, el escenario a corto plazo es imprevisible, condicionado por la evolución del virus y su impacto económico.

Este impacto nos ha alcanzado en medio de la transformación más importante de nuestra historia. Pero la incertidumbre actual no cambia el foco. Los fundamentales son los mismos: la movilidad del futuro con la descarbonización y la digitalización como meta.

Para liderar la electro-movilidad, necesitamos planes de ayuda con mayor dotación

España es el segundo productor europeo de vehículos y no puede quedarse atrás. Tenemos que aprovechar las tendencias surgidas durante la pandemia para salir de ésta con más industria: la reflexión sobre la reindustrialización de Europa y los fondos del plan de recuperación europeo. Aprovechar estas tendencias será clave.

Los fabricantes ya están trabajando para la transformación de sus plantas para ser más competitivas para los nuevos modelos. Pero, para liderar la electro-movilidad, necesitamos planes de ayuda con mayor dotación y convertir la instalación de puntos de recarga en un proyecto de país.

MUCHO QUE GANAR

Tenemos ventajas competitivas, pero necesitamos potenciar más la industria 4.0, reformar la fiscalidad con criterios medioambientales y generar un entorno favorable a la inversión en movilidad. Si todo va bien, la industria de la movilidad puede generar hasta 1,5 millones de empleos en 2040. Tenemos mucho que ganar, pero hay que trabajar desde ya. ●

Cimientos firmes

Los próximos meses serán clave, particularmente el camino hasta diciembre. No sería mala noticia que se cumplieran las previsiones



Marta Blázquez

Vicepresidenta ejecutiva de Faconauto

Casi por primera vez, la realidad nos está desmintiendo... para bien. En lo peor de la crisis sanitaria, el sector se estaba preparando para aguantar varios meses antes de recuperar un nivel de actividad y de matriculaciones comparable a las que había antes del 14 de marzo.

Pues bien, el Plan Renove 2020, junto al buen trabajo que están haciendo marcas y concesionarios para movilizar el mercado, han dado como resultado que, al menos en estos primeros meses de la "nueva normalidad", las ventas estén en niveles parecidos a los del ejercicio pasado. Eso sí, no vamos a poder remontar los dos meses de cierre, y el mercado caerá este año, según la previsión de Faconauto, un 32%, para rebotar por encima del 20% ya en 2021, pero sin llegar todavía al cierre de 2019, que es donde nos tenemos que mirar.

Aparte de estas cifras, quiero destacar algunas lecciones que hemos sacado en claro durante estos meses. En primer lugar, que la obsesión de los concesionarios ha de ser asegurar la rentabilidad y la liquidez. La tecnología se ha

Prestar soluciones 'online' a los clientes ha de convertirse en el gran objetivo, y en esto vamos a ver cómo se aceleran procesos

revelado como la gran salvadora, como la gran oportunidad. Prestar soluciones 'online' a los clientes ha de convertirse en el gran objetivo, y en esto vamos a ver cómo se aceleran procesos.

Además, ha quedado claro que las concesiones deben estar preparadas para afrontar cualquier nueva contingencia o recaída para asegurar la continuidad de sus operaciones, pase lo que pase: no se pueden permitir volver a cerrar sus instalaciones durante tanto tiempo. Para ello, una vez más, habrá que echar mano a lo digital. No lo perdamos de vista.

Los próximos meses serán clave, particularmente el camino hasta diciembre. No sería mala noticia que se cumplieran las previsiones, porque querría decir que no ha habido una recaída y que los cimientos de la recuperación serán más firmes. ●

Las plantillas resisten y evolucionan con la nueva movilidad

La mayoría de las empresas mantienen o aumentan sus empleados y crece la búsqueda de nuevos perfiles profesionales

La evolución de las plantillas de las empresas dedicadas a la fabricación y venta de vehículos y componentes fue uno de los mejores indicadores de 2019, según las conclusiones de **Auto Mobility Trends**.

Un 38% de empresas contrató a más trabajadores, un 41% mantuvo estable la cifra y solo un 19% la redujo. Las compañías que reforzaron más sus plantillas el año pasado fueron los proveedores (40%) junto a las medianas empresas (45%).

La previsión para 2020 había empeorado antes del impacto del virus con 38% de compañías que prevén una reducción de la plantilla, un 47% que habían planificado mantenerla y un 12,7% que esperaban más contrataciones.

Existen diferencias en las respuestas en función del tipo de empresas. Las grandes compañías y los proveedores son las más pesimistas al registrar una

previsión de contracción de sus plantillas casi idéntico del 47%. Los concesionarios optan mayoritariamente por mantener o aumentar su fuerza laboral (61%). La incertidumbre lleva a un 8% de fabricantes a dejar en blanco su previsión.

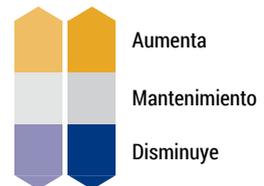
EVOLUCIÓN DE LOS PERFILES

Los nuevos perfiles profesionales relacionados con la nueva movilidad tienen un interés desigual para las empresas. El 30% de las compañías no han incorporado a sus plantillas nuevos perfiles profesionales, un porcentaje que se eleva al 36,4% en las pequeñas empresas.

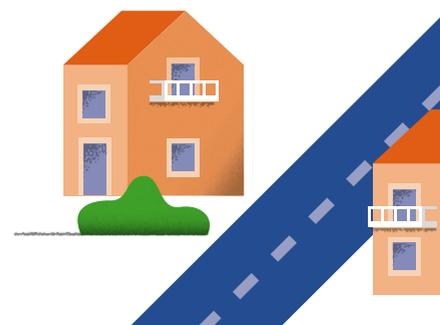
En cambio, el 27% de las empresas prevén contratar a trabajadores para las nuevas actividades emergentes, mientras que un 31,7% esperan mantener los empleados que ya tienen con esos perfiles innovadores y el 11% los reducirá. Las más predispuestas a fichar a los nuevos

LEYENDA DEL GRÁFICO

2019 2020

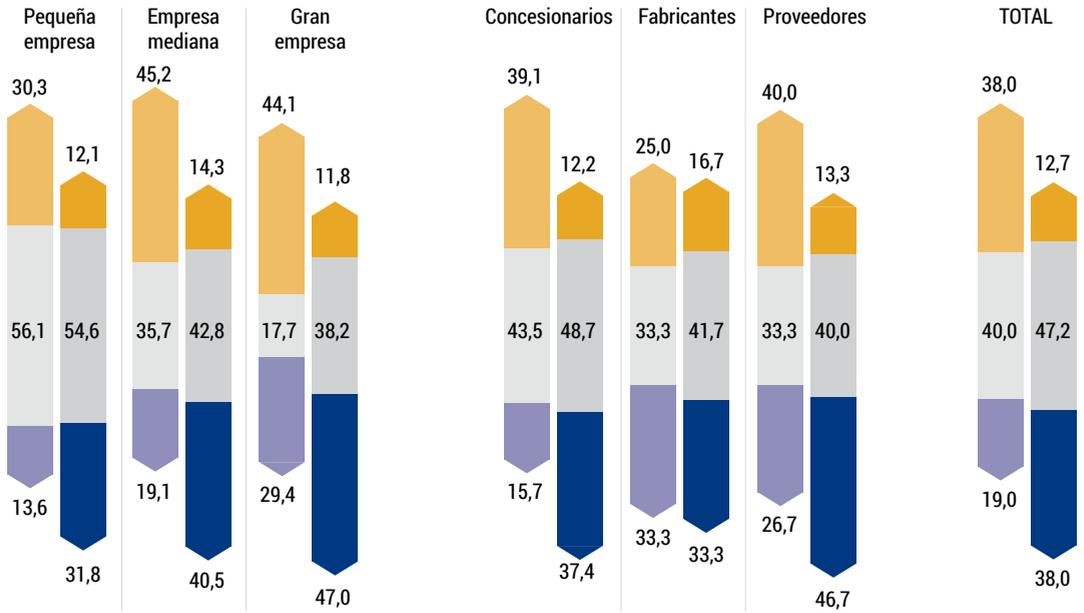


perfiles son los fabricantes (42%) y las menos interesadas, los concesionarios (24,4%). Por tamaño de las empresas, las grandes y medianas son las más activas en incorporar nuevos profesionales con un 35% de las respuestas. ●



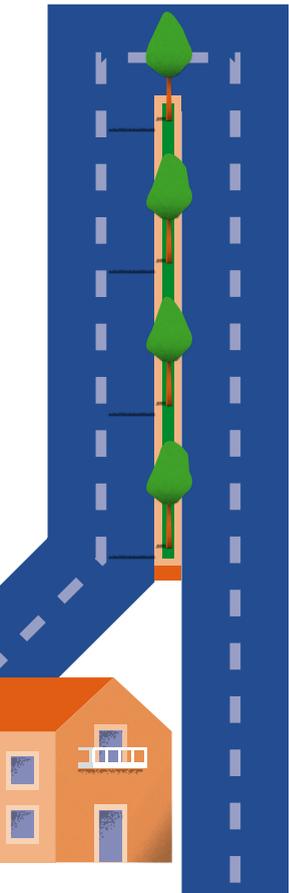
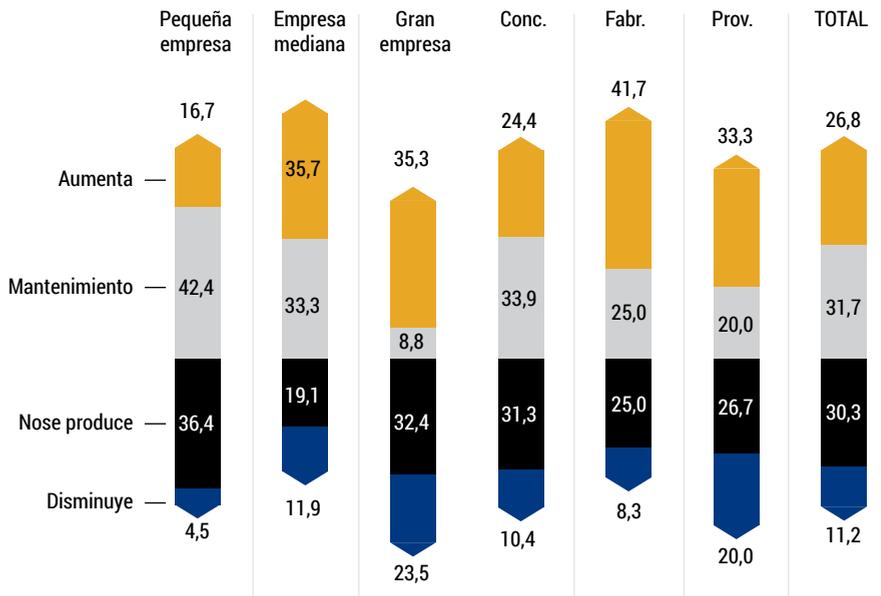
¿CÓMO EVOLUCIONA LA PLANTILLA?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



INCORPORACIÓN DE NUEVOS PERFILES PROFESIONALES

Porcentaje de respuestas afirmativas.



Una ruleta rusa

Urge trabajar como sector, como país, con mirada larga, para atraer más inversión en movilidad, limpia y sostenible, digitalizada y conectada



Joaquín Ferreira Martínez

Secretario de Automoción
CCOO de Industria

La crisis sanitaria que produjo el SARS-CoV-2 no es responsable de la caída del auto. Ya se venía venir. En 2019, la producción se redujo en España un 0,3% y la venta de coches otro 4,8%. La compra de vehículos por parte de los particulares acumula 17 meses de caída, desde que llegó el nuevo protocolo de medición de emisiones.

Los cambios normativos impactaron en todo el sector. Coches, motos y camiones son más caros cuanto menos contaminan y muchas dudas asaltan a quien se anima a comprar un vehículo. ¿Elijo uno de combustión? Al contaminar más, pagaré más impuestos. ¿Compro un híbrido normal o enchufable? Es una ruleta rusa. ¿Me quedará tirado? ¿Pago más ahora o espero a que desarrollen coches

No todo el mundo tiene facilidades para enchufar su vehículo y el precio es un problema

con más autonomía y a que se extienda una buena infraestructura de recarga?

DUDAS SOBRE MOVILIDAD

No todo el mundo tiene facilidades para enchufar su vehículo y el precio es un problema. Lo confirma una cifra. El segundo coche más vendido en España en 2019, y lo que llevamos de 2020, cuesta 7.700 euros. La

desaceleración productiva no es uniforme. Cada fábrica juega sus propias cartas. Parece que no nos hemos enterado de que cierran plantas donde trabajan más de dos mil personas que hacían muy bien su trabajo, como es el caso de Nissan. Será mayúscula la pérdida de empleo en sus proveedores.

Urge trabajar de una vez como sector, como país, con mirada larga, para atraer más inversión en movilidad, limpia y sostenible, digitalizada y conectada. Es la transformación más importante que ha experimentado el sector del automóvil. Pero ni estamos solos, ni somos los únicos. Otros sí están haciendo los deberes. En CCIOO de Industria seguiremos trabajando, a veces predicando en el desierto, para salir triunfantes de esta situación. ●

Demos una oportunidad al sector automovilístico

España es el segundo constructor europeo y el noveno mundial gracias a que sus plantillas han sabido adaptarse a los cambios



Jordi Carmona

Secretario de Industria
Automovilística de UGT FICA

El sector automovilístico genera más de 2.000.000 de empleos en nuestro país, aporta cerca del 14% al PIB nacional, tiene presencia en todas las comunidades, y en algunos casos genera hasta el 30% del PIB autonómico. España cuenta con 13 centros productivos de vehículos, 6 centros de producción de vehículos específicos, 1.000 centros de fabricación de componentes, más de 2.000 concesionarios y de 40.000 talleres mecánicos, lo que hace que cualquier alteración afecte al conjunto del sector.

España es el segundo constructor a nivel europeo y el noveno a nivel mundial gracias a que sus plantillas han sabido adaptarse. Antes de la COVID-19, la industria automovilística se enfrentaba al reto de su transfor-

Nuestra sociedad reclama menos coches y más eficientes

mación hacia un nuevo modelo de movilidad. Esta transformación no solo afecta al cambio en la propulsión de los motores de combustión a eléctricos, sino a una mayor robotización, en el desarrollo de la digitalización y al cambio conceptual de movilidad en nuestra sociedad, que reclama coches más eficientes y ciudades con menos automóviles. Estos factores hacen que, en un futuro ya cercano, la fabricación de vehículos requiera de menos mano de obra, pero con plantillas más especializadas.

Desde UGT FICA hemos propuesto un conjunto de medidas que consideramos imprescindibles para situar a la industria española en una posición competitiva a nivel global y mantener el máximo empleo en el sector. Para ello, hemos planteado 23 medidas, que van desde la jornada de 32 horas semanales (4 días a la semana), a la jubilación anticipada pasando por el contrato de relevo, adecuar el coste energético al europeo, un plan de formación ajustado al futuro industrial, etc.

Paralelamente exigimos al Gobierno la puesta en marcha de la mesa de negociación del sector que se oficializó en su día. El tiempo corre en nuestra contra y sobre todo del empleo, y los países de nuestro entorno, llevan tiempo acordando medidas. ●

Preocupación por las medidas de reducción de tráfico y emisiones

Las restricciones de circulación de algunas ciudades tendrán un efecto negativo en el sector, según el 70% de las compañías

El 70% de las empresas del sector de automoción consideran negativas o muy negativas las medidas de restricción del tráfico que están aplicando algunas ciudades por el impacto que tienen en la movilidad y en el mercado automovilístico.

Los más críticos son los concesionarios, con un 75% de estas empresas que han contestado el sondeo **Auto Mobility Trends** que ven las restricciones a la circulación de vehículos como negativas o muy negativas para el negocio, que incluye un 36,5% con la peor nota. En cambio, los proveedores tienen una opinión más centrada, con un tercio de las empresas que dan una nota de 3 en la escala de 1 a 5, siendo este último una opinión muy negativa.

OBJETIVOS DE CO₂

La preocupación del sector es todavía mayor con el efecto de los objetivos de reducción de emisio-

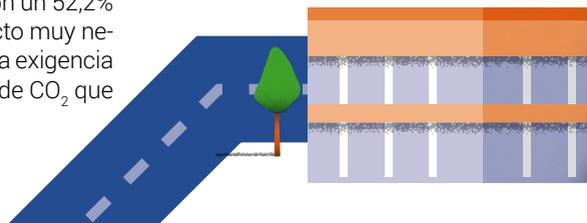


Un 83% de los fabricantes pronostican un efecto negativo de la normativa europea en materia de lucha contra la contaminación

nes de gases en la evolución del negocio, con 80% que cree que serán negativos o muy negativos. Los más críticos son nuevamente los concesionarios, con un 52,2% que esperan un impacto muy negativo en el sector de la exigencia de reducir los niveles de CO₂ que

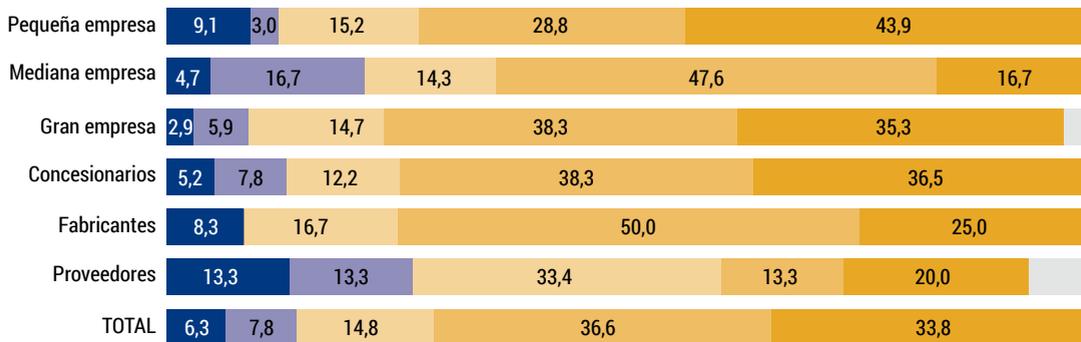
emiten los nuevos vehículos. Los fabricantes de automóviles les siguen muy de cerca con 83% que pronostican un efecto negativo o muy negativo de la normativa europea en materia de lucha contra la contaminación.

La opinión general sobre el impacto en la automoción de las políticas de las administraciones para reducir los niveles de contaminación es algo menos negativa, con un 69% que esperan un efecto negativo o muy negativo. Nuevamente, los concesionarios tienen una percepción más negativa, con casi un 76% que esperan un efecto negativo o muy negativo de medidas como la penalización fiscal de los vehículos contaminantes. En los proveedores destaca un 20% que consideran que las medidas tendrán un efecto positivo o muy positivo en el negocio. ●



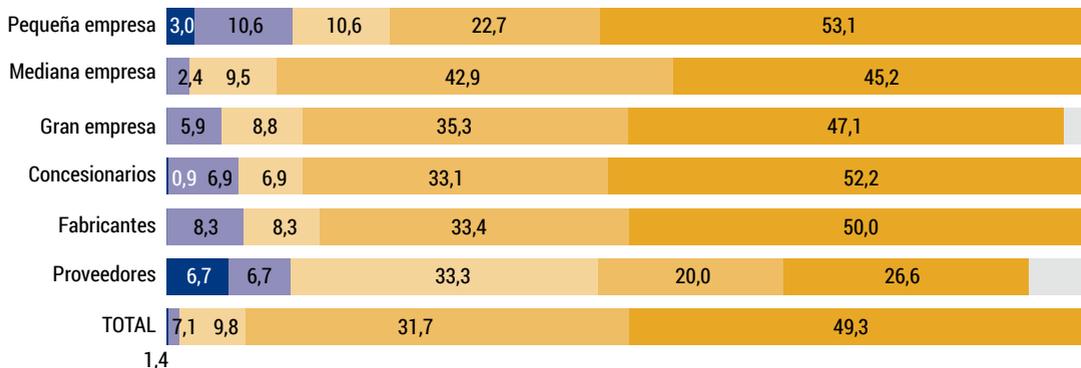
RESTRICCIONES DE TRAFICO EN GRANDES CIUDADES

Porcentaje de respuestas en cada nivel (1= Poco impacto 5=Mucho impacto).



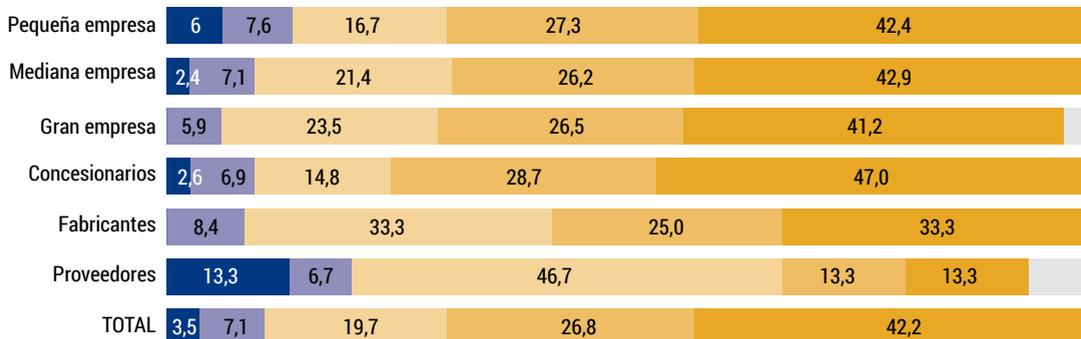
OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES

Porcentaje de respuestas en cada nivel (1= Poco impacto 5=Mucho impacto).



MEDIDAS DE LAS ADMINISTRACIONES PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN

Porcentaje de respuestas en cada nivel (1= Poco impacto 5=Mucho impacto).



BCN3D

El aliado perfecto en impresión 3D para los fabricantes de automóviles

La empresa barcelonesa aporta nuevas soluciones que mejoran procesos y reducen tiempos y costes con sus renovadas máquinas Epsilon y Sigma

El sector de la automoción es estratégico para BCN3D. El fabricante de impresoras 3D de alto valor añadido para esta industria se ha convertido en su aliado perfecto y ofrece soluciones de impresión 3D a los departamentos de innovación para crear prototipados, utillajes y reducir costes y tiempos frente a otros procesos. Un ejemplo son los brazos robóticos de pinzas impresas en 3D para desplazar componentes y ensamblarlos en procesos mecánicos. Al brazo robótico se le pueden cambiar las pinzas y adaptarlas al componente que se necesite sujetar.

Estos procedimientos se realizan con la impresora de BCN3D Epsilon -con dos versiones de 50 litros y 27 litros de volumen de impresión, respectivamente-, lo que permite imprimir en materiales más técnicos como fibra de carbono con mayor resistencia mecánica y al desgaste.

Las máquinas de BCN3D incorporan su innovador sistema IDEX, que aporta a la máquina dos cabezales independientes



para imprimir una pieza con dos materiales, dos colores y aumentar la productividad fabricando simultáneamente reduciendo el tiempo a la mitad.

Xavier Martínez Faneca, CEO de BCN3D, destaca que "BCN3D propone impresoras 3D asequibles y versátiles capaces de crear piezas para aplicaciones muy diversas para automoción. Nuestros modelos son de los más productivos del mercado al tener dos cabezales independientes".

BCN3D (www.bcn3d.com) ha incorporado a su catálogo de productos las nuevas impresoras

3D Epsilon W27, el Smart Cabinet para guardar filamentos y la Sigma D25 que se suman a la renovada Epsilon W50 de mayor capacidad y volumen de impresión. Con la introducción de estas nuevas máquinas, demuestra su compromiso de ofrecer una innovadora y amplia cartera de productos.

En el momento más álgido de la pandemia mundial de coronavirus, BCN3D logró levantar una ronda de financiación de 2,8 millones de euros el pasado mes de julio liderada por el Grupo industrial Mondragón, el CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial) y Danobatgroup. ●

Apoyo y trabajo conjunto, esenciales para la nueva movilidad

La pandemia global ha supuesto un gran bache para todos, pero también ha esclarecido el camino que tiene que seguir la automoción en su conjunto

Cuando alguien me pregunta sobre cómo veo la situación actual del sector de automoción, la primera palabra que me viene a la cabeza es “evolución”. Esta pandemia que nos ha tocado vivir no solo ha supuesto un reto de supervivencia y adaptación para toda la industria de automoción en su conjunto, sino que también ha provocado la aceleración del proceso de transformación, que ya estaba viviendo el sector, hacia una movilidad más conectada y sostenible.

Esta evolución se ve reflejada en **Auto Mobility Trends**, donde se afirma que más del 58,3% de los proveedores de componentes han centrado su inversión hacia la nueva movilidad, en concreto, la electrificación.

Desde SERNAUTO estamos convencidos de que la movilidad del futuro debe ser una movilidad sostenible, segura, conectada y automatizada, pero para llegar a esto hace falta recorrer un camino largo, donde el trabajo conjunto con Administraciones,



José Portilla

Director General
de SERNAUTO

empresas y nuevos actores tiene que realizarse bajo un paraguas de neutralidad tecnológica, impulsando y apoyando el ecosistema de innovación.

Los proveedores de automoción aportan el 75% del valor del vehículo, lo que les otorga un papel fundamental a la hora de contar con vehículos cada vez más limpios y eficientes.

Actualmente nos encontramos en este proceso de transformación sin precedentes, en el que el consumidor está incorporando nuevas y diferentes opciones para atender sus necesidades de

movilidad, donde la manera de consumir dicha movilidad se ha acelerado marcando un antes y un después. Gracias a su flexibilidad y capacidad de adaptación, la automoción y, más concretamente, los proveedores de automoción han sabido “evolucionar” y reorientar sus estrategias y procesos para poder seguir ofreciendo a sus clientes componentes, sistemas y tecnologías que cumplan con la demanda actual.

La pandemia global ha supuesto un gran bache para todos, pero también ha esclarecido el camino que tiene que seguir la automoción en su conjunto. Son tiempos en los que toca trabajar unidos. Una vez más demostraremos de lo que es capaz esta industria.

Estoy convencido de que con la alta inversión en innovación y tecnología y la apuesta por el talento que tenemos en nuestras empresas, saldremos adelante poco a poco, siempre con la vista puesta en seguir siendo referentes mundiales en la producción de todo tipo de vehículos y los componentes que los equipan. ●

CASA SEAT

Donde la ciudad se mueve

El nuevo 'hub' de movilidad de la marca en el corazón de Barcelona acoge la presentación del barómetro **Auto Mobility Trends**

CASA SEAT abrió sus puertas el pasado junio y, desde entonces, se ha consolidado como el 'brand experience center' de la compañía y el punto de encuentro donde conocer las últimas tendencias en movilidad urbana. Una de ellas, la presentación de la primera edición del barómetro **Auto Mobility Trends**.

La movilidad del futuro será muy diferente a la de hoy en día, y Barcelona es un ejemplo excepcional de cómo las ciudades están repensando sus modelos ante las demandas de las nuevas generaciones. Concretamente, SEAT ha desarrollado en los últimos años una estrategia de movilidad centrada en soluciones de micromovilidad que se adapten a las necesidades de los ciudadanos. La creación de la nueva marca, SEAT MÓ, es la muestra de ello.

CASA SEAT nace con la voluntad de rendir tributo a la ciudad que vio nacer a la compañía hace 70 años y con el compromiso de ser un lugar desde el que mirar al futuro, mostrar proyectos inspirados por la efervescente movilidad y dinamizar la vida social y cultu-

CASA SEAT nace con la voluntad de rendir tributo a la ciudad que vio nacer a la compañía hace 70 años

ral de la ciudad. Todo ello desde una localización estratégica y privilegiada como es el cruce de dos de sus principales arterias de circulación: la Avenida Diagonal y el Paseo de Gracia.



El arquitecto Carlos Ferrater y su estudio Office of Architecture in Barcelona (OAB) asumieron el proyecto de remodelar el edificio y Lázaro Rosa-Violán y su estudio de interiorismo fueron los encar-



gados de convertirlo en un lugar acogedor que muestra el vínculo de SEAT con Barcelona y sus valores diferenciales como ciudad abierta, moderna, creativa e inspiradora.

Con una variada programación de actividades, charlas, conciertos y talleres donde la cultura urbana, la movilidad, la sostenibilidad y la tecnología son las protagonistas, CASA

SEAT quiere que todos sus visitantes se sientan "como en casa" y por ello sus puertas están abiertas para compartir puntos de vista sobre el futuro y sus desafíos. ●

YGROUP

Amsterdam
Barcelona
Madrid
Zurich
Gurgaon

London
Copenhagen
Dubai
Porto

Lisbon
Faro
Bangalore
Abu Dhabi

See more, achieve more.

YGroup es una compañía dinámica enfocada al desarrollo estratégico, análisis de datos, gestión del cambio, reestructuraciones y reindustrialización de plantas productivas. En Y desarrollamos partenariados para lograr valor real a largo plazo.

juanjose.berbel@ygroupcompanies.com
+34 607 07 43 18

ygroupcompanies.com

Madrid
Calle Serrano,
1, 1ºP
28001, Madrid

Barcelona
Calle Entença,
332-334, 2-5,
08029, Barcelona