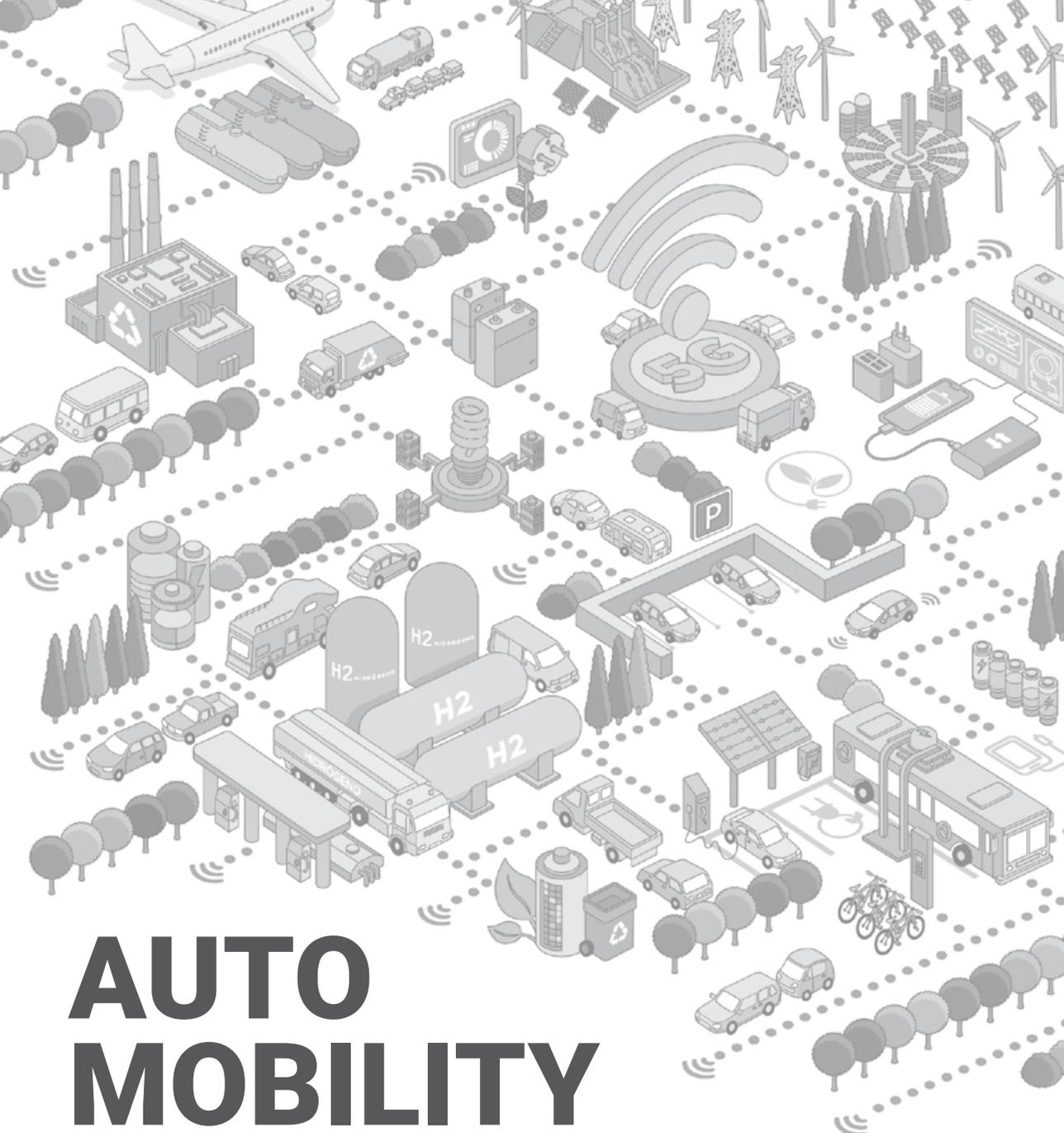


AUTO MOBILITY TRENDS 2023



AUTO MOBILITY TRENDS 2023



DIRECTOR

Toni Fuentes

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Àngels Martín, Ana Montenegro,
Sergio Piccione, Wayne Griffiths
José López-Tafall, José Portilla,
Óscar Gil, José María Riaño,
Arturo Pérez de Lucía, José Ignacio
Moya, Raúl Palacios,
Jordi Carmona, Rafa Guerrero

PRODUCCIÓN

Maquetación: Jesús Alés
Ilustraciones: Fernando Cadenas
Impresión: Estugraf

EDITA

Coche Global Media SL

Grupo de Medios Global

Consejero delegado: Xavier Salvador

Directora general: Laura Jiménez

COCHE GLOBAL MEDIA, SL

Pau Claris 102, 2.ª planta

08009 Barcelona

Tel: 93 887 74 48

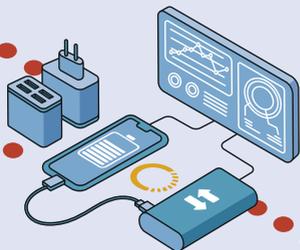
Publicidad: Laura Jiménez

Administración: Pilar Partal

CONTACTO

administracion@cocheglobal.com

www.cocheglobal.com



4

Auto Mobility Trends muestra la mejora del sector de movilidad y automoción

La cuarta edición del Barómetro de Coche Global radiografía el optimismo moderado en 2023 de las empresas, que afrontan nuevos retos y oportunidades

6

El crecimiento de las inversiones alcanza un nivel récord

Las empresas de movilidad y automoción que aumentaron o mantuvieron su inversión global llegaron al 84% en 2022 y al 77% en 2023, según el Barómetro Auto Mobility Trends

8

Cambio climático en la automoción

Toni Fuentes

Director de Coche Global

10

La apuesta por la nueva movilidad crece en dos tercios de las compañías

El vehículo eléctrico es la prioridad para casi el 70% de las empresas aunque aumenta la inversión en otros negocios como los combustibles sintéticos

12

Pasado, presente y, sobre todo, futuro de la industria automovilística en España

Wayne Griffiths

Presidente de SEAT S.A.

14

El Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico llega cargado de historia y aventura

La 'influencer' de viajes Lexie Alford, con el Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico, seguirá los pasos de Aloha Wanderwell, la primera mujer en conducir alrededor del mundo

15

Baja la preocupación por la falta de chips y la guerra de Ucrania

El temor al impacto en el negocio de la escasez de semiconductores desciende al 61%, mientras que la guerra de Ucrania preocupa al 42,5% de las empresas

16

Motivos para creer

Sergio Piccione

Periodista

18

El nuevo Hyundai KONA

da un salto para ser más grande, atrevido y dinámico

20

El empleo crece en un clima de cautela

El aumento del empleo registra unos porcentajes muy similares en 2022 (32%) y en 2023 (33%), unos niveles bastante por debajo de los incrementos de facturación y de resultados

22

Movento,

una compañía líder en el desarrollo de nuevos modelos de movilidad privada

24

Una legislatura clave para nuestra industria de movilidad

José López-Tafall
Director general de ANFAC

25

Cuidemos el «motor industrial»

José Portilla
Director General de SERNAUTO

26

Recuperación y rEVolución en el sector de la automoción español

Óscar Gil
Vicepresidente de la AEC y presidente del Comité AEC Automoción

27

La norma Euro 7 emerge como preocupación general del automóvil

Un 56% de las empresas esperan un impacto negativo fuerte o muy fuerte debido a la mayor exigencia para los motores de combustión a partir de 2025

28

Mobility City, el nuevo referente internacional de la movilidad sostenible del futuro

30

Ni son bicis, ni son coches. ¡Son motos!

José María Riaño Sebastián
Secretario General de ANESDOR

31

Los fondos europeos y el PERTE atraen a más empresas

Un tercio de las empresas del sector prevén participar en el PERTE del vehículo eléctrico u otros programas de fondos europeos

32

Meltio, Impresión 3D de metal

Las soluciones únicas con cabezal láser de la multinacional española

33

Rumbo claro hacia la movilidad eléctrica

Arturo Pérez de Lucía
Director General de AEDIVE y Vicepresidente de AVERE

34

Crece el optimismo sobre el negocio y el resultado

Alrededor del 50% de las empresas prevén aumentar su facturación y su resultado operativo al acabar el ejercicio 2023

36

Tiempo de resiliencia

José Ignacio Moya
Director general de Faconauto

37

El sector refuerza su financiación ante la coyuntura

El 29% de las compañías de automoción y movilidad refuerzan sus vías de financiación, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2023

38

La movilidad como servicio: una oportunidad de negocio de más de 15.000 millones anuales para la distribución

Raúl Palacios
Presidente de la Asociación Nacional de Vendedores y Reparadores de Vehículos (GANVAM)

39

Las empresas plantean su hoja de ruta a la Administración

El Barómetro Auto Mobility Trends 2023 sometió a las empresas a una tormenta de ideas de la que salió la petición de más ayudas pero que sean eficaces

40

UGT FICA apuesta por una descarbonización justa y ordenada

Jordi Carmona
Secretario sectorial de Industria Automovilística de UGT FICA

41

Un modelo productivo sostenible

Rafa Guerrero
Coordinador de movilidad sostenible de CCOO Industria

42

Detrás de una liebre falsa

Ana Montenegro
Periodista

LAS CIFRAS CLAVE DE LA AUTOMOCIÓN

53%

**MEJORA
DEL NEGOCIO**

Empresas que factura-
rán más en 2023

84%

**CRECIMIENTO
DE LA INVERSIÓN**

Firmas que invirtieron
más en 2022

77%

**EMPRESAS CON
MÁS INVERSIÓN**

Previsión del sector
para 2023

45,2%

**APUESTA POR NUE-
VA MOVILIDAD**

Empresas que
invertirán más

Auto Mobility Trends muestra la mejora del sector de movilidad y automoción

La cuarta edición del Barómetro de Coche Global radiografía el optimismo moderado en 2023 de las empresas, que afrontan nuevos retos y oportunidades

El sector de automoción y la movilidad sigue caminando sobre arenas movedizas con nuevos retos en el horizonte. En ese contexto especialmente volátil, la cuarta edición del Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global toma el pulso al automóvil y la movilidad e identifica hacia dónde evoluciona el sector. El sondeo muestra el optimismo moderado del sector en 2023 y evalúa los nuevos desafíos y oportunidades.

La encuesta se distribuyó a las empresas del sector en los meses de abril y mayo de 2023 con la colaboración de Anfac, Sernauto, Faconauto, Ganvam, Aedive, Fecavem, CIAC, CCOO y UGT.

Además, el Barómetro ha sumado este año la colaboración de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor) y del Comité de Automoción de la Asociación Española para la Calidad (AEC).

El Barómetro Auto Mobility Trends se ha convertido en una referencia por ser el único sondeo que da una visión integral de 360 grados de la situación de las compañías de automoción y la movilidad y de las tendencias del sector. La cuarta edición del sondeo ha contado con una muestra de 210 compañías del sector repartidas en pequeñas empresas (36,4%), medianas (30,5%) y grandes (33,2%) y en concesionarios, puntos de

venta y talleres (40,1%), proveedores de componentes y servicios (36,4%), fabricantes de vehículos (16,6%) y compañías de servicios de nueva movilidad (7%).

COMBUSTIBLES SINTÉTICOS Y EURO 7

El sector de automoción y de la movilidad prevé cerrar un año 2023 con el nivel más alto de optimismo desde el inicio de la pandemia, como mostró el avance del sondeo presentado en Automobile Barcelona, y con cifras récord de inversión.

Al mismo tiempo, el Barómetro detecta que se suavizan la pre-ocupación de las empresas por

29%**BÚSQUEDA DE FINANCIACIÓN**

Principal medida anticrisis

60%**TEMOR A LA FALTA DE CHIPS**

Empresas que prevén impacto

56%**EURO 7 PREOCUPA**

Prevén impacto en el negocio

32,8%**INTERÉS EN EL PERTE**

Sube el interés en los fondos europeos



Presentación de Auto Mobility Trends en Casa Seat y en Automobile Barcelona



algunos problemas coyunturales como los efectos económicos de la guerra de Ucrania y la escasez de microchips, pero sube con fuerza el temor al impacto negativo de la nueva norma de reducción de emisiones Euro 7. En cambio, surgen nuevas oportunidades como los combustibles sintéticos. En ese contexto, los ERTE ceden protagonismo a la búsqueda de financiación entre las principales medidas frente a la coyuntura, tal como se explicó en el encuentro del Grupo Mobilitas de Atravía en Madrid.

FORO DE ANÁLISIS

La encuesta promueve también un foro de análisis de la movilidad y la automoción con los resultados obtenidos. El Barómetro Auto Mobility Trends se puso en marcha en 2020 como una iniciativa del canal de movilidad y motor Coche Global. En las ediciones anteriores, la presentación del sondeo en Barcelona, Madrid y Zaragoza contó con la participación de la

ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto; del 'conseller' de Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya, Roger Torrent; del secretario general de Industria, Raül Blanco; de la consejera de Economía de Aragón, Marta Gastón; del primer teniente de alcalde de Barcelona, Jaume Collboni; y del coordinador de movilidad de Madrid, Federico Jiménez de Parga, entre otros altos representantes institucionales. ●

El crecimiento de las inversiones alcanza un nivel récord

Las empresas de movilidad y automoción que aumentaron o mantuvieron su inversión global llegaron al 84% en 2022 y al 77% en 2023, según el Barómetro Auto Mobility Trends

Las empresas de movilidad y automoción son cada vez más conscientes de la necesidad de pisar el acelerador de las inversiones ante los cambios disruptivos que se están experimentando. El Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global muestra una cifra récord de empresas que aumentan o mantienen sus inversiones globales, con un 84% en 2022 y una previsión del 77% en 2023. Un año antes, el porcentaje de las compañías que aumentaban o mantenían sus inversiones llegó al 71%.

Solo un 16% de las empresas encuestadas en 2022 y un 17% en 2023 aseguran que disminuyen su esfuerzo inversor. Las empresas que dedican más recursos a sus inversiones fueron las de servicios de nueva movilidad, con un 75% en 2022 que aumentaron su apuesta. Les siguieron

a poca distancia los fabricantes de vehículos (71%), los proveedores (44%) y los puntos de venta (36,5%). En este campo, las diferencias motivadas por el tamaño de las empresas no son tan acusadas como en otros indicadores, con un 53% de grandes empresas que aumentaron sus inversiones en 2022 frente a un 33% de las pequeñas.

INVERSIÓN CON CAUTELA

En 2023, las empresas de nueva movilidad se muestran más cautas en relación con un aumento continuado de sus inversiones al registrar un 58,3% de compañías que prevén un incremento. En cambio, los fabricantes de vehículos mantienen una proporción similar a la del ejercicio anterior, con un 71% de empresas que inyectarán más recursos en sus inversiones. Los porcentajes bajan

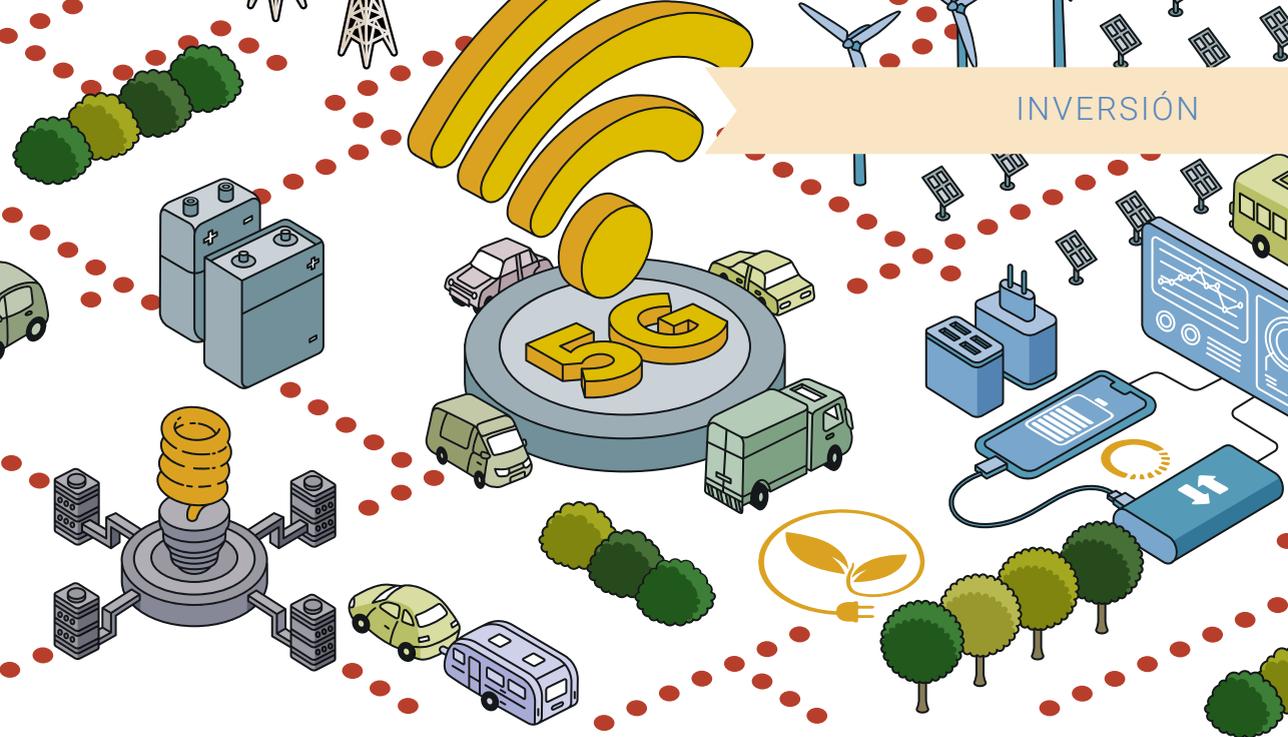
hasta el 44% en los proveedores y al 35% en los concesionarios.

Las previsiones de inversión al cierre de 2023 oscilan entre casi un 59% de grandes empresas que esperan aumentar los recursos destinados a este propósito, el 53% de las grandes empresas y el 33% de las pequeñas compañías del sector. ●

LEYENDA

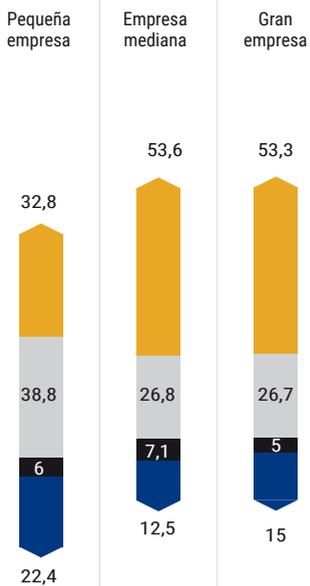
En relación con 2022



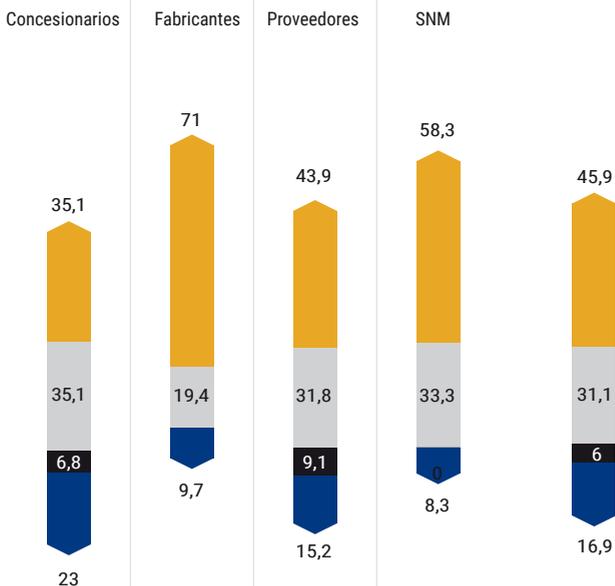


PREVISIÓN INVERSIÓN GLOBAL EN 2023 (en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad



Cambio climático en la automoción

Lejos de instalarse en el cansino lamento, las empresas y los trabajadores de la automoción han pasado a la ofensiva para impulsar ellos mismos la transformación, tal como se aprecia en el Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global



Toni Fuentes

Director de Coche Global

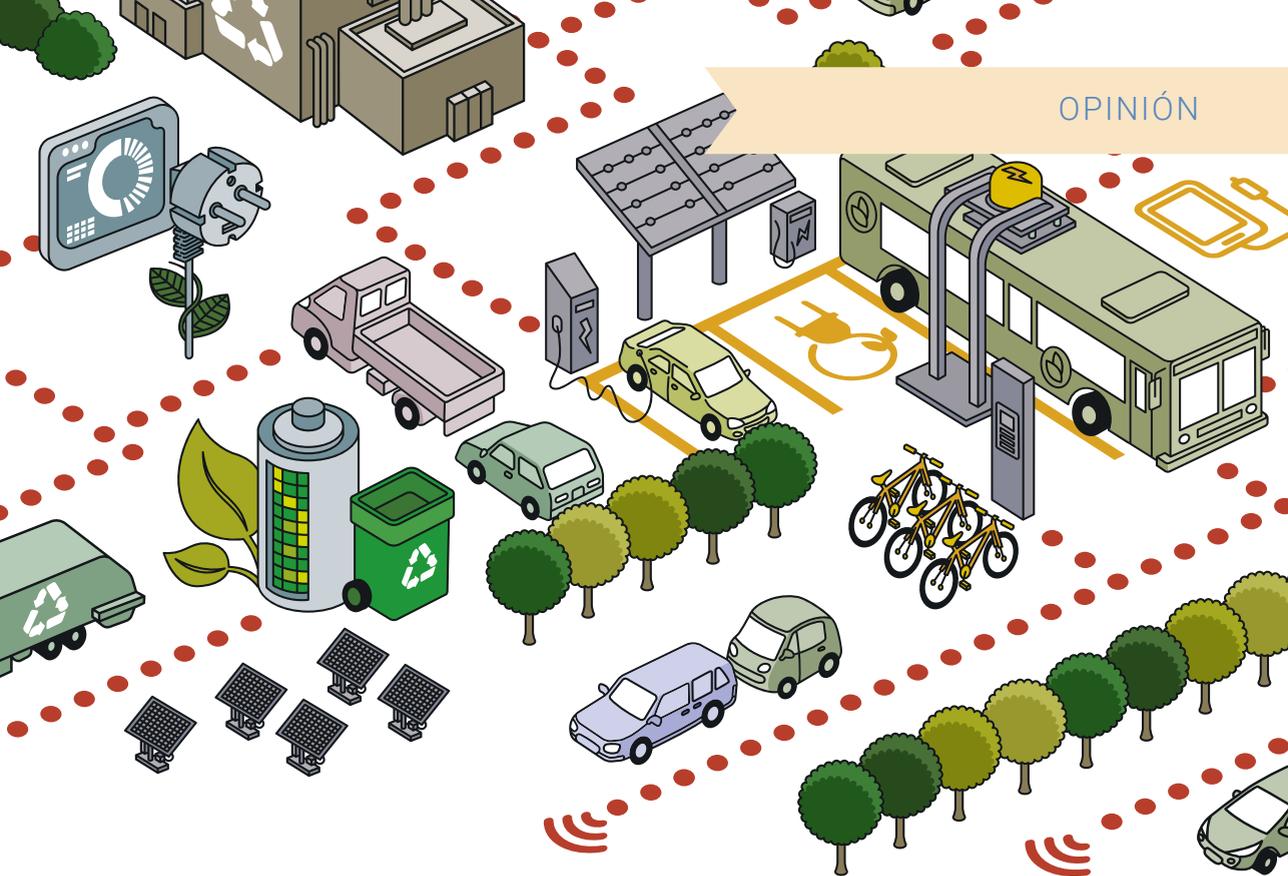
El sector de la movilidad y la automoción se ha convertido en una palanca para luchar contra el cambio climático. Algunos pueden pensar que los ecologistas y los gobiernos se ceban en las emisiones de los coches como cabeza de turco. Pero el sector sufre también su propio cambio climático como consecuencia de la aceleración de las transformaciones y los objetivos que le han marcado los dirigentes políticos. Lejos de instalarse en el cansino lamento, las empresas y los trabajadores de la automoción han pasado a la ofensiva para impulsar ellos mismos la transformación, tal como se puede apreciar en el Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global.

El ímpetu del automóvil se puede frustrar si se encuentra delante el muro de la ineficacia de las políticas públicas

Al igual que en la naturaleza, el clima en la industria de automoción se ha vuelto inestable. En esa situación, el mapa del tiempo y los estudios sobre el clima en el automóvil son cada vez más necesarios. Ese es el papel de Auto

Mobility Trends, una iniciativa plenamente consolidada y que se ha convertido en un referente.

El 'servicio meteorológico' de la movilidad y la automoción nos dice, en su cuarta edición, que las empresas aguantan el tipo y siguen invirtiendo en poner los cimientos del nuevo modelo de negocio que se está forjando de forma acelerada. Nadie puede acusar a las compañías fabricantes de vehículos y de sus componentes, a los concesionarios y a las startups de no arrimar el hombro. Es cierto que mejoran sus resultados, que en algunos casos llegan a niveles récord de rentabilidad, pero también es cierto que las inversiones que se requieren para pasar del petróleo



a la movilidad sin emisiones son más elevadas que nunca.

HAY PLAN B

A la vista del empeño del sector en empujar la movilidad eléctrica, queda claro que cada vez hay menos negacionistas del cambio climático en ese ámbito. Sin embargo, otra cosa es que la hoja de ruta, los objetivos y las medidas de las administraciones convengan. Por ahora, los resultados de la electromovilidad en España muestran la insuficiencia o el enfoque equivocado de esas medidas, tal como denuncian las empresas en la tormenta de propuestas recogida por el Barómetro.

Aunque hay poco espacio para los negacionistas, el camino ha-

cia la movilidad más respetuosa con el medio ambiente se presenta más plural de lo que algunos habían pensado y diseñado. Hay plan B porque, además de los vehículos eléctricos, los combustibles sintéticos y los biocarburantes reivindican su oportunidad con un gran potencial por delante. Eso sin olvidar el hidrógeno, la gran promesa para la movilidad del futuro, junto a las baterías más eficientes que ya se empiezan a otear en el horizonte.

El análisis de las respuestas de las empresas apunta al riesgo de un problema que puede llegar en el futuro. Una vez que el sector está saliendo de la tormenta y redobla su esfuerzo por impulsar la transición, se puede frustrar ese ímpetu si las empresas y

los trabajadores se encuentran delante con el muro de la ineficacia de unas políticas públicas que no atinan a impulsar la transformación industrial y de todo el ecosistema, empezando por los automovilistas.

Ese muro de la frustración se debe, con excesiva frecuencia, más a una burocracia que parece endémica que a la falta de recursos económicos. El plan Moves 3 es un ejemplo de ello. El cuarto Barómetro Auto Mobility Trends refleja una mejora del clima del sector de automoción y movilidad pero también los avisos de las empresas. El reto que tenemos todos por delante es titánico, por lo que hay que acertar en la ruta para escalar ese Everest. ●

La apuesta por la nueva movilidad crece en dos tercios de las compañías

El vehículo eléctrico es la prioridad para casi el 70% de las empresas aunque aumenta la inversión en otros negocios como los combustibles sintéticos

El coche eléctrico mantiene su estatus como el rey de las inversiones en los negocios relacionados con la nueva movilidad de las empresas encuestadas por el Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global. Sin embargo, hay otras actividades que van ganando peso en una inversión que crece o se mantiene en un 66% de las empresas y que también se diversifica cada vez más.

Los vehículos eléctricos concentran el interés de las empresas en sus inversiones en nueva movilidad, con un 69% que dedican recursos al desarrollo de esta alternativa a los coches de combustión.

Sube la inversión en actividades como las plataformas de nueva movilidad (27%), el vehículo conectado (25%) y la movilidad compartida (20%)

En comparación con años anteriores, se acortan las diferencias entre las empresas que dedican inversiones al vehículo eléctrico con otras actividades como las plataformas de nueva movilidad (27%), el vehículo

conectado (25%) y la movilidad compartida (20%).

INVERSIÓN EN 'E-FUELS'

Además, en la encuesta de 2023 se ha preguntado a las empresas por su interés por los combustibles sintéticos y los biocombustibles, que la Unión Europea ha incorporado en su hoja de ruta como posible alternativa a los motores de combustión. El 10% de las empresas aseguran que están dedicando inversiones a los 'e-fuels' y los biocarburantes.

LEYENDA

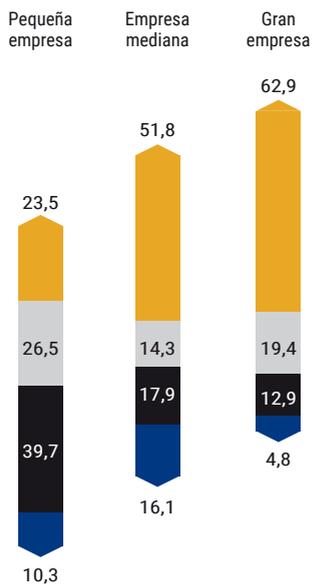
En relación con 2022



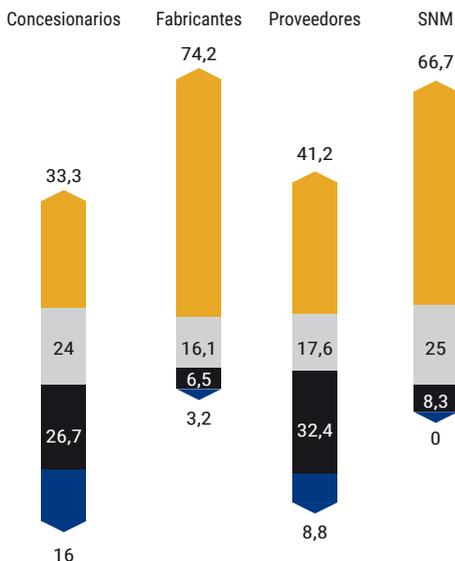
PREVISIÓN INVERSIÓN EN ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD EN 2023

(en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad

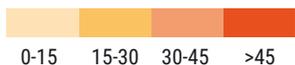
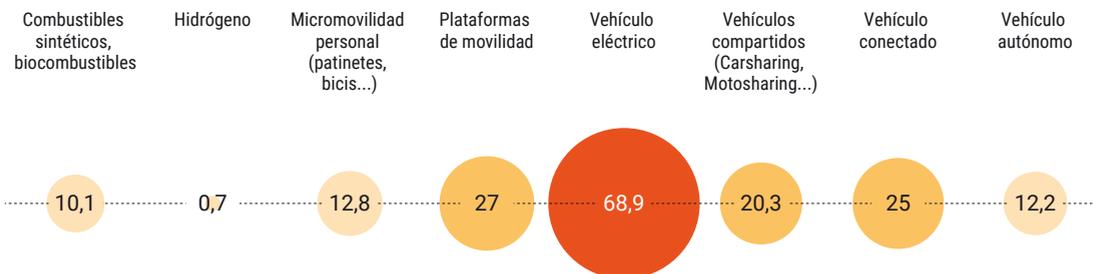


Total



PRINCIPALES ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD

(en porcentaje)



Pasado, presente y, sobre todo, futuro de la industria automovilística en España

SEAT S.A. sentó las bases para que España se convirtiera en el segundo productor de vehículos de Europa y el noveno en el mundo. Ahora pondremos a España sobre ruedas eléctricas



Wayne Griffiths

Presidente de SEAT S.A.

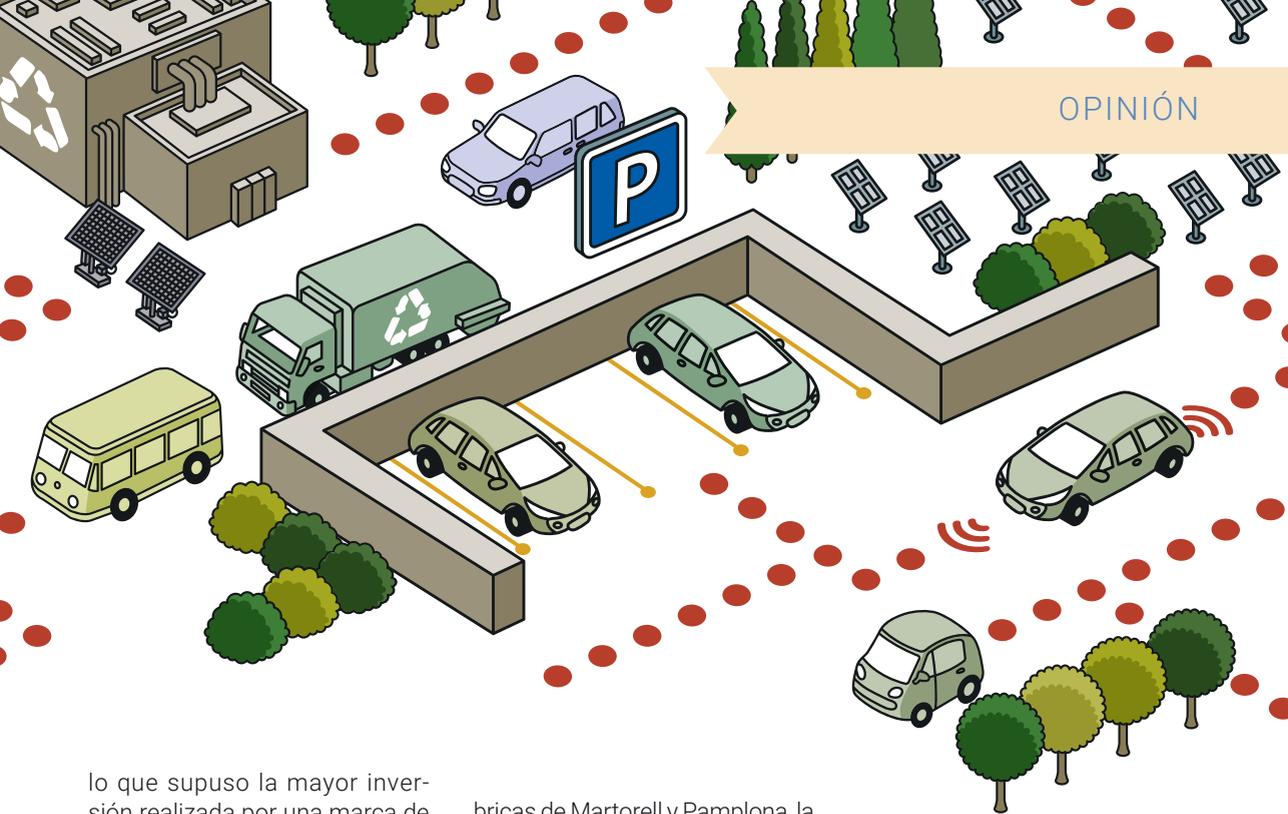
En los últimos años la industria del automóvil ha tenido que afrontar una doble crisis. Por un lado, una pandemia global y, por otro, una ruptura de la cadena de suministros. Ahora, la situación ha cambiado: el pasado mes de mayo la OMS decretó oficialmente el fin de la emergencia internacional por la COVID-19, mientras que la escasez de semiconductores y de otros componentes está casi normalizada, con volúmenes de producción que se acercan a los niveles prepandemia. En este contexto, nuestro sector ha encontrado una oportunidad para impulsar una transformación que tiene que basarse en una sólida base industrial y en la sostenibilidad.

Nuestro país tiene que creer en su futuro y apostar por su industria y por la electrificación

Este momento de cierto optimismo global coincide con la cuarta edición de Auto Mobility Trends, cuyas conclusiones apuntan a una recuperación de la industria. Según los datos del barómetro de este año, un 33,7% de las em-

presas prevé que el mercado y la industria mejoren en 2023, un porcentaje que dobla la cifra de 2022 (16,9%). Además, el 77% de las empresas consultadas aumenta o mantiene sus inversiones globales este año, mientras que también mejoran las expectativas de negocio ya que un 53% espera cerrar 2023 con un aumento de facturación. En este contexto favorable, es el momento de acelerar, como ya hicimos hace 30 años con la inauguración de nuestra planta de producción de Martorell.

En 1993, en plena recesión económica, SEAT S.A. inauguró su nueva fábrica tras invertir 244.500 millones de pesetas (unos 1.500 millones de euros),



lo que supuso la mayor inversión realizada por una marca de coches en España. Coincidiendo con este aniversario, SEAT S.A. vuelve a demostrar su vocación de liderazgo y está invirtiendo 3.000 millones de euros para iniciar su mayor transformación: de combustión a electrificación. Una transición que implicará a toda la cadena de valor de la compañía y, también, a la industria del automóvil en España.

ESPAÑA, UN HUB DE MOVILIDAD ELÉCTRICA EN EUROPA

SEAT S.A, el Grupo Volkswagen, PowerCo y las empresas del proyecto Future: Fast Forward están invirtiendo 10.000 millones de euros para la electrificación de España. Esta agrupación empresarial, integrada por 52 socios, es la mayor de la historia de la industria automovilística española y está desarrollando un plan que incluye la electrificación de las fá-

bricas de Martorell y Pamplona, la construcción de una gigafactoría de celdas de baterías de PowerCo en Sagunto (Valencia) y la creación de un completo ecosistema de proveedores.

El proyecto estrella de esta transformación es el liderazgo de SEAT S.A. en el clúster Small BEV para el Grupo Volkswagen, la familia de coches que democratizará la movilidad urbana sostenible para diferentes marcas. Martorell se convertirá así en uno de los centros de producción del Grupo Volkswagen para estos coches eléctricos y en una parte crucial de la cadena de valor del vehículo eléctrico en España. Este proyecto de país tendrá un impacto directo en más de 145.000 empleos puestos de trabajo, asegurando posiciones actuales y creando empleo en producción, actividad administrativa y comercial. Además, prevemos que pueda aportar más de 2.400

millones de euros en impuestos y cotizaciones a la seguridad social española.

Estos son algunos de los datos que demuestran la magnitud del proyecto Future: Fast Forward y el peso de nuestra compañía en la economía española. Nuestro país tiene que creer en su futuro y, por este motivo, tiene que apostar por su industria y por la electrificación. SEAT creyó y cree en España. Pusimos al país sobre ruedas con el 600 y sentó las bases para que se convirtiera en lo que es hoy: el segundo productor de vehículos de Europa y el noveno en el mundo. Y, ahora, pondremos a España sobre ruedas eléctricas. Para muchos el futuro es todavía incierto y disruptivo, pero nosotros no tenemos miedo, sabemos exactamente hacia dónde vamos. ●

El Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico llega cargado de historia y aventura

La 'influencer' de viajes Lexie Alford, con el Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico, seguirá los pasos de Aloha Wanderwell, la primera mujer en conducir alrededor del mundo



Aloha Wanderwell fue una exploradora, cineasta, esposa, madre e Indiana Jones femenina de Estados Unidos que entró en la historia como la primera mujer en dar la vuelta al mundo en automóvil, una epopeya que comenzó con tan solo dieciséis años. Y lo hizo en un Ford Model-T. Su viaje, que la llevó a lugares jamás vistos hasta entonces por ningún hombre ni mujer occidental, quedó inmortalizado en sus diarios con una descripción de cada paso de la aventura, país por país.

Casi un siglo después, otra exploradora, Lexie Alford, se ha propuesto seguir los pasos de Aloha. Ford repetirá la hazaña junto a la influencer de viajes de aventura *Lexie Limitless* («Lexie Sin Límites»). Es la persona más joven que ha viajado a todos los países

soberanos, algo que ha hecho con menos de 22 años. Inspirada por Aloha Wanderwell, Lexie va a reinventar el viaje de la gran exploradora original. Esta vez, en el Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico.

«La historia de Aloha Wanderwell es especialmente inspiradora para las mujeres viajeras, pero realmente anima a todos a superar sus límites y explorar nuevos lugares», ha comentado Lexie Alford, que documentará online su recorrido y los obstáculos y desafíos que tendrá que superar.

Lexie conducirá el Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico, que es el primero de una toda una serie de nuevos y vanguardistas vehículos eléctricos de Ford, y marca el camino hacia la completa reinención de la marca Ford en Europa.

El Nuevo Explorer 100% eléctrico está preparado para explorar la ciudad y mucho más. Tiene un diseño asertivo y robusto. De exterior aerodinámico capturando el espíritu y el estilo del emblemático SUV americano de Ford para una nueva era eléctrica, y queda definido por el atrevido diseño de «escudo» en lugar de una parrilla tradicional. De interiores ultramodernos y espaciosos en los que destaca su compartimento privado, su accesibilidad manos libres al maletero, su consola central de 17 litros que permite guardar objetos grandes, sus estilizados asientos deportivos y su sofisticada barra de sonido más propia de concept cars revolucionarios que de vehículos familiares. Entre las características del Nuevo Ford Explorer 100% eléctrico destaca su capacidad para cargar del 10 al 80% en 25 minutos. ●

Baja la preocupación por la falta de chips y la guerra de Ucrania

El temor al impacto en el negocio de la escasez de semiconductores desciende al 61%, mientras que la guerra de Ucrania preocupa al 42,5% de las empresas

Las principales preocupaciones de las empresas del sector de la movilidad y la automoción se centran en 2023 en la persistencia del problema de suministro de microchips, con un 61% de las compañías que prevén un impacto fuerte o muy fuerte en su negocio debido a esa dificultad. Sin embargo, se suaviza sensiblemente el temor de las empresas. Sucede lo mismo con los efectos económicos de la guerra de Ucrania, que lleva al 42,5% de las empresas a prever un impacto negativo fuerte o muy fuerte en su negocio, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global.

Los porcentajes sobre las previsiones de las consecuencias de la escasez de microchips y de las secuelas económicas del conflicto bélico derivado de la invasión de Ucrania por parte de Rusia muestran una clara moderación. Un año antes, en 2022, la preocupación de las empresas por la falta de semiconductores alcanzaba el 72%, mientras que en la guerra de Ucrania llegaba al 61%. Las últimas cifras de producción y ventas confirman la mejora apuntada por las previsiones meses antes.

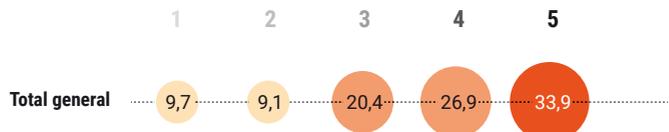
En 2022 la preocupación por la falta de chips alcanzaba el 72% y por la guerra de Ucrania era del 61%

PREOCUPACIONES ANTE LA COYUNTURA

En 2023 irrumpen también como segunda preocupación el efecto que tendrá en el sector la nueva normativa europea Euro 7 de reducción de emisiones, con un 62% de las empresas que esperan un impacto negativo fuerte o muy fuerte. ●

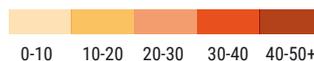
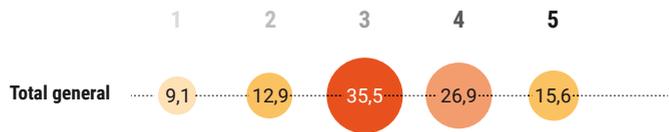
¿QUÉ IMPACTO TIENE LA ESCASEZ DE MICROCHIPS EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

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



¿QUÉ IMPACTO TIENE LA GUERRA DE UCRANIA EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

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



Motivos para creer

Las cosas van mejor y muy poco a poco se van recuperando los niveles prepandemia, pero eso no quiere decir que se pueda descorchar el cava para brindar por los éxitos logrados



Sergio Piccione

Periodista

Sorprende bastante la reacción del sector del automóvil español frente a la situación actual. No se acaba de entender muy bien de donde sale ese optimismo generalizado que muestran los resultados de la encuesta Auto Mobility Trends 2023. Es cierto que las cosas van mejor y que poco a poco –muy poco a poco– se van recuperando los niveles prepandemia, pero eso no quiere decir que se pueda descorchar el cava para brindar por los éxitos logrados. Aunque también es verdad que de nada sirve el sentarse a llorar en una esquina.

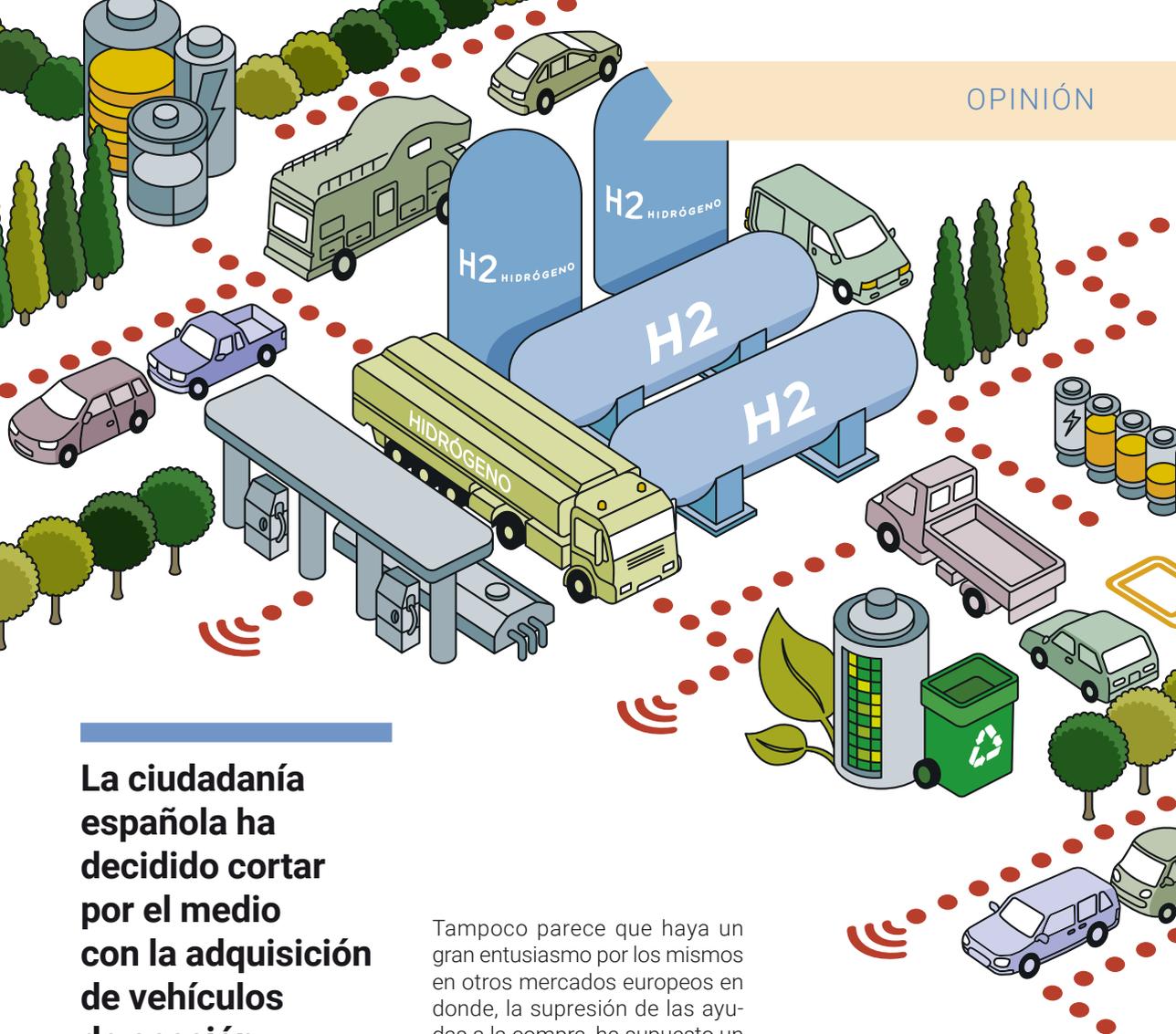
Este optimismo, basado en la perspectiva de obtener resultados positivos, hace pensar que,

una vez más, la crisis en que nos sumió el Covid 19 ha dejado nuevas oportunidades, ha permitido a las empresas reestructurarse y revisar sus costes, en algún caso afectando a los salarios de sus trabajadores. Una fase que parece haber quedado atrás, pues los ERE y los ERTE han dejado de ser un objetivo de las empresas ahora centradas en conseguir financiación.

Lo que es motivo de sorpresa es que el mercado sigue mostrando una cierta atonía. Pese a la mejora, se quedará a unas 250.000 vehículos del nivel de 2019. Y aquí la razón parece clara: la incertidumbre. Esta incertidumbre ha perdido alguna de las razones que la generaban, como el el co-

ronavirus. También van perdiendo importancia los motivos económicos o de riesgo de pérdida del puesto de trabajo. Pero sigue vigente la de la tecnología sobre la que se basará la movilidad en el futuro.

Aunque también en esto, pese a la posición radical del Gobierno español y la UE, la ciudadanía española ha decidido cortar por el medio con la adquisición de vehículos de ocasión, lo que aumentó los precios de los mismos y que se envejeciera un poco más todavía el parque de automóviles. Es decir, justo lo contrario que debería buscar una Administración que dice trabajar en favor de la descarbonización de la movilidad.



La ciudadanía española ha decidido cortar por el medio con la adquisición de vehículos de ocasión

En este terreno, sí parece estar claro que los potenciales compradores de coches no consideran la alternativa de un coche eléctrico puro. Las ventas de vehículos con batería, 100% eléctricos, siguen estancadas por debajo del 5% del total mientras que este porcentaje es más del doble en el resto de la UE. Y lo peor es que las ventas de estos vehículos en el mercado de usados se está desplomando, como señala GANVAM.

Tampoco parece que haya un gran entusiasmo por los mismos en otros mercados europeos en donde, la supresión de las ayudas a la compra, ha supuesto un frenazo a su demanda. Volkswagen anunció que iba a reducir la producción de los modelos de su gama ID y desde Alemania llegan noticias de que hay concesionarios de la marca que devuelven a fábrica estos modelos sin bajarlos del camión que los lleva. Hay concesionarios españoles que comentan al respecto que esta es una posibilidad que da el contrato de agencia, que ellos no quieren, pero que supone que el 'stock' de coche es de la marca y no del concesionario. Cosas del sector.

Quienes sí tienen motivos de prudente satisfacción son, en general, los fabricantes de piezas y componentes con el PERTE VEC II, que esta vez parece mejor enfocado para que pueda ayudar y a hacer competitivas a más empresas. Además, casi olvidadas las deslocalizaciones masivas en busca de precios baratos, España puede volver a ser competitiva con fabricantes de las menos elaboradas (Tier 2 y Tier 3), lo que además ayudaría a reducir el paro que nos afecta. ●

El nuevo Hyundai KONA da un salto para ser más grande, atrevido y dinámico

El Hyundai KONA llega a la segunda generación y da un salto cualitativo en el segmento B-SUV con lo último en diseño, tecnología, seguridad y opciones de propulsión. Respecto a su predecesor, el nuevo KONA es aún más grande, ofrece un maletero de mayores dimensiones (466 litros, un 30% más) y un espacio interior maximizado: presenta un generoso espacio para las piernas y los pasajeros de la segunda fila, más huecos portaobjetos, más colores... y, en definitiva, muchas más opciones de personalización para acoger a más estilos de vida, independientemente de la edad o las aficiones de los usuarios.

El desarrollo del nuevo y futurista Hyundai KONA comenzó con el modelo eléctrico, un enfoque poco convencional en el diseño de automóviles que refleja la estrategia de electrificación de la compañía. Situado entre el Hyundai BAYON y el TUCSON, el nuevo KONA tiene mayores dimensiones que la generación anterior gracias a la plataforma K3.



El nuevo KONA es también más atrevido, con un diseño limpio y futurista en el que destacan sus líneas elegantes y aerodinámicas, su iluminación de LED Seamless Horizon, sus robustos pasos de rueda o su contorno esculpido, elemento común a toda la gama SUV de Hyundai que transmite su fortaleza.

El nuevo Hyundai KONA no sólo se sitúa en la parte alta del segmento por tamaño, sino también por tecnología. Así, estrena el

puesto de conducción Connected Car Navigation Cockpit (ccNC), que ofrece una experiencia totalmente digital gracias a la integración de dos pantallas de 12,3 pulgadas, e integra las últimas innovaciones del equipamiento de seguridad y asistencia a la conducción Hyundai Smart Sense, las funciones de coche conectado Bluelink, actualizaciones automáticas de software Over The Air (OTA), conectividad, equipo de sonido Premium BOSE... y mucha más tecnología.



Además, está disponible con una amplia gama de opciones mecánicas, que incluye versiones con motor de combustión interna (ICE), híbridas (HEV) e híbridas ligeras de 48 V, todas ellas con variantes deportivas N Line. También tendrá versiones 100% eléctricas con la última tecnología en este campo.

Las variantes ICE y HEV mantienen muchas de las características de diseño de la versión eléctrica con un toque distintivo. El paragolpes delantero destaca gracias a los detalles tridimensionales y a un cubre-cárter en lugar

de una rejilla del radiador. Las variantes ICE y HEV también incorporan un revestimiento negro en contraste en los pasos de rueda.

La variante HEV utiliza aletas de aire activas (AAF) superiores e inferiores, mientras que la variante ICE tiene una aleta de aire activa superior para mejorar el coeficiente de resistencia aerodinámica. El deflector de aire activo exterior confiere al ICE y al HEV un aspecto similar al de un vehículo eléctrico, al tiempo que mejora el rendimiento aerodinámico de ambas variantes.

La versión N Line, inspirada en la competición, añade un agresivo diseño delantero y trasero con paragolpes en forma de ala y una postura más baja, tubos de escape dobles y faldones laterales plateados que rodean la carrocería para enfatizar su imagen deportiva y sofisticada. Se incluyen también unas llantas de aleación exclusivas N Line de 18 pulgadas. En el interior, la variante N Line está equipada con pedales metá-



licos exclusivos N Line y palanca de cambios N (TGS).

Gracias a sus dimensiones ampliadas y a la arquitectura universal, derivada de los vehículos eléctricos, Hyundai Motor ha podido diseñar un «espacio vital» interior flexible y modular para adaptarse a una gama de estilos de vida aún más amplia. El nuevo KONA ofrece una distribución interior más amplia y abierta para aumentar el confort de los pasajeros y facilitar el almacenamiento de la carga. ●

El desarrollo del nuevo y futurista Hyundai KONA comenzó con el modelo eléctrico, un enfoque poco convencional en el diseño de automóviles

El empleo crece en un clima de cautela

El aumento del empleo registra unos porcentajes muy similares en 2022 (32%) y en 2023 (33%), unos niveles bastante por debajo de los incrementos de facturación y de resultados

La evolución de las plantillas en el sector de la movilidad y de la automoción también mejoró en 2022 y prevé seguir creciendo en 2023, aunque en un clima que muestra la cautela de las empresas. El aumento del empleo registra unos porcentajes muy similares en 2022 (32%) y en 2023 (33%), unos niveles bastante por debajo del alcance de los incrementos de facturación y de resultados.

El porcentaje ligeramente por encima del 30% de las previsiones de incremento de las plantillas contrasta con la mejora tanto de los resultados como de la facturación para alrededor del 50% de las empresas. El grueso de las empresas encuestadas se sitúa en el grupo de las que prevén mantener la cifra de empleados, con un 46,5% de las compañías. Eso quiere decir que casi el 79% de las empresas prevén mantener o aumentar sus plantillas.

LAS 'STARTUPS', EN CABEZA

Las fotos de 2022 y de 2023 en cuando a la evolución del empleo son muy parecidas y, en ambos

casos, muestran grandes diferencias en función del tipo y el tamaño de las empresas encuestadas. El mayor crecimiento del empleo en 2022 se dio en las compañías que prestan servicios de nueva movilidad, que en un 61,5% de los casos incorporaron a más empleados. A continuación se situaron los fabricantes de vehículos, con 48,4% de empresas con un aumento del empleo; los proveedores (36,8%) y, en último lugar, la red comercial (20%).

Las previsiones para el cierre del año 2023 suavizan un poco las expectativas en cuanto a empleo de las empresas de nueva movilidad, con un 38,5% que esperan un incremento. En este caso, los fabricantes de vehículos son los más optimistas con un 58,1% que confían en aumentar sus plantillas, seguidos de los proveedores (34%) y los concesionarios (19%). Nuevamente, la dimensión de las empresas se convierte en un factor determinante con peores expectativas en las más pequeñas, que registran un 63% que aspiran a mantener el número de trabajadores y un 17,6% que prevén nuevas contrataciones.

SE BUSCAN NUEVOS PERFILES

Una buena parte de las nuevas colocaciones tienen relación con los cambios que experimenta el sector en su modelo de negocio y en sus actividades. El 34,4% de las empresas prevén incorporar en 2023 nuevos perfiles de empleados, con más intensidad en los fabricantes de vehículos (58%) y empresas de nueva movilidad (54%), seguidas de los proveedores (37%) y, en última posición, los puntos de venta con un 18,7%. ●

LEYENDA

En relación con 2022

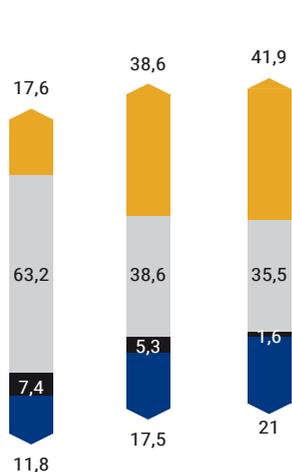


PREVISIÓN PLANTILLA EN 2023

(en porcentaje)

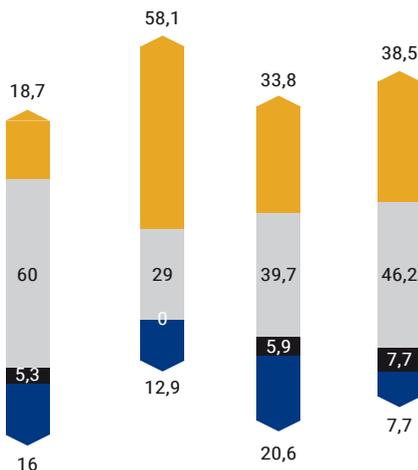
Por tamaño

Pequeña empresa Empresa mediana Gran empresa



Por actividad

Concesionarios Fabricantes Proveedores SNM



Total

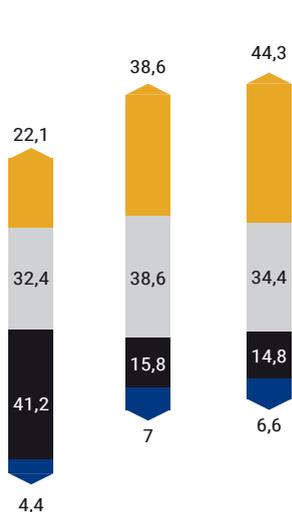


INCORPORACIÓN DE NUEVOS PERFILES PROFESIONALES EN 2023

(en porcentaje)

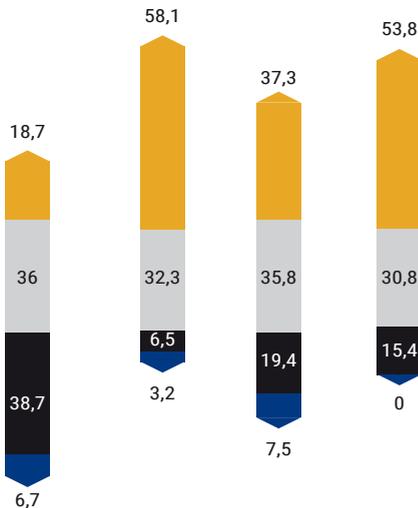
Por tamaño

Pequeña empresa Empresa mediana Gran empresa



Por actividad

Concesionarios Fabricantes Proveedores SNM



Total





MOVENTO

una compañía líder en el desarrollo de nuevos modelos de movilidad privada

La constante evolución de la sociedad y las nuevas necesidades de los consumidores han llevado a la industria del automóvil a replantear una parte de su modelo de negocio. Hasta hace apenas unos años, el sector fundamentaba su éxito en un sistema de ventas, y aunque para necesidades puntuales surgieron también otras opciones como los alquileres y más adelante algunas empresas empezaron también a ofrecer el renting, en esencia el modelo que ha imperado ha sido el de la venta tradicional.

Sin embargo, a lo largo de los últimos años hemos presenciado un importante avance en aspectos como la tecnología o la sostenibilidad medioambiental. Elementos que han cambiado el modo de entender el mundo y desenvolverse en él. Este cambio de paradigma ha generado también una revolución en el sector de la automoción,

cuya transformación se ha basado en dos pilares: adaptar la oferta a las nuevas necesidades de movilidad más allá de la compra de vehículos y el desarrollo de nuevos modelos bajos en emisiones. Todo ello con el principal objetivo de seguir ofreciendo el mejor servicio a todos sus clientes.

MÁS FLEXIBILIDAD Y EFICIENCIA

Una parte de la sociedad continúa apostando por la compra de un vehículo, pero en paralelo hemos asistido al nacimiento de nuevos modelos de consumo de la movilidad privada que buscan alternativas con un mayor grado de flexibilidad, eficiencia en costes, accesibilidad y sostenibilidad.

En este contexto, Movento, que forma parte de la multinacional familiar Moventia, se presenta

como una compañía de referencia en el ámbito de la movilidad privada gracias a su capacidad para ofrecer soluciones flexibles tanto a particulares como a entidades, a través de la distribución, venta, servicios de reparación, alquiler y oferta de nuevos modelos de pago por uso, también denominado Car-as-a-Service. En cifras, la compañía hoy cuenta con una plantilla de más de 1.000 empleados distribuidos en 45 centros.

«Nos encontramos en un momento de cambios disruptivos en el sector de automoción, con un futuro incierto que nos está llevando a tomar decisiones muy rápidas para adaptarnos a nuevas realidades que aún hoy son prácticamente desconocidas», asegura Miquel Martí Pierre, CEO de Movento. «Para hacer frente a este escenario estamos trabajando de la mano de otros expertos en los campos de la movilidad, la



Estamos trabajando de la mano de otros expertos en los campos de la movilidad, la digitalización o la sostenibilidad

Miquel Martí Pierre,
CEO de Movento

digitalización o la sostenibilidad, tanto del ámbito público como del privado, con el objetivo de profundizar en las nuevas tendencias, tecnologías y necesidades de nuestra sociedad. Es la única vía para seguir siendo una compañía competitiva y referente para nuestros clientes», añade.

Así pues, en un mundo donde la movilidad del día a día se ha convertido en una necesidad primordial debido, en buena parte, al diseño de las grandes metrópolis, Movento se posiciona como una compañía de vanguardia y con una amplia oferta para satisfacer las demandas de sus clientes.

Entre las distintas opciones destaca la comercialización de hasta veinte marcas en la provincia de Barcelona a través de siete grupos de concesionarios: Mercedes Benz (Movento Stern), Renault y Dacia (Movento Auser), Seat,

Volkswagen, Audi, Skoda y Cupra (Movento Sarsa), Hyundai (Motorprim Movento), Land Rover y Jaguar (Movento Auto Pla Vic 4x4); además de las motos Vespa, Piaggio, MotoGuzzi, Aprilia (Movento Motospazio) y Honda (Movento Akaimoto). Desde 2022, además, ofrece de manera exclusiva en Cataluña los vehículos eléctricos del fabricante chino Aiways.

EXPERTOS EN FLOTAS

La compañía cuenta también con opciones de venta flexible, que permiten al usuario poder cambiar de modelo en un período más corto de tiempo, así como servicios de renting o alquiler, tanto a través de su red de concesionarios como Niza Cars, una compañía propia de rent-a-car.

Es importante destacar también que Movento es una compañía experta en la gestión de flotas,

servicios postventa para camiones, furgonetas, turismos, motos, autobuses y autocares y, a su vez, cuenta con un nuevo servicio Car-as-a-service que permite brindar una alternativa flexible a la propiedad tradicional de vehículos, especialmente en entornos urbanos donde la movilidad y las necesidades de transporte pueden variar ampliamente.

En resumen, Movento se destaca como una compañía líder en el sector de la movilidad privada al ofrecer soluciones que se adaptan a las necesidades de la sociedad actual y futura. Para ello, la compañía continúa innovando y ampliando su portafolio de servicios para seguir siendo la opción preferida de aquellos que buscan la opción de una movilidad más sostenible, ágil y personalizada, a través de un servicio que garantiza los más altos estándares de calidad. ●

Una legislatura clave para nuestra industria de movilidad



José López-Tafall

Director general de ANFAC

La movilidad sostenible es una oportunidad económica e industrial para España... siempre que hagamos las cosas correctamente. De entrada, cualquier nuevo Gobierno en nuestro país ha de entender que el nuevo modelo de movilidad debe apoyarse en mantener la libertad de elección de ciudadanos y empresas para circular, y donde el vehículo privado sostenible sea una opción más.

No considerar este escenario supondría renunciar a una industria comprometida con la descarbonización, que cumple con la legislación vigente de emisiones, y que ha apostado, apuesta y apostará con inversiones mil millonarias para lanzar al mercado vehículos de bajas y cero emisiones. Una industria que en nuestro país da empleo estable al 9% de la población y aporta el 10% del PIB en toda su cadena de valor, y sin la cual muchas regiones de España no podrían mantener su nivel de vida.

Para seguir siendo el segundo fabricante de automóviles de Europa, incluso cuando todos los vehículos sean cero emisiones, debemos recuperar cuanto antes un volumen de mercado por enci-

ma del millón de unidades. Un país como España ha de vender 1,2/1,3 millones de turismos y 1,5/1,6 millones de vehículos al año. Aumentar el volumen de mercado tendrá tres consecuencias inmediatas. Primero, se introducirán en el mercado vehículos más sostenibles. Segundo, paliará el alarmante envejecimiento del parque móvil español, que supera los 14 años de media. Y tercero, se asegurará el empleo. El mayor mercado nos ayudará... pero con eso no vale para llegar al ritmo que nuestros gobernantes han fijado en Bruselas. Por eso se ha de acelerar la venta de vehículos electrificados con incentivos directos para converger con la media europea de penetración de estos del 20%, cuando nosotros apenas superamos el 10,5%. Y también incentivar a ciudadanos y empresas a que renueven sus vehículos más viejos. La mitad de los vehículos que circulan por España tiene más de 15 años, y hay ciudadanos y

empresas que aún no pueden pasar a un electrificado.

Por tanto, si España quiere ser líder en la movilidad sostenible en Europa, el Gobierno debería trabajar en cuatro ejes fundamentales para consolidar el modelo, el mercado y la industria. En primer lugar, planes de ayudas a la demanda eficientes. En segundo lugar, una fiscalidad positiva para fomentar la electrificación del parque, que no penalice al ciudadano sino que le ayude. En tercer lugar, el desarrollo de la infraestructura de recarga debe ser una cuestión de Estado. Y, por último, pero no menos importante, hay que establecer una política industrial que priorice la transformación hacia la industria de la movilidad sostenible.

Con este círculo virtuoso y, aprovechando la ventaja competitiva de España en energías renovables, en componentes y logística, estamos ante una oportunidad que no podemos dejar escapar. Eso sí, hemos de actuar ya, hoy mismo, porque el tren de la movilidad sostenible ya está en marcha y hay países, socios nuestros de la Unión Europea, que ya van en los vagones de primera clase. ●

Cuidemos el «motor industrial»



José Portilla

Director General de SERNAUTO

El 2022 supuso un gran desafío para los proveedores de automoción, un sector que, tras superar la pandemia, ese año confiaba en recuperar la normalidad y volver a niveles de producción y facturación de 2019. En cambio, aunque la situación haya experimentado una evolución en la facturación, que no en los márgenes, se ha encontrado con una serie de circunstancias externas, como la escasez de materias primas, la subida de los costes de fabricación, logísticos y energéticos, el conflicto geopolítico y la incertidumbre generalizada, que han provocado que esta ansiada recuperación del sector no haya llegado. De hecho, los volúmenes de producción del sector han bajado y los márgenes siguen muy ajustados.

A pesar de todo, la industria de los proveedores de automoción ha sabido mantenerse a flote, volviendo a demostrar que es una de

las más competitivas de nuestro país. Los desafíos los están transformando en oportunidades, realizando grandes esfuerzos para adaptarse a ellos y apostando fuertemente por la I+D+i y la sostenibilidad para continuar siendo una industria estratégica.

El modelo económico de España para el futuro debe incluir un sector industrial potente ya que es un ancla para las otras actividades y genera mayor estabilidad, empleo de calidad, más inversión en innovación. Sin embargo, el gran reto de la necesaria transición hacia una movilidad sostenible y el hecho de que las grandes decisiones de los fabricantes no se tomen en sede española, sitúan al sector en una encrucijada trascendental.

La política industrial tiene que ser de largo recorrido y orientada a ganar soberanía industrial en el territorio español, procurando

dotar del necesario grado de autonomía estratégica a la industria, ligada a la bandera de la competitividad energética española y enfocar los fondos Next Generation EU a dicha premisa.

Teniendo en cuenta la bajada paulatina de la producción de vehículos a nivel mundial, las circunstancias vividas los últimos años y la incertidumbre imperante, hemos de decir que el hecho de seguir manteniendo las cifras de empleo demuestra el compromiso del sector con el talento.

Debemos contener el entusiasmo y seguir trabajando duro para afrontar la transformación con las mayores garantías y sin dejar a nadie atrás en conjunto, con otras asociaciones, la administración y con todos nuestros stakeholders, de manera ágil y eficaz. La importancia estratégica del sector lo merece. Cuidemos entre todos este verdadero «motor industrial» de España. ●

Recuperación y rEVolución en el sector de la automoción español

La automoción, así como los profesionales de la calidad del sector, deben trabajar por un sector más competitivo, resiliente y sostenible



Óscar Gil

**Vicepresidente de la
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA
LA CALIDAD (AEC) y presidente
del Comité AEC Automoción**

La automoción lleva varios años en una permanente evolución, donde los cambios se suceden a una velocidad vertiginosa. Se encuentra en un entorno de reorientación del producto hacia la electrificación, de cambios de hábitos en los consumidores finales y en plena transformación digital.

A pesar de este contexto, en 2023 el sector ha mostrado cierto optimismo ante los nuevos desafíos. Así se desprende de los resultados del barómetro Auto Mobility Trends 2023, donde el clima de confianza alcanza un 33,7% de empresas que prevén que el mercado y la industria mejoren. Este optimismo se refleja también en un crecimiento cauteloso del empleo con un aumento del 33% y se ha moderado el impacto de algunos de los problemas como la guerra de Ucrania y la crisis de semiconductores.

A pesar de este auge, no debemos olvidarnos de las transformaciones que de manera in-

mediata vive el sector, como la descarbonización, la nueva movilidad, o las regulaciones, que exigen esfuerzo para afrontarlos. En este sentido, la automoción y su cadena de suministro, así como los profesionales de la calidad del sector, deben dar respuesta de manera conjunta para trabajar por un sector más competitivo, resiliente y sostenible.

Desde el Comité AEC Automoción, que tengo el placer de presidir, fortalecemos las relaciones con todas las partes implicadas en la automoción. Este foro de networking, compuesto por 154 vocales y 116 empresas –que

pertencen a toda la cadena de valor–, trata de demostrar que la industria de la automoción está preparada, cualificada y tiene el talento para responder a los retos y oportunidades de los próximos tiempos.

¿QUÉ HACE EL COMITÉ AEC AUTOMOCIÓN?

Fomenta la visibilidad del sector gracias al intercambio de conocimiento, debates de interés, que ponen en común logros y problemas en las tres reuniones que se celebran al año y en su Congreso anual, que es una cita ineludible. La 28.ª edición del Congreso de Calidad en la Automoción 4.0 se celebrará en el primer semestre de 2024 en Logroño. Una vez más se tratarán contenidos de interés.

Desde el Comité AEC trabajamos para apostar por este sector y su desarrollo. De forma que se garantice su futuro, ya que se trata de un sector imprescindible para el crecimiento económico español. ●

La norma Euro 7 emerge como preocupación general del automóvil

Un 56% de las empresas esperan un impacto negativo fuerte o muy fuerte debido a la mayor exigencia para los motores de combustión a partir de 2025, según el sondeo Auto Mobility Trends 2023

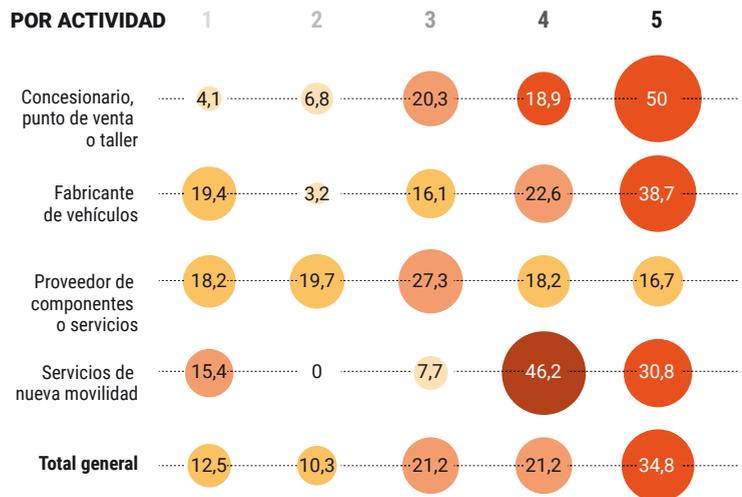
En 2023 irrumpen como nueva preocupación para el sector de movilidad y automoción el efecto que tendrá la nueva normativa europea Euro 7 de reducción de emisiones. Un 56% de las empresas esperan un impacto negativo fuerte o muy fuerte debido a la mayor exigencia para los motores de combustión a partir de 2025, según el resultado del sondeo Auto Mobility Trends 2023.

El mayor porcentaje se concentra en las empresas que prevén unas consecuencias muy negativas para su negocio, que roza el 35% de las compañías, seguido de un 21% que espera un impacto fuerte en su actividad como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva vuelta de tuerca de la Comisión Europea para los vehículos de gasolina y diésel.

La mayor preocupación ante la norma Euro 7 se encuentra en los concesionarios, con un 50% que temen un impacto muy fuerte por el recorte en sus ventas ante la pérdida de los modelos más expuestos al sobrecoste de redu-

¿QUÉ IMPACTO TENDRÁ LA NORMA EURO 7 SOBRE EMISIONES EN LA EMPRESA?

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



en porcentaje



cir las emisiones. A continuación figuran los fabricantes de vehículos, con un 39% que esperan un efecto muy duro y un 22,6% que prevén un impacto fuerte. En el caso de las empresas de

servicios de nueva movilidad, la preocupación se cifra en 31% que teme un impacto fuerte en su negocio, mientras que en los proveedores el porcentaje baja al 16,7%. ●

MOBILITY CITY, el nuevo referente internacional de la movilidad sostenible del futuro

Fundación Ibercaja abre de nuevo en Zaragoza el Puente Zaha Hadid para conocer la evolución y la transformación de la movilidad. Mobility Museum es el primer museo que aborda este concepto, convertido en un espacio singular y trasgresor donde la tecnología se pone al servicio de la sociedad con el fin de acercar los desafíos y el porvenir de la movilidad

La movilidad sostenible que definirá el futuro y las nuevas formas de desplazamiento de las personas son el elemento central de Mobility City, la iniciativa impulsada por Fundación Ibercaja con la que convertir a Zaragoza y Aragón en el foco central del debate y la reflexión en torno a este concepto.

La innovación y la vanguardia definen a Mobility City en cuanto a su contenido y también al espacio donde se encuentra ubicado: el Puente Zaha Hadid. La reconocida arquitecta iraquí, primera mujer ganadora del Pritzker, lo proyectó para la Exposición Internacional de 2008 y se trata además de una obra única en

Europa por sus características y composición.

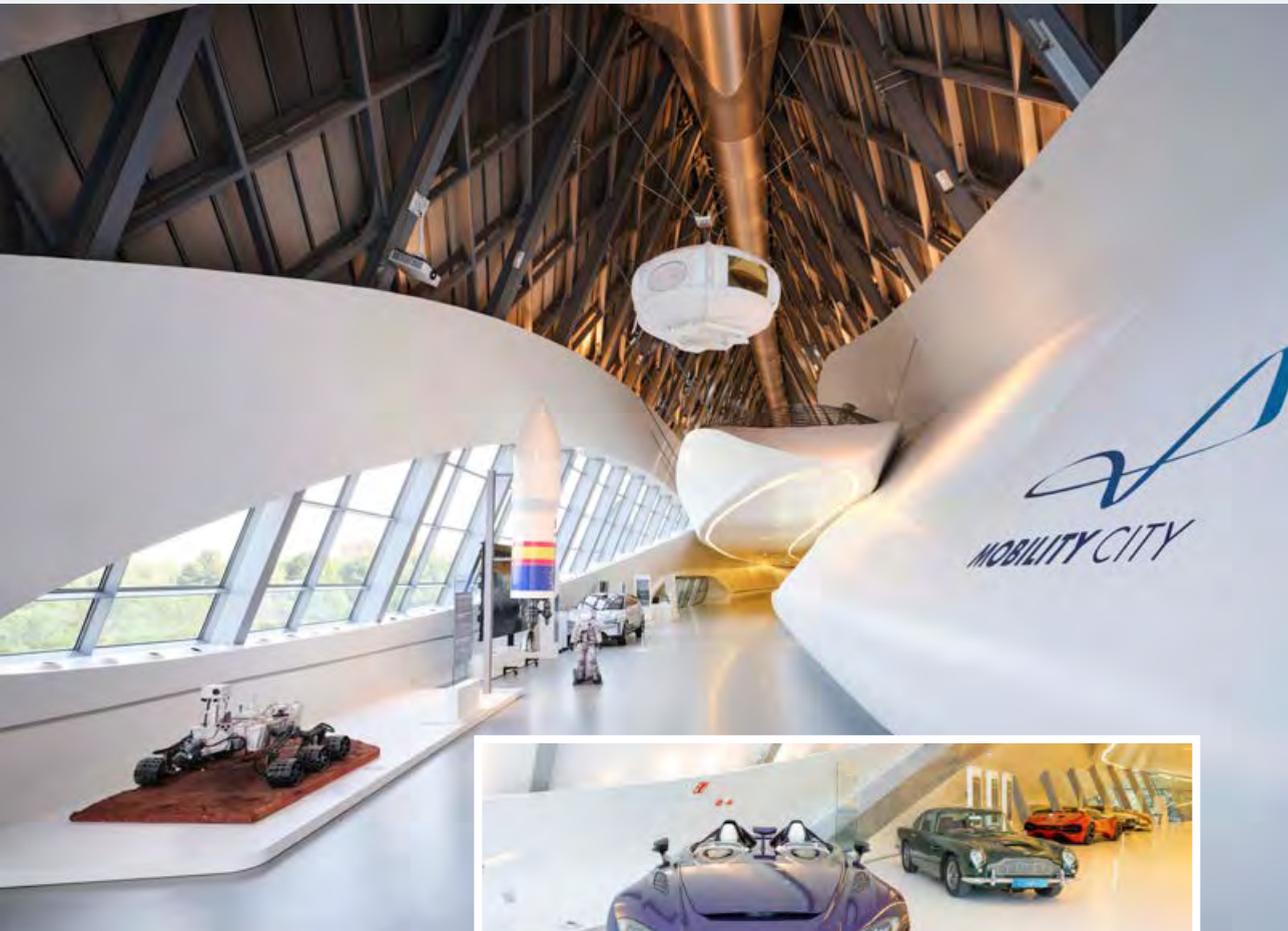
El Puente Zaha Hadid es un lugar único, distinguido e innovador que cuenta con una superficie expositiva de 2.700 m² distribuidos en 4 espacios diferenciados.

Por un lado, se encuentra el espacio innovación donde se muestra el avance y el potencial de las empresas asociadas a Mobility City. Una exhibición de propuestas más novedosas que reflejan los próximos pasos de la movilidad.

Otro de los elementos protagonistas de Mobility City son las exposiciones temporales que cuentan con un espacio propio

de 1.100 m². Actualmente, se puede visitar la muestra «Los superclase que cambiaron la especie», con una gran variedad de modelos clásicos, deportivos y otros innovadores que han marcado los principales hitos de la historia del automóvil. Además, el planeta rojo protagoniza la segunda exposición que acoge actualmente Mobility Museum: «Marte: la conquista de un sueño» que acerca los principales motivos por los que Marte ha sido y es objeto de estudio, y revela algunos de los misterios o curiosidades que esconde.

Mobility City es mucho más que un museo. Por ello, desde la zona experiencias se pretende tras-



Sede de Mobility City y del Mobility Museum en el Puente Zaha Hadid



mitir los mensajes de la nueva movilidad a través de diferentes elementos de aprendizaje con los que experimentar la velocidad, rapidez e inmediatez que el futuro del transporte puede brindarnos. Un ejemplo de ello son los viajes que podemos hacer hacia las diferentes formas de movilidad del futuro mediante gafas de realidad virtual o los simuladores de conducción eficiente.

Por último, el auditorio, se destina a la realización de eventos como jornadas, reuniones, conferencias del sector automovilístico y empresarial, premios o presentaciones. Mobility City ofrece unas instalaciones audiovisuales de gran formato con la tecnología más avanzada, servicios de restauración y un espacio multifunción con dispositivos inteligentes.

Mobility City responde al compromiso de Fundación Ibercaja de devolver un espacio a toda la ciudadanía de Zaragoza y los visitantes que quieran descubrir y experimentar cómo va a ser la movilidad del futuro en un espacio referente y único en Europa donde la vanguardia, la sostenibilidad y la innovación son los grandes protagonistas. ●

Ni son bicis, ni son coches. ¡Son motos!

Un ejemplo de la discriminación de las motos son las etiquetas ambientales de la DGT y su aplicación en las Zonas de Bajas Emisiones



José María Riaño Sebastián

Secretario General de ANESDOR

Parece obvio que las motos no son bicis y tienen mayor impacto ambiental. Tampoco son coches, no ofrecen la protección de un habitáculo, se limitan a dos plazas y su capacidad de carga no es comparable. Por evidente que sea, las Administraciones no terminan de entenderlo o no quieren reconocerlo. Pero va siendo hora de hacerlo, porque las motos son más del 17% de las matriculaciones y el parque censado en la DGT supera ya los 5,7 millones. Estas cifras no pueden obviarse. Los millones de moteros españoles no pueden seguir siendo ignorados sin más.

Un ejemplo de esta discriminación son las etiquetas ambientales de la DGT y su aplicación en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Las etiquetas de coches y motos son visualmente muy parecidas, pero no iguales. Las de las motos tienen una L que

las distingue como ligeros. Desde luego, su impacto ambiental no es el mismo. En términos de descarbonización, el ministerio de transición ecológica sitúa las emisiones de CO₂ de las motos en 53 gramos por pasajero y kilómetro, una cifra muy próxima a los 49 del transporte público en autobús. Esta cifra se reduce a tan sólo 17 en el caso de la moto eléctrica, la menor de todos los vehículos motorizados.

En emisiones que perjudican la salud pública, las cifras también son evidentes. Tomemos como ejemplo Barcelona, la ciudad con el uso más intensivo de la moto con más de 450.000 desplazamientos diarios, casi la mitad de todos los de vehículo privado.

Sin embargo, su contribución a las emisiones totales del tráfico son tan solo el 3,6% del NOx y el 11,9% de las partículas. A pesar de estas cifras tan positivas, las etiquetas de coches y motos se confunden y las restricciones en las ZBE son prácticamente las mismas. Donde no accede un coche con etiqueta «C», tampoco accede una moto «C». Grave error. Los factores de emisiones de una moto «C» son mejores que gran parte de los coches con etiqueta «ECO».

La DGT no aclara que las clasificaciones de coches y motos son independientes y los ayuntamientos también ignoran esta situación. Efectivamente, las motos no son bicis ni tampoco son coches. Tienen su singularidad y merecen que las administraciones las reconozcan y le den su espacio. Es hora de acabar con la discriminación de tantos usuarios en España. ●

Los fondos europeos y el PERTE atraen a más empresas

Un tercio de las empresas del sector prevén participar en el PERTE del vehículo eléctrico u otros programas de fondos europeos

La foto de la participación de las empresas de movilidad y automoción en los programas financiados con los fondos europeos Next Generation ha dado un salto sustancial en un año. Un tercio de las empresas del sector (32,8%) manifiestan que tienen intención de participar en el PERTE del vehículo eléctrico o algún otro programa en el marco de los nuevos fondos europeos, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2023.

Un año antes, cuando el PERTE y el resto de programas estaban iniciando su recorrido rodeados de expectación e incertidumbre, solo un 21,8% de las empresas tenían interés en formar parte de las nuevas herramientas. De forma paralela, muchas empresas han despejado sus dudas al pasar de un 50% que no tenían claro si participarían en algún PERTE a un 29% en 2023.

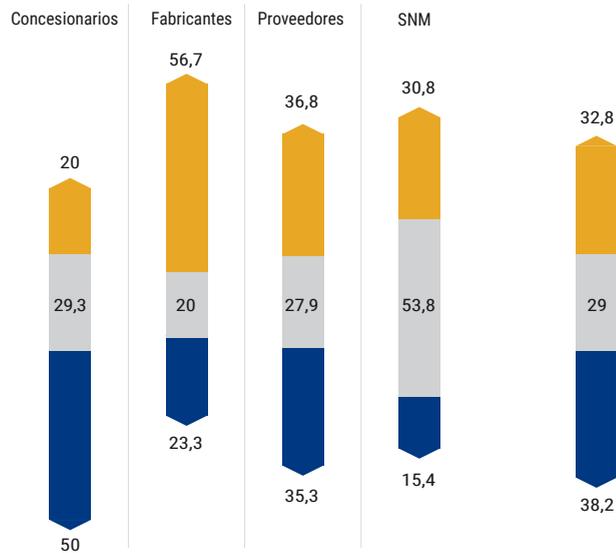
Las empresas más interesadas en el PERTE son los fabricantes de vehículos (57%). En el extremo contrario, el 20% de concesionarios quiere aprovechar esas ayudas. ●

¿TIENE LA EMPRESA INTENCIÓN DE PARTICIPAR EN ALGÚN PROYECTO CON APOYO DE LOS FONDOS NEXT GENERATION EU?

(en porcentaje)

Por actividad

Total



LEYENDA



Meltio, Impresión 3D de metal

Las soluciones únicas con cabezal láser de la multinacional española con sede en Linares (Jaén) son el aliado perfecto para aumentar la eficiencia de la industria del automóvil



Con Meltio se mejora la agilidad de la producción en cada etapa del ciclo de vida del vehículo gracias y proporciona a los responsables del suministro de piezas una gran escalabilidad en automoción. Esta tecnología permite en la propia fábrica crear piezas para utillajes, de uso final o, por ejemplo, la estructura de los moldes que van a permitir la producción de otras piezas o, por ejemplo, circuitos internos de refrigeración. De esta forma, los operarios del departamento de suministro de piezas pueden fabricar y reparar piezas de forma eficiente y fiable, reduciendo los tiempos de espera de los proveedores externos de piezas.

Además se eliminan los paros de producción por falta de piezas metálicas y se da más competitividad al servicio de mantenimiento y producción. El cabezal de Meltio puede realizar revestimientos (*laser cladding*) con todos los beneficios de todas las tecnologías actuales de hilo de soldadura y se ofrece integrado en tres soluciones dependiendo de cada industria: impresora Meltio M450; Meltio Engine CNC Integration y Meltio Engine Robot Integration. ●

La tecnología de fabricación aditiva de Meltio está revolucionando los procesos convencionales de producción de piezas en el sector del automóvil. En una fábrica de coches, los suministros, utillajes y otras piezas y moldes utilizados son fundamentales para el ensamblado final del vehículo. La tecnología de impresión 3D de Meltio está reduciendo estos procesos convencionales, más costosos, ofreciendo sus soluciones a la industria con el objetivo de fabricar y reparar piezas metálicas, elevando la productividad, aportando más eficiencia y reduciendo costes y tiempos en la automoción. Meltio ha patentado una tecnología única que da forma a un

cabezal, que fabrica y repara piezas metálicas gracias a la emisión de varios láseres que con la técnica de hilo de soldadura van fundiendo el material metálico –acero inoxidable, nickel, titanio, entre otros– y creando piezas que son fundamentales para la cadena de suministro de una fábrica de coches.

El concepto es sencillo: Meltio ha creado un cabezal, patentado y único en el mercado, donde por su boquilla sale un hilo gracias a la integración de seis láseres que forman una corona alrededor de la boquilla y focalizan justo la zona en la que se crea la pieza en la cama de impresión por deposición de metal por láser.

Rumbo claro hacia la movilidad eléctrica

Estoy convencido de que el camino hacia el vehículo eléctrico está garantizado con independencia de las citas electorales



Arturo Pérez de Lucía

**Director General de AEDIVE
y Vicepresidente de AVERE**

«**E**l mundo entero está diciendo adiós al motor de combustión interna en este momento. Este tipo de cambio no se logra llorando los buenos viejos tiempos, sino mirando hacia adelante». Estas palabras las dijo el canciller alemán, Olaf Scholz, durante la inauguración de la primera planta de fabricación de automóviles eléctricos de Ford en Europa.

Las tendencias así lo confirman y el nuevo Barómetro Auto Mobility Trends 2023 destaca en España un crecimiento récord de las inversiones, en el optimismo sobre el negocio, en el empleo y una tendencia a concentrar en los vehículos eléctricos las inversiones de las empresas consultadas.

Los fabricantes de vehículos tienen clara desde hace tiempo, en sus estrategias e inversiones, la apuesta sobre la electrificación, in-

cluso en segmentos en los que se dudaba, como el de los vehículos eléctricos pesados, que hoy tienen su apuesta inversora y tecnológica en la propulsión con baterías.

En un año especialmente marcado por las citas electorales, hay quien cuestiona la continuidad de una estrategia de país hacia la electrificación del transporte si cambia el Gobierno en España (una incógnita a la redacción de este artículo). Estoy convencido de que el camino hacia el vehículo eléctrico está garantizado, con independencia los resultados de las elecciones, por tres razones:

Industrial: los OEMs y TIER de automoción están acelerando su transformación hacia la elec-

trificación y a ello se suma la industria de las infraestructuras de recarga, de la que España tiene un liderazgo y reputación internacional irrenunciables.

Geopolítica: dependemos de terceros países en la compra de combustibles fósiles y dado el rumbo al que se dirige el mundo, España debe reforzar su independencia energética y potenciar sus fuentes de energía autóctonas renovables para alimentar industria, edificación y transporte, donde el almacenamiento será clave para la eficiencia energética.

Comercial: al mercado europeo llegan vehículos asiáticos con tecnología avanzada, capacidades y prestaciones excelentes y precios competitivos. España y el resto de Europa deben estar a la altura para competir y seguir manteniendo el liderazgo en la industria de la automoción. ●

Crece el optimismo sobre el negocio y el resultado

Alrededor del 50% de las empresas prevén aumentar su facturación y su resultado operativo al acabar el ejercicio 2023, según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global

El sector de automoción y de la movilidad afronta el cierre del año 2023 con el nivel más alto de optimismo desde el inicio de la pandemia, aunque con numerosas incertidumbres que incluyen nuevas amenazas. Alrededor del 50% de las empresas prevén aumentar su facturación y su resultado operativo al acabar el ejercicio 2023, según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global.

Los indicadores de la cuarta edición del sondeo sectorial muestran una tendencia positiva que confirma la buena evolución registrada por las ventas y la producción de vehículos. El clima de confianza en el sector alcanza un 33,7% de empresas que prevén que el mercado y la industria mejoren en 2023. Ese indicador fue solo de un 3,5% en 2020, en plena pandemia, y subió al 32% en 2021 y al 16,9% en 2022.

MEJORA EL RESULTADO OPERATIVO

Además, el 53% de las empresas encuestadas por Auto Mobility Trends esperan cerrar el año con

un aumento de su facturación, frente a un 18,7% que prevé un descenso del negocio y casi un 22% que prevé mantener los ingresos.

Las previsiones sobre el resultado operativo de las empresas del automóvil y de movilidad mantienen también la evolución positiva con un 47,5% de las compañías que esperan mejorar sus ganancias, un 29% que prevén mantener su rentabilidad y un 15,6% que trabaja con la perspectiva de un descenso en su resultado.

LAS EMPRESAS MÁS OPTIMISTAS

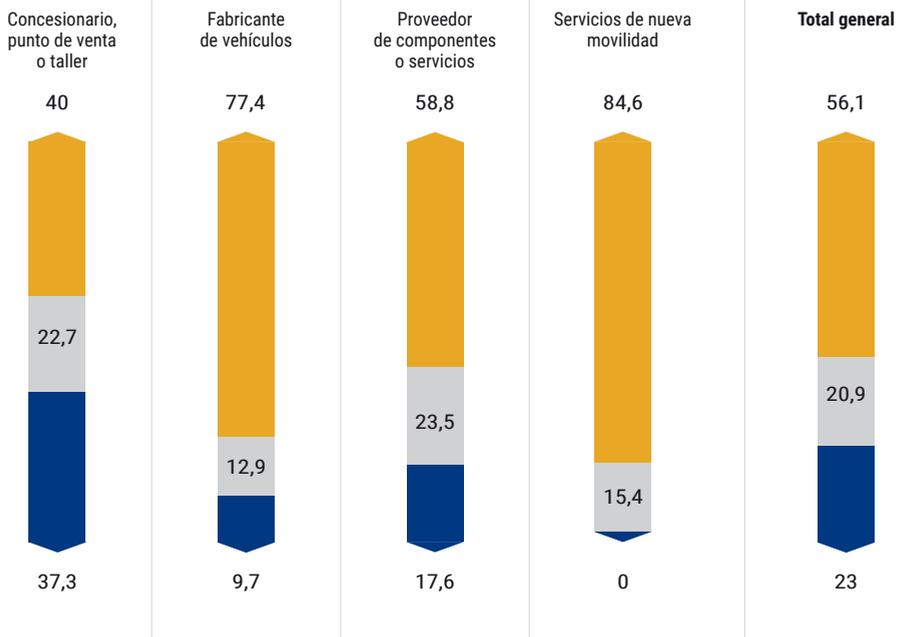
Tanto las previsiones de facturación como de beneficio operativo confirman la tendencia de recuperación de la actividad y del negocio del sector después de sufrir un fuerte impacto en 2020 y de una progresiva mejora. En 2022, el 56,1% de empresas aumentaron su volumen de negocio, especialmente las compañías de nueva movilidad (84%) y los fabricantes de vehículos (77,4%). Un cuarta parte de empresas registró un aumento de la facturación de hasta el 10%.

De cara a 2023, un 31,6% espera una mejora de facturación de hasta el 10% y otro 14,4% de las empresas prevé un aumento de hasta el 20%. Las mejoras perspectivas se dan entre los fabricantes de vehículos (36,8% espera una mejora de hasta el 10%) y en los proveedores (36,8%). Por tamaño, las grandes empresas son las más optimistas, con un 72% que prevén incrementar su negocio en 2023, frente al 29% de las empresas pequeñas.

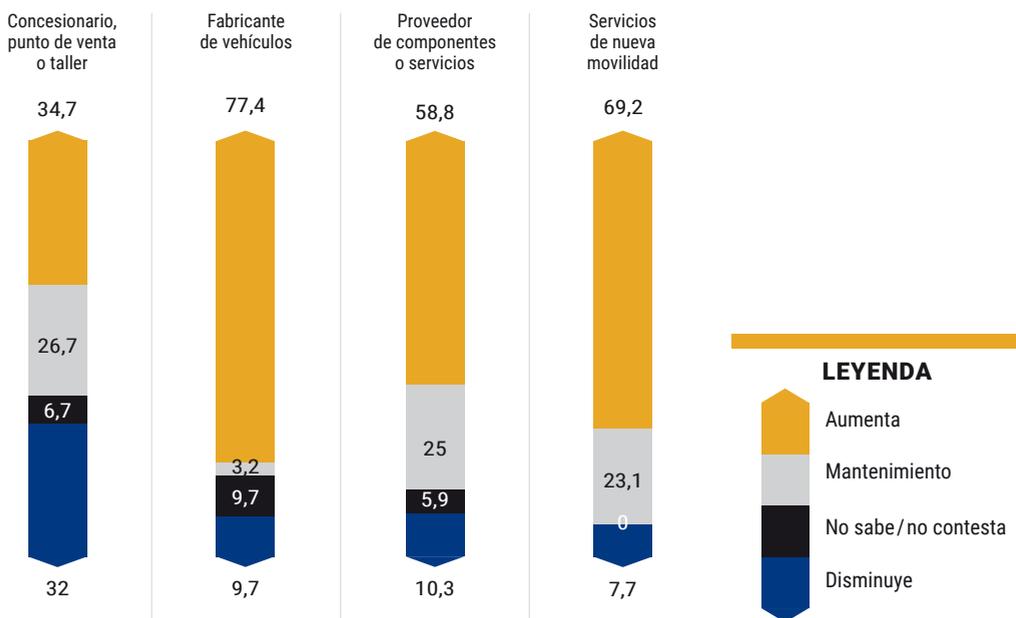
El resultado operativo mejoró en 2022 especialmente para las empresas de nueva movilidad (91%) seguidas de los fabricantes de vehículos (80%), proveedores (55%) y concesionarios y talleres (43%). De cara al cierre de 2023, los fabricantes de vehículos concentran las mejores previsiones de mejora del resultado, con un 77,4%, seguidos de las empresas de nueva movilidad (54,5%), proveedores (51%) y concesionarios (30,6%). Las empresas pequeñas son más pesimistas, con un 32% que espera mantener el resultado en 2023, frente a las grandes compañías, que prevén una mejora en el 62% de los casos. ●

EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO (en porcentaje)

Facturación en 2022 respecto a 2021



Facturación en 2023 respecto a 2022



Tiempo de resiliencia

Los concesionarios están demostrando su claro compromiso con el futuro del sector. Nuestros empresarios están decididos a invertir en la transformación de sus negocios



José Ignacio Moya

Director general de Faconauto

El crecimiento de las inversiones en el sector de la automoción ha alcanzado niveles récord en 2022, donde un sólido 84% de las empresas aumentaron o mantuvieron sus inversiones a nivel global, y se espera que este porcentaje se sitúe en un 77% durante 2023. Este dato, entre todos los que maneja el Auto Mobility Trends 2023, es uno de los más alentadores para la resiliente industria del automóvil.

Pese a encontrarnos en un contexto desafiante, los concesionarios están demostrando una vez más su claro compromiso con el futuro del sector. Nuestros

empresarios están decididos a invertir en la transformación de sus negocios, cuya prioridad es buscar nuevas oportunidades para mantener la competitividad y generar actividad en todas las regiones de nuestro país.

El aumento de las inversiones refleja una atmósfera de optimismo generalizado en el sector que nos genera esperanza, y se ve reflejada en el 33,7% de las empresas, entre las que se incluye Faconauto, que prevén una mejora del mercado. Del mismo modo, más de la mitad de las empresas, un 53%, esperan un aumento en su facturación al ce-

rrar el presente ejercicio, lo cual es un claro indicador de que las cosas están volviendo a su curso de forma orgánica tras unos años de postpandemia complejos protagonizados por crisis, desabastecimientos y, trágicamente, guerras.

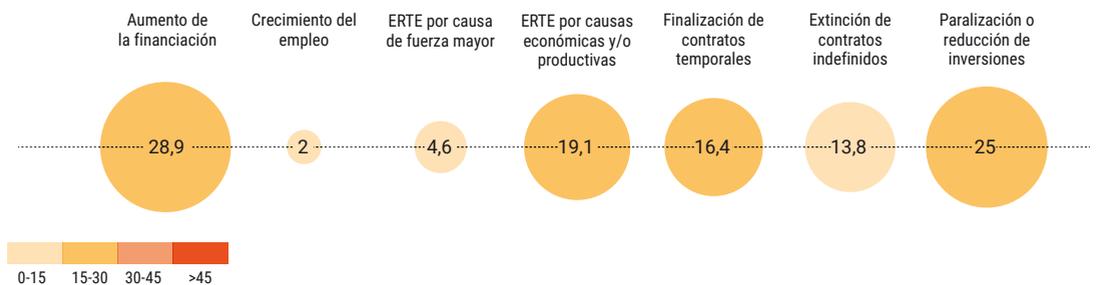
Estamos siendo testigos de un proceso de renovación dentro del sector y, ahora, más que nunca resulta crucial que todos rememos en la misma dirección. El futuro de la movilidad está marcado por la electrificación y la nueva movilidad, la digitalización y la eficiencia energética, y es vital que nadie se quede rezagado por el camino. ●

El sector refuerza su financiación ante la coyuntura

El 29% de las compañías de automoción y movilidad refuerzan sus vías de financiación, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2023

¿QUÉ MEDIDAS APLICA LA EMPRESA ANTE LA COYUNTURA ACTUAL?

En porcentaje



Las empresas de automoción y movilidad han optado por reforzar sus mecanismos de financiación para hacer frente a la complicada coyuntura que vive el sector. El incremento de la financiación fue la medida más utilizada en respuesta a la incierta coyuntura con casi un 29% de las empresas, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global.

Desde 2020, las empresas de movilidad y automoción han tenido que sortear múltiples complicaciones en una coyuntura marcada por la incertidumbre.

La estrategia de las empresas ante ese entorno ha ido evolucionando. Mientras que en 2021 la medida más utilizada fueron los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), en 2022 las compañías del sector se decantan por reforzar sus vías de financiación.

MÁS INVERSIONES

El incremento de la financiación coincide con un aumento de los recursos destinados a las inversiones en los últimos años para afrontar la transición hacia una movilidad sostenible. La segunda

medida a la que recurren más las empresas del sector es la paralización o reducción de inversiones, con un 24,4% de las firmas. A continuación figuran los ERTE por causas económicas y productivas, con un 19%, con lo que pierden su papel hegemónico como respuesta empresarial en los años anteriores.

En tercer y cuarto puestos de la lista de medidas emprendidas se encuentran, respectivamente, los ajustes de plantilla mediante la finalización de contratos temporales (16%) y la extinción de contratos indefinidos (14%). ●

La movilidad como servicio: una oportunidad de negocio de más de 15.000 millones anuales para la distribución



Raúl Palacios

**Presidente de la Asociación
Nacional de Vendedores
y Reparadores de Vehículos
(GANVAM)**

Comenzamos a respirar un clima de optimismo moderado. Los factores que empañaban el curso de nuestros negocios empiezan a disiparse y, con la superación de la crisis de suministros, cogemos una velocidad que, si bien, no nos permite hablar de recuperación en 2023, sí nos devuelve a cifras positivas en cuanto a ventas.

Ante este contexto, no es de extrañar que más de la mitad de las empresas del sector confíen en cerrar el ejercicio con un aumento de la facturación y, con mucha visión estratégica, contemplen diversificar las inversiones, tal y como refleja esta cuarta edición del Barómetro Auto Mobility Trends. En Ganvam fuimos pioneros en identificar el impacto que las nuevas tendencias –movilidad,

automatización, digitalización y electrificación (MADE) tendrían en nuestros negocios y llamamos la atención sobre la necesidad de que el vendedor de coches se convirtiera en empresario de movilidad, con los servicios de suscripción como palanca fundamental.

Esta identificación de tendencias fue acompañada, como no puede ser de otra manera, de la actualización del marco normativo. Nuestras negociaciones en Bruselas, como miembros de la junta directiva de la patronal europea del sector de la distribución Cecra, han permitido que la legislación comunitaria reconozca ya la importancia del acceso abierto

y seguro a los datos que genera el vehículo conectado para garantizar la libre competencia, por lo que vamos teniendo los mimbres para el despegue de estas nuevas propuestas de valor.

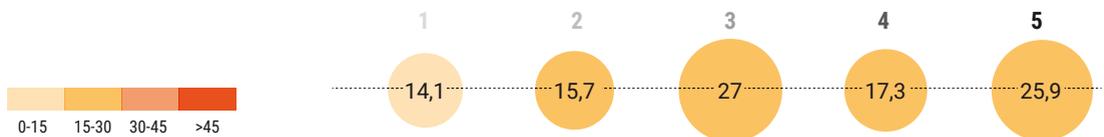
De esta forma, tal y como muestra el Barómetro de este año, las plataformas de nueva movilidad, sharing y vehículo conectado concentran buena parte de las inversiones. Esta apertura de miras y esta diversificación del negocio es vital para el futuro de los distribuidores, máxime cuando en Ganvam hemos vuelto a ser pioneros identificando que el mercado de la movilidad como servicio generará a los profesionales de la distribución de vehículos en España un volumen de negocio que superará los 15.450 millones de euros al año. ¿Te subes? ●

Las empresas plantean su hoja de ruta a la Administración

El Barómetro Auto Mobility Trends 2023 sometió a las empresas a una tormenta de ideas de la que salió la petición de más ayudas pero que sean eficaces

¿QUÉ IMPACTO TIENEN LAS MEDIDAS DE LAS ADMINISTRACIONES PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

Porcentaje de empresas en cada nivel. 1= Nulo impacto 5= Mucho impacto



Las elecciones generales del 23 de julio fueron una oportunidad para que la automoción y la movilidad hiciera sus peticiones para intentar escapar de la telaraña en la que se encuentra el sector en muchos aspectos. El Barómetro Auto Mobility Trends 2023 sometió a las empresas a una tormenta de ideas de la que salió una hoja de ruta clarificadora.

Los resultados se pudieron conocer en el encuentro de Diálogos Mobilitas, del grupo Atrevia, en Madrid en el que el director de Coche Global, Toni Fuentes, presentó un avance del sondeo centrado en las demandas de fondo de las empresas con motivo de las elecciones anticipadas.

La senda de descarbonización se ve como algo inevitable, como de-

muestra la reducción drástica en los últimos años del nivel de rechazo de las empresas a las medidas de reducción de emisiones. El sector ha pasado de un 82% de empresas que temían un impacto fuerte o muy fuerte de las normativas de reducción de emisiones en 2020 a un 43% en 2023, tras un ligero repunte justo en el año de implementación de las zonas de bajas emisiones en las grandes ciudades.

DESCARBONIZACIÓN INEVITABLE

Pero las compañías encuestadas por Coche Global con la colaboración de las patronales y de los sindicatos del sector no se ven capaces de escalar la montaña que supone la descarbonización por sí solas, por lo que demandan apoyo de las administraciones.

En las respuestas de las empresas a la pregunta abierta de qué medidas ven necesarias por parte de las administraciones, predominan las propuestas de ayudas, incentivos, un marco adecuado y una reforma fiscal pero con la premisa de que todo ello sea eficiente.

La lista de medidas más demandadas por las empresas está encabezada por las ayudas públicas a la descarbonización del sector, los incentivos eficaces para los vehículos electrificados y el impulso a la renovación del parque automovilístico envejecido. A continuación aparecen la petición de un marco adecuado para incrementar la infraestructura de recarga y una reforma de la fiscalidad para que ayude a la transición ecológica de la movilidad y la automoción. ●

UGT FICA apuesta por una descarbonización justa y ordenada



Jordi Carmona

Secretario sectorial de Industria
Automovilística de UGT FICA

Desde UGT FICA siempre hemos apostado por una descarbonización en el sector automovilístico, pero de una forma justa y ordenada, en la que se dé certidumbre a su vez al posible usuario.

Cuando nos referimos a una descarbonización justa es para que ningún trabajador y trabajadora se quede atrás y que ningún ciudadano o ciudadana se quede sin la posibilidad de acogerse a esta transformación. En cuanto a ordenada, para que antes de adoptar ninguna medida política al respecto, se estudien las repercusiones que pueda tener, que se adopten las medidas necesarias para paliarlas y, a partir de ahí, se proceda o no, con lo que evitaremos que esta transformación sea injusta.

Pero a su vez el precio del vehículo, los puntos de recarga y una homogenización de las políticas medioambientales deben ser la

base para que esa apuesta por el vehículo cero emisiones sea una realidad. No se puede abogar por el vehículo eléctrico cuando su precio es inalcanzable para la mayoría de usuarios, ni tampoco si el nivel de puntos de recarga y la posibilidad de estos no son suficientes para abastecer las necesidades que generarán. Al igual que no se pueden hacer políticas enfocadas hacia el vehículo eléctrico cuando en cada comunidad autónoma o en cada ayuntamiento se adoptan diferentes políticas medioambientales, dando lugar a una posible brecha social y territorial en movilidad.

Desde UGT FICA valoramos positivamente las medidas adoptadas por el Gobierno como son los MOVEs o los PERTE. Medidas

que ya reclamábamos en el año 2018 y que poco a poco han ido adoptándose. Pero éstas por sí solas no son la solución, hay que seguir avanzando en propuestas para el sector, para que siga siendo un referente a nivel europeo y mundial, además de un motor económico para España.

Un proceso que se ha de desarrollar sin perder la perspectiva humana, en el que el centro sean las y los trabajadores y las y los ciudadanos para que esta transformación sea justa y ordenada y evite a su vez una brecha social y territorial de movilidad. En ese camino están orientadas las 23 propuestas que venimos planteando desde UGT FICA para el sector. Por ello, queremos poner en valor la importancia de la Mesa del Sector Automovilístico, en la que estamos representados todos los actores del sector y en cuyo ámbito debemos plantear y acordar la hoja de ruta de medidas para el sector. ●

Un modelo productivo sostenible



Rafa Guerrero

Coordinador de movilidad sostenible de CC.OO. Industria

El sector del automóvil está inmerso en un cambio de paradigma por el impulso de una nueva legislación en la UE, la creciente concienciación de la sociedad sobre la lucha contra la crisis climática y los avances tecnológicos. La legislación ha desempeñado un papel crucial, pero paradójicamente la «futura» normativa de emisiones EU 7 pone en riesgo el proceso de transición justa hacia una movilidad sostenible, ya que significaría parar parte de la producción durante meses de los vehículos de combustión, principalmente de segmentos pequeños que son los que más se fabrican en España.

Los fondos Next Generation de los PERTE, los incentivos fiscales y subvenciones para la compra de vehículos 0 emisiones están

siendo parte fundamental en este cambio de paradigma y requieren de colaboración público-privada y de un mayor impulso del diálogo social de carácter tripartito. Hay ejemplos como la creación del grupo de reflexión Diagonal en Catalunya, con la participación de agentes sociales (CCOO y UGT) y de la cadena de valor de la nueva movilidad sostenible. Diálogo social y colaboración público-privada tienen que actuar como palanca para convertir los retos en oportunidad para ganar soberanía industrial y crear empleo de calidad con un modelo de formación de calidad pública dual y de formación continua «estandarizada».

Es necesaria una normativa de ZBE homogeneizada que impulse un modelo que ponga a la

persona en el centro, facilitando diferentes opciones de movilidad y con el vehículo 0 emisiones como parte de la solución. Retos que pasan por agilizar la implantación de la infraestructura de carga y su digitalización, lo que sumado a la mejora de la autonomía y rendimiento de los vehículos eléctricos será clave para dar certidumbre y acabar con alguna de las barreras a la hora de adquirir un vehículo eléctrico.

En definitiva, diálogo social y colaboración público-privado claves para impulsar un modelo productivo sostenible alineado con los objetivos de descarbonización y de fomentar la cohesión social, apostando para ello por atraer inversiones de la cadena de valor de la movilidad sostenible que implique la creación de empleo de calidad. ●

Detrás de una liebre falsa

La cada vez más clara evidencia de que la movilidad eléctrica no es tan ecológica como prometía ha empezado a resquebrajar la unidad europea



Ana Montenegro

Periodista

Los cambios a los que ha tenido que hacer frente el mundo en los últimos tres años superan a los que vivieron muchas generaciones en el siglo xx. El mundo se acelera y esa velocidad impacta en cómo vivimos y en cómo nos movemos. Desde 2020 hemos sobrevivido a veloces transformaciones y adaptaciones, no siempre en la dirección positiva. Una pandemia mundial tuvo efectos colaterales en la producción y en la logística, que aprovecharon los intereses geopolíticos para jugar en su beneficio y que ha dado como resultado una permanente volatilidad en la que no sabemos de dónde vendrá la próxima bala.

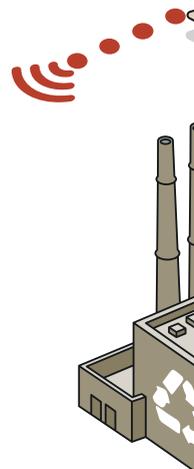
El sector del automóvil ha atravesado estos 'raros' años sin respiro, como los galgos de un

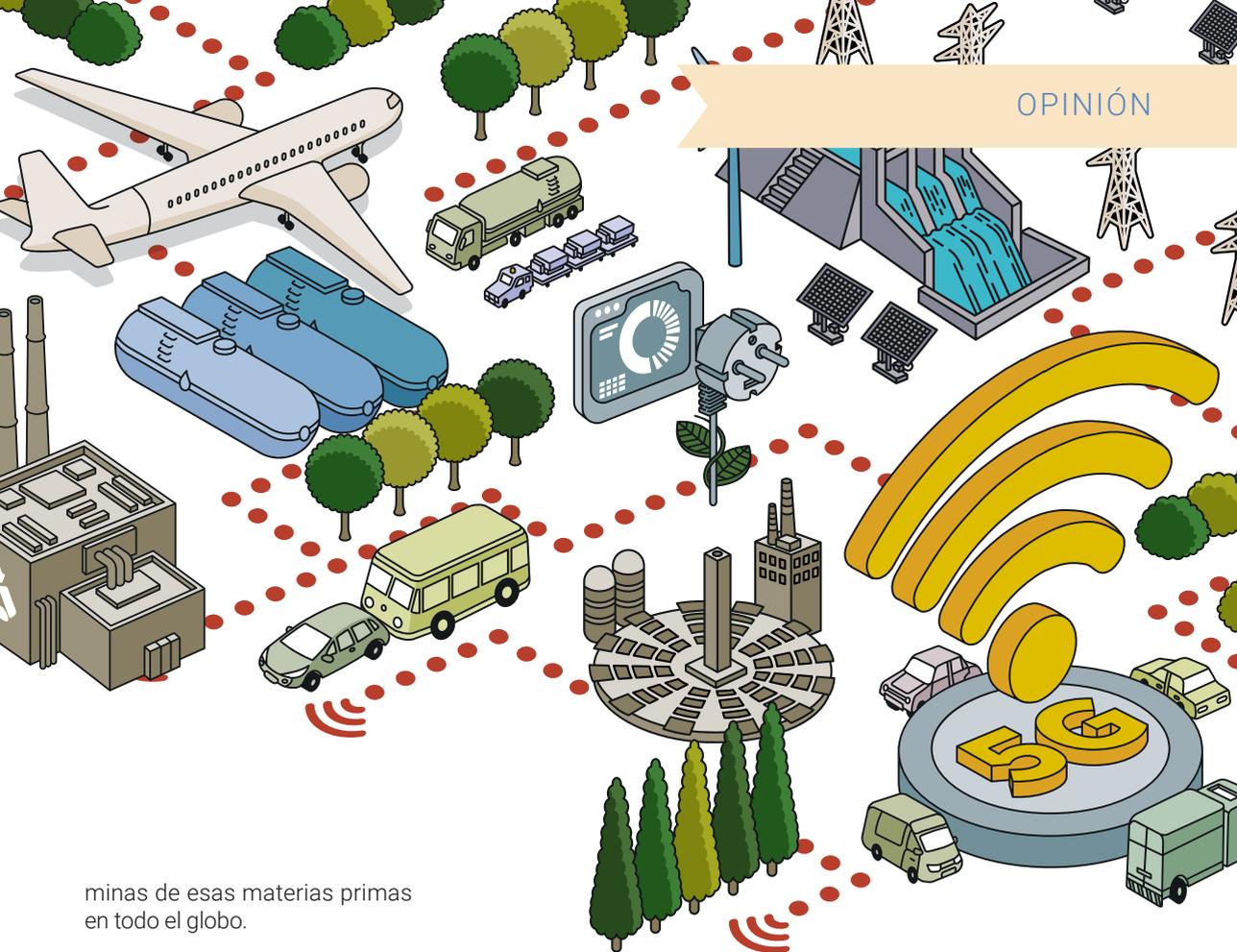
**Desde 2020
hemos sobrevivido
a veloces
transformaciones
y adaptaciones,
no siempre en la
dirección positiva**

canódromo dando vueltas a una pista tras una liebre que no sabes que es falsa. Con la producción paralizada, sin componentes, sin redes de distribución y mutando al mismo tiempo a una tecnología

sobre la que no tiene control y cuya etiqueta 'verde' cada vez es más sospechosa.

La estafa hace unos años con el diésel aceleró la mutación de la movilidad en Europa hacia la electricidad, en estilo galgo de carreras. Sin pensar, sin analizar los efectos colaterales y sin mirar al día después. Pensamos que habíamos encontrado la solución para las emisiones a la atmósfera sin comprobar el efecto contaminante en la tierra, donde cultivamos nuestros alimentos. La contaminación se produce en la extracción de los minerales necesarios para hacer las baterías y en el reciclaje, muy rápido, de materiales enormemente tóxicos y que no controlamos porque es China quien tiene la tecnología, las patentes y la propiedad de las





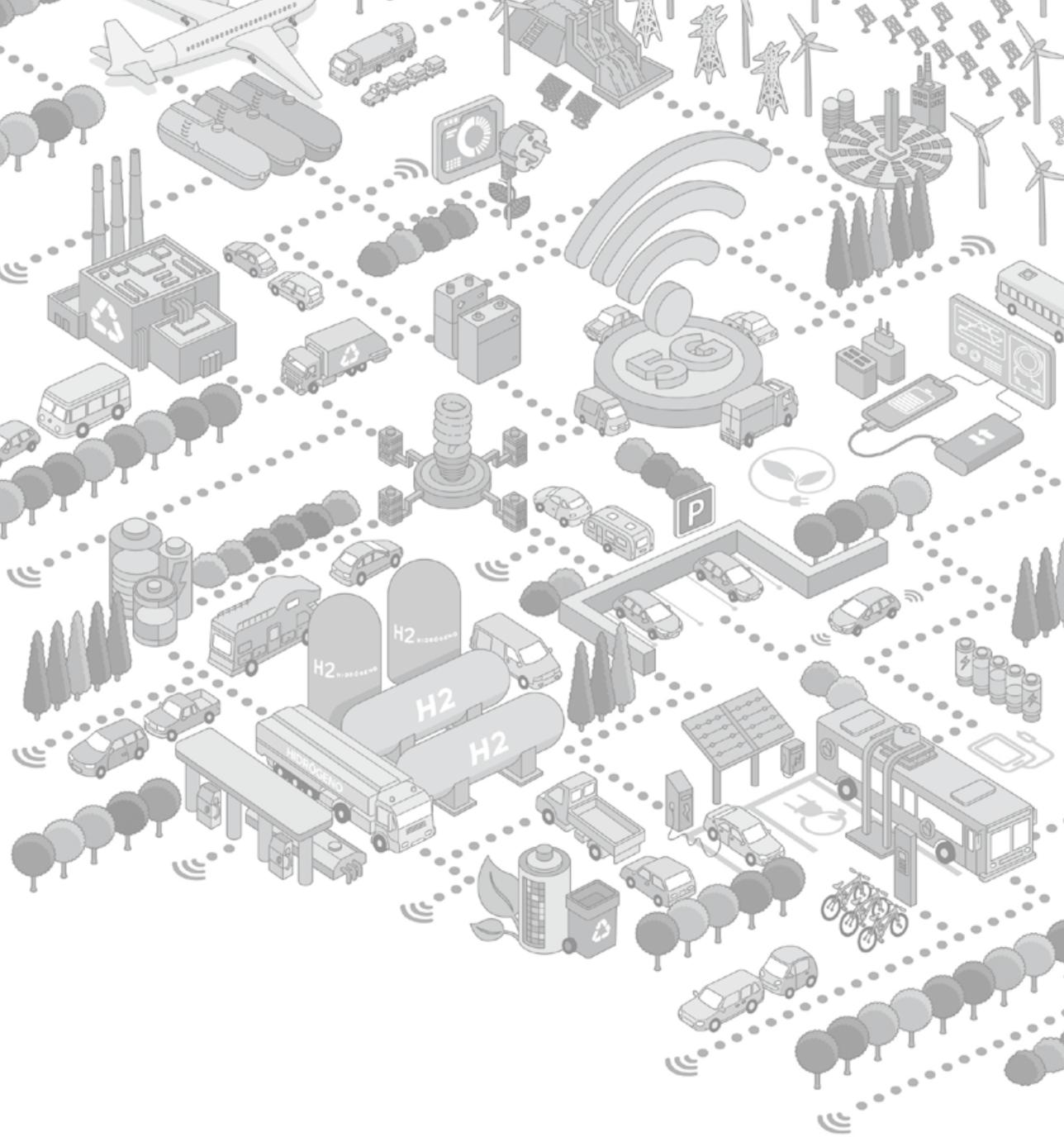
minas de esas materias primas en todo el globo.

La cada vez más clara evidencia de que la movilidad eléctrica no es tan ecológica como prometía ha empezado a resquebrajar la unidad europea. Muchos países han empezado a dudar de fijar una fecha concreta, como una espada de Damocles, para terminar con los motores de combustión sin saber cómo van a ser la distribución de alimentos, el transporte en zonas rurales o la extinción de incendios. Y aparecen voces que hablan de pensar, analizar y estudiar otras alternativas. Una volatilidad estresante que incluye legislaciones más veloces que un F1, como la Euro 7, que ya ha acumulado la unanimidad negativa de la mayoría del sector de Europa.

La encuesta Auto Mobility Trends 2023 de Coche Global desvela que más del 55% de las empresas del sector están preocupadas con esta normativa y el impacto que puede tener en su negocio, que será negativo. Normativas que ahogan a un sector puntero en Europa, que exporta a todo el mundo y que no tienen en contrapartida un control de la importación de vehículos que se hayan producido cumpliendo las normas laborales y ecológicas de la UE. El europeo que compra un coche eléctrico cree que está colaborando con la protección del medio ambiente,

pero sólo está garantizado si en un coche fabricado en Europa y nadie le asegura eso. Como tampoco su reciclaje a los 10 años, tiempo máximo de vida de las baterías actuales.

La movilidad con los motores de combustión actuales es más eficiente que con los eléctricos actuales, algo que ignora la Comisión Europea mientras cierra los ojos a los impactos de los cruces de masas y los vuelos chárter. Una volatilidad condicionada por las tensiones internacionales y la presión del permanente de los procesos electorales. ●



Eres más eléctrico de lo que crees

Entra en movento.es y descubre nuestra amplia
gama de vehículos nuevos, de ocasión, Km 0...

Y por supuesto eléctricos



movento

¿Comprar? ¿Alquilar? ¿Suscripción? Tú eliges cómo moverte.

Entra en movento.es

