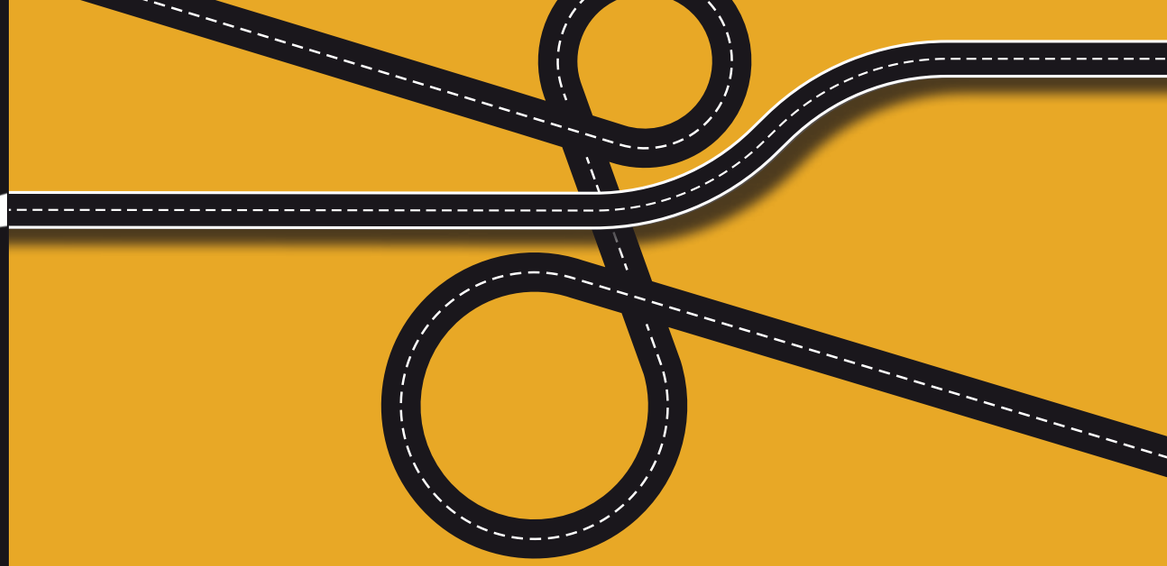
AUTO MOBILITY TRENDS 2021

Metyis

COCHE GLOBAL



AUTO MOBILITY TRENDS 2021

Metyis

COCHE GLOBAL

COCHE GLOBAL

DIRECTOR
Toni Fuentes

REDACCIÓN Y COLABORADORES
Ana Montenegro, Sergio Piccione, Àngels Martín, Juan José Berbel, José Antonio Bueno, Reyes Maroto, Wayne Griffiths, José Luis Bonet, José López-Tafall, Marta Blázquez, Joaquín Ferreira, Jordi Carmona, José Portilla, Raúl Palacios, Arturo Pérez de Lucía

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Milhojas Servicios Editoriales SCA & Servicio Telegráfico

EDITA
Coche Global Media SL
Global Media Group
Consejero delegado: Xavier Salvador
Directora general: Laura Jiménez

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

ÍNDICE

4
Auto Mobility Trends crece para tomar el pulso de la movilidad
El barómetro de 2021 amplía la base de empresas consultadas gracias a la colaboración de más organizaciones del sector

6
Las inversiones remontan en 2021 tras la caída sufrida en 2020
El 68% de las compañías prevén aumentar o mantener su apuesta inversora, centrada en negocios de nueva movilidad

8
Resiliencia, la palabra y el reto del año para la automoción y la movilidad
Toni Fuentes
Director de Coche Global

10
La inversión en nueva movilidad aumenta y se diversifica
Nuevos negocios como plataformas digitales, conectividad, 'carsharing' y micromovilidad comparten protagonismo con el coche eléctrico

12
De vuelta a la normalidad
José Antonio Bueno
Socio fundador Metyis

14
Los fondos Next Generation EU atraen a las empresas
El 27,5% de las compañías participan en proyectos del plan europeo de reactivación, especialmente los fabricantes de vehículos

16
España como hub europeo de electromovilidad
Reyes Maroto
Ministra de Industria, Comercio y Turismo

18
Hay que salir a ganar el partido
Wayne Griffiths
Presidente de SEAT S.A.

20
Las empresas mejoran sus previsiones tras la caída del negocio en 2020
El 67,2% de las compañías de automoción y movilidad esperan mejorar o mantener su volumen de ingresos este año

22
¿Y si el automóvil no fuera el culpable principal?
Sergio Piccione
Periodista

23
El año que vivimos peligrosamente
Ana Montenegro
Periodista

24
Movilidad sostenible por el interés general
José Luis Bonet
Presidente de la Cámara de Comercio de España

26
El ERTE, principal medida frente a la pandemia
El 47,3% de las empresas aplican un expediente temporal por causa de fuerza mayor en el inicio de 2021

28
La automoción, una apuesta segura
José López-Tafall
Director general de ANFAC

30
La crisis nos ha pillado trabajando
Marta Blázquez
Vicepresidenta ejecutiva de Faconauto

31
Consenso y colaboración público-privada para abordar las nuevas oportunidades post-pandemia
José Portilla
Director General de SERNAUTO

32
Las plantillas se mantendrán o crecerán en 2021
Casi el 63% de las empresas prevén conservar a sus trabajadores o incluso nuevas contrataciones después del impacto sufrido en 2020

34
El sector automovilístico, motor industrial y económico
Jordi Carmona
Secretario de Industria Automovilística de UGT FICA

35
El tiempo juega en contra
Joaquín Ferreira Martínez
Secretario de Automoción CCOO de Industria

36
SRI
Los grandes desconocidos de la seguridad vial

38
Se modera la crítica a las medidas de reducción de tráfico y emisiones
El rechazo a los planes para restringir la circulación en las ciudades ha pasado del 70% al 56,5% de las empresas

40
La movilidad eléctrica en las tendencias de la movilidad rodada
Arturo Pérez de Lucía
Director General de AEDIVE

41
Tenerlo todo sin atarse a nada: el nuevo paradigma de movilidad transforma la distribución de vehículos
Raúl Palacios
Presidente de GANVAM

42
El sector se reunió de nuevo en Auto Mobility Trends
La presentación de la primera edición del barómetro congregó a directivos de automoción junto a la ministra de Industria en Casa Seat

LAS CIFRAS CLAVE DE LA AUTOMOCIÓN

67 %
FACTURACIÓN EN 2021
Sube o se mantiene en 67 % de firmas.

76,8 %
NEGOCIO EN 2020
Bajó para el 76,8 % de empresas.

47,3 %
APLICACIÓN DE ERTE
Empresas con ERTE al inicio de 2021.

63 %
PLANTILLA EN 2021
Sube o se mantiene.

27,5 %
FONDOS EUROPEOS
Empresas que participan en proyectos.

68 %
INVERSIÓN GLOBAL EN 2021
Sube o se mantiene en el 68 % de empresas.

40 %
INVERSIÓN GLOBAL EN 2020
Bajó para el 40% de las compañías.

19 %
PLATAFORMAS MOVILIDAD
Empresas que invierten.

Auto Mobility Trends crece para tomar el pulso de la movilidad

El barómetro de 2021 amplía la base de empresas consultadas gracias a la colaboración de más organizaciones del sector

El sector del automóvil y la movilidad comenzó el año 2021 recibiendo con dureza los efectos de la pandemia y la crisis, pero con la esperanza de mejora y en plena transición ecológica. En ese contexto tan desafiante, el barómetro **Auto Mobility Trends** crece para tomar el pulso de las empresas de movilidad en la segunda edición del único sondeo transversal del sector.

Auto Mobility Trends 2021, promovido por la web Coche Global y la consultora Metyis (antes YGroup) con el apoyo de la Cámara de Comercio de España, Casa Seat y Reby, sondea a proveedores de componentes, fabricantes de automóviles y concesionarios y, en 2021 amplía el perfil de las empresas con la incorporación de toda la cadena de valor de la venta de vehículos y los servicios de nueva movilidad y de vehículos eléctricos.

Para llegar a todas las empresas, **Auto Mobility Trends** cuenta con la colaboración de las principales asociaciones del sector: Anfac, Faconauto, Sernauto y, en la segunda edición de la encuesta, también de Ganvam y Aedive, así como de clústers de automoción y otras organizaciones como CCOO y UGT.

MUESTRA DE 208 EMPRESAS

Han participado 208 empresas repartidas en pequeñas (52.2%), medianas (20,3%) y grandes (27,5%) y en concesionarios (53,6%), proveedores (28%), fabricantes de vehículos (15%) y compañías de servicios de nueva movilidad (3,4%).

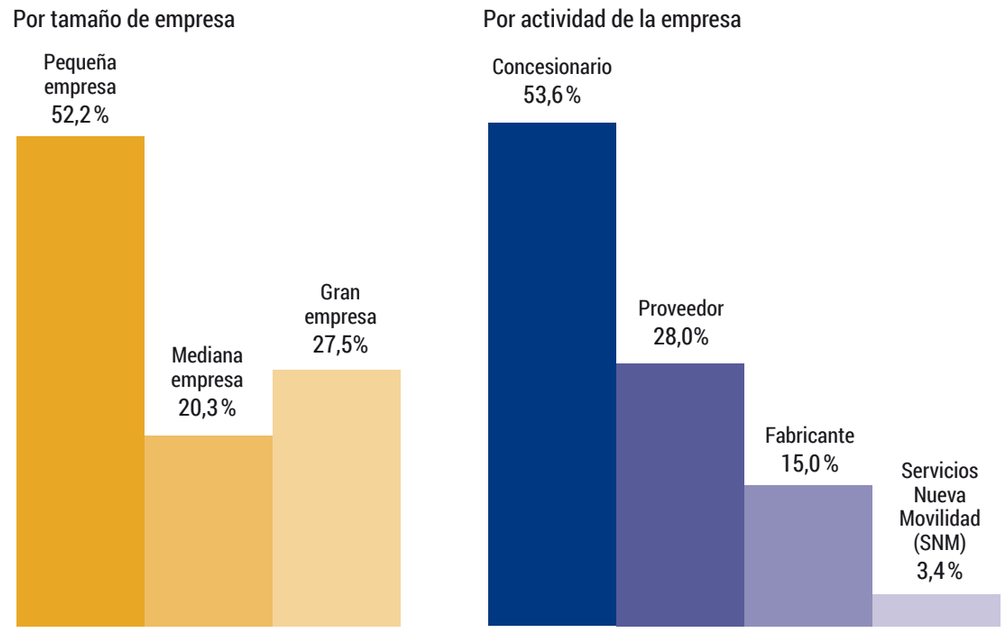
El barómetro detecta las tendencias del negocio, plantillas, inversiones y la apuesta por la nueva movilidad, así como la opinión sobre las medidas anticovid y para reducir la contaminación. En 2021, el sondeo también pregunta a las compañías si participan en algún proyecto de los fondos europeos de reconstrucción Next Generation EU.

La primera edición del barómetro se presentó en 2020 en un encuentro con la ministra de Industria y Comercio, Reyes Maroto, y el sector de automoción en Casa Seat de Barcelona.

Coche Global es el canal de movilidad y automoción del Global Media Group (5 millones de usuarios únicos mensuales).

Metyis es una firma internacional de consultoría enfocada en la definición y la ejecución de estrategias, el uso avanzado de datos y la creación de alianzas empresariales.

MUESTRA AUTO MOBILITY TRENDS



Las inversiones remontan en 2021 tras la caída sufrida en 2020

El 68% de las compañías prevén aumentar o mantener su apuesta inversora, centrada en negocios de nueva movilidad

Después de un año 2020 marcado por unas inversiones a la baja en las empresas de automoción y movilidad, en 2021 se prevé una inflexión con una clara mejora. Un 68% de las compañías prevén mantener o aumentar su apuesta inversora este año, según el barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global y Metyis.

Un tercio de las empresas encuestadas respondieron que aumentarán las inversiones globales en 2021, mientras que un 35,3% prevén mantenerlas y un 24% esperan reducirlas. Son unos porcentajes que mejoran sustancialmente los de 2020, cuando el 39,6% de las empresas mantuvieron sus inversiones y un 40,1% las recortaron.

La mayor apuesta inversora en 2021 se centra en las compañías de servicios de nueva movilidad, con un 85,7% de las empresas que han planificado un incremento de sus inversiones. A continuación figuran los fabricantes de automóviles, con un 51,6% de las empresas que aseguran que también invertirán más en 2021.

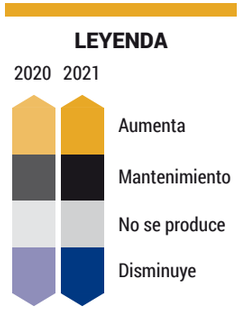
La mayor apuesta inversora en 2021 se centra en las compañías de servicios de nueva movilidad

En cambio, el sondeo detecta un mayor freno a las inversiones en los concesionarios (29,7% prevé recortarlas) y las empresas pequeñas (26,9%).

NUEVA MOVILIDAD

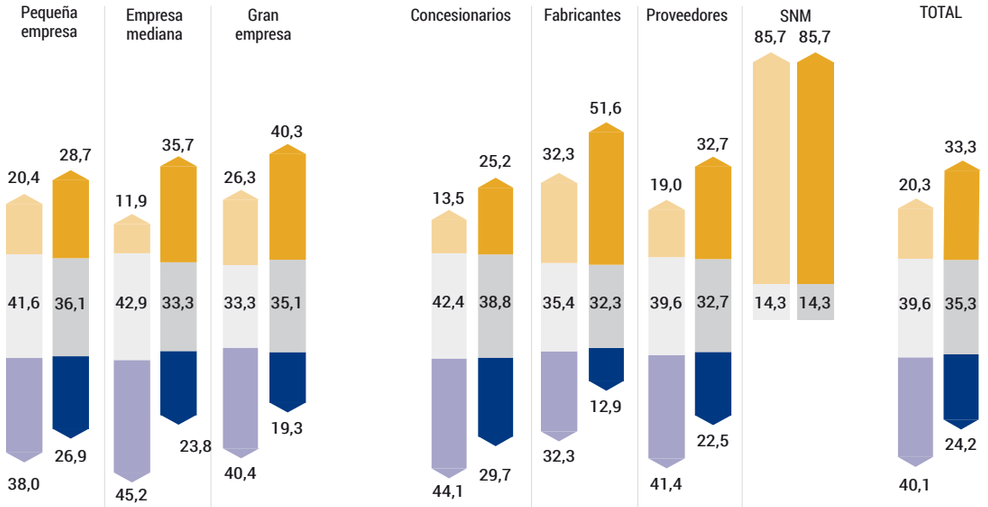
El capítulo de inversión en áreas de nueva movilidad aumenta su peso en 2021 con un 58% de las empresas que prevén aumentar los recursos destinados a negocios emergentes. En 2020, casi el 52% de las empresas aumentaron su inversión en nueva movilidad aunque la previsión inicial era de un 57% que se moderó ante el complicado contexto económico.

Las empresas que prevén incrementar más sus inversiones en nuevos negocios son precisamente las que se dedican a servicios de nueva movilidad, con un 100% que indican que dedicarán más recursos, seguidas de los fabricantes de vehículos (58,1%), concesionarios (23,4%) y proveedores (12%).



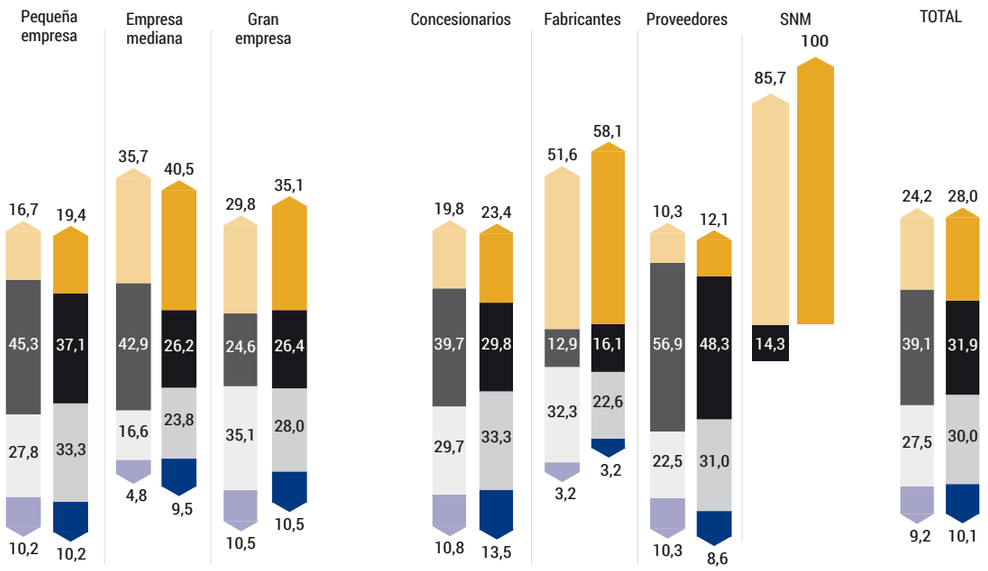
¿CÓMO EVOLUCIONA LA INVERSIÓN?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



INVERSION EN NUEVA MOVILIDAD

Porcentaje de respuestas afirmativas.



Resiliencia, la palabra y el reto del año para la automoción y la movilidad

Las empresas demuestran en Auto Mobility Trends su capacidad de adaptarse y recuperarse ante una profunda perturbación como la pandemia

Toni Fuentes

Director de Coche Global

Resiliencia era una de las candidatas a palabra del año 2020 de la Fundación del Español Urgente (FundéuRAE). Aunque la ganadora finalmente fue confinamiento, resiliencia sigue siendo la palabra y el reto en 2021 para el sector de a movilidad y la automoción, tal como refleja la segunda edición del Barómetro **Auto Mobility Trends de Coche Global** y **Metyis**.

Las empresas encuestadas han mostrado que quieren cumplir al pie de la letra la definición de la palabra resiliencia: pretenden demostrar su capacidad de adaptación y de recuperación ante una profunda perturbación como la pandemia de coronavirus.

La vacuna y la recuperación económica son esenciales para el despegue de los coches eléctricos

Esa perturbación fue imprevista, súbita y traumática como demuestra el hecho de que el 54% de las compañías sufrieron recortes en su facturación en 2020 del 10% al 30%. La capacidad de resistencia ya se puso a prueba el año pasado durante el confinamiento y con posterioridad para salvaguardar lo máximo posible el negocio y la plantilla, incluso con la dificultad sobrevenida de la escasez de microchips.

La resiliencia también es la palabra de 2021 por ser un eje del plan de reactivación de la economía con los fondos Next Generation EU. Una buena parte de las empresas quieren aprovechar esas ayudas extraordinarias para dar un impulso a la transformación hacia la nueva movilidad, el reto de fondo para todo el sector que ha reaparecido con más fuerza tras la fase más dura de la pandemia.

TRANSFORMACIÓN DESIGUAL

La respuesta a la pregunta sobre la participación en proyectos de Next Generation EU apunta también el problema de la desigualdad con la que afrontan las empresas su transformación hacia los nuevos negocios de la movilidad más sostenible. Las pequeñas empresas necesitarán más apoyo y, probablemente, seguir la estela de grandes compañías tractoras.

La excepción son las startups de servicios de nueva movilidad, que demuestran su dinamismo en las inversiones y en la entrada en negocios y actividades emergentes. El ímpetu de estas compañías puede ayudar también al resto del sector a la hora de afrontar los importantes cambios en la movilidad después de la recuperación de los desplazamientos tras las restricciones sufridas para frenar el virus.

La transición ecológica en la movilidad y la automoción se tiene que plantear como la construcción de un edificio, que comienza por unos cimientos sólidos y va escalando planta a planta con todo el equipo sincronizado. Por eso es importante que tanto las empresas como los sindicatos y las administraciones tengan claro hacia dónde hay que ir y a qué ritmo. Hay que tener en cuenta que el sector afronta la resiliencia en una situación de debilitamiento aunque con intensidades diferentes según los casos, lo que complica enormemente el esfuerzo necesario para dar el vuelco al modelo de negocio. A pesar de las dificultades, muchas empresas van más allá de la mera resistencia con inversiones proactivas.

El control de la pandemia mediante la extensión de la vacuna, otra palabra fundamental, aportará oxígeno a la sociedad y a la recuperación económica, algo esencial para que los coches eléctricos planificados no se queden solo en proyectos y se acaben transformando en una realidad en calles, carreteras y fábricas.

La inversión en nueva movilidad aumenta y se diversifica

Nuevos negocios como plataformas digitales, conectividad, 'carsharing' y micromovilidad comparten protagonismo con el coche eléctrico

Apesar de las dificultades por las que atraviesan, las empresas de automoción y movilidad siguen destinando la mayor parte de sus recursos a la transición ecológica y al nuevo modelo de negocio. El barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global y Metyis detecta una mayor diversificación de las inversiones en áreas de la nueva movilidad.

Los vehículos eléctricos siguen concentrando una buena parte de las inversiones con 41,5% de las empresas presentes en ese campo encabezados por los fabricantes y seguidos por las firmas de servicios de nueva movilidad, los concesionarios y los proveedores. En relación con la dimensión de las compañías, se aprecia que las empresas grandes y medianas tienen más presencia en la electrificación de la movilidad.

DIFERENCIAS ENTRE EMPRESAS

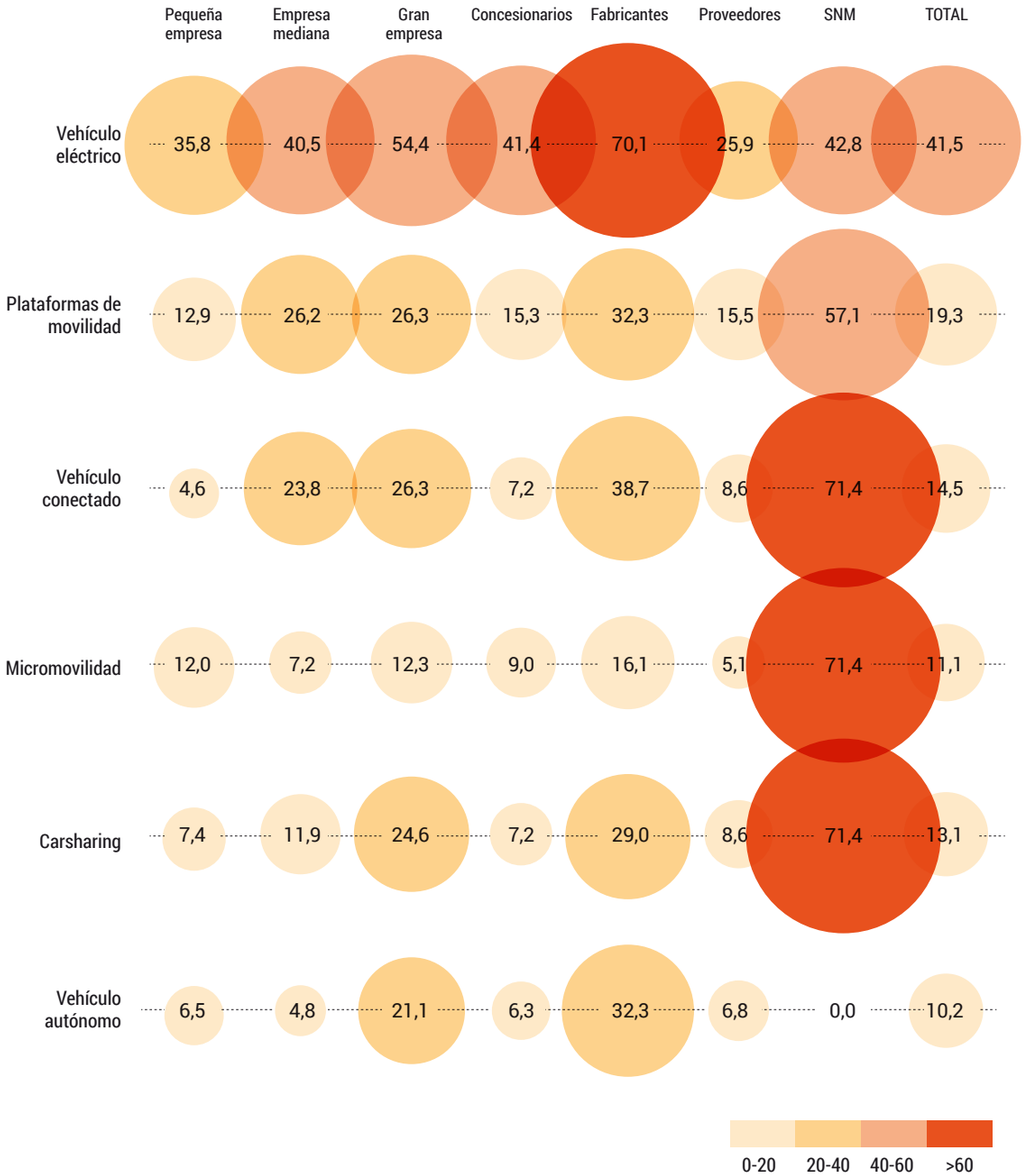
En relación con el sondeo de 2020, existe una mayor diversificación de las inversiones en nueva movilidad. Después de los vehículos electrificados, las siguientes áreas con más inversión son las plataformas de nueva movilidad (19,3%), el vehículo conectado (14,5%), el 'carsharing' (13,1%), micromovilidad (11,1%) y vehículo autónomo (10,2%).

Las compañías con una inversión más diversificada son las que se dedican a los servicios de nueva movilidad, que destinan más recursos al 'carsharing', la micromovilidad, los vehículos autónomos, las nuevas plataformas y, por último, los coches eléctricos. Los porcentajes de empresas de este colectivo que aseguran que invierten en nuevos negocios alcanzan el 71%.

En el extremo contrario se encuentran los concesionarios y los proveedores de componentes, donde hay menos empresas invirtiendo en nuevas áreas de movilidad y con una menor diversificación. El porcentaje máximo de compañías que invierten en nueva movilidad llega al 41,4% para el vehículo eléctrico en los concesionarios y al 25,9% en los proveedores.

¿EN QUÉ ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD INVIERTE?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



De vuelta a la normalidad

Hacen falta ayudas, sí, pero también inteligencia para acompasar una transición energética que en España será más lenta

José Antonio Bueno

Socio fundador Metyis

Nada nos hace más felices que ir recuperando lo que hacíamos antes de marzo de 2020. Sentarse en una terraza, ir al teatro o pasear por cualquier playa esté donde esté, son ejercicios de una libertad que nos robaron dicen que para contener una pandemia. La afectación del virus ha sido terrible, sin duda, pero la excepcionalidad de estos más de 400 días y su impacto económico no tiene parangón.

Las medidas de contención de la Covid-19 han arrasado sectores enteros: hoteles, viajes, restauración, comercio… Los ERTEs y los créditos ICO han aliviado ligera y coyunturalmente la situación, pero han sido necesarios, y serán, rescates y ayudas de todo tipo que ojalá lleguen a tiempo para evitar más cierres y paro. Con un entorno casi apocalíptico el sector del automóvil en su conjunto emerge como uno de los sectores que mejor ha resistido a la crisis, sufriendo, como todos, pero lejos de la situación agónica de los sectores vinculados con el turismo y el ocio.

Y además de resistir mejor que muchas industrias, el sector del automóvil ha acelerado su transformación, avanzando con paso firme hacia la reducción de emisiones mediante la electrificación generalizada del parque, manteniendo, cuando no acelerando, los planes de una transformación industrial sin precedentes.

APUESTA DE LOS FABRICANTES

En España podemos estar más que satisfechos porque en un entorno de tremenda incertidumbre los principales fabricantes siguen apostando por nuestro país, cada vez más exportador porque nuestro mercado flojea. Calidad, coste y flexibilidad siguen sumando más que las dudas que plantea la velocidad de implantación del coche eléctrico en nuestro país. La introducción en España es más lenta que en el resto de Europa porque somos un país con una renta media cada vez más alejada de los estándares de nuestros principales socios comerciales.

No hay duda que esta crisis tenía todos los números para ser estructural y llevarse por delante un buen número de fabricantes. El inicio de la misma con el anuncio de cierre de las plantas de Nissan en Catalunya fue un pésimo presagio pero el efecto contagio parece que no se ha producido. Ojalá este cierre al menos sirva para entender que los planes de reindustrialización se han de trabajar en profundidad, con recursos y con compromiso, pero que no hay mejor reindustrialización que adelantarse y convencer a quien está entre nosotros para que no marche.

Con un entorno casi apocalíptico, el sector del automóvil emerge como uno de los que mejor ha resistido a la crisis

Las ayudas Next Generation serán un aliciente más para seguir invirtiendo en España pero no podemos dejar todo al albur de un maná que en ocasiones podría acabar como la película de Berlanga, pasando de largo. La complicidad con los fabricantes de todas las administraciones es fundamental. De poco sirve que el Ministerio prometa unas ayudas si, por ejemplo, la Generalitat opta por el simbolismo y el ayuntamiento se declara enemigo del automóvil.

Fabricantes, proveedores, concesionarios y sindicatos han estado más que a la altura. Esperemos que las administraciones no les (nos) defraudren. Hacen falta ayudas, sí, pero también inteligencia para acompasar una transición energética que en España será más lenta que en otros países porque somos menos ricos. Necesitamos más pragmatismo y menos dogmatismo.

Los fondos Next Generation EU atraen a las empresas

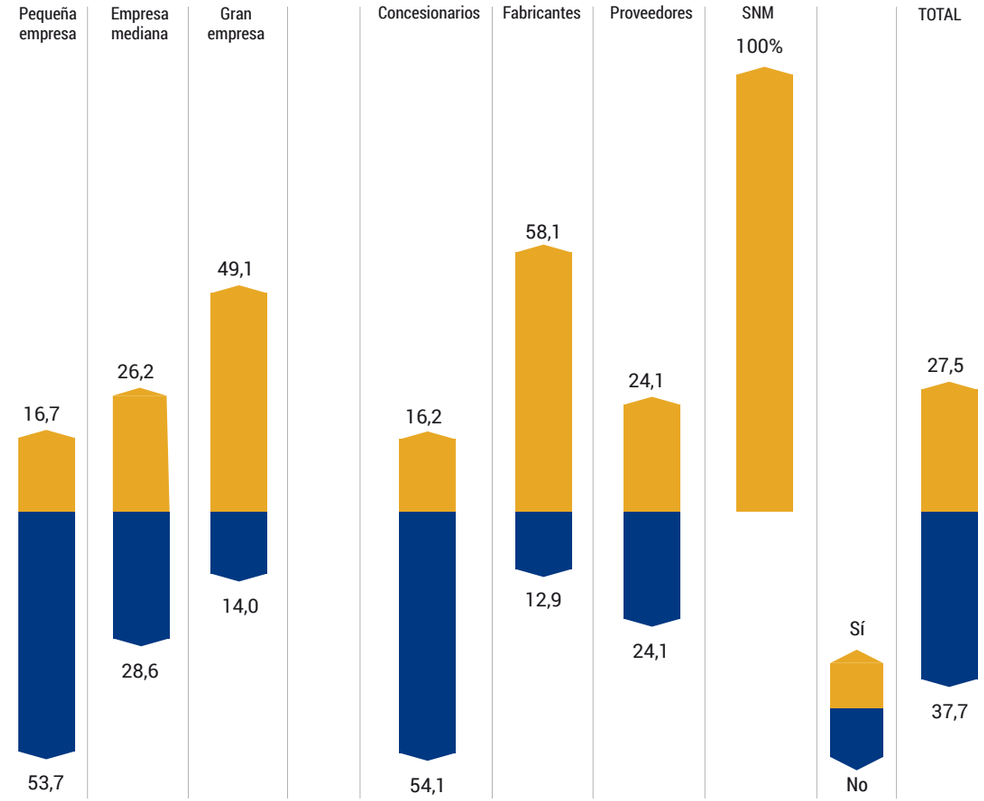
El 27,5% de las compañías participan en proyectos del plan europeo de reactivación, especialmente los fabricantes de vehículos

El barómetro Auto Mobility Trends pregunta este año a las empresas pos su interés en participar en proyectos en el marco de los fondos europeos de reactivación económica Next Generation EU. Las ayudas del plan impulsado por la Unión Europea despiertan el interés del 27,5% de las compañías del sector de la automoción y la movilidad, aunque con muchas diferencias en función de su tamaño y su actividad.

El 27,5% de las empresas de automoción y movilidad participarán de forma activa en proyectos que optan a los fondos europeos Next Generation EU. Sin embargo, el interés de las compañías en estos proyectos es muy desigual y va desde un 100% de las firmas de servicios de nueva movilidad hasta un 16% de los concesionarios pasando por un 58% de los fabricantes de vehículos y un 24% de los proveedores de componentes y servicios.

¿PARTICIPA LA EMPRESA EN PROYECTOS CON FONDOS NEXT GENERATION EU?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



El tamaño de las empresas también es un factor decisivo a la hora de implicarse en el nuevo programa de impulso de la economía después del impacto de la pandemia, según las respuestas recibidas en la encuesta de Coche Global y Metyis. Un 49% de las grandes compañías prevén participar en proyectos que optan a los nuevos fondos europeos de reactivación económica frente a un 26% de las empresas medianas y un 16,7% de las pequeñas.

EL TAMAÑO, FACTOR DECISIVO

Las respuestas de las empresas de automoción y movilidad también muestran un elevado grado de incertidumbre por parte de algunos de los directivos, con unos porcentajes elevados de compañías que, antes de que salieran publicadas las convocatorias oficiales, no tenían claro si entrarían en algún proyecto. Casi el 52% de los proveedores y el 45,2% de las medianas empresas no habían definido todavía su estrategia en relación con los fondos Next Generation EU.

España como hub europeo de electromovilidad

Como en crisis anteriores, la automoción es un sector muy dinámico capaz de adaptarse rápidamente

Reyes Maroto

Ministra de Industria, Comercio y Turismo

Hace poco menos de un año escribía en estas mismas páginas sobre el impacto de la Covid en el sector de la automoción. Desde entonces han cambiado muchas cosas. La principal es que contamos con vacunas para afrontar la crisis sanitaria y económica con optimismo y eficacia.

Como en crisis anteriores, la automoción es un sector muy dinámico capaz de adaptarse rápidamente. Por el lado de la oferta, debe adaptarse para afrontar el reto que supone alcanzar la neutralidad climática en 2050, que requiere de nuevos modelos más sostenibles por parte de las marcas.

Por el lado de la demanda, tenemos que estimular la compra de nuevos modelos y renovar el parque automovilístico y para ello hemos aprobado el Plan Moves III con una dotación de 400 millones, ampliable hasta los 800 millones para animar a la compra de vehículos más eficientes y a crear la infraestructura de recarga. Una activación de la demanda a la que también va a contribuir el control de la pandemia que está permitiendo la vacunación, ya que es clave para reanudar la movilidad y ello incentiva la compra de vehículos.

El sector de automoción es prioritario y va a ser protagonista del Plan de Recuperación

Para el Gobierno de España, el sector de automoción es prioritario y va a ser protagonista del Plan de Recuperación con inversiones que pueden movilizar más de 10.000 millones para convertir a España en un Hub europeo de electromovilidad, que lidere la movilidad del futuro, una movilidad que será más sostenible, digital, conectada y segura.

Todo el ecosistema de automoción español está plenamente comprometido con la movilidad del futuro, como lo muestran los importantes anuncios que hemos ido conociendo, como el de SEAT, Renault o Ford. Son una clara señal de que contamos con las capacidades industriales y el interés de las empresas en invertir en nuestro país en la movilidad del futuro.

Así lo demuestran los datos de la segunda edición del barómetro de Coche Global y Metyis: el 100% de las empresas de servicios de nueva movilidad y el 58% de los fabricantes de vehículos participarán de forma activa en proyectos que optan a los fondos europeos Next Generation EU. Además, un tercio de las empresas aumentarán las inversiones globales en 2021, siendo la mayor apuesta inversora la de servicios de nueva movilidad, con un 85,7%.

Por ello no es casualidad que el primer PERTE (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) que hemos anunciado esté centrado en la automoción. Un proyecto basado en la colaboración público-privada y centrado en el fortalecimiento de las cadenas de valor para incrementar nuestra soberanía industrial.

Pero también quiero destacar otros proyectos innovadores, como los inspirados en el Plan Automoción 2020-40 de ANFAC o los presentados por empresas de componentes, concesionarios y otras que dan servicios de movilidad.

Nuestra prioridad con estos y otros proyectos es reforzar el sector de automoción español, que está viviendo una gran transformación, y apoyarle en la descarbonización, la conectividad, el 5G, el vehículo autónomo y las propulsiones alternativas, con el objetivo de que sea una palanca para la recuperación económica.

Tenemos por delante muchos retos, pero nuestro país cuenta con las capacidades, y debemos salir más fuertes, más resilientes y más industriales. Y la automoción es uno de los sectores que está liderando la transformación industrial de España.

Hay que salir a ganar el partido

Queremos convertir a España en un eje indispensable para democratizar la movilidad eléctrica en Europa

Wayne Griffiths

Presidente de SEAT S.A.

Nos encontramos en una transformación sin precedentes, en plena aceleración hacia una movilidad eléctrica y sostenible. En SEAT creemos en las oportunidades y somos optimistas. Queremos aportar futuro y, por eso, contamos con un proyecto de país. Lo llamamos 'Future Fast Forward', un plan global intersectorial público-privado que sitúa al vehículo eléctrico en el centro de la ecuación. No es un proyecto de SEAT S.A. o del Grupo Volkswagen. Es un proyecto para el conjunto de España. Una oportunidad histórica para la industria y la economía española que no podemos dejar escapar. Es ahora o nunca.

Con 'Future Fast Forward' queremos impulsar un ecosistema del vehículo eléctrico que acelere la transformación industrial del país. Ahora mismo nuestro país está a la cola de Europa, una situación que no nos podemos permitir. Para finales de este año necesitamos 2,5 veces más vehículos eléctricos y tres veces más puntos de recarga que en 2020. El MOVES III marca el camino en la buena dirección, pero todavía estamos muy lejos de Alemania o de los países nórdicos. Solo creando una demanda sostenible podremos abordar la segunda fase del plan: la producción de coches eléctricos y la posible instalación de una fábrica de baterías en España.

Hay que acelerar ya. Porque un país donde no se venden coches eléctricos tampoco es atractivo para producirlos

Hay que acelerar ya. Porque un país donde no se venden coches eléctricos tampoco es atractivo para producirlos. Y si no los fabricamos, no podremos transformar nuestra industria y la economía del país se resentirá. Ha llegado la hora del partido y España no puede conformarse con jugarlo. Tenemos que salir a ganar, con la convicción de liderar la movilidad eléctrica.

UN FUTURO SOSTENIBLE

Tenemos un objetivo ambicioso: fabricar coches eléctricos urbanos en Martorell para diferentes marcas del Grupo Volkswagen a partir de 2025. Coches urbanos y accesibles. Coches eléctricos para todos.

Nuestro interés va más allá de su producción y venta. Queremos establecer todas las variables que son capaces de generar valor en la cadena integral. Además, los jóvenes tienen que beneficiarse de esta transformación: queremos generar 500 nuevos puestos de trabajo altamente cualificados hasta 2025.

Liderar esta transformación no es algo que podamos hacer solos. SEAT S.A. y el Grupo Volkswagen pueden aportar tecnología, 'know how' e instalaciones para desarrollar y producir vehículos eléctricos, pero necesitamos otros sectores para su implementación. Se trata de un proyecto intersectorial con socios clave, en el que la cooperación público-privada es fundamental. Hace 70 años pusimos a este país sobre ruedas y, ahora, queremos poner a España sobre ruedas eléctricas.

'Future Fast Forward' es un proyecto con una repercusión directa en la economía y en el empleo. Por tanto, no solo beneficiaría a la industria del automóvil, sino al conjunto de España, contribuyendo a fortalecer su tejido industrial y potenciar su competitividad.

ESPAÑA, EJE DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Europa también lo necesita. España es la segunda industria automovilística del continente y debe convertirse en un nuevo eje de la movilidad eléctrica. Europa necesita una España eléctrica para seguir siendo una potencia automovilística mundial.

Hay oportunidades enormes. Tenemos que convencer a la gente de que podemos fabricar aquí vehículos eléctricos urbanos que democraticen la nueva movilidad en España y en Europa.

En resumen, la electrificación en SEAT S.A. es y será nuestra prioridad en los próximos años y tenemos el compromiso de liderar la #Transformación de la industria en nuestro país.

Tenemos un plan ambicioso, los socios definidos y la pasión necesaria. Ahora necesitamos también apoyo y compromisos concretos del Gobierno Español y la Comisión Europea para que sea una realidad. En SEAT estamos preparados y ha llegado la hora de salir a ganar.

Las empresas mejoran sus previsiones tras la caída del negocio en 2020

El 67,2% de las compañías de automoción y movilidad esperan mejorar o mantener su volumen de ingresos este año

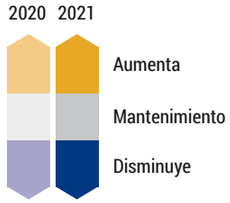
Después de un 2020 marcado por la pandemia, los efectos negativos persisten en 2021 aunque con una mejora en las previsiones de las empresas de automoción y movilidad. El 67,2% de las compañías esperan mejorar o mantener su volumen de negocio en 2021.

La facturación de las compañías sondeadas en el barómetro **Auto Mobility Trends** de **Coche Global** y **Metyis** bajó en 2020 para el 76,8% de las empresas mientras que el 44,5% espera una mejora en 2021, un 22,7% prevé que se mantengan los ingresos y un 25% teme una nueva disminución.

El 54,6% de las empresas prevé un descenso de la facturación en 2021 comprendido entre un 10% y un 30%. Los casos más extremos corresponden a un 22,6% de las compañías que esperan un recorte del negocio superior al 30%.

Las empresas que esperan una mayor recuperación del negocio son las centradas en nueva movilidad (85,7%), fabricantes de vehículos (74,2%), proveedores (55,2%) y concesionarios (27,9%). De forma general, un 41,5% de las empresas de automoción y movilidad prevén que el sector retroceda en 2021, frente a un 32,4% que espera una mejora y un 22,7% que confía en un mantenimiento.

LEYENDA DEL GRÁFICO



Las empresas más optimistas son las centradas en nueva movilidad

Los datos muestran que el impacto de la crisis provocada por la pandemia fue más suave de lo que temían las empresas en pleno confinamiento en 2020, cuando el 70% de las compañías esperaba un descenso en la facturación de más del 30%.

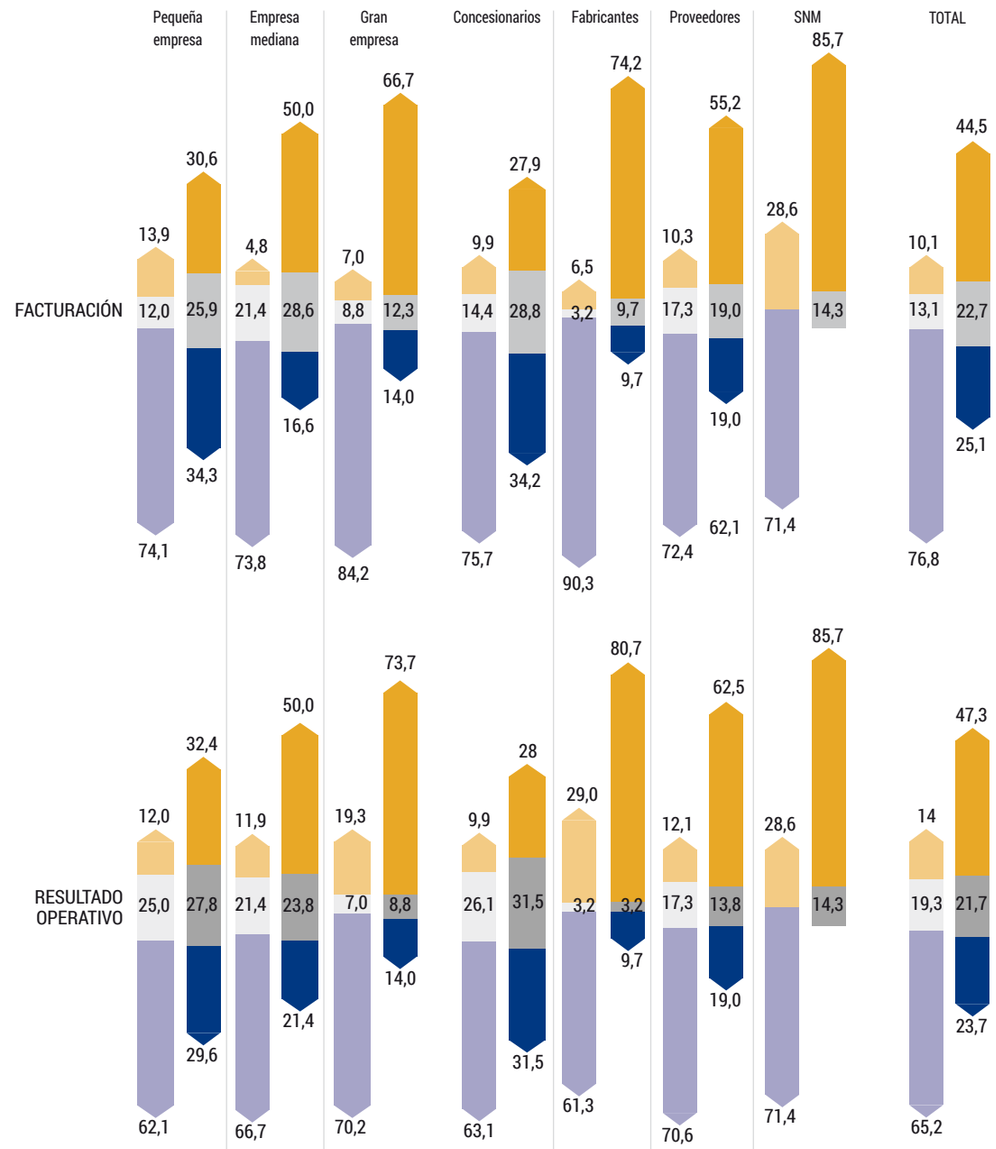
MEJORA DE PREVISIONES

Las exportaciones tuvieron una evolución menos negativa en 2020, con un 32% de las empresas que las mantuvieron y un 39,6% que perdieron ventas fuera de España. En 2021, el 55,5% de las empresas prevén el mantenimiento o una mejora de las exportaciones con un reparto casi a partes iguales entre ambas opciones.

Los resultados de las empresas empeoraron en 2020 para un 65% de ellas, mientras que el 47,3% de las compañías confían en una mejora del resultado en 2021 frente a un 21,7% que espera mantenerlo y un 23,7% que prevé un empeoramiento.

¿CÓMO EVOLUCIONA EL NEGOCIO?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



¿Y si el automóvil no fuera el culpable principal?

¿No puede ser que nos estemos equivocando imponiendo una transición tecnológica para la que ni la industria, ni la sociedad, están preparadas?

Sergio Piccione

Periodista

A cualquier persona que se le pregunte sobre la calidad del aire y el cambio climático y sus causas, lo primero que se le ocurrirá es señalar al automóvil como el gran culpable. Sin embargo, el Covid-19 con sus confinamientos ha aportado algunas evidencias de las que parece que no se quiere hablar por ser políticamente incorrecto. Y es que, pese a que la pandemia ha supuesto la inactividad industrial, la reducción de la comercial al mínimo y la casi total reducción de tráfico, las cifras que sustentan el cambio climático (calentamiento global) han seguido creciendo. No se trata de ser negacionista, porque está claro que debemos esforzarnos en cuidar nuestro planeta, pero ¿no puede ser que nos estemos equivocando en señalar al automóvil como el gran culpable, imponiéndole una transición tecnológica para la que ni su sector industrial, ni la sociedad, están preparados?

Por utilizar datos españoles, con disminuciones del 75% en el tráfico en la M30 en Madrid, y del 77% en la Ronda en Barcelona, la caída de las emisiones de NO2 en ambas ciudades durante el estado de alarma (marzo-junio 2020) fue del 56%, lo que puede indicar que no todo lo que se le atribuye al automóvil es del automóvil.

Por otro lado, en la UE, con una reducción media del tráfico de vehículos por carretera del 70% entre marzo y junio de 2020 y de una progresiva recuperación hasta el 80% entre septiembre y noviembre, las emisiones de CO2 se incrementaron un 17%. Parece que no es el automóvil (con motor de combustión interna) el único culpable.

Un detalle más: el último episodio por contaminación en Madrid tuvo lugar después de ocho días en los que la media del tráfico apenas llegó al 35% de lo habitual como consecuencia de la tormenta Filomena. Sin embargo, las emisiones de NOx se dispararon lo mismo que los índices de partículas, carbonillas y demás. ¿No será que las principales responsables de esa contaminación en esos días en Madrid fueron las calefacciones, de las que, según parece, más del 30% de las mismas son todavía de carbón?

No se puede pedir a la gente que cuando hace frío no encienda su calefacción, pero que la única actuación fuera limitar la velocidad de los pocos coches que rodaban por la M30 a 70 kilómetros por hora, resulta un poco difícil de digerir.

El año que vivimos peligrosamente

En los próximos meses iremos viendo todo lo que ha cambiado. Auto Mobility Trends da algunas pistas

Ana Montenegro

Periodista

El automóvil fue la industria estrella del siglo XX, la máquina que cambió el mundo, la que creó más empleo y riqueza. Nació en Europa en el siglo pasado, creció, se popularizó, fue sinónimo de libertad, pasión, glamour, innovación y futuro. Pero con el cambio de siglo cambió su imagen. Mientras China dejaba la bicicleta para subirse a las dos o cuatro ruedas y se convergía en el primer mercado mundial, en Europa el automóvil empezaba a ser visto como algo sucio y hasta feo, sin saber muy bien por qué y sin muchas alternativas para lo que hace, movernos y mover todo lo que necesitamos para seguir siendo civilizados.

Y mientras estábamos en ese despiste, un poco gallego de no saber si subimos o bajamos, llegó la pandemia que nos hizo volver al siglo XIV, aunque por suerte con tecnologías de comunicaciones de Star Trek. Nunca en los últimos siglos se había parado el mundo como lo hizo en 2020.

Nunca en los últimos siglos se había parado el mundo como lo hizo en 2020

Un paisaje de apocalipsis cubrió la tierra. Fábricas paradas, ciudades vacías y carreteras por las que sólo circulaban algunos camiones y furgonetas para que pudiéramos seguir comiendo y curando a los enfermos. Esos vehículos, olvidados y despreciados sólo unas semanas antes, se hicieron estratégicos.

Cuando volvimos a salir parecía que todo seguía igual, pero en los próximos meses iremos viendo todo lo que ha cambiado. **Auto Mobility Trends** da algunas pistas. Menos inversiones, lo que supondrá menos empleos y menos riqueza en el futuro. Más debilidad para un sector que ya estaba señalado y que está abocado a una tecnología eléctrica sobre la que no tiene control. Además, aún no existe las infraestructuras para alimentarla y no se esperan a corto plazo. La alegría campa entre los recién llegados, los jóvenes, la nueva movilidad. Donde el negocio, por nuevo, se mueve todavía al margen de regulaciones, controles y malos humos. Ellos son los hippies surgidos del año que vivimos peligrosamente.

Movilidad sostenible por el interés general

Nuestro país necesita una movilidad moderna, competitiva y sostenible para afrontar los actuales retos y garantizar el bienestar común

José Luis Bonet

Presidente de la Cámara de Comercio de España

La globalización y el incremento en la circulación de mercancías y personas han ampliado la importancia de la movilidad como vector clave para el desarrollo económico y social de los territorios. Al tiempo, están surgiendo nuevas formas de desplazamiento, algunas con una expansión significativa. A la utilización del transporte público y el automóvil, hay que añadir los nuevos sistemas de movilidad multimodal y micro-movilidad, o las plataformas colaborativas de movilidad (como el car sharing), todas ellas más eficientes energéticamente. Además, no hay que desdeñar las oportunidades que ofrece el teletrabajo a la hora de reducir los tiempos de desplazamiento y la congestión de las vías urbanas.

Desde la Cámara de Comercio de España trabajamos para coadyuvar en esta etapa crucial en la que se asentará la movilidad del futuro

En este escenario, la movilidad se consolida como una necesidad básica de las personas que debe ser respetada y satisfecha, sin que el esfuerzo y el coste de los desplazamientos necesarios para acceder a bienes y servicios lastren la sostenibilidad o afecten negativamente a la calidad de vida o a las posibilidades de desarrollo económico-empresarial, social, cultural, educativo, etc. A lo que se añade el contundente afianzamiento de la dimensión sostenible de la movilidad en un contexto como el actual, caracterizado por la transición energética y la transformación tecnológica (principalmente digital).

Una dinámica a la cual no son ajenas las Administraciones competentes, a la vista de sus inminentes planteamientos de acción. En el ámbito europeo, en diciembre de 2020, la Comisión Europea aprobó la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea, con el fin de guiar y sentar las bases de la transformación hacia la sostenibilidad y la digitalización del sector de la movilidad y el transporte en los próximos años.

APOYO DE LA CÁMARA

En este marco europeo, en febrero de 2021, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó el informe resumen de las aportaciones recibidas en la consulta pública previa sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte cuyo objeto principal es introducir en el ordenamiento jurídico español las reformas estructurales necesarias para crear las condiciones que favorezcan una movilidad de personas y mercancías basada en los principios de seguridad, sostenibilidad y digitalización.

Ambos esfuerzos, europeo y nacional, cristalizan en las actuaciones impulsadas por los nuevos instrumentos comunitarios de financiación Next Generation EU y en su plasmación nacional en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español que incorpora una importante agenda de inversiones y reformas estructurales, entre las que sobresalen las vinculadas precisamente a la movilidad.

Unos planteamientos estratégicos y de acción, en suma, que cuentan con el pleno apoyo de las Cámaras de Comercio. Desde la Comisión de Movilidad de la Cámara de Comercio de España estamos trabajando para coadyuvar en esta etapa crucial en la que se asentará la base de la movilidad del futuro.

En torno a tres ejes estratégicos (la movilidad interconectada, la movilidad segura y sostenible, y la movilidad planificada), desde la Cámara de España estamos aportando conocimiento específico y apostando por un enfoque holístico del futuro modelo de transporte y movilidad sostenible de carácter nacional. Un modelo que favorezca el aprovechamiento de sinergias, la eliminación de duplicidades, que dote de coherencia y estabilidad al marco de actuación y que sea producto de la participación, coordinación y cooperación de los múltiples niveles administrativos y de los diversos agentes implicados, públicos y privados. No debemos olvidar, en definitiva, que nuestro país necesita una movilidad moderna, competitiva y sostenible para afrontar los actuales retos y para garantizar en el futuro el bienestar común y el interés general.

El ERTE, principal medida frente a la pandemia

El 47,3% de las empresas aplican un expediente temporal por causa de fuerza mayor en el inicio de 2021

Los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) fueron la tabla de salvación de muchas empresas en 2020 y han seguido utilizándose con intensidad en 2021. Según el Barómetro **Auto Mobility Trends 2021** de **Coche Global** y la consultora **Metyis**, los ERTE se mantienen como un mecanismo en respuesta a la situación económica con un 47,3% de las empresas afirman haber aplicado un ERTE por causa de fuerza mayor y un 34% por causas económicas o productivas.

Las grandes empresas, con un 57,9%, son las que han utilizado más los ERTE por fuerza mayor que se pusieron en marcha en respuesta a la pandemia con unas condiciones especiales y que se han ido prolongando con algunas modificaciones. El mismo porcentaje se aplica a las grandes compañías que han aplicado un ERTE por causas económicas y productivas. En cambio, los expedientes de regulación temporal son menos utilizados por las empresas pequeñas, con un 38% de ellas que aplican un ERTE por causa mayor y un 20% uno genérico por razones productivas o económicas.

La crisis también ha provocado que un 32% de las empresas haya reducido sus inversiones

EXTINCIONES DE CONTRATOS

Las respuestas recogidas en el sondeo muestran nuevamente las diferencias en el tipo de ERTE utilizado entre los proveedores, que en un 62% aplican un expediente por causas productivas, y los fabricantes de vehículos y los concesionarios, que se decantan más por el ERTE por causa mayor.

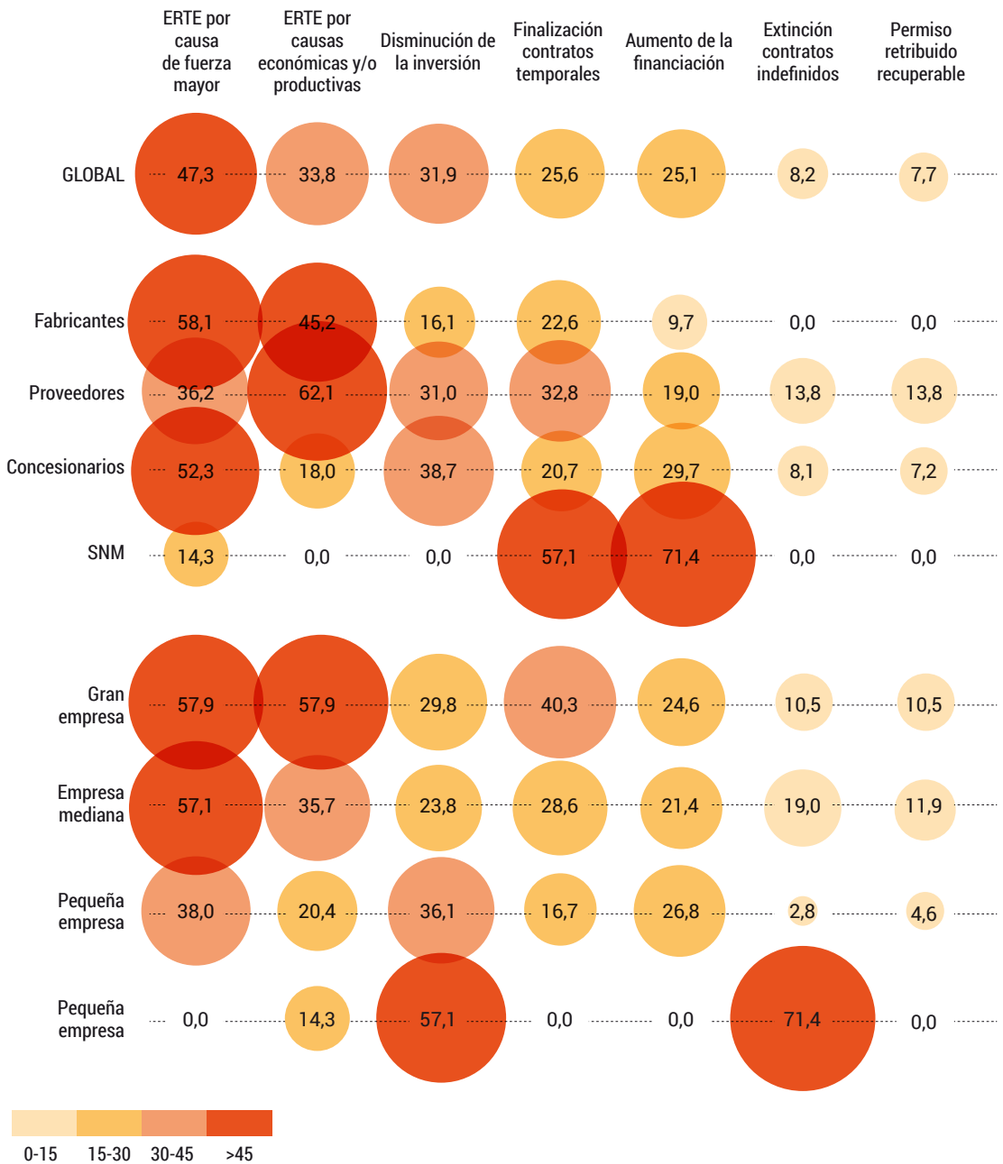
El alargamiento de la crisis iniciada en marzo de 2020 ha agotado la capacidad de resistencia laboral de algunas empresas, con un 25,6% de las compañías que han finalizado contratos de trabajadores temporales y un 8,2% de las empresas que han extinguido contratos indefinidos, centrado en proveedores (13,8%) y concesionarios (8,1%).

La crisis también ha provocado que un 32% de las empresas haya reducido sus inversiones y que un 25% haya aumentado su financiación.

El nuevo grupo de empresas de servicios de nueva movilidad es el que menos medidas aplica en respuesta a la crisis desencadenada por la pandemia. El 71,4% de estas compañías han optado por aumentar su financiación, un 57% han finalizado contratos temporales y un 14% han aplicado un ERTE por causa mayor.

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

Porcentaje de respuestas afirmativas.



La automoción, una apuesta segura

Fuimos en 2020, y somos en 2021, un motor para la economía nacional, un generador de empleo y riqueza incluso en los peores momentos

José López-Tafall

Director general de ANFAC

Durante 2020 atravesamos uno de los periodos más difíciles para la automoción. Comenzamos el año en un escenario en el que la transformación del sector hacia la nueva movilidad ya no era un objetivo de futuro, sino el presente apasionante de la industria en el que había que luchar. Pero lo ocurrido durante el año pasado, con la pandemia y el fuerte frenazo en la producción y el mercado, puso en valor la resiliencia del sector y su capacidad para adaptarse a difíciles contextos y, en paralelo, seguir afrontando la transformación bajo los ejes de la descarbonización y la digitalización.

Si hay algo que define a nuestro sector es ser un constante impulsor de la economía nacional. Es evidente la importancia que tiene la automoción para España, con el 10% del PIB y el 9% del empleo. Pero además el sector ha demostrado su resiliencia y fuimos capaces de mantener el empleo en los centros de producción, tal y como destacan los resultados del Barómetro de Coche Global, y de seguir generando valor para nuestra economía, aportando 17.166 millones a la balanza comercial. No está nada mal, para un sector que tuvo que cerrar por completo más de dos meses.

Es evidente la importancia que tiene la automoción para España

Fuimos en 2020, y somos en 2021, un motor para la economía nacional, un generador de empleo y riqueza incluso en los peores momentos. Pero ese motor hay que recargarlo para que no solo mantengamos lo alcanzado, sino que lo superemos. La automoción demuestra cada día que tiene potencial y capacidad para lograrlo, y tenemos ante nosotros, con los fondos europeos Next Generation EU, la oportunidad para hacer del vehículo electrificado, conectado, autónomo y compartido, no solo una realidad en las calles sino también un proyecto de futuro que siga haciendo a la industria española competitiva y un referente industrial. Es un exigente objetivo pero alcanzable con la colaboración público-privada y un modelo y visión única y común. Aquí no hay magia ni atajos: los grandes retos exigen visión común y trabajo en equipo. Por eso, una vez más apostemos por la automoción porque seguirá siendo apostar por el futuro de España.

La crisis nos ha pillado trabajando

Los concesionarios pueden ahora aprovechar sus muchas fortalezas e impulsar el cambio que proponemos con el concepto de 'Econcesionario'

Marta Blázquez

Vicepresidenta ejecutiva de Faconauto

Más de un año después, y gracias al avance de la vacuna y a la relajación de la movilidad, empezamos a ver cómo se abre paso, poco a poco, algo parecido a la vida que teníamos antes. Esta recuperación de la actividad no nos está cogiendo de sorpresa, porque los concesionarios están sabiendo leer el momento y poniendo en su día a día más trabajo y más energía. O sea, la crisis nos ha pillado trabajando, como decía Picasso sobre la inspiración.

Así, la segunda edición del barómetro Auto Mobility Trends es una guía más útil que nunca para conocer las tendencias en un entorno tan desafiante como el actual. Además, pone negro sobre blanco la esperanza de mejora en el sector y propone deberes para llevar a cabo la tan nombrada transición ecológica.

Y lo primero que reflejan las encuestas es que, tras un 2020 convulso y de frenazo, en el año 2021 se experimentará una mejoría en cuanto a inversiones en las empresas de automoción y movilidad… un dato esperanzador. Nosotros hemos puesto cifras concretas a esas inversiones. El proceso de transformación que están impulsando los concesionarios oficiales de nuestro país conllevará inversiones de 290 millones de euros hasta 2023. Una inversión para avanzar hacia el concesionario del futuro, al que hemos llamado "Econcesionario" y que pasa por el ecosistema del vehículo eléctrico, la eficiencia energética y la digitalización.

Los concesionarios están sabiendo leer el momento y poniendo más trabajo y más energía

DATOS ESPERANZADORES

Como decía al principio, la actual crisis se ha convertido en una oportunidad. Los concesionarios pueden ahora aprovechar sus muchas fortalezas e impulsar el cambio que proponemos con el concepto de "Econcesionario", que queremos que se convierta en una fuente de innovación y de futuro, como ya nos dice vuestra encuesta, que posicione al sector como un actor clave en la electrificación del parque y como proveedor de nuevas soluciones de movilidad, contribuyendo a la transformación de la cadena de valor del sector en un entorno sostenible y digital.

Consenso y colaboración público-privada para abordar las nuevas oportunidades post-pandemia

Desde SERNAUTO estamos convencidos de que la movilidad del futuro debe ser sostenible, segura, conectada y automatizada

José Portilla

Director General de SERNAUTO

Empezamos a dejar atrás la crítica situación originada por la pandemia y el sector de componentes de automoción está sabiendo de nuevo adaptarse al ritmo del proceso de transformación en el que estábamos inmersos, y que la pandemia ha acelerado.

Esta evolución se refleja en Auto Mobility Trends, donde se afirma que en 2021 se prevé una mejora en el nivel de inversión: un tercio de empresas aumentarán sus inversiones globales en 2021 y un 35,3% las mantendrán, con un foco central hacia la nueva movilidad, en concreto, la electrificación.

Desde SERNAUTO estamos convencidos de que la movilidad del futuro debe ser sostenible, segura, conectada y automatizada, pero hace falta recorrer un camino largo bajo un paraguas de neutralidad tecnológica, impulsando el ecosistema de innovación.

Los proveedores están evolucionando y reorientando sus estrategias y procesos

Y para ello, es perentorio la colaboración público-privada y el trabajo conjunto entre empresas e instituciones, más aún ante los Fondos Next Generation EU. Como coordinadores de la Plataforma Tecnológica Española de Automoción y Movilidad, desempeñamos un rol muy importante en la presentación de los Proyectos Colaborativos de Interés Común (PTCICs) y las Manifestaciones de Interés, para verlos incluidos en el PERTE del vehículo electrificado y contribuir así a dar un decidido impulso a la industria hacia la nueva movilidad.

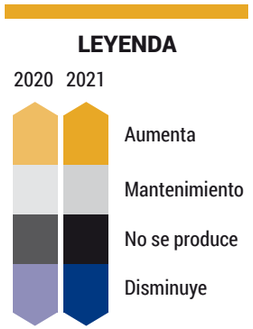
Gracias a la flexibilidad y la inversión en innovación, los proveedores están evolucionando y reorientando sus estrategias y procesos para seguir ofreciendo componentes, sistemas y tecnologías que cumplan con la demanda actual y futura. Colaboración público-privada, innovación y talento son ingredientes fundamentales para el futuro de nuestra industria y del país.

Las plantillas se mantendrán o crecerán en 2021

Casi el 63% de las empresas prevén conservar a sus trabajadores o incluso nuevas contrataciones después del impacto sufrido en 2020

El parón brusco y continuado de la actividad económica hizo mella en las plantillas de las empresas de movilidad y automoción en 2020. Sin embargo, las perspectivas han cambiado radicalmente de cara a 2021 con una amplia mayoría de casi el 63% de las compañías que prevén mantener a sus trabajadores o incluso contratar más, según los resultados de la segunda edición del **Barómetro Auto Mobility Trends** de **Coche Global** y **Metyis**.

Un tercio de las empresas redujeron sus plantillas en 2020, frente a un 57% que la mantuvo y un 9,7% que la aumentó. Los principales recortes de empleados se dieron en proveedores y concesionarios, con un 44,8% y un 31,5%, respectivamente. Por último se situaron los fabricantes de automóviles, con un 25,8%, y las 'startups' de servicios de nueva movilidad, que lograron mantener sus plantillas. Por tamaño de las empresas, las grandes y medianas fueron las que registraron un impacto laboral más fuerte.



En cambio, la previsión para 2021 es contratar a más trabajadores (19,3%), mantener la plantilla (43,4%) o reducirla (6,3%) en el conjunto del estudio. La incertidumbre lleva a un 31% a no pronunciarse.

Las compañías más optimistas en relación con sus planes de aumentar su plantilla son las de servicios de nueva movilidad (85,7%) y fabricantes de vehículos (35,5%), mientras que el porcentaje baja en proveedores (15,5%) y concesionarios (12,6%).

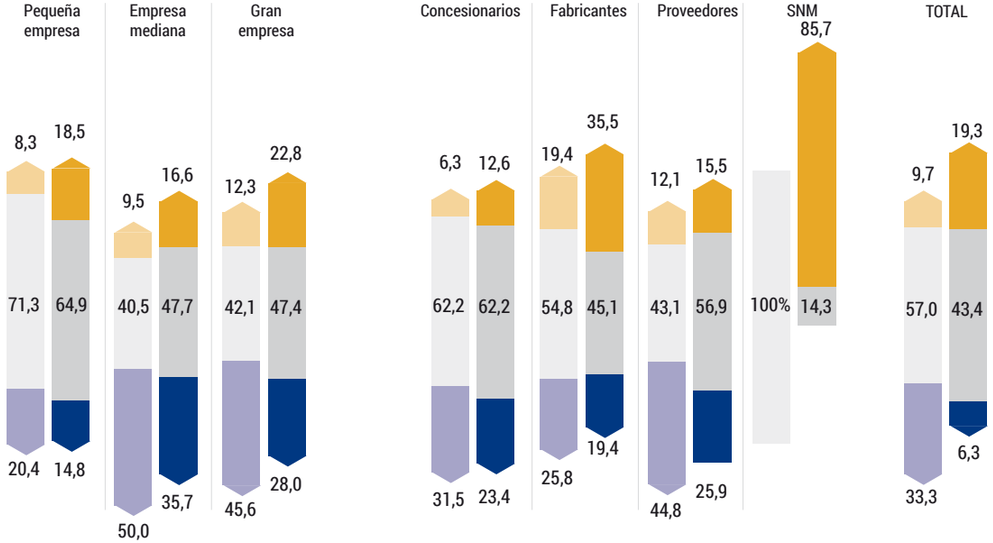
NUEVOS PERFILES

Entre las empresas más pesimistas y que prevén reducir su cifra de trabajadores destacan los proveedores (25,9%) seguidos de los concesionarios (23,4%) y de los fabricantes de vehículos (19,4%).

Las inversiones en nuevos negocios llevan aparejada una necesidad de incorporar nuevos perfiles profesionales para un 19.3% de las empresas, especialmente las que se dedican a servicios de nueva movilidad, con el 100% de las firmas que necesitan a nuevos empleados, seguidas por los fabricantes de vehículos (29%) y los proveedores y concesionarios con una cifra que ronda el 14%.

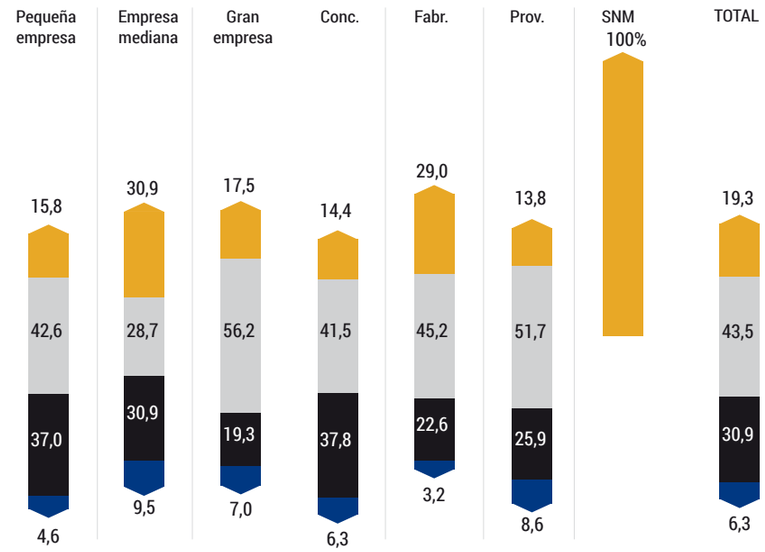
¿CÓMO EVOLUCIONA LA PLANTILLA?

Porcentaje de respuestas afirmativas.



INCORPORACIÓN DE NUEVOS PERFILES PROFESIONALES

Porcentaje de respuestas afirmativas.



El sector automovilístico, motor industrial y económico

Asistimos a un revoltijo de medidas que ensanchan la brecha social de movilidad y contribuyen a destruir empleo

Jordi Carmona

Secretario de Industria Automovilística de UGT FICA

Antes de la pandemia, los agentes de la automoción estábamos inmersos en la transformación del sector. Desde UGT FICA reclamábamos 23 medidas para abordar este proceso con las máximas garantías para mantener a nuestra industria del automóvil como referente a nivel mundial y, sobre todo, para asegurar el tejido industrial y los más de dos millones de empleos que genera.

Lamentablemente, la pandemia ha acelerado esta transformación y ha obligado a posponer medidas que debíamos haber abordado con anterioridad y a tomar otras como los ERTES. Sin embargo, esta situación eventual no puede hacernos olvidar las medidas reales que necesita el sector para afrontar el futuro sin dejar a nadie por el camino. Porque cualquier transformación que abordemos debe ser, ante todo, justa. Estoy convencido de que, si no abordamos el problema ahora, más pronto que tarde vamos a darnos de bruces con un escenario más negativo.

Cualquier transformación que abordemos debe ser, ante todo, justa

Es cierto que algunas de nuestras propuestas se han plasmado en acuerdos, pero hay medidas anunciadas unilateralmente por el Gobierno que van en sentido contrario. Frente a la transición ordenada que demandamos, asistimos a un revoltijo de medidas que ensanchan la brecha social de movilidad y contribuyen a destruir empleo. En nada ayudan propuestas como la criminalización del diésel y la gasolina, el incremento de la fiscalidad o la generalización de peajes, entre otras ocurrencias.

Desde UGT FICA apostamos por un ecosistema medioambiental sostenible, pero no a costa de nuestro tejido industrial y nuestro empleo. Si el Gobierno sigue desoyendo la voz de quienes conocen el sector, la industria automovilística tiene las horas contadas. Y eso no lo vamos a permitir.

El tiempo juega en contra

Puede parecer que no estemos haciendo bien los deberes, fiándolo todo a un Plan de Recuperación con fondos europeos

Joaquín Ferreira Martínez

Secretario de Automoción CCOO de Industria

En CCOO decíamos que era urgente trabajar como sector, como país, con mirada larga, para atraer más inversión en movilidad, limpia y sostenible, digitalizada y conectada. Todo indica que la crisis sanitaria ha entrado en la fase final. Pero la producción y la venta de vehículos no arrancan en España. Pudiera parecer que no estemos haciendo bien los deberes, fiándolo todo a un Plan de Recuperación con fondos europeos, que lleguen como un maná que todo lo cura.

Y en eso están las empresas y las instituciones. En ver quién se lleva la tajada más grande para hacer, entre otras cosas, fábricas de baterías. No entienden, en muchos casos, que solo tiene sentido si se vincula a un proyecto industrial que atraiga el conjunto de la cadena de valor de la movilidad sostenible al país, ganando además soberanía industrial. Si no se hace así, otra vez acabaremos construyendo aeropuertos sin aviones.

Se requiere que sindicatos, patronales y administraciones trabajemos de forma conjunta y coordinada para la transformación de los sectores productivos. Estamos en un momento crucial que no podemos dejar pasar, ni como sector, ni como país. Hoy, más que nunca, en CCOO pensamos, y no nos cansaremos de decirlo, que es el momento de trabajar unidos. Hay que poner a sus trabajadoras y trabajadores en el centro de la transformación y apostar por la formación y la cualificación como un elemento clave.

Debemos trabajar para aprovechar las oportunidades y crear más empleo de calidad

No podemos resignarnos a pensar que, en el proceso de transformación, se perderá empleo. Debemos trabajar para aprovechar las oportunidades y crear más empleo de calidad, negociando nuevas adjudicaciones mediante planes industriales y comerciales.

Necesitamos derogar ya la reforma laboral del PP para evitar los cierres de fábricas y apostar, de forma clara, por la reindustrialización. Pero no será posible sin voluntad política, expresada mediante la derogación del artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores y con planes de transformación que apuesten por la industria como motor de un modelo económico sostenible e inclusivo.

SRI
Los grandes desconocidos de la seguridad vial

La industria del automóvil puede hacer más por la seguridad infantil tomando parte activa en el fomento y la concienciación de tener sillas de auto adecuadas como las de CYBEX

Los Sistemas de Retención Infantil (SRI) son los grandes desconocidos para el público cuando se hace referencia a la seguridad vial. Solo con la llegada del bebé, las madres y padres conductores empiezan a tomar conciencia de su importancia. En un accidente de tráfico, los niños, sobre todo los bebés, son mucho más vulnerables que los adultos. Es por ello que debemos adecuar el vehículo para que sea lo más seguro posible para los niños con una silla de auto, un elemento indispensable que, por ley, deberá acompañar al niño desde su nacimiento hasta los 135 cm, los 12 años, aproximadamente. De ahí la importancia de escoger y usar una silla de auto adecuada con una buena asesoría personalizada por parte de especialistas.

Para escoger un SRI adecuado, los padres deberán asegurarse de que este se ajusta a la altura y/o al peso del niño/a, de que ha sido homologado y de que es compatible con nuestro vehículo (tipo de instalación, espacio, ángulo de reclinado, compartimento de almacenamiento en el suelo, número de puertas, etc.). Otro factor a tener en cuenta será el estilo de vida familiar y la frecuencia de uso del vehículo, que puede decantar la compra hacia un modelo en concreto u otro.

La concienciación de las madres y padres es de vital importancia para garantizar que los pequeños viajen de forma segura en el vehículo. Por ello en CYBEX llevan muchos años educando en seguridad infantil de la mano de centros de puericultura especializados, divulgando la importancia de que los pequeños viajen siempre en un SRI adecuado. Esta concienciación es capital para continuar reduciendo la mortalidad infantil en accidentes de tráfico, que es la primera causa de fallecimientos entre los más pequeños.

¿QUÉ ES CYBEX?

CYBEX es una marca alemana líder del sector de la puericultura fundada en 2005 por Martin Pos y con sede en Bayreuth (Baviera). Especializada en sillas de auto, cochecitos, mochilas portabebés y mobiliario infantil, esta compañía internacional tiene un amplio recorrido en productos de seguridad como demuestran sus más de 450 premios por su diseño, seguridad e innovación. Sus productos pasan cientos de pruebas de choque cada año, con lo que están sometidos a constantes procesos de mejora. Las sillas CYBEX han recibido innumerables galardones de Test Winner así como excelentes calificaciones en las principales pruebas europeas de seguridad y de consumo, como el ADAC y Stiftung Warentest.

APORTACIÓN DEL AUTOMÓVIL

Los actores del mundo del motor, que cuentan con un extenso conocimiento en el desarrollo de tecnologías de seguridad, son un factor muy importante para mejorar la seguridad infantil. Ellos se encargan del diseño y desarrollo de los vehículos, de hacerlos lo más seguros posibles para los adultos y para los niños. Pero la industria del automóvil puede hacer más por la seguridad infantil. Y es que la red de concesionarios debe tomar parte activa en el fomento y la concienciación, máxime cuando uno de los motivos que las familias arguyen para adquirir un nuevo vehículo es la llegada de un bebé.

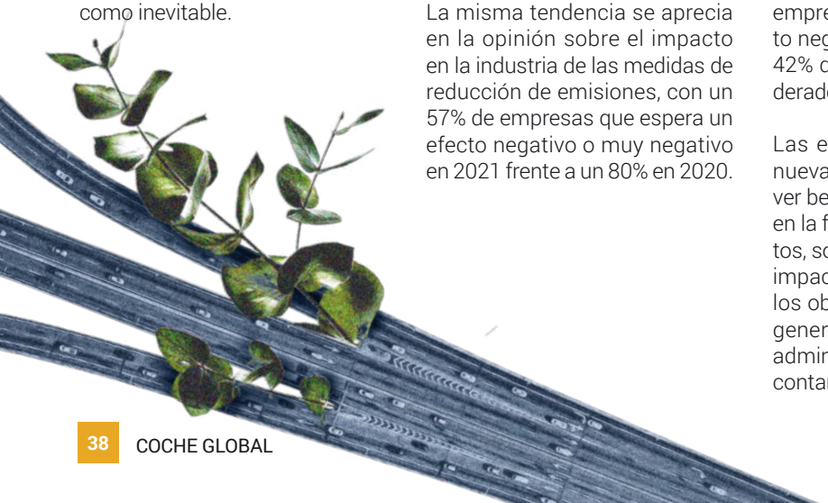
En CYBEX llevan muchos años educando en seguridad infantil y divulgando la importancia de mejorar la protección de los niños en los vehículos

Los concesionarios tienen la oportunidad de dar a la silla de auto la importancia que realmente tiene, analizar si se adapta bien al cuerpo del pequeño y a su edad, comprobar que la compatibilidad y la instalación son las adecuadas y conocer al detalle los elementos de seguridad de los que dispone. En definitiva, tratarlo como una experiencia de seguridad añadida para aquellas familias que busquen vehículo nuevo y que estén, a su vez, interesadas en un SRI. Al fin y al cabo, la industria de automoción trabaja diariamente para desarrollar nuevas tecnologías de seguridad y por ello también tiene todo el sentido que dediquen esfuerzos a reducir las lesiones que los más pequeños pueden sufrir en caso de accidente.

Se modera la crítica a las medidas de reducción de tráfico y emisiones

El rechazo a los planes para restringir la circulación en las ciudades ha pasado del 70% al 56,5% de las empresas

El rechazo generalizado de las empresas de automoción y movilidad a los vetos y limitaciones de circulación en grandes ciudades así como en relación con los objetivos de reducción de emisiones de gases se ha moderado en 2021, según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global y Metyis. La opinión de los directivos de algunas compañías ha pasado de la crítica frontal a la resignación o aclimatación en un entorno que cada vez más se ve como inevitable.



La opinión sobre el impacto en la empresa y el sector de las medidas para restringir el tráfico y las emisiones de los vehículos se ha moderado en la encuesta de 2021 en relación con el resultado de 2020. Así, el porcentaje de empresas que prevén un impacto negativo o muy negativo de las medidas para restringir la circulación en las ciudades ha pasado del 70% al 56,5%.

PREVISIÓN DE CAMBIOS

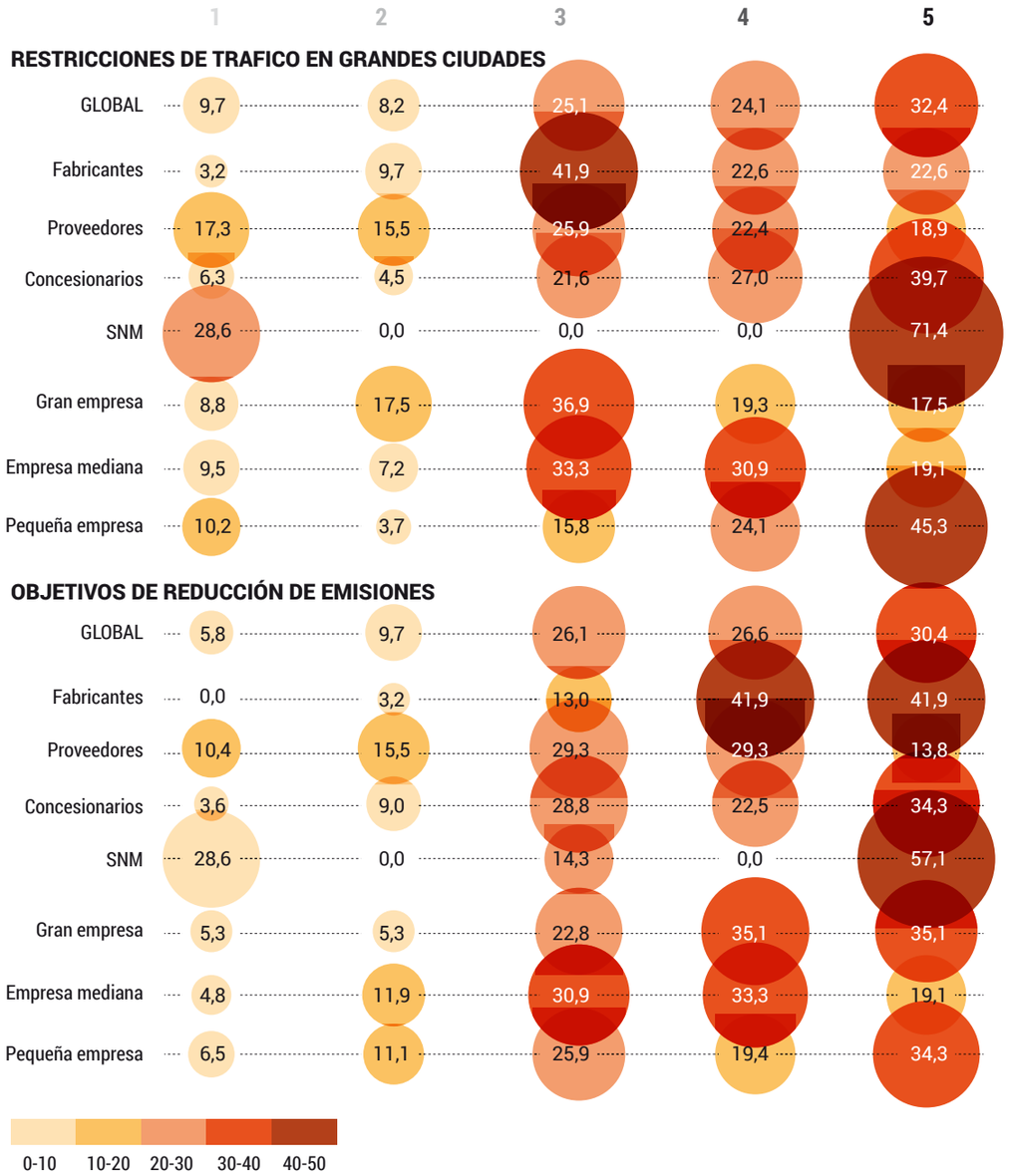
La misma tendencia se aprecia en la opinión sobre el impacto en la industria de las medidas de reducción de emisiones, con un 57% de empresas que espera un efecto negativo o muy negativo en 2021 frente a un 80% en 2020.

A pesar de la moderación en las críticas, existen importantes diferencias de opinión en función del tipo de empresa y de las medidas de que se trate. Así, los fabricantes de vehículos se muestran más preocupados por los objetivos de reducción de emisiones de gases, con un 84% que prevé un impacto elevado o muy alto en el negocio. En cambio, los fabricantes se decantan por una opinión más neutra en relación con el efecto de las restricciones de circulación, con un 45,6% de las empresas que prevén un impacto negativo o muy negativo y un 42% que esperan un efecto moderado.

Las empresas de servicios de nueva movilidad, que se pueden ver beneficiadas por los cambios en la forma de los desplazamientos, son las que prevén un mayor impacto por los vetos de tráfico, los objetivos de emisiones y, en general, por las medidas de las administraciones para reducir la contaminación.

VALORACIÓN DE MEDIDAS PÚBLICAS

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



La movilidad eléctrica en las tendencias de la movilidad rodada

Innovación y digitalización se erigen como claves de la revolución industrial, tecnológica y de servicios en la automoción, orientada hacia el vehículo eléctrico, conectado, compartido y autónomo

Arturo Pérez de Lucía

Director General de AEDIVE

Los retos a los que se enfrenta la movilidad del presente y futuro pasan por la descarbonización del transporte y para ello, estrategias como la innovación y la digitalización se erigen como claves de la revolución industrial, tecnológica y de servicios en la automoción, que está orientada hacia el vehículo eléctrico, conectado, compartido y autónomo.

En los entornos urbanos, la movilidad rodada se enfrenta a dos grandes retos que obligan a repensar la relación de los vehículos con el entorno y con los ciudadanos. Uno de ellos es la contaminación, por cuanto España cuenta con un parque rodado muy avejentado, con una media de edad de más de 13 años, lo que significa que más de seis millones de vehículos tienen más de 20 años de antigüedad, y además están mal mantenidos, lo que redunda en maleficio de la calidad del aire y de la seguridad vial.

El otro es la congestión, que deriva en problemas importantes vinculados al tráfico en las calles y a la ocupación de suelo público para aparcamiento por parte de los vehículos, que permanecen además de media el 90% de su tiempo aparcados.

La movilidad eléctrica actúa sobre el primer problema con vehículos cero emisiones en su propulsión y cuya energía procede de un mix energético libre al 70% de emisiones de CO_2, sumando las energías renovables, que cada vez cobran mayor protagonismo, y la nuclear, que supuso en torno al 22% de la producción eléctrica española el año pasado.

BENEFICIOS DE LOS ELÉCTRICOS

Respecto a la congestión del tráfico, estrategias como los vehículos eléctricos compartidos reducen la densidad de vehículos en circulación mediante el pago por uso, que redunda en un mayor ahorro para el usuario, que no se tiene que ocupar del coste y mantenimiento del vehículo.

Tenerlo todo sin atarse a nada: el nuevo paradigma de movilidad transforma la distribución de vehículos

La clave para adaptarnos al entorno digital es evolucionar surfeando las tendencias, convirtiéndonos en empresarios de movilidad

Raúl Palacios

Presidente de GANVAM

La nube. Ese es el lugar donde tenemos ahora nuestra música o nuestras películas favoritas. Por cortesía de las plataformas digitales hemos liberado espacio en las estanterías de nuestras casas y no tengo duda de que en un futuro no muy lejano, también liberaremos espacio en nuestro garaje porque nuestro móvil será la llave que nos abra la puerta de la solución de movilidad que necesitemos en cada momento.

Según los datos que manejamos desde Ganvam, en apenas diez años, el 67% de las matriculaciones corresponderán a servicios de movilidad, por lo que no me extraña que la segunda edición de Auto Mobility Trends apunte a que, en un contexto de inversiones contenidas, más de la mitad de las empresas del sector prevean aumentar sus recursos destinados a negocios emergentes, siendo la nueva movilidad el capítulo inversor que más aumentará su peso este año.

Desde mi punto de vista, la distribución de vehículos tal y como la conocemos hoy ha terminado su ciclo y la clave para adaptarnos al entorno digital –caracterizado por transformar las redes de intermediarios y estrechar el vínculo del cliente con el fabricante del producto– es evolucionar surfeando las tendencias, convirtiéndonos en empresarios de movilidad, con los servicios por suscripción como núcleo de negocio.

Nuestro principal activo ya no será el hierro, ya no será el coche, sino la buena gestión del dato que genera ese coche para poder proporcionar servicios ad hoc. Lo importante para el conductor ya no será el modelo de coche sino el servicio que le preste.

Así, en un paradigma basado cada vez más en la movilidad y menos en el producto, empezaremos a ver una reducción del volumen del parque automovilístico en favor de una mayor tasa de utilización de los vehículos y por tanto, una reducción del precio de los servicios de sharing, lo que impulsará la expansión de nuevas fórmulas de negocio basadas en el pago por uso. Ahora bien, es importante que el nuevo modelo de distribución de movilidad al que vamos evite grietas por las que se puedan colar actores que, sin aportar valor en nuestro mercado, se queden con los beneficios. Como país, no nos lo podemos permitir.

El sector se reunió de nuevo en Auto Mobility Trends

La presentación de la primera edición del barómetro congregó a directivos de automoción junto a la ministra de Industria en Casa Seat

El sector del automóvil se reunió de nuevo en la presentación de la primera edición del Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global y Metyis (antes YGroup) de forma presencial en Casa Seat y 'online' en Youtube. Fue el 16 de octubre de 2020, cuando volvían a intensificarse las restricciones ante la tercera ola de coronavirus. La ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, indicó, tras presentar el estudio, que "el barómetro da algunas respuestas" en un contexto de incertidumbre, y destacó el dato optimista del esfuerzo inversor en nueva movilidad. Los representantes del sector de automoción que participaron en la presentación fueron recibidos por Wayne Griffiths, presidente de Seat, y otros directivos del fabricante.

En la presentación de Auto Mobility Trends también participaron, en una mesa de análisis moderada por Toni Fuentes, director de Coche Global, Anfac, Sernauto, Faconauto y los sindicatos CCOO y UGT. Todos destacaron, con matices, la necesidad de aprovechar los fondos europeos del Plan de Recuperación para profundizar en la transición ecológica de la automoción con proyectos que incluyan inversiones en fábricas de baterías, mejoras en infraestructuras y formación de los trabajadores.

Marta Blázquez, vicepresidenta ejecutiva de Faconauto, aseguró que los concesionarios han intentado mantener el empleo por toda España gracias a la ventaja de su capilaridad, que ve como una fortaleza.

Para José Portilla, director general de Sernauto, "la colaboración púbico-privada va a ser imprescindible" para superar los retos del futuro, entre los que citó la necesidad de rejuvenecer el parque de automóviles más antiguo de Europa tras Grecia.

CÓMO PRESERVAR EL EMPLEO

José López-Tafall, director general de Anfac, consideró que "el sector está en transformación, en cambio, digitalización y descarbonización" en un contexto muy complicado en el que "seguramente ninguna empresa va a facturar más aunque las inversiones son imprescindibles".

En opinión de José Antonio Bueno, socio fundador de Metyis, estamos ante un "momento histórico para este sector. El Covid es coyuntural. Esta es una carrera a largo plazo, cuando pase la crisis del Covid veremos un sector en transformación".

Para Joaquín Ferreira, responsable de automoción de CCOO, es alarmante la cifra de despidos, por lo que reclamó "más dialogo social" para no "entrar en la imposición". "Hay que llegar a acuerdos. Lo que no hagamos hoy va a ser una pérdida de empleo en el futuro".

REPRESENTACIÓN DEL SECTOR

Jordi Carmona, secretario de automoción de UGT FICA, alertó de que "la producción de baterías es esencial ya que, sin ella, el sector está muerto". A su juicio, "hay que buscar el equilibrio para que el sector se mueva en todos los segmentos a igual velocidad", dando prioridad al mantenimiento del empleo.

Entre los asistentes al encuentro, se encontraban también, pese a las limitaciones de aforo, el secretario general de Industria y Pyme, Raül Blanco; el consejero delegado de Ficosa, Xavier Pujol; el CEO de BCN3D, Xavier Martínez Faneca; Ricard Zapatero, director de negocio internacional de Fira; José Miguel Garcia Guirado, director del salón Automobile Barcelona; Joan Blancafort, secretario general del Gremi del Motor; Jaime Armengol, coordinador de Mobility City de Zaragoza de Fundación Ibercaja; David Ortega, socio director de Mobility Services de Improva Consulting, y varios dirigentes de las federaciones de industria de CCOO, UGT y USOC.

Metyis

Abu Dhabi
Amsterdam
Bangalore
Barcelona
Copenhagen
Dubai
Faro
Gurgaon
Lisbon
London
Madrid
Munich
New Delhi
Porto
Zurich

Partners for impact

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

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

metyis.com

Madrid
Paseo de Recoletos,
16 3º, 28001,
Madrid

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