

# PLAN ESPAÑA AUTO 2030



3 de diciembre de 2025

# Plan España Auto 2030

## Marco general

Enfoque del Plan

Diagnóstico: Situación actual del sector, retos y oportunidades

Medidas prioritarias

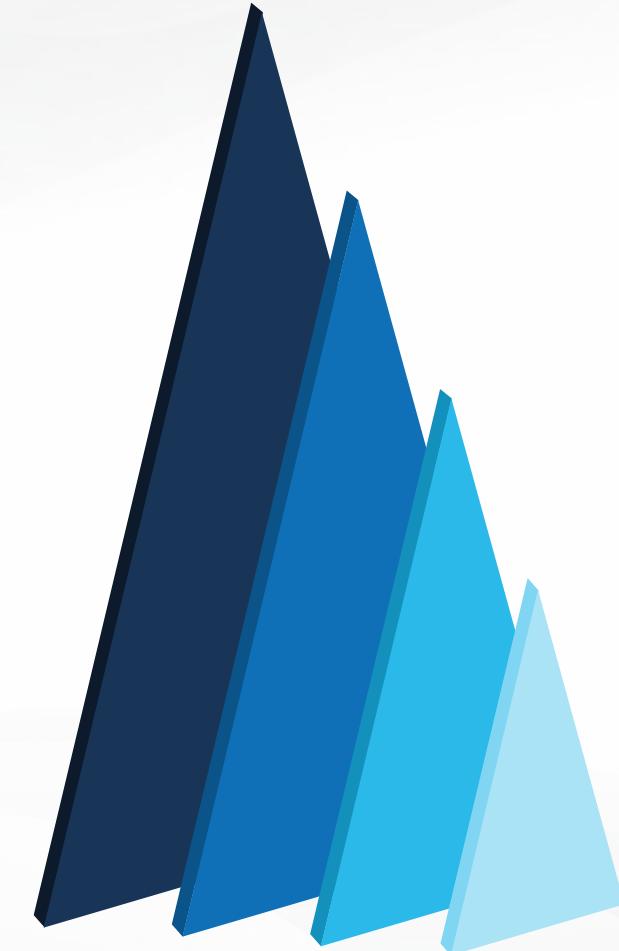
Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento

# Contexto

Durante los últimos 6 meses, **ANFAC, en coordinación con SERNAUTO y el Ministerio de Industria**, ha liderado la elaboración del Plan España Auto 2030, que ha incluido:

- El análisis de la situación actual del sector en **España** (de toda la cadena de valor), con la estimación del valor añadido bruto en juego ante los retos a los que se enfrenta la automoción y las posibles oportunidades de crecimiento.
- La interacción con todos los agentes del ecosistema (públicos y privados) para recoger sus perspectivas y consensuar las medidas propuestas (incl. una jornada de trabajo con +50 participantes, reuniones bilaterales con los Ministerios involucrados y recepción de ideas y medidas por parte de todos los agentes).
- La definición de una ambición a nivel sector y a nivel país en 3 dimensiones:  
i) impacto económico, ii) descarbonización y iii) autonomía estratégica.
- La definición de **25 medidas prioritarias** (con 5+1 medidas estrella) para alcanzar la ambición del plan.
- El diseño de un modelo de gobernanza inclusivo (interministerial, interterritorial, público-privado) y con asunción de roles de liderazgo por parte de los agentes públicos y privados para asegurar la implementación del plan.

# El Plan España Auto 2030 ha involucrado a los principales agentes del ecosistema a través de comisiones transversales y reuniones bilaterales



Agentes	Cadencia de interacción								
<b>Equipo core</b> Liderar el desarrollo de los análisis y el plan y coordinar al resto de agentes	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1026 303 1487 375">ANFAC</td><td data-bbox="1512 303 2042 375">SERNAUTO</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 390 1487 462">Ministerio de Industria y Turismo</td><td data-bbox="1512 390 2042 462">Consultor externo (<i>Knowledge Partner</i>)</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 476 1487 548" style="border: 1px dashed black;">Grupo técnico de OEMs (ANFAC)</td><td data-bbox="1512 476 2042 548" style="border: 1px dashed black;">Grupo técnico de proveedores (Sernauto)</td></tr> </table>	ANFAC	SERNAUTO	Ministerio de Industria y Turismo	Consultor externo ( <i>Knowledge Partner</i> )	Grupo técnico de OEMs (ANFAC)	Grupo técnico de proveedores (Sernauto)		
ANFAC	SERNAUTO								
Ministerio de Industria y Turismo	Consultor externo ( <i>Knowledge Partner</i> )								
Grupo técnico de OEMs (ANFAC)	Grupo técnico de proveedores (Sernauto)								
<b>Comisión mixta</b> Discutir, contrastar y validar dirección del plan	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1026 563 1487 635">Ministerio de Tptes. y Movilidad Sostenible</td><td data-bbox="1512 563 2042 635">Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 649 1487 721">Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico</td><td data-bbox="1512 649 2042 721">Oficina de Asuntos Económicos del Presidente del Gobierno</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 735 1487 807">Ministerio de Economía, Comercio y Empresa</td><td data-bbox="1512 735 2042 807">Ministerio de Hacienda</td></tr> </table>	Ministerio de Tptes. y Movilidad Sostenible	Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades	Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico	Oficina de Asuntos Económicos del Presidente del Gobierno	Ministerio de Economía, Comercio y Empresa	Ministerio de Hacienda		
Ministerio de Tptes. y Movilidad Sostenible	Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades								
Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico	Oficina de Asuntos Económicos del Presidente del Gobierno								
Ministerio de Economía, Comercio y Empresa	Ministerio de Hacienda								
<b>Comisión territorial</b> Discutir, contrastar y validar el Plan desde la perspectiva territorial	CCAA, ACEAC, Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Oficina de Asuntos Económicos del Presidente del Gobierno								
<b>Ecosistema</b> Construir sobre la perspectiva del resto de actores clave en el desarrollo del plan	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1026 1038 1487 1110">Agentes sociales (UGT y CCOO)</td><td data-bbox="1512 1038 2042 1110">Sector financiero</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 1124 1487 1196">Centros Tecnológicos</td><td data-bbox="1512 1124 2042 1196">Retail (FACONAUTO, GANVAM)</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 1211 1487 1283">Energéticas (Iberdrola, AELEC, AOP, Redeia)</td><td data-bbox="1512 1211 2042 1283">As. Operadores recarga (AORU, AEDIVE)</td></tr> <tr> <td data-bbox="1026 1297 1487 1359">Municipios (FEMP)</td><td data-bbox="1512 1297 2042 1359">Clusters de automoción de CCAA</td></tr> </table> <p>Otras asociaciones (AMETIC, VASIC, AESEMI, Crecemos)</p>	Agentes sociales (UGT y CCOO)	Sector financiero	Centros Tecnológicos	Retail (FACONAUTO, GANVAM)	Energéticas (Iberdrola, AELEC, AOP, Redeia)	As. Operadores recarga (AORU, AEDIVE)	Municipios (FEMP)	Clusters de automoción de CCAA
Agentes sociales (UGT y CCOO)	Sector financiero								
Centros Tecnológicos	Retail (FACONAUTO, GANVAM)								
Energéticas (Iberdrola, AELEC, AOP, Redeia)	As. Operadores recarga (AORU, AEDIVE)								
Municipios (FEMP)	Clusters de automoción de CCAA								

Nota: ACEAC: Asociación Grupo de Ciudades Españolas del Sector de Automoción y Componentes, AORU: Asociación de Operadores de Recarga Ultra-rápida, AESEMI (semiconductores), VASIC: Valencia Silicon Cluster

# Plan España Auto 2030

Marco general

## Enfoque del Plan

Diagnóstico: Situación actual del sector, retos y oportunidades

Medidas prioritarias

Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento

# El Plan España Auto 2030 tiene 3 objetivos generales



## Impacto económico

Aumentar el valor generado y preservar el empleo del sector de la automoción español, defendiendo su posicionamiento global como productor de vehículos y componentes e impulsando su transformación para capturar nuevas oportunidades



## Sostenibilidad

Alcanzar la **descarbonización del sector** de la automoción en 2050 y convertir a España en líder europeo en transporte sostenible y verde, reforzando el posicionamiento de la producción española



## Autonomía estratégica

Mejorar la resiliencia del país y la europea en factores críticos, como la producción de baterías y otros nuevos componentes, y desarrollar capacidades en la cadena de valor que permitan a España ser menos dependiente en este sector tan relevante

# El Plan España Auto 2030 persigue atacar toda la cadena de valor del sector con ambiciones diferenciadas



1. Servicios financieros, servicios aseguradoras y aftermarket no incluido | 2. Sistemas inteligentes de transporte

# Esta ambición se refleja en indicadores clave para los 3 objetivos generales del Plan España Auto 2030

OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN COMPLEMENTADOS POR OBJETIVOS CONCRETOS POR CADA MEDIDA DEFINIDA

Objetivos	<b>KPIs 2035<sup>6</sup>:</b> Escenario de compromisos fit for 55 alcanzados	2023	2035
Impacto económico	Valor añadido bruto, Bn€ <sup>5</sup>	~85	~120
	Empleo, Mn	~1,9	~1,9
	Producción de vehículos, Mn <sup>1</sup>	2,4 (2,2 exportados) 12% electrificados <sup>2</sup>	2,7 (2,4 exportados) 95% electrificados <sup>2</sup>
	Ventas de vehículos, Mn <sup>1</sup>	1,2 10% electrificados <sup>2</sup>	1,3 100% electrificados <sup>2</sup>
Sostenibilidad	Emisiones nuevas matriculaciones, gCO2/km <sup>3</sup>	117	0
	Capacidad de minería y refino primario de litio, ktpa	0	85 minería + 110 refino ~1Mn vehículos ~2Mn vehículos
Autonomía estratégica	Capacidad de producción de celdas de baterías, Gwh <sup>4</sup>	0	200 ~3Mn vehículos

1. Incluyendo turismos y vehículos comerciales; 2. En 2023 incluye BEV, FCEV y PHEV; En 2035 incluye las tecnologías consideradas de emisiones nulas por la Comisión Europea en las nuevas matriculaciones de turismos; Incluye sólo en turismos y vehículos comerciales ligeros; 3. Solo considerando nuevas emisiones de turismos al ser este el objetivo que fija la Unión Europea en 2035; 4. Incluyendo el ensamblaje de las mismas; 5. 1 Bn € = 1.000 millones €; 6. Aunque los horizonte temporal inmediato se fija en el año 2030, todos los cálculos y estimaciones realizadas se han realizado con el horizonte temporal 2035, en línea con los objetivos de descarbonización de la UE

# Plan España Auto 2030

Marco general

Enfoque del Plan

## Diagnóstico: Situación actual del sector, retos y oportunidades

Medidas prioritarias

Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento

# El sector de la automoción es una piedra angular de la industria y economía de España

Posicionamiento actual de España en el sector



## Líder Europeo

#2

productor automovilístico más grande de Europa y #9 en el mundo

**~2,4 millones**

de vehículos producidos en 2024, con **17 plantas** de **7 OEMs<sup>1</sup>** y una industria referente con **+1,000 fabricantes** de componentes



## Líder exportador

**~2,1 millones**

de vehículos **exportados** en 2024 (90% producción doméstica)

**85%**

de **exportaciones** realizadas a países europeos



## Piedra angular de la economía

**~85 Bn€**

VAB generado en la **cadena de valor** (~6.5% PIB)

**~1,9 millones**

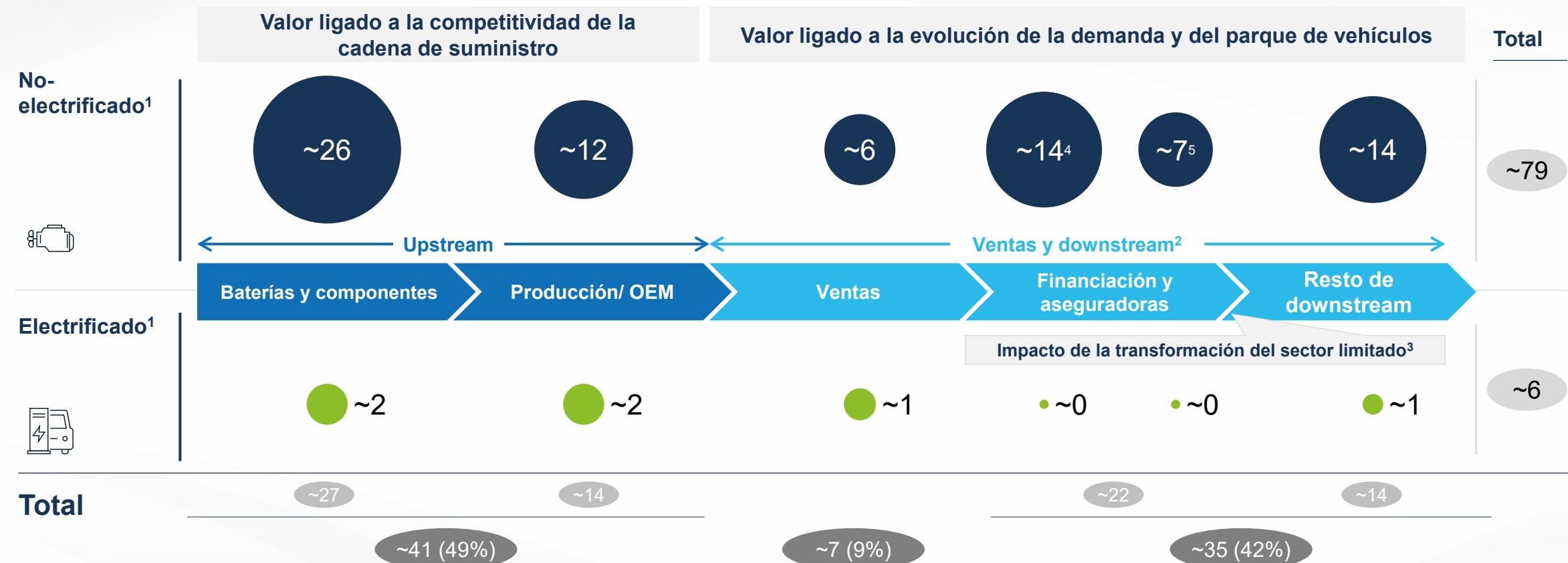
de **empleos directos e indirectos** generados en la cadena de valor (~9% empleo total)

1. Renault, Grupo Volkswagen, Stellantis, Mercedes, Ford, Iveco, Chery/Ebro  
Fuente: ANFAC

# El VAB de la cadena de valor de la automoción español se estima en ~85 Bn€, fuertemente concentrado en el vehículo no-electrificado

ESTIMACIÓN ALTO NIVEL

## VAB de la cadena de valor 2023, Bn€

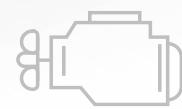


Nota: Estimación alto nivel de GVA directo e indirecto (considerando efecto multiplicador EU). Componentes: asume la facturación anual de empresas de componentes con destino OEMs en España (Sernauto 2023). OEM: considera el valor añadido en el ensamblaje y una porción del % del MRSP asociado a I+D y SG&A realizado en España. Servicios financieros: valor añadido basado en MRSP para financiación y en parque de vehículos y gasto medio por tecnología en seguros (con mayor prima de seguro en VE que ICE). Aftermarket: considera el VA en costes de mano de obra e indirecto en reparaciones y VA de componentes fabricados en España para aftermarket

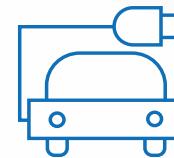
# El sector de automoción está en pleno proceso de transformación

El sector hoy...

... está cambiando de paradigmas



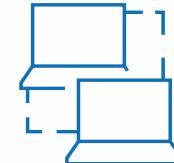
Combustión



Electrificación



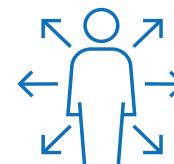
Foco en Hardware



Foco en Software



Modelo de propiedad



Modelos de movilidad flexible



Cadena de suministro establecida (Europa)



Competencia global con agentes emergentes

A

B

C

D

# La transición hacia el vehículo del futuro exige redefinir los factores de competitividad

NO EXHAUSTIVO

Relevancia:  Incremento  Estable  Decrecimiento

Categoría	Costes laborales 	Costes energéticos y mix renovable 	Costes y capacidades de I+D+i 	Coste logístico 	Otros costes de producción <sup>1</sup> 
Cambio en relevancia para la producción de ICE a BEV					
-30-40% de horas de mano de obra para la fabricación (automatización procesos y simplificación)	<b>x2 consumo energético en la producción (electrificación de fábricas y producción de baterías, intensivo en energía)</b>	<b>x2 intensidad en I+D+i (mayor relevancia de componentes como baterías, SW o E/E)</b>	<b>Ratio de inversión en I+D+i, % sobre facturación</b>	<b>-30-50% menos piezas para la fabricación (menores etapas en producción y montaje y menores costes logísticos)</b>	<b>Número de piezas por vehículo, cientos de uds.</b>
Horas-hombre requeridas en producción de vehículos, horas	Consumo energético en producción de vehículos (OEM + proveedor), MWh	ICE OEM Europeo BEV OEM Chino	ICE BEV	~30 15-20	6.2 3.7
Regiones líderes <sup>2</sup>					

1. Máquinas y equipos, mantenimiento y operaciones de fábrica, depreciación y suelo  
Fuente: Entrevistas a expertos, búsqueda en prensa; informes anuales de compañías

# El sector español de automoción se enfrenta a 5 grandes retos



A

Pérdida de relevancia del sector en Europa y España

**-400 mil**

vehículos producidos en España 2024 vs. 2019 (de 8º productor mundial a 9º)

- Demanda europea estancada por niveles debajo de pre-covid
- Pérdida de cuota global de los OEMs incumbentes establecidos en EU y dificultad para mantenerse competitivos



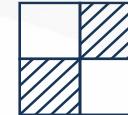
B

Menor productividad que Europa con OEMs de capital extranjeros

**-50%**

€/hora trabajada vs. Alemania; -20% vs. media europea

- Fundamentalmente un país manufacturero (con poco peso del desarrollo)
- Debilidad estructural por carencia de efecto sede



C

Competitividad industrial en deterioro

**44%**

de proveedores encuestados pensando en hacer inversiones, no considera España

- Pérdida de atractivo en competitividad para captar inversiones
- Falta de factores diferenciales vs. resto de Europa y países adyacentes



D

Cadena de valor del vehículo electrificado por desarrollar

**-12p.p.**

penetración de VE en producción vs. demanda en EU (8% vs. 20%)

- Falta de mercado doméstico fuerte
- Presencia muy limitada en componentes con crecimiento (por ej., baterías, electrónica)



E

Riesgo de pérdida de VAB en upstream

**-35%**

possible pérdida del VAB (~15 Bn€) generado en upstream

Possible pérdida de VAB si:

- No se desarrolla la fabricación de componentes y baterías y se transforma la cadena ICE
- No se atrae la producción, ensamblaje y desarrollo de nuevos VEs a España

# La oportunidad también es elevada (hasta ~35 Bn€ de VAB adicional) si se revierte la tendencia en upstream y se capturan el valor en downstream

NO CONSIDERA INFLACIÓN  
ESTIMACIÓN ALTO NIVEL

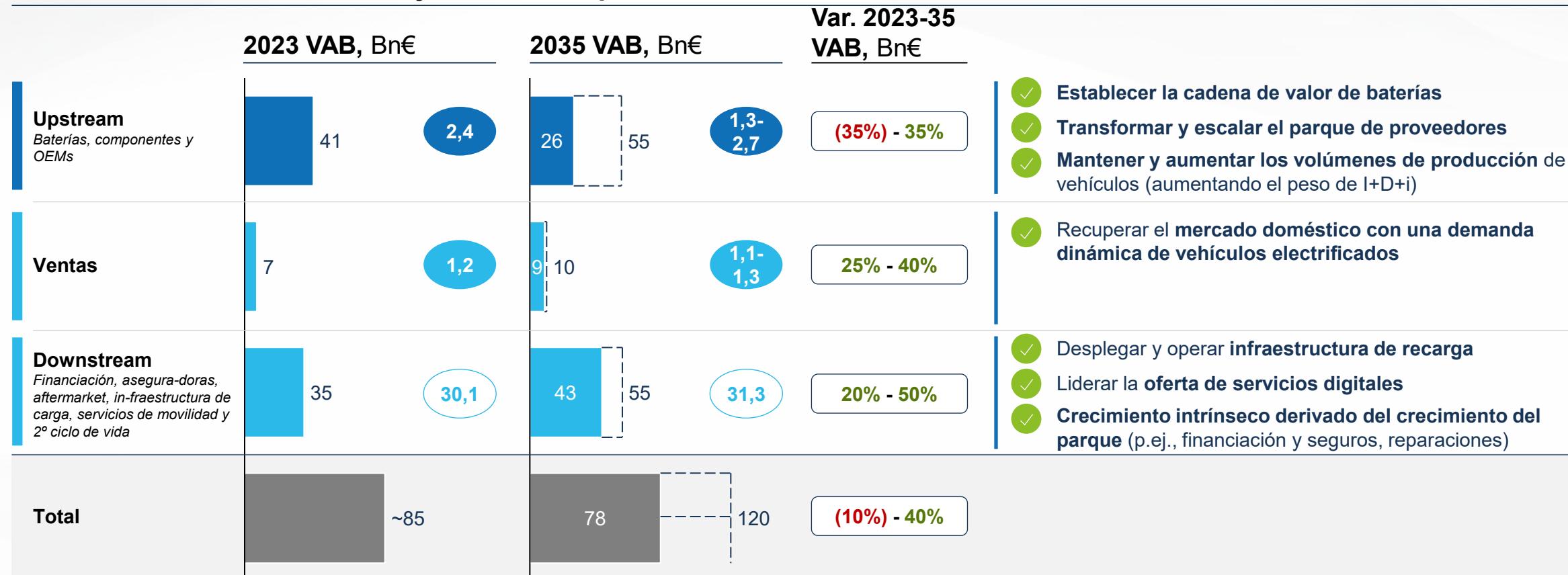
Vehículos vendidos en España, Mn unidades Vehículos producidos en España, Mn unidades Parque de vehículos, Mn unidades<sup>1</sup>

Rango de oportunidad

x% - %y%

Rango de variación GVA 2023-2035, %

## Variación de VAB<sup>2</sup> entre 2023 y 2035<sup>4</sup> en España



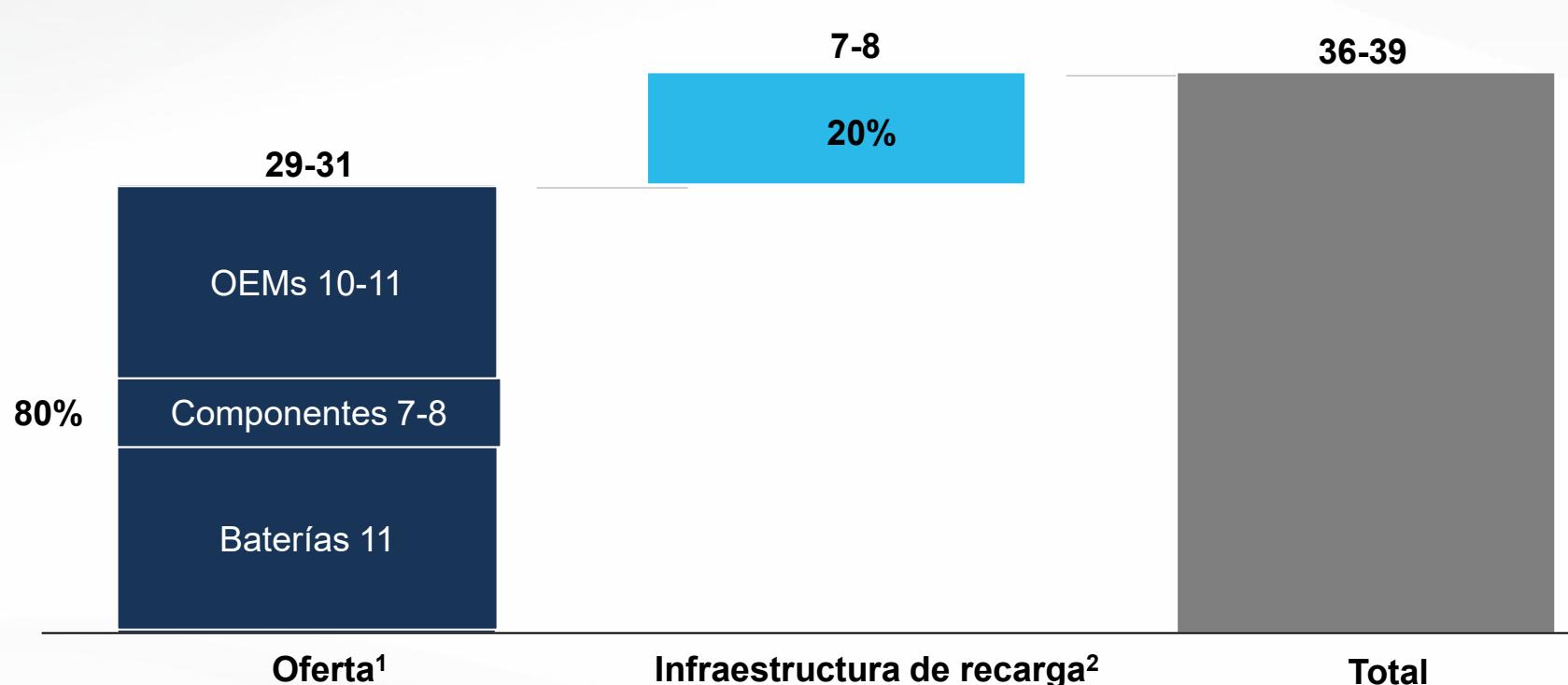
Nota: Rangos definidos bajo ambición Plan España Auto 2030 y escenario "continuista"

1. Incluye únicamente turismos y vehículos comerciales ligeros; 2. Estimación alto nivel de VAB directo e indirecto (estimaciones no consideran inflación); 3. Asumiendo que la recaudación de impuestos indirectos representa ~10% del PIB, y el total de la recaudación supone un ~42% del PIB (PIB=VAB+impuestos indirectos); 4. Aunque los horizonte temporal inmediato se fija en el año 2030, todos los cálculos y estimaciones realizadas se han realizado con el horizonte temporal 2035, en línea con los objetivos de descarbonización de la UE

Fuente: OECD

# El escenario de máximo potencial del Plan España Auto 2030 estima un umbral de inversión público-privada en los próximos 5 años de ~36-39 Bn€ a lo largo de toda la cadena de valor

Estimación de umbral de ambición inversión público privada periodo 2026-2030, Bn€



En los últimos 5 años se ha realizado una inversión pública-privada de 29.000 M€ que supone más de 5.800 M€/año<sup>3</sup>

1. Incluye: Programas de Crecimiento y Autonomía Estratégica de la Automoción, aumento en la inversión en programas colaborativos de I+D+i, apoyo en la diversificación de proveedores; 2. Incluye el despliegue de infraestructura de recarga; 3. Incluye: Dotaciones de subvenciones y préstamos de PERTE VEC I, II, III y IV, la inversión privada estimada por el Mº Industria que prevé movilice estos programas y la estimación de la parte de MOVES destinada a las infraestructuras de recarga tanto de inversión pública como privada.

# Plan España Auto 2030

Marco general

Enfoque del Plan

Diagnóstico: Situación actual del sector, retos y oportunidades

## Medidas prioritarias

Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento

# Medidas prioritarias propuestas en el Plan España Auto 2030 (1/3)

	Medidas prioritarias	Horizonte temporal
Upstream Oferta	A1 <b>Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial:</b> minería y refino – líneas de ayuda de apoyo a proyectos, <b>concesión de permisos pre-aprobados</b> para 2-3 zonas definidas, estudio de acuerdos estratégicos de materias primas críticas (p.ej. países de Latam con reservas de litio) y simplificación de normativa de tramitación.	Corto y medio plazo
	A2 <b>Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial:</b> producción, ensamblaje de celdas y reciclaje – apoyo de proyectos e inversión en I+D+i complementado con <b>concesión acelerada de permisos</b> (<12 meses en línea con CRMA)	Corto y medio plazo
	A3 <b>Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial:</b> componentes – ayudas para proyectos en capacidad productiva, I+D+i, internacionalización/escala productiv. tecnológica, descarbon. y eco. circular para la transformación de proveedores, complementado con <b>líneas de crédito</b> avaladas o blandas (p.ej. ICO, ENISA)	Corto y medio plazo
	A4 Apoyar la diversificación de proveedores y la fabricación y desarrollo de <b>tecnologías duales</b> (p.ej. en defensa, <i>climate tech</i> )	Corto plazo
	A5 <b>Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial:</b> OEMs – ayudas para proyectos en capacidad productiva, I+D+i, productividad tecnológica, descarbon. y economía circular, con el objetivo de atraer la producción y desarrollo de nuevos modelos electrificados	Corto y medio plazo
	A6 Acelerar la inversión en I+D+i y emprendimiento, con <b>convocatorias anuales tipo PTAS</b> e <b>inclusión de temáticas auto</b> en ayudas <b>Cervera</b> y misiones <b>CDTI</b>	Corto plazo
	A7 <b>Protocolo de preservación del valor añadido que fomente la inversión extranjera</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar un <b>Decálogo para la Promoción del Ecosistema Español de Automoción</b> que resuma ventajas competitivas y oferta de España en el sector auto</li> <li>Desarrollar un <b>sello voluntario de “bien invertido en España”</b> que con criterios de VA y empleo local y transferencia de tecnología caracterice y de valor al tipo de inversión.</li> </ul>	Corto plazo
Ventas Demanda	B1 Nuevo esquema que fomente la <b>adopción del vehículo electrificado y acelere la descarbonización</b> del parque: <ul style="list-style-type: none"> <li>Actualización y desarrollo de un nuevo programa de ayudas directas a la compra de vehículos electrificados, que mejore la agilidad del trámite y del pago.</li> <li>Complementar las ayudas directas manteniendo la fiscalidad favorable actualmente vigente.</li> <li>Analizar la oportunidad y viabilidad de acometer medidas y reformas en el marco de la fiscalidad que fomenten la adopción del vehículo electrificado en sus diversas tipologías (ligero, pesado, flotas y flotas públicas) y acelere la descarbonización del parque.</li> </ul>	Corto plazo y medio plazo
	B2 <b>Campaña pública de comunicación y promoción del vehículo electrificado</b>	Corto plazo

Nota: CRMA: Critical Raw Materials Act; VE: Vehículo Electrificado; VA: Valor Añadido; GTIRVE: Grupo de Gobernanza para el despliegue de Infraestructuras del Vehículo Eléctrico; MAN: Marco de Acción Nacionales.

# Medidas prioritarias propuestas en el Plan España Auto 2030 (2/3)

Medidas prioritarias	Horizonte temporal	
Infra de recarga Downstream Movilidad	B3 Plan Nacional de despliegue de infraestructura de recarga <ul style="list-style-type: none"><li>Gobernanza con objetivos anuales a nivel nacional, autonómico y provincial por años y potencias reforzando competencias GTIRVE y con referencia mínima del MAN.</li><li>Mantener las ayudas directas para el despliegue de infra. de acceso público y privado de recarga</li><li>Crear programa de ayudas directas y mecan. de financiación para puntos en zonas sombras (p.ej., desarrollar concepto MOVES Corredores) y de veh. pesado</li></ul>	Corto plazo
	B4 Analizar la oportunidad y viabilidad de acometer posibles medidas en el marco de la fiscalidad que fomenten un rápido despliegue de la infraestructura de recarga, en áreas tales como la tributación en IRPF de incentivos o la deducción en el impuesto de sociedades.	Corto plazo
	B5 Desarrollar un marco normativo reforzando las competencias del GTIRVE y la participación del resto de agentes del sistema para agilizar el despliegue de puntos de recarga (p.ej., límites de tiempo en tramitación, declaraciones responsables, ordenanzas tipo) teniendo en cuenta tanto a los vehículos ligeros como pesados.	Corto y medio plazo
	B6 Mejorar la planificación de la infraestructura de la red eléctrica para facilitar el despliegue de la infra. de recarga necesaria para vehículos ligeros y pesados <ul style="list-style-type: none"><li>Incluir criterios de flexibilidad en la planificación de la Red de Distribución de Electricidad (incl. reasignación de capacidad, reserva de capacidad, dinámica, etc.)</li><li>Analizar la conveniencia de desarrollar normativa específica para sistemas V2G que habilite la venta de energía al mercado mediante agregadores, con foco en la carga vinculada</li><li>Asegurar la publicación de un mapa nacional de disponibilidad de la red eléctrica de media tensión</li></ul>	Corto y medio plazo
	B7 Desarrollar un plan de choque para la señalización de los puntos de recarga de acceso público para vehículos ligeros y pesados (incl. nueva señal para puntos de alta potencia)	Corto plazo
	B8 Dotar del marco normativo para la operación de vehículos autónomos y conectados en España y favorecer la divulgación de la tecnología incorporada.	Corto plazo
	B9 Impulsar inversiones estratégicas y líneas de financiación para validación tecnológica en torno al CCAM (incl. ITS, 5G y ciberseguridad), consolidando la participación de España en el IPCEI y la alianza CCAM europea	Corto y medio plazo
	B10 Fomentar el cumplimiento y estandarización de normativas de ordenación a la movilidad (incl. monitorización de grado de aplicación de las ZBE y de incentivos en aparcamiento para propietarios de VEs) y diseño de protocolos armonizados de seguridad en instalaciones para vehículos VE.	Corto plazo
	B11 Establecer líneas de ayudas y financiación para proyectos de capacidad e I+D+i de reciclaje, reutilización y re-manufacturing de baterías, componentes y vehículos	Medio plazo
	B12 Crear un marco regulatorio de seguridad, responsabilidad legal y operación de plantas de reciclaje de baterías y de componentes	Medio plazo

Nota: VE: Vehículo Electrificado; V2G: Vehicle-to-Grid; CCAM: Cooperative, connected and automated mobility; ITS: Intelligent Transport System; ZBE: Zonas de Bajas Emisiones; MCSS: Mutuas Colaboradoras de la Seg. Social; INSS: Instituto Nacional de Seg. Social

# Medidas prioritarias propuestas en el Plan España Auto 2030 (3/3)

Competitividad industrial	Medidas prioritarias	Horizonte temporal
	<p><b>C1</b> <b>Fiscalidad</b> – Fomentar la actividad industrial y la innovación a través de incentivos fiscales, analizando la posibilidad de equiparar las deducciones fiscales de I+D e Innovación tecnológica (IT).</p>	Medio plazo
	<p><b>C2</b> <b>Talento</b> – Cerrar la brecha de talento mediante un Plan Nacional de Talento</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Impulsar la <b>Formación Profesional y Universitaria Dual</b> en el sector de la automoción</li><li>• Diseñar un <b>Plan Nacional de Talento</b> mediante una alianza público-privada de competencias en la automoción</li><li>• Mejorar la formación continua, con <b>planes de re-skilling y up-skilling</b></li><li>• <b>Adoptar planes de captación, atracción y retención</b> de talento a través de programas con ámbitos de aplicación a nivel nacional e internacional</li></ul>	Medio plazo
	<p><b>C3</b> <b>Productividad</b> – Mejorar la productividad laboral y su contribución al valor añadido en el sector</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Mantener la negociación colectiva</b> como eje de la fijación de condiciones laborales</li><li>• Reforzar la colaboración y <b>agilizar la gestión en los procesos de Incapacidad Temporal</b> entre los Servicios Públicos de Salud, las MCSS y el INSS</li></ul>	Medio plazo
	<p><b>C4</b> <b>Disponibilidad y costes energéticos</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Incluir al <b>sector de fab. de veh. y compon. en el futuro marco de Ayudas de Estado</b> (p.ej., catalogar procesos de pinturas como electro-intensivos)</li><li>• <b>Mejorar planificación y la inversión en redes de transporte y distribución de energía</b> para aprovechar potencial de generación y eléctrica y garantizar el suministro</li><li>• Incentivar la <b>sustitución de combustibles fósiles</b> por renovables (p.ej. biometano, hidrógeno) en procesos industriales (p.ej., a través de medidas fiscales)</li></ul>	Corto plazo
	<p><b>C5</b> <b>Contenido Local, huella de carbono y competitividad nacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Introducir <b>mecanismo que permita definir la huella de carbono de los vehículos</b> para cumplir con los objetivos normativos europeos y nacionales.</li></ul>	Corto plazo
	<p><b>C6</b> <b>Costes logísticos</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Seguir impulsando la conectividad ferro-portuaria para favorecer la exportación marítima.</li><li>• Consolidar el aumento de masas y dimensiones en transporte terrestre en España y defender el tránsito transfronterizo en la directiva europea que está en discusión.</li></ul>	Medio plazo

Nota: VE: Vehículo Electrificado; V2G: Vehicle-to-Grid; CCAM: Cooperative, connected and automated mobility; ITS: Intelligent Transport System; ZBE: Zonas de Bajas Emisiones; MCSS: Mutuas Colaboradoras de la Seg. Social; INSS: Instituto Nacional de Seg. Social

# “5+1 medidas estrella” del Plan España Auto 2030

**Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica de Automoción** para la transformación, innovación y circularidad de la **cadena de suministro** – Programa con inversión público-privada enfocado en 4 áreas:

A1-A5



- Transformar, escalar y atraer nuevos componentes en el ecosistema de proveedores
- Desarrollar de manera ágil la cadena de suministro de baterías (incl. concesión permisos acelerada)
- Atraer la producción y desarrollo de vehículo electrificados por parte de OEMs
- Mantenimiento de la figura de los PERTEs tras la finalización del PRTR.
- Desarrollo de nueva política industrial, que prime el fomento de la industria, la competitividad y la autonomía estratégica.

A6



**Plan innovemos: Inversión en I+D+i colaborativo y emprendimiento con foco en vehículos de nueva generación y nueva movilidad** (tecnologías con mayor viabilidad industrial TRL>6 y *right-to-win* como baterías, componentes eléctricos y electrónicos y coche autónomo y conectado), acompañado de la regulación habilitante pertinente, también más allá de la finalización del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

A7



**Sello “inversiones bien hechas en España”, para la atracción de inversiones extranjeras** con foco en favorecer que se integren en el ecosistema, aporten valor y colaboren con los agentes públicos y privados españoles

B1



Continuación, adaptación y actualización de los **programas de ayudas a la compra vehículos** electrificados

B3



**Plan Nacional de despliegue de infraestructura de recarga** coordinado y alineado entre CCAAs y agentes del ecosistema, con objetivos anuales a nivel nacional, autonómico y provincial y reforzando competencias GTIRVE y con referencia mínima del MAN. Implementación nuevas funcionalidades Mapa REVE.

C1-C4



**Medidas de mejora de la competitividad de la industria** (nuevos programas de talento centrados en el vehículo del futuro, mejora de la productividad laboral, y costes energéticos atractivos)

# Plan España Auto 2030

Marco general

Enfoque del Plan

Diagnóstico: Situación actual del sector, retos y oportunidades

Medidas prioritarias

**Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento**

# Modelo de gobernanza y mecanismo de seguimiento: Comité de Ejecución del Plan España Auto 2030

Organigrama y estructura del Comité de Ejecución del Plan España Auto 2030



Niveles	Funciones	Cadencia <sup>1</sup>	Presidencia	Miembros
1 Plenario	Toma de decisiones alto nivel y seguimiento de los grandes objetivos del plan	Anual	Presidencia del Gobierno	Presidencia del Gobierno Ministerios sectoriales CCAA, CCLL, FEMP ANFAC, SERNAUTO UGT y CCOO
2 Comisión Ejecutiva	Seguimiento de objetivos y medidas del plan a nivel nacional, cooperación entre los órganos ministeriales para la ejecución	Cuatrimestral	Secretaría de Estado Industria	Ministerio de Industria Ministerios sectoriales ANFAC, SERNAUTO Agentes invitados puntuales
3 Mesa territorial Plan Auto	Seguimiento de objetivos y medidas del plan a nivel territorial, cooperación territorial para la ejecución	Cuatrimestral	Secretaría de Estado Industria	Ministerio de Industria Ministerios sectoriales CCAA, CCLL, ACEAC, FEMP ANFAC, SERNAUTO Agentes invitados puntuales
4 Grupos de trabajo	<p><b>Responsabilidad</b> sobre ejecución de medidas y coordinación de <b>agentes clave</b> para implementación, con <b>monitorización de KPIs</b></p> <p><b>Reporte a la Comisión Ejecutiva y a la Mesa Territorial</b> de las decisiones a tomar necesarias para acelerar la ejecución de medidas</p>	<b>Trimestral</b> <i>Reporta a la Comisión Ejecutiva (2) y a la Mesa Territorial (3)</i>	Dirección General del Ministerio responsable del Grupo de trabajo	Ministerio responsable Ministerios involucrados ANFAC, SERNAUTO CCAA/ Municipios ( <i>a definir por grupo de trabajo</i> ) Asociaciones <sup>2</sup> y admin. afectadas por el grupo de trabajo ( <i>a definir por grupo de trabajo</i> )

1. Opción de realizar reuniones extraordinarias (p.ej., en caso de cambio del marco normativo, aparición de bloqueos en la implementación o detección de desviación alarmante en KPIs); 2. Asociaciones participantes en la elaboración del Plan (p.ej., AORU, AELEC, AMETIC)

# Cada grupo de trabajo estará liderado por un ministerio, tendrá distintos participantes y se seguirá una lista de KPIs

Grupo de trabajo	Medidas	Participantes adicionales a ANFAC y SERNAUTO													KPIs principales (no exhaustivos)			
		Industria	MITERD	Econom.	Transp.	Ciencia	SS	Hacienda	Of. Econ. Presid.	Trabajo	Edu. FFP y deportes	CCAA	Municipios	Asociac.	Clusters	CTS	Otros	
<b>Upstream, I+D+i y economía circular</b> <small>(Baterías, componentes, OEMs e I+D+i, competitividad, economía circular)</small>	A1 A6 C1 A2 A7 C2 A3 B13 C3 A4 B14 C4 A5 C5 C6	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	ACEAC, Sernauto (Univ.), CCOO/UGT	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inversión comprometida público-privada, Bn€, % en I+D+i</li> <li>Producción de vehículos (%VE), Mn Uds</li> <li>Minería/refino y producción celdas, ktpa, GWh</li> <li>Productiv. laboral por hora trabajada, €/h</li> <li>Precio electricidad consum. Ind., €/MWh</li> <li>Capacidad de litio reciclada, ktpa LCE</li> </ul>
<b>Demanda e Infraestructura de recarga</b>	B1 B6 B2 B7 B3 B4 B5	✓	✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓	✓	✓		ACEAC/FEMP AELEC, AORU, AEDIVE Redeia, (CNMC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vehículos matriculados total, Mn Uds</li> <li>Cuota de penetración de veh. electrificados, %</li> <li>Puntos de recarga públicos en servicio, kUds</li> <li>Puntos de recarga públicos en servicio de más de 250 kW, %</li> </ul>
<b>Nueva movilidad y movilidad autónoma y conectada</b>	B8 B9 B10 B11 B12	✓	✓	✓	✓			✓				✓	✓	✓	✓		FEMP Sernauto, (AMETIC) (Min. Transf. Digital), (Min. Interior), (CNMC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proyectos piloto de CCAM<sup>1</sup>, Uds</li> <li>Cuota de movilidad urbana descarbonizada<sup>2</sup>, %</li> <li>Vehículos en el parque con autonomía L4+, Mn Uds</li> </ul>

Nota: Vehículos electrificados (VE) incluye BEV, PHEV y REEV | Agentes entre paréntesis serían invitados ad-hoc para temas específicos

1. Movilidad conectada, compartida y autónoma; 2. Incluye movilidad individual y colectiva electrificada, y movilidad activa

Fuente: ANFAC

# Asignación de roles de liderazgo para la implementación de cada una de las medidas (1/2)

Líder      Líder territorial      Colaborador

Medidas	Agentes sector público										Agentes sector privado							
	Oficina Econ. Presidente	Industria	Economía	Ciencia, Innovación	MITERD/ IDAE	Transportes	Hacienda	Trabajo	Seguridad Social	Educación FP, deportes	CCAA	Otros	ACEAC Municipios	ANFAC	Sernauto	Clusters	Centros tecnológicos	Otros
Upstream	A1 Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial: minería y refino																	
	A2 Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial: prod. celdas y reciclaje																	
	A3 Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial: componentes																	
	A4 Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial: diversificación																	
	A5 Programa de Crecimiento y Autonomía Estratégica Industrial: OEMs																	
	A6 Acelerar la inversión en I+D+i y emprendimiento																	Universidades
	A7 Protocolo de preservación del valor añadido que fomente la inversión extranjera																	
	B1 Nuevo esquema que fomente la adopción del vehículo eléctrico y acelere la descarbonización del parque																	
	B2 Campaña pública de comunicación y promoción del VE y VAC																	
	B3 Plan Nacional de despliegue de infraestructura de recarga																FACONAUTO GANVAM ELECTRICAS AEDIVE/AORU	
Downstream	B4 Nuevo esquema de fiscalidad que fomente un rápido despliegue de la infraestructura de carga																	
	B5 Marco normativo para agilizar el despliegue de puntos de recarga																CNMC	
	B6 Mejorar planificación de infraestructura de la red eléctrica (incl. V2G)																Redeia	
	B7 Plan de choque para la señalización de puntos de recarga de acceso público																Eléctricas	

# Asignación de roles de liderazgo para la implementación de cada una de las medidas (2/2)

Líder      Líder territorial      Colaborador

Medidas	Agentes sector público										Agentes sector privado							
	Oficina Econ. Presidente	Industria	Economía	Ciencia, Innovación	MITERD/ IDAE	Transportes	Hacienda	Trabajo	Seguridad Social	Educación FP, deportes	CCAA	Otros	ACEAC Municipios	ANFAC	Sernauto	Clusters	Centros tecnológicos	Otros
Downstream	B8 Puesta en marcha de la normativa y programas en trámite de vehículos autónomos														Min. Interior			CNMC
	B9 Impulsar inversiones estratégicas para validación tecnológica en torno al CCAM																	
	B10 Fomentar el cumplimiento y estandarización de normativas de ordenación a la movilidad																	
	B11 Establecer líneas de ayudas para capacidad e I+D+i en reciclaje, reutilización y re-manufacturing																	
	B12 Crear un marco regulatorio de seguridad, responsabilidad legal y operación de plantas reciclaje																	
	C1 Fiscalidad – Fomentar la actividad industrial e innovación y dar seguridad jurídica en fiscalidad																	OEPM
	C2 Talento – Cerrar la brecha de talento mediante un Plan Nacional de Talento																	Univers. FP, EOI/ENISA
	C3 Productividad – Mejorar la productividad laboral y su contribución al valor añadido en el sector																	Agentes sociales
	C4 Disponibilidad y costes energéticos – Reducir los costes productivos (electricidad y gas)																	
	C5 Contenido local, huella de carbono y competitividad nacional																	
	C6 Costes logísticos																	

# Glosario

## Sigla/Acrónimo

## Descripción

ADAS	<i>Advanced Driving Assistance Systems</i> , sistemas avanzados de asistencia al conductor – funciones de ayuda a la conducción como la asistencia al cambio de carril, asistencia en aparcamiento.etc
BEV	<i>Battery Electric Vehicle</i> , Vehículo Eléctrico de Batería
Bn€	Billones de euros; 1 Bn € = 1.000 Millones de euros
CCAM	Movilidad Conectada, Compartida y Automatizada
CCLL	Corporaciones locales (ayuntamientos, diputaciones provinciales, cabildos...)
CRMA	<i>Critical Raw Materials Act</i> , directiva europea en autonomía estratégica de materias primas
ES-AV	<i>Programa Marco de Evaluación de la Seguridad y Tecnología de Vehículos Automatizados</i> , referente a la autorización de pruebas en vías abiertas al tráfico de vehículos autónomos (entornos controlados)
E/E	Eléctrico y electrónico – referido sobre todo a tipo de componentes
ELV	<i>End-of-Life Vehicles</i> , directiva europea en circularidad del sector de automoción
ICE	<i>Internal Combustion Engine</i> , Motor de Combustión Interna
ITS	Sistema de Transporte Inteligente
L1-5	Niveles SAE de conducción autónoma, siendo L0 el más simple (ADAS básico) y L5 el más complejo (conducción autónoma total bajo cualquier condición)
MRSP	Manufacture's Suggested Retail Price
OEM	<i>Original Equipment Manufacturer</i> , productor original de equipos – en caso del sector de automoción, las marcas que diseñan y ensamblan el vehículo
OEM incumbente y disruptor	<b>Incumbente</b> – OEM tradicional (anterior a 2007) – con herencia de vehículo de combustión interna. <b>Disruptor</b> – OEM reciente (posterior a 2007) – con foco principal en el vehículo electrificado (p.ej. Tesla, BYD, Lucid Motors, Jaecoo)
PTAS	<i>Programa Tecnológico de Automoción Sostenible</i> – programa de I+D+i colaborativo lanzado por el CDTI durante 2021
SG&A	Selling, General and Administrative Expenses

# Glosario

## Sigla/Acrónimo

## Descripción

**SW**

Software

**VA**

Valor Añadido

**VE**

Vehículo electrificado. Incluye BEV (Battery Electric Vehicle), FCEV (Fuel-Cell Electric Vehicle), PHEV (Plug-in Hybrid) y REEV (Range-Extended Electric Vehicle)

**V2G**

*Vehicle-to-Grid*, carga bi-direccional en el vehículo eléctrico que permite que el vehículo aporte electricidad a la red

# PLAN ESPAÑA AUTO 2030

