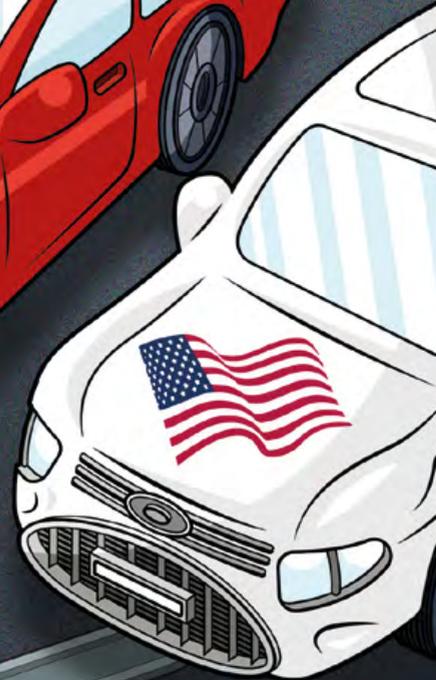


AUTO MOBILITY TRENDS 2024





DIRECTOR

Toni Fuentes

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Àngels Martín (datos),
Ana Montenegro, Sergio Piccione,
Jordi Hereu, Wayne Griffiths,
José López-Tafall, José Portilla,
José María Riaño, Arturo Pérez
de Lucía, José Ignacio Moya,
Raúl Palacios, José-Martín Castro
Acebes, Jordi Carmona,
Rafa Guerrero, Jaume Roura,
Sergio Alcaraz

PRODUCCIÓN

Maquetación: Jesús Alés
Ilustraciones: Fernando Cadenas
Impresión: Estugraf

EDITA

Ecofirma SL

Grupo Mobilitas (ATREVIA)

Presidente:

Antonio Fernández-Galiano

Director general: Juan Carlos Payo

COCHE GLOBAL

Travessera de les Corts, 55 planta 1

08028 Barcelona

Tel: +34 934190630

Publicidad: Gustavo San Miguel

Quevedo (+34 673764997;

gsanmiguel@autofacil.com)

CONTACTO

administracion@cocheglobal.com

www.cocheglobal.com



LAS CIFRAS CLAVE DE LA AUTOMOCIÓN

42%

MEJORA EL BENEFICIO

Empresas que prevén
aumentar el resultado
en 2024

47%

AUMENTO DE LA INVERSIÓN

Compañías que
esperan invertir más
en 2024

43%

CRECE LA NUEVA MOVILIDAD

Empresas que
invertirán más en nueva
movilidad

47%

IMPACTO DE LAS MARCAS CHINAS

Empresas que prevén
un fuerte impacto en
el negocio

Auto Mobility Trends avanza una nueva fase de las empresas de movilidad

Después de años de intenso crecimiento, las inversiones se toman un respiro, según el Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global, ahora en el Grupo Mobilitas de ATREVIA

Las empresas del sector de automoción y del conjunto de la movilidad registran una inflexión al entrar en una nueva fase en el camino de la descarbonización. Después de años de intenso crecimiento, las importantes inversiones necesarias en la transformación de la movilidad se toman un respiro, según las conclusiones del quinto Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global.

La suavización de algunos de los principales indicadores del sector se aprecia también en la evolución del empleo, de las ganancias previstas y, en general, del clima

que perciben las empresas. Esa inflexión tiene lugar en un contexto en el que las compañías encuestadas manifiestan de forma mayoritaria su temor a un fuerte impacto del desembarco de marcas chinas en el mercado.

FOTO DE LA CADENA DE VALOR

El Barómetro se distribuyó entre proveedores de componentes y servicios, fabricantes de vehículos, concesionarios, puntos de venta y talleres y startups de nueva movilidad entre los meses de mayo y junio. La distribución contó con el apoyo de las principales organizaciones del sector,

que incluyen a Anfac, Sernauto, Faconauto, Ganvam, Aedive, AER, Anesdor, CIAC, Fecavem, CCOO y UGT.

Este es el primer año en que Auto Mobility Trends se enmarca en la nueva etapa de Coche Global en el Grupo Mobilitas, que forma parte de ATREVIA. El Barómetro se ha convertido en una referencia al ser el único estudio que radiografía la situación y las tendencias de las empresas de toda la cadena de valor de la movilidad y es el eje de un foro de análisis sobre las transformaciones en marcha con la participación de todo el sector. ●

Las inversiones siguen creciendo pero se desaceleran

El porcentaje de empresas que mantuvieron o aumentaron sus inversiones globales fue del 89% en 2023, pero baja al 75% en las previsiones de 2024, según el Barómetro Auto Mobility Trends

El año 2023 se caracterizó por un fuerte crecimiento de las inversiones en el sector de movilidad y automoción. El 89% de las empresas mantuvieron o aumentaron sus inversiones globales, según el Barómetro Auto Mobility Trends. Sin embargo, las perspectivas de crecimiento o mantenimiento de la inversión global para 2024 empeoran hasta el 75% de las empresas en pleno proceso de transformación y descarbonización, según las conclusiones de la encuesta de Coche Global.

El grupo más numeroso de empresas hizo un notable esfuerzo al dedicar más recursos a las inversiones en el año 2023, con casi un 47% de las compañías que aumentaron la apuesta. Por tipos de empresas, las startups centradas en la nueva movilidad son las que más pisaron el acelerador con un 87,5% de empresas que incrementaron sus inversiones en 2023. A continuación figuran los fabricantes de vehículos (78%), concesionarios y talleres

(33%) y proveedores (27%). Por tamaño, el 55% de empresas pequeñas invirtieron más seguidas de un 51% de las grandes compañías y un 30% de las medianas.

Además de las empresas que aumentaron sus inversiones, un 42% de las compañías de automoción y movilidad mantuvieron su esfuerzo inversor en 2023. El mantenimiento de las inversiones fue la opción mayoritaria para las empresas medianas (55%) y los proveedores (58%). En cambio, solo un 11% de las empresas del sector redujeron sus inversiones en 2023, encabezadas por el 16,6% de los concesionarios y el 14% de los proveedores.

tendrán el impulso inversor (29%), junto a un 4% que no se definen debido a la incertidumbre en la evolución del negocio.

Las empresas más optimistas en relación con sus inversiones en 2024 son las dedicadas a la nueva movilidad, que de forma unánime avanzan que aumentarán los recursos dedicados a su crecimiento. A continuación aparecen los fabricantes de vehículos (casi 67%), los concesionarios (33%) y los proveedores (29%). En el otro extremo, los proveedores son los más pesimistas con un 36% que espera un recorte en sus inversiones. ●

MÁS PESIMISMO EN 2024

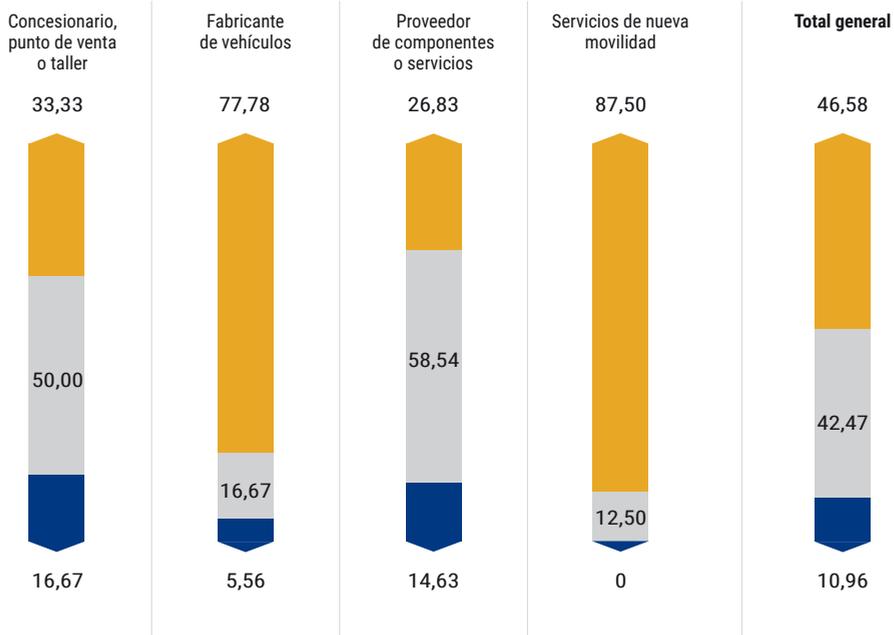
La situación cambia en 2024 ya que, si bien se mantiene la cifra de casi un 47% de empresas que esperan cerrar el año con un aumento de las inversiones globales, crece el porcentaje de las firmas que prevén un recorte (20,5%) a costa de las que man-

LEYENDA

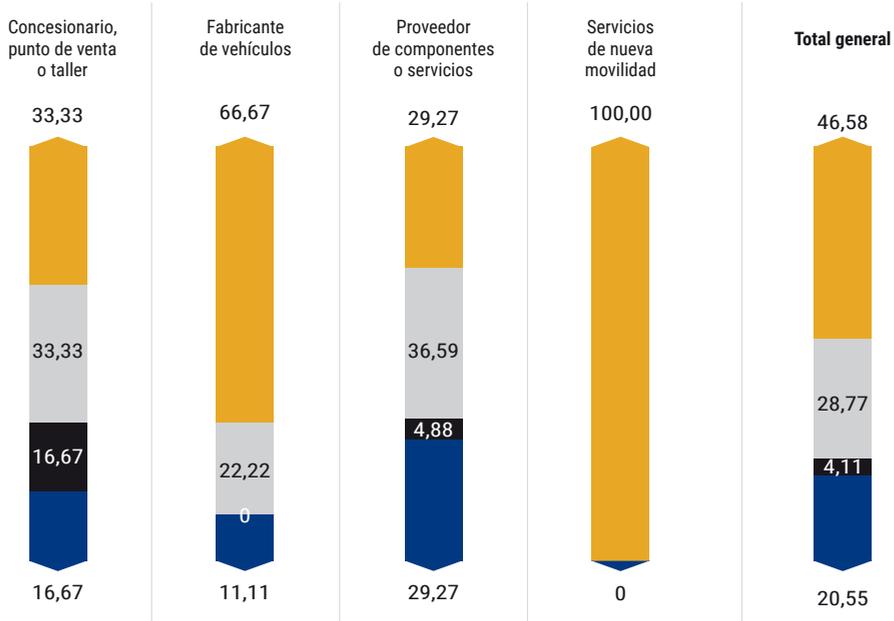


EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES GLOBALES (en porcentaje)

Evolución de la inversión global en 2023



Previsión de inversión global en 2024



Apliquemos el VAR a la electrificación. ¿Hace falta una prórroga?

La tecnología del deporte puede dar una lección al sector del automóvil y la movilidad a la hora de medir el ritmo real de la electrificación y evaluar si hace falta una prórroga



Toni Fuentes

Director de Coche Global

Hemos tenido un verano con mucho deporte. Primero fue la Eurocopa de fútbol y después los Juegos Olímpicos de París. En todas esas competiciones hemos podido comprobar que los deportistas están sometidos al escrutinio de nuevas herramientas tecnológicas como el VAR, el Instant Review o el ojo de halcón que ayudan a medir si el balón ha entrado, si un salto es válido, quién ha atravesado primero la meta... El sector de la movilidad y el automóvil puede aprovechar esa experiencia para medir algo tan esencial como la evolución de la electrificación y la evaluación del esfuerzo realizado y de los plazos previstos.

El Barómetro Auto Mobility Trends es como el VAR de toda la cadena de valor, de principio a fin, de la automoción y la movilidad

Más allá de las percepciones de cada uno, es importante contar con herramientas fiables de medición. Ahí es donde tiene un papel el Barómetro Auto Mobility Trends de Coche Global como el VAR de toda la cadena de valor, de principio a fin, de la automoción y la movilidad. La foto que sale de la quinta edición del estudio muestra cambios relevantes, como el replanteamiento o la demora de algunas inversiones después de haber hecho un esfuerzo en los años anteriores para no perder el tren de la descarbonización y la digitalización.

Es una conclusión lógica a la vista de cómo evoluciona el mercado de los vehículos electrifica-



Presentación de Auto Mobility Trends 2023 en Casa Seat / SIMÓN SÁNCHEZ

dos, bastante más lento de lo que se había planificado en la Unión Europea, especialmente en los países más reacios a entrar en los vehículos propulsados por baterías como España. Pero también en otros países mucho más avanzados en ese camino de la descarbonización pero que han optado por dejar al mercado al libre albedrío y sin ayudas públicas, como Alemania.

INVERSIONES SIN RETORNO

En el primer día del curso de gestión empresarial ya se enseña la necesidad de obtener un retorno verosímil de las inversiones que se lleven a cabo. Eso es lo que falla en estos momentos en los que las ventas de vehículos electrificados no acompañan y han empujado a los fabricantes, y con ellos a los proveedores, a com-

petir descarnadamente, incluso con la irrupción de los asequibles coches chinos, por un mercado raquítico sin visos de mejora sustancial a corto plazo.

El nuevo mercado de la electromovilidad corre el riesgo de convertirse en un corralito en el que las marcas pugnan por arañar apenas unas décimas de cuota en un pastel de tamaño demasiado pequeño. Por ello la tendencia ahora es intentar salir de ese corralito y alargar la vida de los modelos de combustión y centrarse especialmente en los coches híbridos no enchufables, la opción más asequible y aceptada por la gran mayoría de los consumidores que quieren dar un paso hacia la reducción de emisiones de gases contaminantes, pero sin comprometer las prestaciones de su vehículo ni su economía familiar.

Esa es, por ahora, la realidad por más que muchos se empeñen en maximizar las conquistas de la movilidad electrificada hasta el momento. En este punto, es importante que todos coincidamos en un diagnóstico fidedigno con las herramientas a nuestro alcance para medir el mercado, la producción y anticipar tendencias mediante las conclusiones de Auto Mobility Trends.

Como en el deporte, con la información del VAR podremos ser más realistas para tomar las medidas más adecuadas de impulso del mercado y de transformación industrial y para dilucidar si el partido requiere de una prórroga más allá del tiempo reglamentario. Tenemos que impedir que pase como en el cuento en el que nadie se atrevía a decirle al emperador que iba desnudo. ●

Temor a un fuerte impacto por la llegada de marcas chinas pero sin unanimidad

El inicio de la comercialización de los nuevos vehículos chinos está teniendo un impacto fuerte o muy fuerte para el 47% de las empresas

El desembarco de marcas chinas de vehículos en el mercado automovilístico europeo se ha convertido en un nuevo factor disruptivo para la gran mayoría de las empresas. El inicio de la comercialización de los nuevos vehículos está teniendo un impacto fuerte o muy fuerte para el 47% de las empresas de movilidad y automoción españolas, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2024.

Pese a la gran preocupación de las empresas, no hay una opinión unánime. El 21% de las empresas prevén un impacto muy fuerte por la llegada de los nuevos competidores chinos, seguido de casi un 26% que esperan un efecto fuerte y el mismo porcentaje se muestran más moderadas al expresar

Un 27% de empresas no ve peligro en las marcas chinas, lo que abre la puerta a oportunidades de negocio

que habrá un impacto medio. Además, un 27% de las empresas prevén un impacto nulo o muy reducido.

Esta discrepancia en la percepción de los movimientos a raíz de la llegada de las marcas chinas que muestra el barómetro es un reflejo de la realidad, en la que

algunas cadenas de concesionarios se han aliado con los fabricantes chinos para lograr una nueva fuente de negocio mientras que otras empresas han alertado del fuerte impacto del desembarco. Como telón de fondo se encuentra la subida de los aranceles de la UE a los coches eléctricos chinos, que se puede convertir en el inicio de una guerra comercial.

PREOCUPACIÓN MODERADA POR COMPLICACIONES LOGÍSTICAS

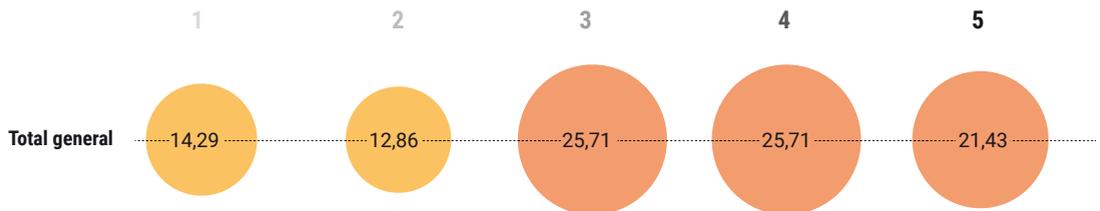
Además del temor al impacto de la llegada de las marcas chinas, la automoción y la movilidad muestran una preocupación moderada por los efectos de las complicaciones logísticas derivadas del cierre del mar Rojo a los buques



Importación de coches chinos / PORT DE BARCELONA

¿QUÉ IMPACTO TIENE LA LLEGADA DE MARCAS CHINAS DE VEHÍCULOS EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

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



mercantes. Un 35% de las empresas prevé un impacto fuerte o muy fuerte y la gran mayoría de las compañías, un 67%, esperan un impacto bajo o muy bajo.

Al mismo tiempo, todavía hay un 46% de empresas que prevén un impacto fuerte o muy fuerte por

la nueva normativa de reducción de emisiones Euro 7, a pesar de que la UE la ha retrasado y suavizado. En general, el 50% de las compañías consideran que las normas de las administraciones para reducir las emisiones tienen un efecto fuerte o muy fuerte en su negocio.

La preocupación por los efectos derivados de la guerra de Ucrania se reduce con mucha intensidad. Solo un 24% de las empresas esperan un impacto fuerte o muy fuerte por problemas económicos o industriales como consecuencia de la guerra entre Ucrania y Rusia. ●

Coche Global, eje del Grupo Mobilitas

Mobilitas, con el respaldo de la superagencia ATREVIA, se dedica a liderar la comunicación y la consultoría en movilidad. Y Coche Global es parte de este grupo de movilidad



Juan Carlos Payo

director general de Negocio
de Grupo Mobilitas

No sé si lo sabes o no, pero Coche Global, tu medio de comunicación de referencia de la información más profesional del motor, forma parte del Grupo Mobilitas, la división de movilidad de la agencia ATREVIA. Desde Mobilitas, buscamos ofrecer soluciones innovadoras para el sector de las dos y cuatro ruedas, y para ello trabajamos con empresas, usuarios y administraciones a través de contenidos informativos gracias al respaldo de los medios digitales –Autofácil, FórmulaMoto y Coche Global–, y complementándolo con el potencial humano y de talento que nos ofrece una de las grandes agencias en comunicación y consultoría de este país, ATREVIA.

El valor de contar con medios de comunicación especializados radica en el profundo conocimiento del sector, de los productos, las tendencias y las marcas. Esta experiencia permite a Mobilitas ofrecer servicios personalizados y proactivos al sector, coordinado con todos los equipos de Relaciones Públicas y sectoriales de ATREVIA, de donde también tomamos casos de éxito para traerlos al territorio movilidad y a los actores que conviven en este ecosistema.

Otro aspecto destacado de Mobilitas/ATREVIA es su enfoque en la sostenibilidad. Abordamos

este tema con una narrativa humanista, centrada en argumentos reputacionales y de cercanía al usuario para generar familiaridad y valor de marca. También realizamos, si el cliente lo demanda, Memorias de Sostenibilidad, reforzando nuestro compromiso con un futuro más sostenible.

ESPECIALIZACIÓN Y CREATIVIDAD

La seguridad en un mundo tan digitalizado como es la movilidad es otro pilar fundamental para nosotros. Nos enfocamos en la protección de datos y la seguridad digital de personas y marcas, apoyados por nuestro equipo de Geopolítica, Defensa y Aeroespacial. Además, nuestra creatividad



Encuentro de automoción de Coche Global en ATREVIA Barcelona

no tiene límites, con tres agencias creativas dedicadas a ofrecer soluciones multiformato y transversales, asegurando una comunicación efectiva y adaptada a cada necesidad.

Con el apoyo de equipos especializados en Movilización Social y Digital, Mobilitas/ATREVIA también trabaja para conocer y satisfacer las necesidades de los usuarios a través de la escucha y la colaboración. Este enfoque nos permite estar cerca de los clientes y comprender sus demandas de manera profunda y efectiva.

La importancia de las relaciones es otra fortaleza de nuestro grupo. Desde el departamento de Asuntos Públicos y Gestión de Crisis, abrimos puertas, conecta-

Desde Mobilitas, buscamos ofrecer soluciones innovadoras para el sector de las dos y cuatro ruedas

mos intereses y guiamos en territorios complejos. Nuestra red de relaciones con todo tipo de administraciones, desde pequeños ayuntamientos hasta instituciones internacionales, nos permite generar un lobby eficaz y establecer conexiones valiosas.

Con presencia física en 15 países y 45 partners de servicios en

todos los continentes, Mobilitas y Atrevia ayudan a abrir puertas y fortalecer relaciones globales. Este alcance global nos permite ofrecer un servicio integral y adaptado a las necesidades específicas de cada mercado.

Nuestros medios digitales autofacil.com, formulamoto.com y cocheglobal.com, alcanzan a 3.000.000 de usuarios únicos y tienen 280.000 seguidores en redes sociales. Además, nuestras publicaciones impresas, como este Auto Mobility Trends, la Gran Guía del Usuario Coche 0 y ECO, la Gran Guía de la Movilidad, la Gran Guía de Compra 2025 y el Motocatálogo 2025, complementan nuestra oferta informativa, proporcionando contenido de alta calidad y relevancia. ●

La apuesta por la nueva movilidad de las empresas se modera

El número de empresas que prevén aumentar sus inversiones en actividades innovadoras relacionadas con la movilidad se suavizará hasta el 42% en 2024

La nueva movilidad se abre paso en las empresas del sector con fuertes inversiones en los últimos años que tienden a moderarse en 2024. El número de empresas que prevén aumentar sus inversiones en actividades innovadoras relacionadas con la movilidad se suavizará hasta el 42%, según las conclusiones del Barómetro Auto Mobility Trends 2024.

El 42% de empresas que prevén aumentar sus inversiones en nueva movilidad en 2024 contrasta con el 50% registrado en 2023. Además, un buen número de compañías optará en 2024 por tomar una posición de prudencia con un 31% que mantendrá las inversiones, frente a un 26% en el ejercicio anterior.

La opción conservadora con el mantenimiento de las inversiones en nueva movilidad es la más numerosa en los proveedores de

componentes y servicios, con un 34% de las empresas en 2024 y un 40% en 2023. Los fabricantes de vehículos también notan el enfriamiento del ritmo inversor al pasar de un 83% de empresas que aumentaron sus inversiones en nuevas actividades en 2023 a una previsión del 55% en 2024. En cambio, las empresas que prevén únicamente mantener las inversiones pasan del 11% al 39%.

VEHÍCULO ELÉCTRICO Y CONECTADO

Las empresas de tamaño medio y los proveedores de componentes y servicios son las más conservadoras respecto a las inversiones en nueva movilidad con un 20% y un 24% de las firmas que incrementan su apuesta en 2024, respectivamente.

Esta suavización en los planes de inversión en nueva movilidad

tiene lugar en un contexto en el que las ventas de vehículos electrificados en España y en otros países se están ralentizando o bien van a la baja. No obstante, el vehículo eléctrico mantiene su hegemonía entre el destino de las nuevas inversiones, con un 74% de las compañías que afirman que tienen planes de desarrollo en esa dirección.

COMBUSTIBLES SINTÉTICOS

A continuación figuran las plataformas de movilidad con un 24%, el vehículo conectado (23%), la micromovilidad personal y los vehículos compartidos (17%) y la conducción autónoma (15%). En último lugar se mantiene la incipiente inversión en combustibles sintéticos y biocombustibles como alternativas para reducir las emisiones de gases con inversiones en el 8% de las empresas encuestadas. ●

INVERSIÓN EN ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD EN 2024

(en porcentaje)



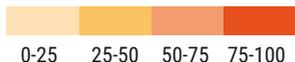
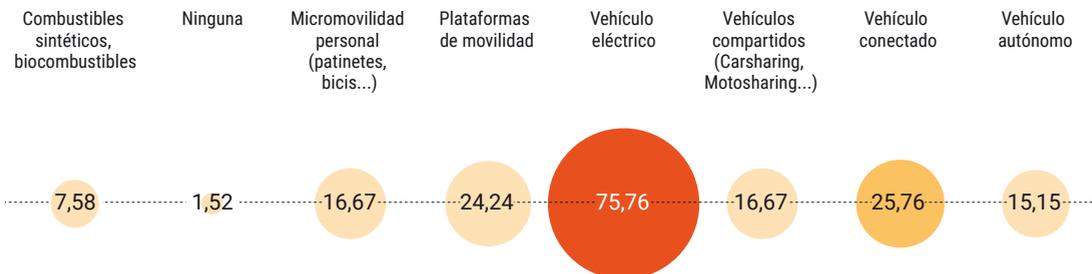
INVERSIÓN EN ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD EN 2023

(en porcentaje)



PRINCIPALES ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD

(en porcentaje)



Trabajamos por un ecosistema de movilidad sostenible que sea líder en Europa

Todo el ecosistema de automoción español está plenamente comprometido con la movilidad del futuro y está participando activamente en los programas del PERTE VEC



Jordi Hereu

Ministro de Industria y Turismo

El pasado mes de julio asistí, junto al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, a la colocación de la primera piedra, y con ella, el inicio de la construcción de la gigafactoría de baterías de litio de Envision en la localidad cacereña de Navalmoral de la Mata, que implicará una inversión estimada de 2.500 millones de euros y la contratación de más de 3.000 trabajadores.

Esta buena noticia se suma a las obras que continúan en la fábrica de diamantes sintéticos de Trujillo. Diamond Foundry, la empresa promotora del proyecto, tiene previsto terminar los trabajos este año. Unos diamantes sintéticos, que al igual que las

baterías que saldrán de la planta de Navalmoral, se destinarán al sector de la automoción, en concreto al vehículo eléctrico, ya que se utilizan en la elaboración de semiconductores.

Ambos proyectos son claros ejemplos de dos objetivos que se ha marcado este Gobierno: por un lado, contribuir al reto demográfico a través de potenciar áreas de menor población desde el punto de vista industrial. Y por otro, fomentar la colaboración público-privada a la hora de invertir los fondos europeos que España está recibiendo.

En este sentido, cabe recordar que el proyecto de gigafactoría

ha recibido 300 millones de euros del PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado. Y la fábrica de diamantes sintéticos ha obtenido una financiación de 120 millones de euros públicos del Fondo de Inversión Industrial Productiva gestionado por el Ministerio de Industria y Turismo.

Precisamente, creo que estamos en un momento de gestión de fondos europeos sin precedentes que está contribuyendo a definir un destacado ecosistema industrial innovador, y que está ayudando a dar respuesta a los restos estratégicos de la Unión Europea.

En clave industrial, los fondos europeos están contribuyendo al



Fábrica de Renault en Palencia / RENAULT

avance de España en el ámbito de la transición energética y la innovación, con una profunda transformación en áreas transversales como la descarbonización, el impulso al vehículo eléctrico y conectado o la digitalización de sectores fundamentales para nuestra economía, como el agroalimentario, el naval o el sector de los semiconductores.

Todas estas inversiones, además de generar empleo y oportunidades, consiguen atraer o fijar proyectos estratégicos e innovadores que dan certidumbre a las plantas de automóviles españolas y a toda la cadena de valor que existe en torno al vehículo eléctrico.

Queremos que España lidere, en un mundo donde la tecnología sigue avanzando a pasos agigantados, una industria puntera en todo el proceso productivo; desde la extracción de la materia prima, hasta la fabricación de las celdas y el ensamblaje de baterías en coches eléctricos. Todo el ecosistema de automoción español está plenamente comprometido con la movilidad del futuro y está participando activamente en los distintos programas del PERTE VEC que estamos ejecutando.

España está haciendo una apuesta firme para continuar su papel protagonista en la industria de la movilidad europea y mun-

dial, afrontando los cambios necesarios para seguir siendo competitiva, además de segura, sostenible y conectada.

Y según se observa en el Barómetro de movilidad y automoción de Coche Global 2024, el vehículo eléctrico mantiene su hegemonía como principal destino de las nuevas inversiones, con un 74% de las compañías que afirman que tienen planes de desarrollo en esa dirección.

Todos nosotros, empresas de este sector, en colaboración con las administraciones, tenemos en nuestra mano las herramientas, las habilidades y los medios para triunfar en este empeño. ●

La apuesta por la nueva movilidad y por nuestra automoción



José López-Tafall

Director general de ANFAC

Cuando en este país hablamos de la automoción, no se es consciente de la gran «joya industrial» que tenemos. Somos el 2.º mayor productor de Europa y el 8.º del mundo, sin contar con ningún centro decisor en nuestro país. Un mérito logrado en las últimas décadas y que ha conllevado que marcas, no solo de automoción sino de la cadena de valor tradicional, hayan apostado por asentar sus fábricas o invertir en nuestro país.

Hace más de una década, un nuevo escenario se abrió y la transición a la nueva movilidad es ahora nuestro reto. Lo que hemos hecho nos posiciona en un buen lugar, pero no debemos confiarnos en creer que con esto será suficiente. No están siendo tiempos fáciles para acometer esta transición. Ya sean por pandemias, conflictos bélicos o crisis económicas nos hemos visto afectados. Si bien, en el último año, tanto nuestro mercado como producción de vehículos mejoró, todavía se sitúa muy le-

jos de los 1,5 millones de vehículos vendidos y de los 2,8 millones producidos que había antes de la pandemia y que una economía como la española, la cuarta europea, debería de aspirar.

Estamos en un momento clave donde consolidar no solo el mercado general sino el mercado de vehículos electrificados es un aspecto clave para posicionarnos en la carrera de la nueva movilidad. La cuota de vehículos eléctricos en España apenas llega al 5%, Europa ya registra el 14,4%. Sin olvidar que el próximo año la exigencia de la regulación europea de emisiones (conocida como CAFE) a los fabricantes aumenta, y con ella las posibles multas. Y donde se estima que la cuota de matriculación de vehículos eléctricos puros debería llegar al 22%.

O actuamos ya o nos arriesgamos a perder un sector que genera el 10% del PIB nacional y cerca

de dos millones de empleos en España. Es un mensaje claro. Y las medidas a tomar también lo son. La adjudicación de los PERTEs son un importante estímulo, pero no ha de ser único ha de ir acompañada por medidas tanto en materia de mejoras de la eficiencia de las ayudas a la compra y continuidad en 2025, fiscalidad positiva, impulso de la red de recarga de acceso público y políticas industriales que muestren el apoyo y apuesta de España por avanzar decididamente hacia el vehículo eléctrico.

No es el momento de poner en duda el cambio al vehículo eléctrico, es el momento de apostar con convicción por este cambio. La automoción europea ya ha invertido más de 250.000 millones. Y si se muestran dudas, ya sean chinos o EEUU nos adelantarán sin paliativos. Y en esta carrera, España tiene potencial para estar en la cabeza. Ahora es el momento de apostar por la nueva movilidad. Es el momento de apostar por nuestra automoción. ●

Las empresas mejoran su negocio pero con menos intensidad

Las perspectivas de cierre del ejercicio de 2024 mantienen el optimismo pero con una intensidad algo por debajo, con un 52% de las empresas que esperan una mejora de ingresos

El 61% de las empresas encuestadas en el Barómetro Auto Mobility Trends 2024 registró una mejora de su negocio en 2023, mientras que un 55% mejoró su resultado operativo. Las perspectivas de cierre del ejercicio de 2024 mantienen el optimismo pero con una intensidad algo por debajo, con un 52% de las empresas que esperan una mejora del negocio y un 42% que prevé ganar más.

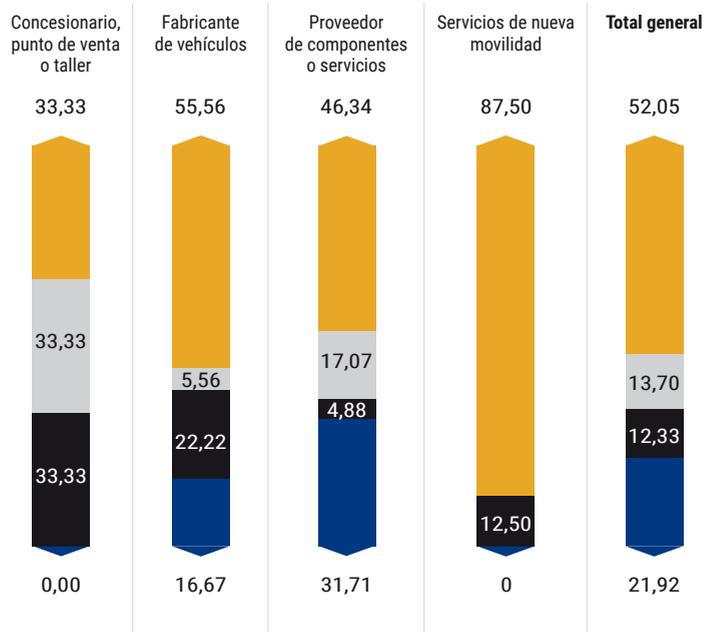
MÁS PESIMISMO

Casi un 45% de las compañías de automoción y movilidad que operan en España lograron aumento de sus ingresos entre el 10% y el 20% en 2023. Para 2024, las previsiones apuntan a que un 37% de las empresas conseguirán una mejora igual de hasta el 20%.

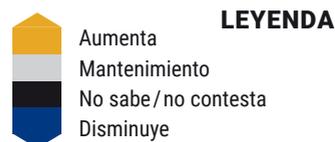
En el otro extremo se encuentran las firmas que sufrieron un descenso de la facturación. En 2023, alrededor de un 11% de las empresas redujeron su volumen de negocio en un porcentaje que llegó hasta el 20%. Las previsiones

EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO (en porcentaje)

Facturación en 2024 respecto a 2023



nes para el cierre de 2024 indican un empeoramiento con un 21% de las empresas que esperan un descenso de la facturación de hasta el 20%. ●



Es el momento de acelerar

El futuro del automóvil depende de las decisiones que tomemos ahora y no se puede perder más tiempo



Wayne Griffiths

CEO de SEAT y CUPRA

La industria del automóvil está viviendo una auténtica disrupción. Los fabricantes de automóviles solo podremos producir vehículos cero emisiones a partir de 2035. Es decir, en 10 años, poco más que el ciclo de vida de un coche, tenemos que cambiar nuestro modelo de negocio por completo.

Esta disrupción abre las puertas a una nueva era en la que Europa debe enfrentarse con nuevos competidores para seguir siendo un referente en la industria automovilística, como lo ha sido en el último siglo. Sobre esta base, ahora toca mirar al futuro y acelerar.

Gracias al impulso de su industria del automóvil, Estados Unidos y China parten con ventaja en esta

El objetivo de que España esté por encima del 25% de cuota de vehículos electrificados está más lejos

carrera, mientras que Europa está aún más centrada en regular y en multar. Como he dicho en muchas ocasiones, prohibir no es la solución, sino que debemos incentivar y facilitar con medidas

a nivel europeo mejoren la competitividad del automóvil.

Un elemento clave puede ser disponer de energías renovables, en las que España tiene un gran potencial, a un precio competitivo y que atraiga nuevos proyectos a la cadena de valor. Como segundo país productor de coches en Europa y el octavo a nivel global, España cuenta con una sólida base industrial que nos permite arrancar esta disrupción con cierto optimismo, pero solo en el corto plazo.

La quinta edición del estudio Auto Mobility Trends refleja este estado de ánimo y confirma la gran apuesta de la industria española por el vehículo eléctrico, que concentra un 74% de las nuevas inversiones. A esto se une un incremento del 47% de las inver-



Imagen del futuro CUPRA Raval eléctrico

siones, especialmente centradas en actividades relacionadas con la innovación. Además, el sector mantiene previsiones optimistas para este año, y más de la mitad de las empresas espera una mejora del negocio.

Sin embargo, el mercado no está progresando a la velocidad que tendría que hacerlo. Solo un 4,6% de los vehículos matriculados en el primer semestre de 2024 en España fueron 100% eléctricos, y menos de un 5%, híbridos enchufables. En ambos casos, un porcentaje inferior al del año pasado en el mismo periodo del tiempo. El objetivo de que España esté por encima del 25% de cuota de vehículos electrificados está más lejos ahora que hace un año.

España tiene que apostar por la movilidad eléctrica, mejorar la infraestructura de recarga y facilitar la compra de coches eléctricos con un verdadero plan de incentivos fiscales. En definitiva, que el país sea capaz de generar un proyecto colectivo que transmita ilusión y confianza en la movilidad sostenible y electrificada.

ILUSIÓN Y CONFIANZA

Y en eso se basa Future: Fast Forward, el proyecto que estamos liderando desde SEAT S.A. y el Grupo Volkswagen que tiene como objetivo transformar la cadena de valor de la industria del automóvil en España, algo vital en la transición hacia la electrificación. Junto a nuestros socios,

estamos invirtiendo más de 10.000 millones de euros para poner España sobre ruedas eléctricas, una inversión histórica que transformará la industria española del automóvil, impulsando la economía y garantizando miles de nuevos puestos de trabajo.

Como no me he cansado de repetir, el futuro de la industria del automóvil en nuestro país está en juego, y nada importante se consigue sin alianzas estratégicas. Por ello, es tan importante la colaboración público-privada. Como país, hemos avanzado mucho, pero debemos afrontar nuevos retos en el futuro. Porque España puede y debe ser un gran referente en la movilidad del futuro. ●

Los proveedores siguen creciendo, pero enfrentan desafíos importantes

En 2023, la industria española de proveedores de automoción logró una facturación de 41.529 millones, lo que representa un aumento del 10,3% en comparación con el año anterior. Este incremento marca un hito para el sector, superando por primera vez los 40.000 millones. Sin embargo, es importante considerar el impacto de la inflación en estas cifras, dado que los volúmenes de producción continúan siendo bajos y los márgenes ajustados.

A pesar de la incertidumbre global, el sector aumentó un 10% sus inversiones en capacidades productivas, destinando más de 1.670 millones a mejorar procesos para mantener su competitividad. No obstante, el ritmo de crecimiento de estas inversiones ha disminuido en comparación con años anteriores. La inversión en I+D+i representó el 3,1% de la facturación, alcanzando los 1.271 millones. Aunque esta cifra es casi el triple de la media industrial española, muestra signos de estancamiento.

Estas cifras reflejan el esfuerzo continuo de la industria para adaptarse y mantenerse a la



José Portilla

Director General de SERNAUTO

vanguardia tecnológica. Sin embargo, la desaceleración en el crecimiento de las inversiones podría indicar una tendencia de deslocalización de proyectos hacia países con mayores incentivos. Por ello, desde SERNAUTO hemos solicitado a la Administración Pública un mayor apoyo para atraer inversiones a España con una estrategia nacional que incluya medidas para fomentar proyectos innovadores. Sin este apoyo, existe el riesgo de perder autonomía estratégica y competitividad.

Como muestra el Barómetro, el empleo evoluciona positivamente. El empleo directo generado por los proveedores de automoción en 2023 aumentó ligeramente hasta las 204.650 personas, caracterizándose por ser estable y de alta calidad, con un crecien-

te nivel de cualificación y tecnificación. Se da empleo a 332.550 personas de forma directa e indirecta.

Las estimaciones para 2024 sugieren un incremento más moderado del 3% en la facturación, debido a los bajos márgenes, la producción estancada y la incertidumbre del mercado. No obstante, se espera mantener los niveles de empleo, con un ligero aumento del 1% con la incorporación de perfiles digitales y tecnológicos.

En resumen, es clave activar medidas de apoyo a este sector estratégico, que promuevan una colaboración público-privada más ágil y flexible, y la implementación de un Plan Renove para la renovación del parque automovilístico y la reducción de emisiones. Además, vemos fundamental facilitar la financiación a las pymes, las más afectadas por la incertidumbre y la volatilidad. Aunque la industria española de proveedores de automoción muestra un crecimiento sostenido, enfrenta desafíos significativos que requieren un enfoque estratégico y un apoyo robusto para asegurar su competitividad y autonomía en el futuro. ●

Acelerar la electrificación de la economía y de la automoción



Arturo Pérez de Lucía

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

Si algo se ha ido evidenciando en estos últimos años es que la automoción en España (y en el resto del mundo) ha pasado de ser un mercado, por sí mismo, a convertirse en parte de un entramado de mercados y sectores que se entrelazan y van más allá del concepto de la movilidad y el transporte, ampliando su horizonte a la eficiencia energética y la electrificación.

La llegada del vehículo eléctrico ha marcado esta tendencia, pues es el único sistema de propulsión capaz de interactuar con la red para impulsar las energías renovables, la generación distribuida y el almacenamiento energético, algo que en España cobra mayor interés, habida cuenta de la dependencia tan absoluta que tenemos de terceros países en la compra de combustibles fósiles, de nuestra capacidad para generar nuestra propia energía, renovable y limpia, para alimentar edificación, industria y movilidad.

Esto cobra mayor importancia, a la vista de cómo evoluciona la geopolítica hacia bloques cada vez más enfrentados, donde han resurgido los Estados con economías emergentes integrados en los BRICS, que tratan de posicionarse frente a la hegemonía tradicional de Estados Unidos, y cuando la Unión Europea se está quedando rezagada con respecto a otras zonas del mundo, con un PIB que suponía el 25,84% a nivel mundial en 1980, y que en la actualidad representa el 14,17%.

Electrificar todo el parque de vehículos ligeros de hoy, en España, y con la misma cantidad de kilómetros que se recorren, representaría aproximadamente un consumo energético equivalente de 75 TWh. Quizás, este dato no tenga sentido para muchos lec-

tores, pero para tratar de clarificarlo, la demanda eléctrica en la década entre 1997 y 2007 creció un 60% e implicó un consumo de 100 TWh, que es un 25% más y no supuso desafío alguno.

Por otro lado, cuando el parque actual de vehículos ligeros y pesados en España consume el equivalente a 330 TWh, electrificar ese parque en su totalidad consumiría un estimado de 130 TWh, aproximadamente 3 veces menos. Estos datos tienen unas profundas implicaciones y demuestran que la automoción del futuro no puede abordarse desde un único prisma, ya sea industrial, económico, social, medioambiental o energético, sino teniendo en cuenta todas las variables y el objetivo al que, como país, nos dirigimos.

Electrificar la economía y la automoción son estrategias irrenunciables en Europa y dentro de ella, en España, para poder abordar los desafíos de presente y futuro. ●

El nuevo Hyundai TUCSON

actualiza el diseño, la tecnología y las propulsiones

La renovación del Hyundai TUCSON incorpora mejoras en diseño, propulsores y tecnología, como el modo Green Zone del híbrido enchufable para circular 100% eléctrico de forma automática en las Zonas de Bajas Emisiones

El Hyundai TUCSON se ha convertido, desde su llegada al mercado en 2004, en un superventas. En 2023 se vendieron 158.056 unidades del exitoso SUV de Hyundai en Europa. Con este legado, Hyundai ha lanzado en 2024 la renovación del TUCSON, que incorpora muchas mejoras, incluyendo un diseño actualizado, tecnología innovadora y una gama de propulsores que refleja mejor las necesidades de los clientes.

El nuevo Hyundai TUCSON estrena un inédito motor de gasolina 1.6 TGD de gran eficiencia y bajo consumo que desarrolla 160 CV y que opcionalmente puede disponer de hibridación a 48 voltios, lo que le permite contar con la etiqueta ECO de la DGT. Cuenta también con una versión híbrida eléctrica (HEV), cuyo sistema motriz lo componen el motor 1.6 de gasolina y un motor eléctrico de 47,7 kW con una potencia total conjunta de 215 CV para que la economía de uso no esté reñida

con las prestaciones. La oferta diésel se mantiene con el actual 1.6 CRDI, disponible con dos niveles de potencia: 115 CV y 136 CV, así como con opción de hibridación a 48 voltios.

El nuevo TUCSON lleva la conectividad al siguiente nivel con continuas actualizaciones de software Over-the-Air (OTA) para todos los sistemas del coche

Quienes deseen circular sin emisiones pueden recurrir a la versión híbrida enchufable, cuyo motor de gasolina 1.6 se asocia a un motor eléctrico de 72 kW. Incorpora, como primicia, el modo Green Zone. Basándose en la información del navegador, el ve-

hículo puede conmutar automáticamente de modo ECO a modo estrictamente eléctrico (EV) para asegurar una conducción libre de emisiones en las zonas cartografiadas como ZBE.

DISEÑO EXTERIOR

El diseño exterior del TUCSON es uno de sus puntos fuertes, y con este Facelift se consigue renovar el aspecto exterior manteniendo la esencia y personalidad del modelo. Lo más destacable del exterior es la parrilla, que recorre el frontal de extremo a extremo. Integra unas luces diurnas LED que se actualizan para dar al modelo un aire renovado, sin perder su esencia. Los intermitentes delanteros también están integrados en la parrilla. El paragolpes es nuevo, así como el diseño de las llantas de aleación, desde 17" a 19". Como novedad, las manetas delanteras tienen un sensor para abrir y cerrar el coche, eliminando el botón y creando una imagen más limpia. La parte trasera tam-



bién se renueva con un paragolpes rediseñado.

DISEÑO INTERIOR

El diseño interior es completamente nuevo, destacando la amplitud y la tecnología. El diseño horizontal se mantiene, pero incorpora dos pantallas integradas de 12,3", con el cuadro de instrumentos y la pantalla de infoentretenimiento con navegador. El diseño del control del climatizador cambia también, incluyendo ruedas para regular la temperatura, y botones físicos para que sea más intuitivo, con una pantalla LCD. La consola central es más amplia, ya que el cambio automático 'shift by wire' va integrado en la columna.

CONECTIVIDAD, CONFORT Y SEGURIDAD

El nuevo TUCSON lleva la conectividad al siguiente nivel con continuas actualizaciones de software Over-the-Air (OTA) para todos los



sistemas del coche, lo que permite a los propietarios ahorrar costes y mantener sus coches con el software más reciente, proporcionando una experiencia actualizable. El nuevo TUCSON incorpora también equipamientos que ayudan a que el conductor y el resto de los ocupantes se sientan cómodos. Todas las luces interiores pasan a ser tipo LED, incluida la luz del maletero. La suspensión con gestión electrónica ECS controla automáticamente y de forma continua la suspensión del vehículo para maximizar la

comodidad y el rendimiento de conducción.

Las ayudas a la conducción y sistemas de seguridad Hyundai SmartSense incluyen, entre otros, el sistema activo de cambio involuntario de carril (LKA), asistencia a la frenada de emergencia (FCA), sistema detector de fatiga del conductor (DAW), conexión y desconexión automática de las luces largas (HBA), limitador de velocidad (MSLA), alerta de inicio de la marcha del vehículo precedente (LVDA) y E-Call. ●

El renting, una fuerza motriz en el futuro de la movilidad



José-Martín Castro Acebes

presidente de la Asociación
Española de Renting
de Vehículos

En primer lugar, quiero agradecer a Coche Global la oportunidad de colaborar con este Auto Mobility Trends 2024, que tan interesantes conclusiones arroja. Me ilusiona comprobar cómo las empresas mantienen cierto optimismo de cara al cierre del ejercicio. Es muy satisfactorio destacar que el renting ha sido el primer segmento del sector de automoción en superar las cifras prepandemia y marcar tendencia. Así, al cierre de 2023, las inversiones en compra de vehículos aumentaron un 11,08% sobre el anterior récord de inversión de 2019.

En el primer semestre de 2024, los clientes han aumentado un 34,55% y el parque lo ha hecho un 30,36%. Del mismo modo, las matriculaciones han crecido un 9,58% en relación con 2019. Y un dato irrefutable: el peso del renting en las matriculaciones ha pasado de un 20,22%, en 2019 a un 29,04%, a junio de 2024. Queda patente que el renting es un

indicador temprano de la tendencia positiva del sector que esperamos se consolide a lo largo del ejercicio y la solución de movilidad más eficiente para empresas y particulares.

Otra de las tendencias importantes del Barómetro es la apuesta por la electrificación, como destino principal de las inversiones empresariales. A pesar de que el eléctrico no está despegando como se esperaba, el esfuerzo realizado por las compañías de renting ya nos permite hablar de un parque de vehículos electrificados en renting de casi 99.000 unidades, de las cuales hay unos 31.000 vehículos eléctricos puros. Si, como vemos en Auto Mobility Trends, el 74% de las compañías encuestadas tiene planes

de desarrollo en esta tecnología, siempre que los esfuerzos gubernamentales acompañen, la tendencia de la electrificación de la movilidad se mantendrá.

La electrificación junto con la digitalización y la conectividad serán tres grandes vectores de crecimiento para todo el ecosistema de la movilidad. Este tiene ante sí el gran reto de redibujarse, sin perder su esencia. La movilidad, haciéndose ecológicamente más sostenible, debe seguir siendo una palanca de crecimiento económico, social e individual para el futuro y el renting mantiene una posición privilegiada para liderar junto con sus clientes esta transición hacia una movilidad más sostenible y tecnológicamente más avanzada. La combinación de un crecimiento robusto, inversiones estratégicas en electrificación, flexibilidad en la gestión y un enfoque en la digitalización y conectividad convierten al renting en una fuerza motriz en el futuro de esta movilidad. ●

Las plantillas crecen con nuevos perfiles

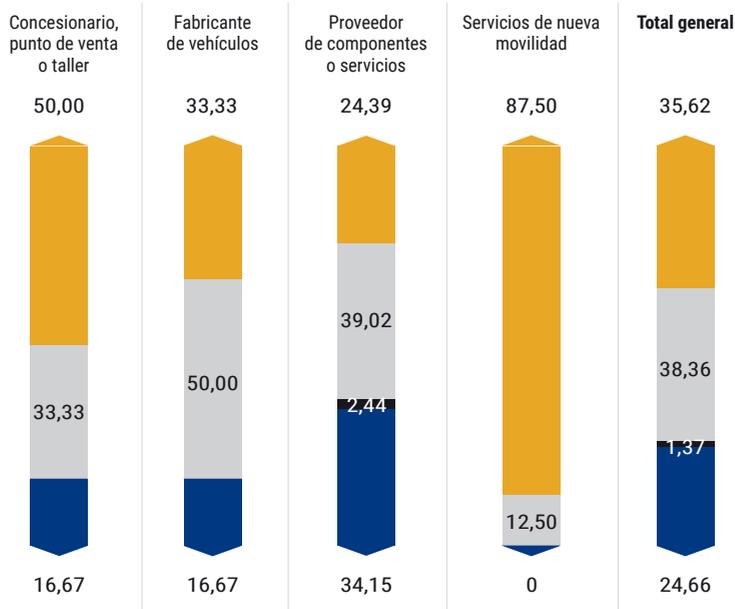
Un 35,6% de las empresas prevé acabar el año 2024 con un aumento de sus trabajadores

La mejora del negocio registrado por las empresas de automoción y movilidad se trasladó, aunque con menor intensidad, a la evolución positiva de las plantillas. Las perspectivas de cierre del año 2024 son positivas en relación con el empleo para un 35,6% de las empresas, según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends 2024.

Sin embargo, el grupo de compañías del sector más numeroso está formado por las que esperan acabar el año manteniendo la plantilla, con un 38% del total, frente a casi el 25% de las firmas que prevén un descenso del número de trabajadores.

El crecimiento del empleo se producirá, especialmente, con la incorporación de nuevos perfiles profesionales relacionados con la transformación de la movilidad y el automóvil. El 42,5% de las empresas prevén fichar a más empleados con nuevos perfiles, mientras que un 35,6% esperan mantener ese grupo de trabajadores y casi un 18% indican que no tienen previsto incorporar empleos diferentes.

EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN 2024 EN RELACIÓN A 2023 (en porcentaje de empresas)



La evolución prevista de las plantillas en 2024 tiene lugar después de un 2023 marcado por una situación en la que la mayoría de las empresas, un 48%, mantuvieron sus trabajadores, frente a un 33% que incorporaron a más efectivos y un 19% que redujeron la cifra de trabajadores. ●



Reforzar el impulso hacia la nueva movilidad

Es vital que todos los actores del sector trabajen juntos para asegurar que las inversiones no solo se mantengan, sino que aumenten significativamente



José Ignacio Moya

Director general de Faconauto

El sector de la automoción y la movilidad ha mostrado una notable capacidad de recuperación y crecimiento en los últimos años. Según el Barómetro Auto Mobility Trends 2024, el 61% de las empresas mejoró en su negocio durante 2023, y el 55% reportó mejores resultados operativos. Las perspectivas para 2024 siguen siendo optimistas, aunque con menor intensidad: el 53,5% espera mejorar su negocio y el 42% prevé un aumento en sus ganancias.

Este crecimiento se refleja también en las plantillas, que han evolucionado positivamente. Para el cierre de 2024, el 35,6% de las empresas prevé un aumento en el empleo, y el 42,5% planea contratar nuevos perfiles profesionales, adaptándose a las nuevas demandas del mercado.

Sin embargo, a pesar de estas señales alentadoras, las inversiones en actividades innovadoras relacionadas con la movilidad muestran una tendencia a la moderación, en línea con el comportamiento de la cuota de electrificación durante el primer semestre de 2024, que también señala una ralentización. En 2023, el 50% de las empresas aumentaron sus inversiones en este ámbito, mientras que para 2024 se espera que solo el 43,7% lo haga. Es crucial no permitir que esta moderación frene el progreso. La relevancia del vehículo eléctrico, con un 74% de las compañías planeando desarrollos en esta dirección, debe ser un motor para un mayor compromiso con la nueva movilidad.

La nueva movilidad no es solo una tendencia; es una necesidad imperiosa. La electrificación, la digitalización y la eficiencia energética son pilares fundamentales para el futuro de la industria. Es vital que todos los actores del sector trabajen juntos para asegurar que las inversiones en estas áreas no solo se mantengan, sino que aumenten significativamente.

No podemos permitirnos quedar rezagados en este proceso; la apuesta por la nueva movilidad debe ser una prioridad y se debe trabajar decididamente desde la administración para dar la necesaria certidumbre a las empresas, a través de un marco fiscal, de incentivos y de simplificación legislativa, para que puedan dar esos pasos hacia ese futuro eficiente e inclusivo, donde ninguna quede atrás. ●

Objetivo: una movilidad accesible y asequible para todos



Raúl Palacios

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

El Barómetro Auto Mobility Trends se consolida año a año como una referencia para entender la evolución de este pilar económico estratégico que es la movilidad. A juzgar por los resultados, si tuviera que describir nuestro sector con un adjetivo sería, sin duda, el de resiliente. En un contexto tan disruptivo como el actual, en el que –como ya anticipó GANVAM en su informe «el impacto MADE»– los negocios no solo nos estamos teniendo que adaptar a la digitalización, al pago por uso o la electrificación, sino también a la llegada de nuevos actores asiáticos, es grato comprobar cómo, en términos generales, las empresas seguimos tirando del carro y registrando una evolución positiva de las plantillas.

Esto no deja de ser un indicativo de nuestra capacidad para dar respuesta a la realidad cambiante del mercado y a las preferencias de los ciudadanos que, al fin y al cabo, necesitan solu-

ciones de movilidad asequibles y accesibles. Ahora bien, la Administración debe acompañar y posicionar nuestro país como un verdadero hub de movilidad, reforzando la competitividad del sector automoción, impulsando la demanda interna y convirtiendo España en un foco atractivo de inversión.

Sin perder de vista que el vehículo conectado es el verdadero revulsivo de esta industria llamada movilidad, el sector público debe ser consciente de que el sector, de manera global, necesita un apoyo real para que toda la cadena de valor se adapte a esta transformación. Para abordar con éxito esta transformación digital hay que acompañar a todas las empresas y, en especial, a las pymes y autónomos, en su reorientación hacia plataformas de servicios de movilidad conectada.

Para cumplir con los ambiciosos objetivos de electrificación hay que poner en marcha estrategias eficaces que permitan reducir la edad del parque móvil, revisando la gestión de los actuales incentivos para convertirlos en ayudas directas y apoyando al vehículo de ocasión como palanca para democratizar la movilidad cero emisiones. Teniendo en cuenta que la movilidad es un derecho indiscutible para todos los ciudadanos, ninguna capa de la sociedad puede quedar fuera por motivos económicos.

Soy consciente de que, para afrontar la transformación actual, hay que tener visión conjunta, ya no solo para que el modelo al que vamos tenga más valor que el que dejamos atrás, sino también para evitar grietas por las que se puedan colar actores externos que, sin aportar valor en nuestro mercado, se queden con los beneficios de este nuevo modelo. Como país, no nos lo podemos permitir. ●

Kia EV3

un SUV eléctrico compacto con una experiencia superior

El nuevo SUV compacto Kia EV3 incorpora la tecnología innovadora del eléctrico EV9, el modelo insignia, y un diseño avanzado que sobrepasa los límites de su categoría

El nuevo Kia EV3 establece estándares nunca vistos en el segmento de los SUV eléctricos compactos gracias a la combinación de diseño atrevido, tecnología innovadora y equipamiento vanguardista. El EV3 ampliará el atractivo y elevará la percepción de los SUV eléctricos compactos basándose en la avanzada tecnología del EV9, el más grande de la marca y galardonado en múltiples ocasiones. El resultado es que el nuevo modelo supera con creces las expectativas de los clientes.

DISEÑO EXTERIOR E INTERIOR

La filosofía de diseño «Opposites United» de Kia ha sido fundamental para la formación del diseño moderno, dinámico y espectacular del Kia EV3. Estos principios aprovechan la tensión creativa generada por los valores divergentes de la naturaleza y la modernidad para ofrecer un conjunto armonioso. Su influencia

eleva la sensación emocional y el entorno del EV3, combinando a la perfección una estética dinámica con una funcionalidad bien estudiada.

El Kia EV3 ofrece la mayor autonomía eléctrica de su clase, 600 km, y carga la batería del 10 al 80% en 31 minutos

Kia ha configurado un habitáculo muy espacioso, funcional y eficaz. Desprende un atractivo ambiente de salón, diseñado para que los ocupantes lo disfruten en cada trayecto y mientras el vehículo está cargando. Una elegante consola central incluye una superficie deslizante y una zona de almacenamiento. La pantalla panorámica de casi 30" (76 cm)

consta de un grupo de 12,3" (31 cm), un panel de 5" (13 cm) para la climatización y otra pantalla AVN de 12,3" (31 cm).

Como cada nuevo Kia, el EV3 está dotado de diversos elementos para acelerar la sostenibilidad a escala. En el salpicadero y los revestimientos de las puertas se aplica tela reciclada para crear un ambiente íntimo y hogareño. El tereftalato de polietileno (PET), uno de los plásticos más fáciles de reciclar del mundo, está presente en numerosas zonas del interior.

PROPULSIÓN ELÉCTRICA

El EV3 mide 4.300 mm de largo, 1.850 mm de ancho, 1.560 mm de alto y tiene una distancia entre ejes de 2.680 mm. Está equipado con un sistema de propulsión eléctrica de última generación con tracción delantera, basado en la Plataforma Modular Eléctrica Global (E-GMP), con tecnología de baterías de cuarta generación



de Kia. El EV3 en versión estándar se ofrece exclusivamente con una batería de 58,3 kWh, mientras que la variante EV3 Long Range está equipada con una batería de 81,4 kWh y alcanza una autonomía estimada de hasta 600 km (WLTP) con una recarga del 10 al 80% en aproximadamente 31 minutos.

TECNOLOGÍA Y SEGURIDAD

Kia ha equipado el EV3 con una serie de dispositivos avanzados de seguridad, conducción, funcionalidad y carga, normalmente reservados al sector de los SUV eléctricos por encima de esta categoría. La tecnología de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) del vehículo incluye el Control eléctrico de vectorización dinámica de par (eDTCV) para garantizar que el EV3 transfiera su potencia a la ca-



rrera de forma suave y estable. La Asistencia para evitar colisiones frontales, la Asistencia de seguimiento del carril, la Asistencia para conducción en carretera y el Asistente para evitar colisiones traseras al aparcar proporcionan ayuda adicional y tranquilidad a los conductores en cada trayecto. El EV3 es el primer modelo equipado con la nueva tecnología de frenado regenerativo i-Pedal 3.0 de Kia, que permite al conductor ajustar el nivel de retención según sus preferencias y hace posible la conducción con un solo pe-

dal. Con el EV3, Kia es el primer fabricante que introduce la carga desde el vehículo (V2L) en el segmento de los SUV compactos. Ofrece a los ocupantes la libertad y flexibilidad para alimentar dispositivos. Con la Digital Key 2.0 de Kia, pueden evitar la molestia de llevar encima llaves físicas. Además, el EV3 es el primer modelo EV que incorpora la tecnología AI Assistant de Kia, que facilita modernas e innovadoras formas de interactuar y controlar las funciones del vehículo de forma directa e intuitiva. ●

La moto, una realidad en la movilidad pendiente de gestionar



José María Riaño Sebastián

Secretario General de ANESDOR

La movilidad actual no se entendería sin la moto. Es el vehículo motorizado con la huella ambiental más baja, el más accesible económicamente y soluciona prácticamente todas las necesidades de desplazamientos urbanos e interurbanos. Estas son algunas de las razones que llevan a que cada vez más ciudadanos elijan la moto en su día a día.

Nada mejor que los datos para poder explicar esta realidad: el sector de la moto y el vehículo ligero representó en el último año el 16,6% las matriculaciones (hace 5 años eran el 11,8%); la demanda no ha parado de crecer en la última década, incrementando el parque un 18,8%, un dato que se eleva hasta el 49% en el caso de las motos más ligeras, (125cc/11kW).

No solo ha crecido el mercado por la movilidad diaria del ciudadano.

El boom del comercio electrónico y del reparto de comida a domicilio han incrementado el uso profesional. La moto y los vehículos ligeros son los protagonistas de la logística última milla. No cabe duda de que estos vehículos han cobrado un mayor protagonismo.

A pesar de esta tendencia sólida creciente, la moto sigue siendo la gran olvidada. En la Ley de Movilidad Sostenible no se habla de la moto; en la inmensa mayoría de los Planes de Movilidad Urbana tampoco; y en las Zonas de Bajas Emisiones que se están implementando se malinterpretan las etiquetas ambientales, tratando a las motos como si fueran coches.

Además de ser estratégicos en la nueva movilidad, los vehículos ligeros suponen una oportunidad industrial. Silence, Nuuk o Scoobic son ejemplos de empresas que ya están fabricando eléctri-

cos en nuestro país. No son las grandísimas fábricas de coches, pero eso no es razón para dejarlas en el olvido, al contrario, hay que apoyar esta oportunidad industrial estratégica en la nueva movilidad.

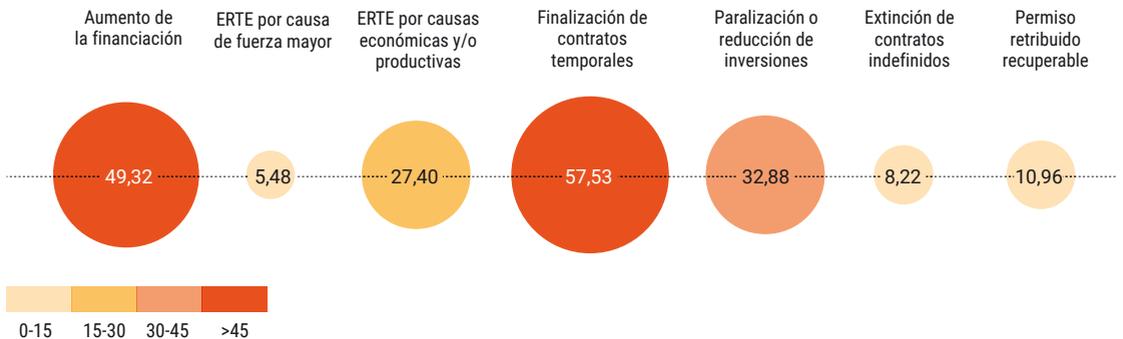
Tampoco es despreciable el auge del mototurismo. Miles de turistas anuales que gastan 150€ al día si son nacionales y 300€ si son extranjeros. Una actividad que transcurre en la España vaciada y fuera de la temporada alta.

La categoría L (ligera) de homologación es una realidad creciente, presenta muchas ventajas y oportunidades. Es momento de que las diferentes Administraciones atiendan a la singularidad de la moto y las necesidades de sus usuarios en las diferentes políticas que se llevan a cabo en materia económica, de movilidad y de seguridad vial. ●

Flexibilidad laboral y más financiación, la respuesta a la incertidumbre

La finalización de contratos temporales y el refuerzo de la financiación son las dos medidas más utilizadas por las compañías, según Auto Mobility Trends

¿QUÉ MEDIDAS APLICA LA EMPRESA ANTE LA COYUNTURA ACTUAL? (en porcentaje)



El nuevo entorno del negocio y de la actividad en el sector de la movilidad y la automoción que se ha impuesto desde la pandemia junto con las exigencias derivadas de la descarbonización obligan a las empresas a adaptarse a la coyuntura. La búsqueda de flexibilidad laboral y de una mayor financiación son las dos medidas más utilizadas por las compañías, según el Barómetro Auto Mobility Trends 2024.

El ranking de las acciones más implantadas por las empresas está encabezado por la finalización de

los contratos temporales como vía para adaptar la actividad a las necesidades de cada momento. El 57,5% de las empresas recurren a esta fórmula de flexibilidad laboral, según el sondeo de Coche Global. Las empresas que recurren más a esta fórmula son las de tamaño mediano y los proveedores de componentes y servicios.

FRENO A LAS INVERSIONES

En segundo lugar se sitúa la búsqueda de financiación adicional, con un 49% de las empresas, un porcentaje superior al que se re-

gistró en el Barómetro de 2023, cuando fue la medida prioritaria. En 2024, las startups de nueva movilidad son las empresas que necesitan más financiación (62,5%), así como las firmas pequeñas (45%).

Un 33% de las compañías de movilidad y automoción también recurren a la paralización o reducción de inversiones, con más intensidad en los proveedores y en las pymes. Este dato está en sintonía con la previsión de una mayor moderación de la apuesta inversora de las empresas. ●

Meltio ofrece piezas metálicas de forma ágil y fiable con su tecnología 3D

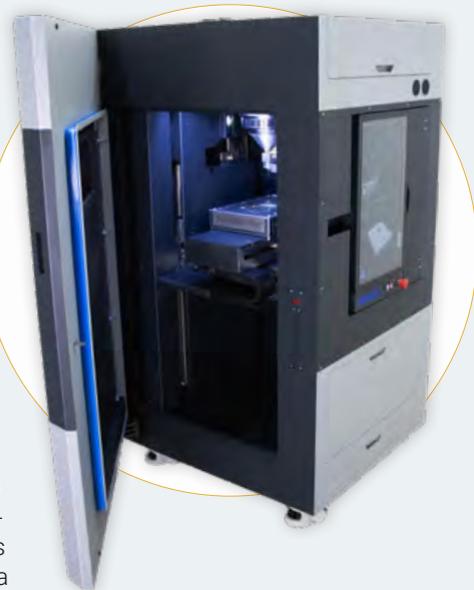
Empresas del automóvil validan las soluciones de Meltio en sus líneas de producción frente a métodos de fabricación tradicionales

La automoción ya ha adoptado la tecnología de fabricación aditiva. La impresión 3D de metal se está convirtiendo en una alternativa fiable para esta industria respecto de métodos de fabricación tradicionales, más lentos y costosos para obtener y reparar piezas metálicas. Esta tecnología disruptiva ya ha entrado de lleno en los procesos de validación de los fabricantes en sus líneas de producción, ya sea de vehículos térmicos o en la nueva movilidad sin emisiones. La multinacional española Meltio se ha convertido en socio estratégico para la automoción. Sus soluciones de impresión 3D de metal permiten a los fabricantes de automóviles reducir costes de fabricación, obtener piezas en un período de tiempo más corto y dar respuesta así a la obsolescencia y falta de piezas por roturas de suministro.

Un buen ejemplo de cómo Meltio es socio fiable de este sector lo representan las marcas DMZ Engineering y MW. La primera ya ha adoptado la tecnología de im-

presión 3D de metal de Meltio y ha desarrollado un colector de escape de acero inoxidable para el motor 1.4 T-Jet. DMZ trabaja ahora con Meltio para probar la resistencia térmica, mecánica y a la fatiga de los componentes impresos en 3D. MW está utilizando la fabricación aditiva de Meltio para aumentar la rigidez de las llantas de acero con una capa de fabricación aditiva. Otros fabricantes ya utilizan Meltio para fabricar en 3D piezas como impulsores turbo, tubos en Y situados tras el colector de escape y en la parte posterior del catalizador de pistones y en colectores del sistema de escape.

Meltio ha patentado una tecnología única que da forma a un cabezal, que fabrica y repara piezas metálicas, gracias a varios láseres que con la técnica de hilo de soldadura van fundiendo el material metálico –acero inoxidable, nickel, aluminio, titanio, entre



otros– y creando piezas fundamentales. El cabezal de Meltio puede realizar revestimientos (laser cladding) y se ofrece integrado en tres soluciones: impresora 3D Meltio M600 y el sistema Meltio M450; Meltio Engine CNC Integration y Meltio Engine Robot Integration y la célula robótica que incluye brazo robótico Meltio Robot Cell. ●

El empleo y la industria dependen de ordenar adecuadamente la transición



Jordi Carmona

Secretario sectorial de Industria Automovilística de UGT FICA

Desde UGT FICA abordamos la transición que está experimentando el sector Automovilístico como un reto y oportunidad, pero partiendo de la base de que se efectúe de una forma justa y ordenada y que, en la adopción de las medidas necesarias para desarrollarla, se tengan en cuenta tanto la industria, como el empleo y el usuario. Nuestras dudas no se dan en torno a «dónde» llegar, sino a «cómo» lo haremos, al impacto que tendrá esta transición en el tejido industrial y el empleo en España.

El sector es complejo, no solo abarca las empresas constructoras, sino también a todo un ecosistema formado por empresas de componentes, concesionarios, talleres, distribuidores, ITV, motocicletas, bicicletas, etc., que genera unos dos millones de puestos de trabajo y más del 16% del PIB estatal.

Por ello, insistimos en que, por un lado, la transición sea justa, para

evitar que ninguna persona trabajadora se quede en el camino; y por otro, ordenada, fijando objetivos, evaluando la repercusión de las medidas y, en caso necesario, buscar alternativas. Pero también abordarla desde una perspectiva industrial, analizar los nuevos ecosistemas que empezarán a actuar, sus necesidades de empleo y de perfiles profesionales, sin perder de vista las necesidades del usuario final del producto respecto a la movilidad.

Desde UGT FICA consideramos que no se debe monopolizar el debate del sector únicamente en torno al vehículo eléctrico. Hay muchos otros asuntos que le están afectando y que no podemos obviar, como son la robotización, la digitalización, los nuevos ecosistemas laborales, las políticas

medioambientales, las nuevas motorizaciones o el cambio conceptual de movilidad. Al igual que cambios debidos a situaciones coyunturales como la guerra en Ucrania, la piratería marítima, la externalización de actividades o la pujante competitividad de países como Marruecos, Portugal, Turquía o China.

La transformación del sector Automovilístico debe ser democrática, participativa y compartida con los agentes sociales implicados. Cualquier otra premisa pondría en riesgo la industria y podría crear brechas sociales y territoriales de movilidad.

Obviamente, nuestro centro de atención está en el empleo, no queremos que esta transición se lleve a cabo a costa de los puestos de trabajo. Por ello, desde UGT FICA venimos planteando en todos los foros, desde hace años, nuestras 23 propuestas necesarias para que el sector pueda afrontar esta transición con fuerza y con futuro. ●

La electrificación, una cuestión de Estado



Rafa Guerrero

Coordinador de movilidad
sostenible de CC.OO. Industria

Cuando hablamos de la apuesta por la electrificación, no hay que olvidar que detrás hay un objetivo ineludible y cada vez más urgente como es el de descarbonización de la economía para luchar contra la crisis climática y sus efectos cada vez más evidentes. Solo hay que recordar que en 2023 tuvimos 42 días con récord de altas temperaturas y ninguno por bajas temperaturas. Hablamos, por lo tanto, de que el vehículo eléctrico y conectado se tiene que entender como parte de la solución al problema y como un elemento estratégico para descarbonizar la economía y el impulso de un modelo de movilidad sostenible.

También es importante recordar que en la apuesta por la electrificación de la economía y por un modelo productivo sostenible basado en las energías renovables hay, sin duda, una oportunidad para progresar como país y vertebrar la necesaria cohesión social. Porque España es probablemente el país de la UE con más capacidad de generar elec-

tricidad de fuentes renovables, como la solar o la eólica, lo que supone una ventaja competitiva y una oportunidad para atraer inversiones. Un buen ejemplo es la adjudicación por parte de VW de la Gigafactoría a Sagunto.

Una oportunidad que requiere de altura de miras y de políticas de estado que impulsen la electrificación de la economía en su conjunto, de fomentar la colaboración público-privada, de impulsar el diálogo social y la creación de espacios de concertación social que construyan los consensos necesarios. De impulsar con carácter de urgencia políticas que incentiven las ventas de VEC y la implantación y digitalización de una red de recarga suficiente y de calidad, dando certidumbre sobre el vehículo eléctrico y co-

nectado que rompan las barreras actuales.

Pero desgraciadamente la situación actual es de una cierta parálisis en el impulso de la electrificación, lo que está llevando a que se replanteen inversiones y a no avanzar con suficiente celeridad. En ese mismo sentido se manifestaba Wayne Griffiths en su carta de dimisión como presidente de ANFAC con la frase «ahora toca acelerar, no frenar», o Josep Maria Recasens en el acto de nombramiento como presidente de ANFAC afirmando de forma rotunda que «quien niegue el vehículo eléctrico está negando el progreso». CCOO compartimos que «es momento de acelerar, no de frenar», por la importancia que tiene la electrificación para el sector del auto pero también para la economía del país, porque no queremos ser el vagón de cola de la combustión, por eso es momento de acelerar para convertirnos en la locomotora de la electrificación y estar a la vanguardia de las nuevas tecnologías y de la creación de empleo de calidad. ●

Fabricación local, talento y financiación, claves para la automoción



Sergio Alcaraz

Presidente del Clúster
de la Indústria d'Automoció
de Catalunya

Optimismo contenido en el sector de automoción en España. La trayectoria ascendente experimentada durante el último año se enfrenta ahora a desafíos significativos. Aunque la tendencia de mejora persiste, es cierto que estamos experimentando una ralentización causada, en buena medida, por los retrasos en las llegadas de plataformas eléctricas, así como por la incertidumbre de la demanda de estos vehículos.

Las inversiones también muestran volatilidad en un ambiente donde proyectos cruciales se enfrentan a demoras o cancelaciones, ante un entorno incierto. La inseguridad en las fechas de lanzamiento de nuevas plataformas eléctricas añade complejidad para la industria del sector, que debe ajustar sus estrategias operativas de manera continua y con precisión milimétrica. En este contexto, las ayudas gubernamentales se tornan indispensables más allá de los aranceles,

que no son más que una medida de proteccionismo a corto plazo. La necesidad de apoyo financiero sostenido es un baluarte para la estabilidad y el crecimiento continuo del sector.

A nivel logístico, las complicaciones en el mar Rojo han incentivado a muchos fabricantes de componentes a fortalecer sus lazos con proveedores locales, una estrategia que mitiga riesgos asociados a cadenas de suministro globales, pero se hace necesaria una política industrial que favorezca dicha transición. La capacidad de adaptación e innovación son claves en este nuevo paradigma. Una adaptación que deben tener en cuenta, también, desde Recursos Humanos de las empresas, ya que se enfrentan a otro gran reto: la búsqueda de talento especializado. Debemos

hacer un esfuerzo para encontrar perfiles renovados con una flexibilidad y capacidad de adaptación por encima de lo que hasta ahora era habitual en una tendencia que será el valor clave para las nuevas contrataciones.

En respuesta a esta necesidad, entidades como el CIAC han emergido como puentes vitales entre empresas y jóvenes talentos, facilitando una transición más fluida hacia las nuevas exigencias del mercado. El evento Automotive Talent Show se abre por primera vez a nivel nacional, para que las empresas encuentren el perfil que más se adecua a sus exigencias de negocio.

Con desafíos significativos, pero también con oportunidades prometedoras, la colaboración entre el sector privado, las instituciones educativas y las Administraciones deben unirse para sobrellevar una transición exitosa hacia una industria más sostenible, eficiente y competitiva a nivel global. ●

Es necesario que nos escuchen y que nos entiendan



Jaume Roura Calls

Presidente de Fecavem y
el Gremi del Motor i la Mobilitat
de Barcelona

La gran pregunta que me hacen desde hace una década es 'cuál es la situación de la automoción'. Es una gran pregunta porque nunca pasa de moda. Todo lo contrario: los cambios legislativos, las idas y venidas de Europa, los gobiernos inestables o en minoría que tenemos en España y Cataluña y el contexto internacional donde se suceden policrisis inesperadas, impactan de lleno en el sector con más peso en nuestro PIB y que genera un empleo imprescindible.

Lo que hoy es blanco, mañana es negro. Pero si seguimos el hilo de la historia, nos daremos cuenta del lastre que arrastramos en según qué materias y, por lo tanto, más allá de lo que nos venga de fuera, hay que hacer mucha autocrítica para entender que podemos ser más competitivos y resolutivos si las cosas que están enquistadas se solucionan. Y daré nombre y apellidos. De entrada, el primer semestre de 2024 no ha sido satisfactorio. No

acabamos de recuperar los objetivos marcados que se basan en mejorar la situación del mercado en todos sus ámbitos: ventas y postventa con cifras previas a la pandemia, las de 2019.

Por un lado, son muchas las coincidencias que se acumulan sin respuesta: la falta de estabilidad política es una de ellas. Necesitamos gobiernos estables, primero que gobiernen y se acaben tantas peleas entre ellos. Y segundo, que valoren lo que representamos industrialmente y a nivel de empleo. Somos una necesidad social para todos. En resumen: es preciso que se escuche al sector, nos hace falta ya un plan de renovación del parque en todos los modelos de combustión y electrificación. No hay suficiente sólo con el vehículo electrificado. Tampoco basta con limitarse a in-

crementar el Plan Moves porque no funciona y los clientes se sienten engañados por la burocracia y es preciso agilizar los cobros. Las cosas deben ponerse fáciles para la ciudadanía.

Y tenemos ejemplos que funcionaron y muy bien cuando se pusieron en marcha los planes Prever gestionados por nosotros. El conocimiento que da la experiencia de funcionamiento hace que nos limitemos a aplicarla y no hacer experimentos con errores incalculables. Un plan Prever bien gestionado constituye la mejor solución para combatir la contaminación derivada de la movilidad que, por cierto, no es la principal, pero queremos ser la solución y no el problema.

En definitiva, es necesario que nos escuchen y que nos entiendan. Y más allá de la respuesta fácil que pueden dar con un monosílabo, un simple sí, un plan que, desde el sector de la distribución tenemos muy claro desde hace demasiado tiempo. ●

Aprendiendo a engranar la marcha atrás

En el proceso de electrificación del transporte en Europa ha habido euforia absoluta, dudas razonables y ahora marcha atrás



Ana Montenegro

Periodista

les, pero parece que también sin analizar sus efectos.

Mientras el consumidor, cansado y sin información, opta por lo práctico, la hibridación. Y ahí va detrás la oferta pisando el freno y engranando la marcha atrás. Tras haber comprometido unos 250.000 millones de euros en electrificación, la industria europea revisa sus estrategias.

Stellantis va a lanzar versiones térmicas de modelos que iban a ser sólo eléctricos y este año tendrá ya 30 híbridos. «Tal vez hubo demasiado optimismo en la industria y ahora hay más realismo», reconocía Ola Källenius, CEO de Mercedes. Audi, Volvo o Ford también han frenado sus inversiones eléctricas. Luca de Meo, CEO de Renault y presidente de Acea, expresó su preocupación de que «mientras los americanos estimulan y los chinos planifican, los europeos sólo regulan». Un peligro para el 8% de los trabajadores europeos que dependen del sector y el 8% del PIB además de los 102.000 millones de superávit. ●

El video no mató a la estrella de la radio. Al contrario, fue él el que desapareció.

El equilibrio biológico regula los ecosistemas, quiera o no la intervención humana, el poderoso consumidor marca sus necesidades al margen de las empresas y los políticos. En el proceso de electrificación del transporte en Europa ha habido euforia absoluta, dudas razonables y ahora marcha atrás. Una tendencia que pone de relieve Auto Mobility Trends.

Entre el sentimiento de culpabilidad de algún fabricante y ciertas políticas 'verdes' sin mucho fundamento se cocinó una sopa un poco ácida que, sin análisis previo de impacto, necesidades, ni consecuencias decidió prohibir los motores térmicos en 2035 lanzándose en brazos de la electrificación sin plantearse otras alternativas.

A todos sorprendió la sumisión de empresas que, durante un siglo y más, se habían esforzado en innovar, avanzar, sorprender y reducir la contaminación mien-

tras acercaban la movilidad y la libertad al mundo. Todas se lanzaron con entusiasmo a la nueva religión de la batería extranjera y anunciaron el final de sus motores para la década de los 30 del siglo XXI. Las empresas bajaron la cabeza. Los consumidores no y apostaron por la eficiencia, la comodidad y la libertad.

El alto precio de los coches eléctricos y la desaparición de las ayudas en algunos países han hundido sus ventas en Europa. La inquietud llegó a Bruselas, que pisó el freno normativo, prolongando la Euro 7 y ha avisado que en 2027 ya verá cuando es el fin de los motores térmicos. Mientras, los movimientos geopolíticos han llevado a abrir el cajón del proteccionismo y los arance-

El mercado, a por el millón de ventas



Sergio Piccione

Periodista

A comienzos de los 90, Francis Stahl, entonces presidente de Fasa Renault, pronosticaba que el mercado español del automóvil alcanzaría un volumen de unos dos millones de unidades al comenzar el siglo XXI. Su profecía nunca se cumplió, pero hay que reconocer que estuvo bastante cerca de hacerse realidad cuando se logró el récord de 1.650.000 vehículos matriculados.

Desde entonces la evolución del mercado ha sido una 'montaña rusa'. Primero fue la crisis económica de 2007-2008, de la que España tardó siete años en recuperarse y que redujo las ventas a mínimos de 700.000 unidades. El incremento de las matriculaciones hasta superar otra vez el millón de coches fue relativamente rápido, pero llegó 2020 y el Covid 19, que dio otro fuerte golpe y redujo el volumen a unas 800.000

unidades y poco más. Se esperaba que en 2023 se lograra de nuevo salir de los seis dígitos en las matriculaciones, pero no fue así. La cifra se quedó en los 949.400, que este año figura como objetivo a superar.

Las consecuencias de esta atonía son diferentes por sectores. Si se analiza la situación de los concesionarios, no es mala, con un incremento de su rentabilidad. En cambio, las marcas han perdido algo de esta, aunque sus resultados siguen siendo buenos. Pero han dispuesto de más coches para vender y han tenido que recurrir a las ofertas y los descuentos.

La otra cara de la moneda se refiere a la producción, que se recupera muy lentamente. Eso supone un gran problema para

las empresas más pequeñas, las 'tier 3', que no sólo ven reducida la demanda, sino que no consiguen beneficiarse de las ayudas de los PERTE del Gobierno y se ven empujadas al cierre pese a los esfuerzos de Sernauto.

Con respecto al mercado, da la sensación que los clientes van perdiendo la incertidumbre que le creó la imposición de la electrificación del automóvil como una solución para lograr la descarbonización. Una imposición que llegó a asumir Anfac, la asociación de fabricantes, de quien se podía haber esperado que se posicionara en favor de una neutralidad tecnológica para lograr el objetivo. Lo cierto es que las ventas de coches eléctricos 100% (BEV) se han frenado, que los híbridos enchufables (PHEV), muy caros, siguen el mismo camino, y que los híbridos (HEV) están ocupando el espacio de los diésel. ●

GRUPO
MOBILITAS

ATREVIA

