

2024 confirmó la ralentización del proceso de electrificación y en 2025 el sector del auto intenta reaccionar

Madrid, octubre 2025

INDICE

Introducción.....	4
Evolución del sector de automoción en el mundo	5
Mercado de las compañías globales.....	8
Situación financiera del sector en el mundo	11
Ante la falta de resultados, el sector apuesta por la fusión y recorta la electrificación	14
La preponderancia china y avanzadilla en implantación mundial	16
Comercio de automóviles y guerra comercial y aranceles	20
Los efectos por nacionalidad	24
Situación del sector en la Unión Europea.....	25
Parón de la industria europea	29
En 2025 se mantiene la incertidumbre en la industria del auto	32
Factores que afecta a la situación de la UE	35
El coste de los aranceles al sector por parte de EEUU	38
Fuerte pérdida de empleo en la UE	41
Situación del empleo en el sector de componentes	43
El plan Draghi, la descarbonización del sector y reciclaje de vehículos.....	46
Diálogo sectorial europeo para el sector de automoción	48
Propuestas para reforzar el sector	51
Tecnología, baterías eléctricas e infraestructuras para el vehículo eléctrico.....	53
Situación del sector en España	57
Evolución de la producción de automóviles en España	59
Situación de la exportación y de la balanza comercial	62
Ventas de vehículos en el mercado español en 2024.....	66
El sector de los componentes para la automoción	70

Nuevas perspectivas de fabricantes en España	72
Evolución del empleo y el mercado laboral en el sector.....	76
Infraestructuras para los coches eléctricos	78
Renovación del parque de vehículos.....	80
La utilización y resultados de los PERTE VEC	83
El Plan MOVES III y Ley de Movilidad sostenible	86
Propuestas para canalizar objetivos de fortalecimiento del sector.....	89
Los futuros desafíos para el sector	92
Planes de Acción para el sector del automóvil	95
Relanzar la industria europea de automoción: descarbonización, aranceles e infraestructuras	98
Propuestas sindicales de actuación	101

Introducción

La industria del automóvil lleva desde hace cinco años haciendo frente a un reto tras otro. A la ya pasada escasez de microchips y componentes post COVID-19, la competencia con China, el cambio al vehículo eléctrico y las exigencias para reducir emisiones, se le suma desde ya el cobro de un 15% de arancel a todos los vehículos importados a Estados Unidos (EEUU).

A las medidas iniciales impuestas por Turquía y EEUU, que anunciaron durante 2024 subidas impositivas a los coches chinos, Europa lo hizo con los aranceles a los fabricantes chinos. A diferencia de EEUU, la UE no pretende bloquear su importación, sino encontrar un camino intermedio para no perjudicar las exportaciones de coches europeos al gigante asiático.

A su vez, los aranceles a las importaciones de acero y aluminio son un golpe directo a la industria automovilística, donde estos materiales representan alrededor del 67% del peso de un vehículo. En 2024, EEUU importó aproximadamente 8 millones de vehículos, con un valor total superior a los 240.000 millones de dólares, según datos del Departamento de Comercio.

Después de aportar miles de millones de euros para cambiar toda la cadena de producción, las marcas no consiguen vender coches eléctricos. La industria europea se enfrenta con un mercado que no despega y que, dependiendo del país, incluso decrece: *Alemania, el mayor mercado automovilístico de Europa, que quitó las ayudas a la compra a fines de 2023, sufrió una caída en la venta de vehículos eléctricos del 20% en los primeros siete meses de 2024*, según datos de la Asociación de la Industria Automovilística (VDA).

Las firmas niponas se mueven con un perfil mucho más bajo en este objetivo. A pesar de contar con planes para una electrificación completa con el paso de los años, siguen lanzando mensajes alertando de que no están convencidos de la imposición de la tecnología eléctrica como única alternativa a los modelos de combustión. El mejor ejemplo es el de Toyota, que ha conseguido elevarse como la marca que más produce y vende en el mundo.

Con un volumen de mercado global que superó los 400.240 millones de euros en 2024, el sector de los recambios se ha convertido en un pilar fundamental de la industria de automoción, favorecido por el significativo aumento de la edad media del parque automovilístico mundial en los últimos años y por una mayor demanda de mantenimiento y piezas de repuesto, según un informe de Gateway to Automotive, el centro internacional de contenidos de Automechanika.

De acuerdo con diversos estudios, la edad media de los vehículos en la UE y EEUU no para de crecer desde 2020. En Alemania, la Autoridad Federal de Transporte por Carretera ha señalado que, por primera vez, la edad media de los vehículos alcanzó los 10 años en 2023. En la UE, este indicador ha crecido de 10,6 años en 2016 a 12,3 años en 2022 y a 12,5 en 2023, según la Asociación Europea de fabricantes de Automóviles (ACEA).

La situación es diferente en mercados emergentes como India y China. En el primero, la edad media de los coches usados ha disminuido de seis años en 2011 a cuatro años en 2022, debido a mejoras en la infraestructura y la red de concesionarios. A su vez, el crecimiento de la clase media y el aumento de los ingresos han impulsado la adquisición de vehículos más nuevos. En China, el incremento de la prosperidad también se ha traducido en una mayor rotación del parque automovilístico, con una tendencia hacia automóviles más modernos.

Evolución del sector de automoción en el mundo

Los datos de OICA indican que la producción mundial de vehículos se redujo un escaso 1% al pasar de casi los 93,5 millones en 2023 a los 92,5 millones en 2024, de los cuales el 73% fueron turismos, con la misma reducción.

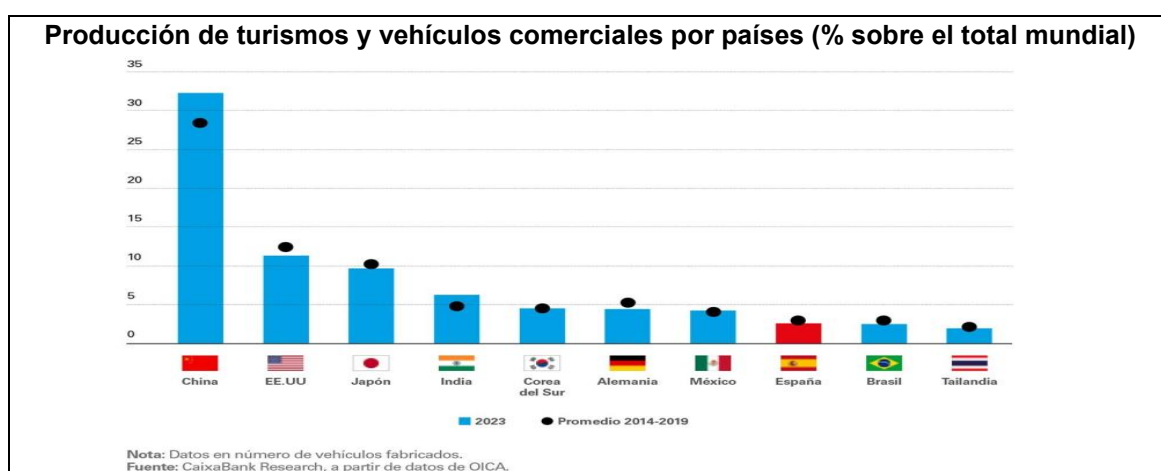
Europa sigue perdiendo participación en la producción mundial, colocándose en tercera posición con el 18,6%, mientras el continente americano conserva la segunda posición, con el 20,7%, y el asiático, junto a Oceanía, lidera aún más la producción mundial de vehículos con el 59,4%. En la cuarta posición se sitúa el africano, con el 1,3%.

PRODUCCION MUNDIAL DE VEHICULOS							
Países	2019	2021	2022	2023	2024	Medias	Participación
China	25.750.650	26.121.712	27.020.615	30.160.996	31.281.592	28.067.113	32,74%
EEUU	10.892.884	9.157.205	10.052.968	10.639.140	10.562.188	10.260.877	11,97%
Japón	9.684.507	7.836.908	7.835.539	8.998.538	8.234.681	8.518.035	9,94%
India	4.524.366	4.399.112	5.457.242	5.852.143	6.014.691	5.249.511	6,12%
Corea de Sur	3.950.614	3.462.404	3.757.049	4.243.597	4.127.252	3.908.183	4,56%
Alemania	4.663.749	3.308.692	3.480.357	4.109.371	4.069.222	3.926.278	4,58%
México	4.013.137	3.194.858	3.509.101	4.001.964	4.202.642	3.784.340	4,41%
Brasil	2.944.988	2.248.253	2.369.769	2.324.838	2.549.595	2.487.489	2,90%
España	2.822.632	2.098.133	2.219.436	2.451.243	2.376.504	2.393.590	2,79%
Thailandia	2.013.710	1.685.705	1.883.515	1.834.986	1.468.997	1.777.383	2,07%
Francia	2.172.515	1.352.226	1.383.173	1.505.079	1.357.701	1.554.139	1,81%
Canadá	1.916.585	1.115.002	1.233.360	1.553.758	1.342.647	1.432.270	1,67%
R. Checa	1.433.961	1.111.432	1.224.456	1.404.501	1.458.892	1.326.648	1,55%
Indonesia	1.286.848	1.121.967	1.470.146	1.395.717	1.196.664	1.294.268	1,51%
Rusia	1.720.487	1.567.007	609.082	729.680	982.665	1.121.784	1,31%
Eslovaquia	1.107.902	1.030.000	982.194	1.080.000	993.000	1.038.619	1,21%
R. Unido	1.381.405	932.488	876.614	1.025.990	905.233	1.024.346	1,19%
Italia	915.291	797.243	796.394	873.442	591.067	794.687	0,93%
Irán	821.060	894.298	1.064.215	1.89.827	1.077.839	771.482	0,90%
Malasya	571.632	481.651	702.275	774.600	790.347	664.101	0,77%
Sudáfrica	631.921	499.087	555.889	632.362	599.755	583.803	0,68%
Polonia	649.864	439.421	483.840	612.882	555.346	548.271	0,64%
Argentina	314.787	434.753	536.893	610.715	506.571	480.744	0,56%
Marruecos	403.218	403.007	464.864	535.825	559.645	473.312	0,55%
Hungría	498.158	416.725	441.729	507.225	437.045	460.176	0,54%
Uzbequistán	277.967	242.104	341.167	425.975	429.364	343.315	0,40%
Bélgica	285.797	261.038	285.473	332.103	240.366	280.955	0,33%
Taiwan	251.304	265.320	261.263	285.962	275.156	267.801	0,31%
Suecia	279.000	258.023	238.955	276.750	268.487	264.243	0,31%
TOTAL MUNDIAL	77.650.152	80.205.102	84.830.376	93.452.506	92.504.338	85.728.495	100,00%

Fuente: OICA

Según el *Informe Económico y de Mercado* publicado por la patronal europea ACEA, en 2024, la fabricación mundial de turismos alcanzó los 75,5 millones de unidades y las ventas alcanzaron los 74,6 millones de unidades, lo que supone un aumento del 2,5% respecto a 2023.

En la UE la producción cayó un 6,2%, mientras que en Norteamérica disminuyó un 3,2%, con lo que el año pasado se fabricaron 11,4 millones de coches. En Sudamérica aumentó un 1,7% en comparación con 2023, impulsada por Brasil, que experimentó un aumento del 6,3%. China, que registró un fuerte aumento del 5,2%, consolida aún más su posición de primer productor mundial de automóviles, con una cuota de mercado del 35,4%, mientras que la producción de Japón y Corea del Sur disminuyeron un 8,6% y un 1,2%, respectivamente.



Aunque la cobertura habitual de la industria automovilística incluye a China, EEUU y Europa, una parte importante de la misma tiene lugar en las economías en desarrollo. Según las investigaciones de JATO Dynamics, el 23% de las ventas mundiales de automóviles se produjeron en estos países, lo que equivale a casi 20 millones de coches. Un mercado mayor que el de EEUU.

Los diez mayores mercados automovilísticos del mundo fueron China, EEUU, India, Japón, Alemania, Francia, Italia, España, Brasil y Canadá. La clasificación de 2024 apenas ha variado respecto a la de 2023, salvo en el caso de Corea del Sur, que ha perdido su posición y ocupa el puesto 11 en la clasificación.

En apenas una década, Marruecos ha duplicado su capacidad de producción de vehículos, alcanzando este 2025 la cifra de un millón de unidades anuales. Un salto cualitativo y cuantitativo le sitúa en la primera división mundial del sector y que representa un serio desafío para Europa, especialmente en un contexto dominado por la presión china, la necesidad de reducir costes y la reconfiguración geoestratégica del comercio global.

Pero, el caso marroquí palidece con la pujante industria del automóvil turca, que según la OICA fabricó 1,36 millones de unidades el año pasado, frente a las 559.000 de Marruecos. Si bien la historia de Turquía con el automóvil no es algo reciente, el país, gracias a sus bajos costes laborales, su tratado de libre comercio con la UE y su excelente posición geográfica le da acceso no solo a

los grandes mercados del Viejo Continente, sino también a otros países del este europeo y de Oriente Próximo, explican fuentes del sector a este periódico.

En 2024, la industria mundial del automóvil generó unos ingresos totales de 2,4 billones de euros. De media, esto supuso unos ingresos de 32.548 euros por unidad vendida o entregada. Según los balances oficiales de las 30 empresas analizadas por MRFR¹, los ingresos totales (principalmente, el dinero que obtienen los fabricantes de automóviles por la venta de sus coches) aumentaron un 2,4%, teniendo en cuenta los tipos de cambio entre el 31 de diciembre de 2023 y 2024.

Dentro de las marcas generalistas, los resultados de Suzuki fueron los mejores. Su margen operativo (el porcentaje de las ventas que la empresa obtiene después de pagar los gastos de explotación) pasó del 8,48% en 2023 al 10,30% en 2024. Aunque pueda parecer una cantidad pequeña, fue el mayor incremento entre las 30 empresas analizadas. Este fabricante japonés fue el tercero más rentable del mundo, sólo por detrás de dos fabricantes: *Ferrari* y *Porsche*.

Entre las marcas más rentables en 2024, le siguen Toyota (10,25% de margen operativo), Subaru (9,83%), Hyundai-Kia (9,52%), Mercedes-Benz (9,34%), BMW Group (8,08%), Isuzu (7,25%) y Tesla (7,24%).

Facturación 2024 (millones de euros)	
Grupo Volkswagen	324.656
Toyota	186.112
Hyundai-Kia	184.792
General Motors	180.130
Ford	177.776
Stellantis	156.878
Mercedes-Benz	145.594
Grupo BMW	142.380
Honda	133.171
BYD	102.320

Un reciente estudio del CEPS², respaldado por la patronal europea, advierte que la transición hacia el coche eléctrico no es un simple cambio tecnológico, sino una transformación profunda que podría erosionar seriamente la competitividad, el empleo y el valor añadido del sector. La posventa, precisamente, se encuentra atrapada en medio de este choque de fuerzas.

Por un lado, un parque automovilístico que envejece, con vehículos de combustión cada vez más antiguos, pero aún imprescindibles para millones de conductores que no pueden permitirse un coche eléctrico. Por otro, un futuro aún incierto, donde los costes de producción, la falta de infraestructura de carga, la dependencia asiática de las baterías y el desempleo amenazan con dinamitar la transición.

¹ Market Research Future es una empresa global de investigación de mercados que ofrece un análisis completo y preciso con respecto a diversos mercados y consumidores en todo el mundo.

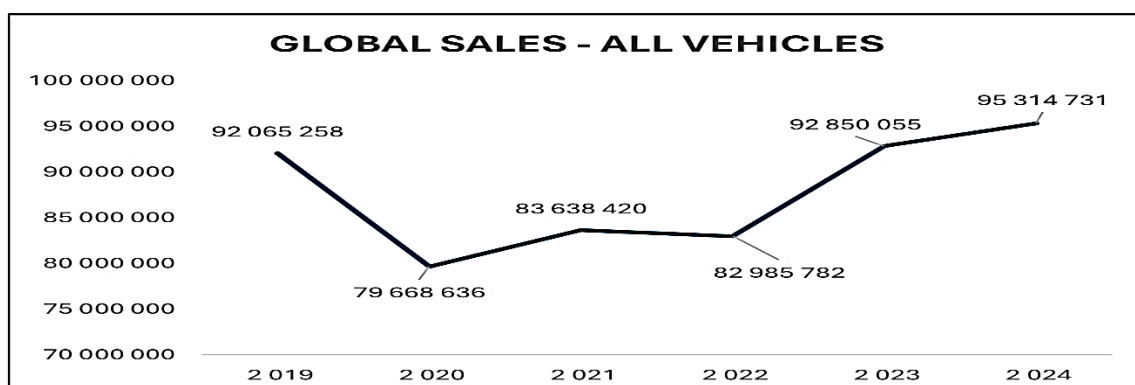
² Centro de Estudios Políticos Europeos, fundado en Bruselas en 1983, es un grupo de expertos y foro de debate líder sobre asuntos de la UE.

A nivel mundial, 25 millones de empleos industriales se ven afectados por las transiciones digital y ambiental, sin incluir toda la cadena de valor (extracción minera, economía circular). La investigación arroja luz sobre los principales retos a los que se enfrentan los trabajadores del comercio minorista de automóviles:

- Sector que está tardando mucho más en recuperarse de la pandemia que otros segmentos del sector minorista, lo que a su vez ejerce una mayor presión sobre los derechos, las condiciones laborales, el salario y el poder de negociación colectiva.
- El reciclaje y la mejora de las cualificaciones son más importantes que nunca para una transición justa en el automóvil. La electrificación, la digitalización y la creciente demanda de coches inteligentes han cambiado la forma de trabajar de los servicios del automóvil.
- La competencia china está afectando negativamente a los trabajadores tanto del sector manufacturero como de venta y postventa.
- Los trabajadores de los concesionarios y agentes directos están sometidos a una presión aún mayor debido a la alta inflación, los elevados tipos de interés y la guerra de precios de los fabricantes chinos. Los fabricantes intentan encontrar nuevas formas de mantener su margen de beneficios y su competitividad, a veces a expensas de los concesionarios y, por tanto, de los trabajadores del sector.
- La transición de la franquicia al modelo directo o de agencia puede tener enormes repercusiones en el empleo, las tareas, las cualificaciones, la carga de trabajo y la competencia en el comercio minorista de automóviles.

Mercado de las compañías globales

Las ventas globales de automóviles registraron un incremento del 2,67% en 2024, respecto a 2023 y de casi el 15% sobre 2022. Con 95.314.731 según datos de OICA, de los cuales el 71% fueron turismos.



Fuente: OICA

El mito del coche europeo se tambalea a nivel mundial con China ganando cuota en Europa y superando por primera vez a EEUU en ventas globales de vehículos. Las matriculaciones de 2024 demuestran que, hoy por hoy, China lidera la

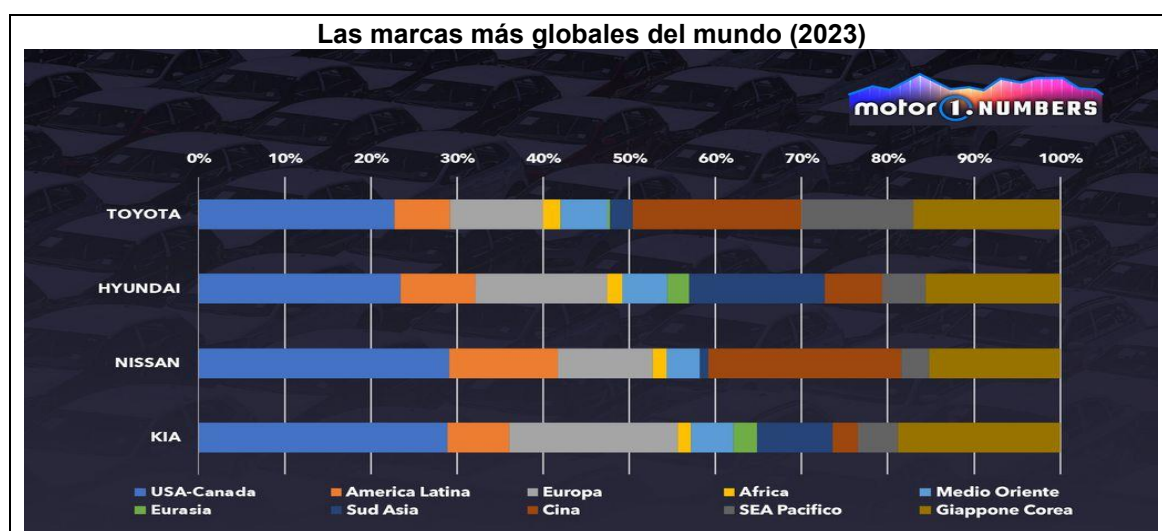
carrera automovilística mundial. Ha matriculado más coches que Europa y EEUU juntos y no para de incrementar su ventaja. Las compañías chinas van muy por delante en la carrera de los coches eléctricos, proporcionando vehículos más baratos, con una gran autonomía y con la tecnología más puntera.

En el mercado interno chino, se vendieron 31,44 millones de vehículos, de los cuales 17,97 millones correspondieron a marcas chinas, representando el 65,2% de las ventas totales de turismos en el país. En cuanto a exportaciones, China envió al extranjero 5,86 millones de vehículos en 2024, un incremento del 19,3% respecto al año anterior.

Si hay un fabricante de automóviles conocido a nivel mundial y presente en casi todos los países, ese es Toyota. A pesar de la creciente competencia de Tesla y de las marcas de coches chinas, Toyota sigue siendo la marca número uno. Su mayor mercado no es Japón, sino EEUU y Canadá, que representan casi el 23% de sus ventas totales en 2023.

De hecho, Japón es el tercer mercado, con un 17% del total. De hecho, las cinco regiones más importantes para Toyota representan el 83% de sus ventas mundiales en 2023. La cuota de marca de Toyota es bastante buena en ocho de las 10 regiones consideradas: *oscila entre el 6,3% en Europa y el 26,5% en el Sudeste Asiático-Pacífico*.

La marca japonesa Nissan también tiene una distribución de ventas bastante equilibrada entre las regiones del mundo (tiene una fuerte presencia en Norteamérica, Sudeste Asiático, Oriente Medio, China y Japón). Además, recortará su capacidad de producción global un 20%, lo que supone pasar de 17 a 10 fábricas en todo el mundo. China, su segundo mayor mercado tras Norteamérica, es donde la compañía ha sufrido una mayor caída de las ventas.

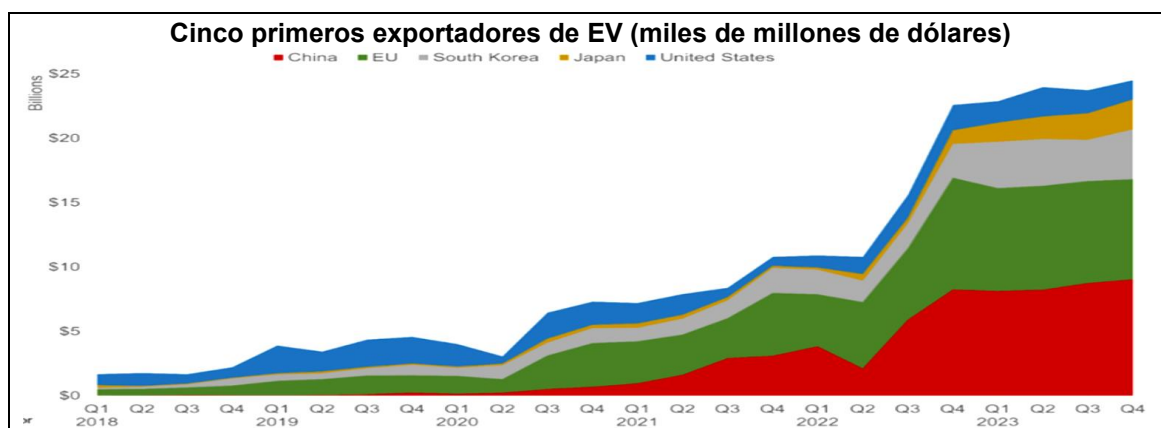


Las coreanas Hyundai y Kia se han globalizado aún más rápido que las marcas japonesas. EEUU y Canadá eran su mayor mercado en 2023, pero solo representaba el 23% de los volúmenes mundiales. Le siguen de cerca el sur de Asia (16%), Corea (16%) y Europa (15%). Kia tiene una distribución similar, aunque depende más de EEUU/Canadá (29%), Corea (19%) y Europa (20%).

La marca Volkswagen representa el 33% en Europa, frente al 56% y 58% que lo hace EEUU para Ford y Chevrolet, respectivamente. Mercedes, BMW, Volkswagen... todos los estandartes europeos están viviendo una sangría de ventas en China que está mermando su ya delicada situación económica.

Por otra parte, la compañía Stellantis, el conglomerado automovilístico que agrupa marcas como Peugeot, Citroën, DS, Fiat, Opel y Alfa Romeo, experimentó una gran caída de la rentabilidad en 2024. El margen cayó del 11,81% en 2023 al 2,35%, lo que le convierte en el fabricante con peores resultados en términos de variación del margen entre los 30 fabricantes de automóviles. En 2024, la multinacional francoitaliana ganó 656 euros por coche entregado, lo que supuso un descenso del 82% en comparación con los resultados de 2023.

De los grandes mercados, sólo Japón y Francia registraron resultados negativos en 2024, mientras que Italia y Alemania mantuvieron volúmenes similares respecto al año anterior. El país asiático vio caer sus volúmenes un 8% y perdió su histórica tercera posición en favor de India, el nuevo protagonista. De hecho, este país se está convirtiendo en una nueva fuente de crecimiento para muchos fabricantes de automóviles que luchan por aumentar sus ventas en mercados maduros como Europa, EEUU e incluso China.



Fuente: Global Trade Alert. Trade Data Monitor

Brasil fue el mercado de los 10 primeros con mayor crecimiento anual. El volumen pasó de 2,18 millones de unidades en 2023 a 2,48 en 2024. La mejora de la situación financiera para los préstamos de coches y la llegada de más opciones procedentes de China estimularon el mercado. Gracias a un aumento del 14%, Brasil superó al R. Unido y se situó en sexto lugar.

Cabe destacar el fuerte crecimiento registrado por el mercado automovilístico ruso. Con un aumento del 48%, sufrió una gran caída tras la invasión de Ucrania hace tres años y fue una de las industrias más afectadas en el país. Pero en 2024 se ha recuperado totalmente y ha superado los resultados de antes de la guerra. Y los ganadores de esta rápida recuperación son los fabricantes chinos de automóviles, que han sustituido a las marcas históricas que abandonaron Rusia tras las sanciones impuestas por los países occidentales.

Según Roland Berger, los mercados de Europa, EEUU y Canadá ya han llegado -o incluso superado- su punto máximo de ventas de vehículos nuevos. En contraste, China (1,2% anual), India (4,2%), Latinoamérica (2,4%) y otros países del sur global protagonizarán el crecimiento futuro. Al mismo tiempo, anticipa que supondrá una nueva reorganización de las cadenas de suministro y modelos de negocio. Los proveedores europeos perderán peso global: *de siete entre los veinte principales en 2024, bajarán a cinco en 2040, mientras que China pasará de dos a seis, liderando el ranking mundial.*

Situación financiera del sector en el mundo

Cada euro invertido por los fabricantes europeos de vehículos genera más de 2,5 euros de valor añadido para la economía en general, según se desprende del informe de McKinsey European Automotive Industry What it Takes to Regain Competitiveness, encargado por la patronal europea ACEA.

Los fabricantes de coches europeos vieron cómo se desplomaban sus beneficios en 2024 y dejaron sola a Toyota liderando el motor. La automovilística nipona se anota beneficios de 28.960 millones de euros en el ejercicio. Se mantuvo en el año natural de 2024 como líder del sector a nivel global por volumen de ventas. Los mayores derrumbes del año son de Nissan, Stellantis, Renault y Tesla.

Por detrás, a mucha distancia, aparece el tándem Hyundai-Kia, con unas ganancias netas de unos 15.294 millones de euros, lo que supone un 9,4% más que en 2023. Estas dos marcas surcoreanas presentan sus resultados por separado, pero están muy ligadas entre sí, ya que Hyundai es el mayor accionista de Kia con el 34,34% de sus títulos (el segundo mayor accionista de Kia es el fondo de pensiones coreano, con un 6,61%, el cual también tiene un 7,33% de Hyundai). Entre ambas matricularon 7,1 millones de vehículos en todo el mundo y su facturación fue de 187.808 millones de euros.

El beneficio de Honda cayó un 24,5% en su último ejercicio, hasta 5.080 millones de euros, pese a la venta récord de motocicletas (20,57 millones de unidades), su sector de mayor peso, por el incremento de costes. Nissan, por su parte, que atraviesa una delicada situación financiera, incurrió en unas pérdidas netas de 4.065 millones de euros, debido a una caída de sus ventas de vehículos, del 2,8% interanual, hasta 3,35 millones de unidades, por el desplome de sus comercializaciones en China.

Estas circunstancias favorecieron el hecho de que, en 2024, los fabricantes automovilísticos japoneses Honda-Nissan iniciaran las conversaciones de cara a una posible fusión, lo que desembocaría en la creación de un nuevo gigante del motor, según el periódico Nikkei Asia. Según Bloomberg, Renault, que tiene casi un 40% de las acciones de Nissan³, está abierta a mantener conversaciones con Honda.

³ Renault y Nissan han dado un paso para deshacer su alianza histórica. Nissan decidió cancelar su inversión de 600 millones en Ampere, la filial de vehículos eléctricos de Renault, y vender parte de sus operaciones conjuntas en India. Renault, por su parte, asumirá el control total de la filial india y seguirá apostando por Ampere como pieza central de su estrategia eléctrica.

Sin embargo, en febrero de 2025 Nissan decidió retirarse del memorando de entendimiento que ambas habían firmado a finales de año. Las negociaciones se rompieron cuando Honda propuso tomar una participación directa en Nissan y convertirla en su subsidiaria, algo que la dirección de esta rechazó rotundamente ya que buscaban una fusión en términos de igualdad.



Más atrás aparece el grupo Volkswagen, el mayor fabricante del Viejo Continente, que cerró un año pésimo. El consorcio, que despidió 2024 con un acuerdo con los sindicatos para recortar su plantilla en 35.000 personas y reducir su capacidad de producción anual en 734.000 unidades en Alemania, obtuvo un beneficio neto de 10.721 millones, un 32,8% menos. Si bien ha quedado muy lejos de las ganancias de Toyota, sí ha superado a la japonesa en facturación. El grupo alemán, que está sufriendo el paso a la movilidad eléctrica, fue el segundo mayor vendedor de coches del mundo con casi 9,03 millones de matriculaciones.

Precisamente la situación de Nissan golpeó a la francesa Renault, su principal accionista con el 35,7% de los títulos de la nipona. La pérdida de valor de las acciones de Nissan, sumado a la desinversión que ha hecho Renault en la nipona como parte de un acuerdo entre ambas para mantener su alianza, ha tenido un efecto negativo en la compañía del rombo de unos 2.000 millones, dejando sus ganancias en unos 752 millones, un 65,8% menos. Sacando estos efectos extraordinarios, las ganancias de Renault hubiesen sido de 2.762 millones, por encima de los 2.281 millones del año anterior.

Mercedes-Benz, como toda la industria del motor alemana, ha tenido un mal año y ha visto caer sus ganancias un 28,4%, hasta los 10.207 millones, quedándose muy cerca de VW. La compañía de la estrella, que vendió 2,39 millones de automóviles, se situó por debajo en número de entregas que su clásico competidor premium BMW (vendió 2,45 millones), pero ganó mucho más dinero:

la automovilística con sede en Múnich fue la alemana que peor lo pasó el año pasado, con un desplome de beneficios del 35,4%, hasta los 7.290 millones.

Stellantis, la segunda mayor automovilística europea, rebajó sus beneficios un 70,6%. El fabricante, que ganó 5.473 millones, sufrió por el exceso de stock de su red de distribución en EEUU.

Entre las norteamericanas, Ford es la que mejor se ha comportado, con un incremento de sus ganancias del 37,2%, hasta los 5.697 millones de euros y un crecimiento de su facturación del 5%, hasta los 179.281 millones de euros. Tesla, el fabricante de coches más valioso del mundo en Bolsa, tuvo un 2024 calamitoso en el que vio esfumarse más de la mitad de sus beneficios, hasta los 6.767 millones de euros, mientras que sus ventas cayeron un 1%, hasta los 1.789.000 de unidades. General Motors, el otro gigante estadounidense, recortó sus ganancias un 40,7%, hasta los 5.823 millones de euros.

En el primer semestre de 2025 se vendieron más coches que en el mismo periodo del año anterior. Las 34 empresas primeras empresas vendieron 37,6 millones de unidades, lo que supone un aumento del 3%. El crecimiento fue impulsado por Toyota, BYD y Geely, que compensaron los descensos registrados por Stellantis y Tesla. A pesar del aumento de los volúmenes, los ingresos totales cayeron a 1.150 millones de euros, un descenso del 2% en comparación con el primer semestre de 2024. Esto significa que el precio medio por unidad vendida disminuyó de 32.419 euros a 30.708 euros.

Los mayores fabricantes de automóviles del mundo experimentaron una fuerte caída en sus beneficios operativos durante el primer semestre de 2025 (-23%). Según un estudio realizado por la consultora y firma de auditoría EY, el beneficio operativo (Ebit) de los 19 principales fabricantes se redujo a la mitad, con una caída del 49,2%. Entre enero y junio, el beneficio se situó en 42.800 millones de euros, frente a los 84.300 millones registrados en el mismo periodo del año anterior. En conjunto, la facturación permaneció estancada.

Ante esta caída de los beneficios, la industria automovilística occidental consolidada atraviesa una crisis profunda y estructural. Las ventas de vehículos eléctricos han sido considerablemente inferiores a las expectativas y en los principales mercados de venta predomina una competencia de precios feroz. Además, los elevados costes de transformación y reestructuración, las campañas de retirada y las interrupciones en las cadenas de suministro contribuyen a la situación.

Justifica esta situación la persistente debilidad económica, así como por la falta de estabilización en la situación geopolítica y en la política arancelaria. *"Para muchos fabricantes, todo el modelo de negocio está en juego; para algunos, la propia existencia podría verse amenazada a medio plazo".* Para EY las empresas deben desprenderse de cargas del pasado, reducir sus carteras excesivamente amplias y centrarse en segmentos de clientes claramente definidos y en una gama de modelos competitiva y limitada: *"el tamaño no lo es todo; de hecho, puede convertirse en un lastre a la hora de adaptarse a nuevas circunstancias".*

Respecto a la industria de proveedores, la última edición del Estudio Mundial de Proveedores de Automoción, de Roland Berger y Lazard, realizó en mayo de 2025 un análisis de 600 proveedores de automoción de todo el mundo en el que esperaba que la rentabilidad media se redujera al 4,7% del margen EBIT en 2024.

Lo que supone un nuevo descenso con respecto a 2023, cuando la rentabilidad se estabilizó temporalmente en el 5,3%, que seguía siendo una cuarta parte inferior, siendo dos puntos porcentuales más baja que los niveles anteriores a la COVID. En este contexto, los proveedores chinos siguen funcionando relativamente bien, con un margen EBIT del 5,7%, mientras que los europeos (3,6%) y surcoreanos (3,4%) se mantienen por debajo de la media del sector.

El estudio identifica las cinco tendencias principales que están configurando actualmente la industria de proveedores de automoción y cita el estancamiento de los volúmenes de producción mundial: El exceso de capacidad está ejerciendo presión sobre el mercado, especialmente en Europa. En cambio, China y el sur de Asia son los principales motores del modesto crecimiento mundial de la automoción; la transición a los vehículos eléctricos es más lenta de lo previsto.

Ante la falta de resultados, el sector apuesta por la fusión y recorta la electrificación

La consolidación del mercado del automóvil que está reconfigurando el sector ha venido provocando fusiones destacadas, como la de Chrysler, Peugeot y Fiat para formar Stellantis o la creciente participación de Toyota en empresas como Subaru y Mazda.

Lo que demuestra cómo los grandes actores buscan sinergias y aumentar la eficiencia para mantenerse competitivos. Además, los movimientos de empresas chinas e hindúes, por ejemplo, la compra de Volvo por parte de Geely o la participación de BAIC en Mercedes, reflejan el interés de ambos mercados en consolidar su presencia internacional.

En el competitivo mundo del motor, la independencia no existe. La mayoría de las marcas de coches no operan solas, sino que forman parte de grandes grupos automovilísticos. Esta estructura de conglomerados permite compartir tecnología, plataformas y recursos, optimizando la producción y consolidando el poder en el mercado global:

- Volkswagen AG: *su estrategia se centra en la diversificación y la tecnología. Incorpora marcas como Volkswagen, Audi, SEAT y Škoda, que cubren el mercado masivo, y las firmas de lujo y alto rendimiento como Bentley, Bugatti, Lamborghini y Porsche. En el mundo de las dos ruedas, controla Ducati.*
- Stellantis: *nacido de la fusión de Fiat Chrysler Automobiles y el Grupo PSA, controla una amplia gama de marcas, desde utilitarios hasta*

vehículos de lujo y todoterrenos. Con marcas como Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram y Vauxhall, el grupo se ha posicionado como un actor clave en Europa y América del Norte.

- Hyundai Motor Group-Kia: el grupo coreano ha crecido hasta convertirse en un actor principal a nivel mundial. Su marca de lujo, Genesis, compite directamente con las firmas alemanas de alta gama.
- BMW Group: el grupo bávaro se enfoca en el rendimiento, el lujo y la tecnología. Además de su marca principal, BMW, ha sabido revitalizar a la icónica MINI y mantener la exclusividad de Rolls-Royce.
- Toyota Motor Corporation: el fabricante japonés más grande del mundo, también domina el segmento de lujo con su marca premium. Toyota se ha consolidado como un líder en la tecnología híbrida, mientras que Lexus ofrece un enfoque en la calidad y el confort.
- Geely Holding Group: el gigante chino ha expandido su influencia a nivel global adquiriendo marcas de prestigio en Europa. Es propietario de la sueca Volvo, ha resucitado a la mítica Lotus y ha creado la marca de vehículos eléctricos Polestar. También tiene una participación significativa en Smart junto a Mercedes-Benz.
- Ford Motor Company: mantiene su estructura con una marca principal y otra de lujo enfocada en el mercado norteamericano. Ford sigue siendo un pilar en el segmento de pick-ups y SUVs, mientras que Lincoln compite en el mercado premium de EEUU.
- General Motors: sigue siendo un actor clave en el mercado global, especialmente en América del Norte, con marcas icónicas como Buick, Cadillac, Chevrolet y GMC.
- Renault-Nissan-Mitsubishi Alliance: Renault y Nissan han sido los pilares de la alianza, a la que se sumó Mitsubishi. Juntos, han desarrollado modelos de éxito y explorado la electrificación con marcas como Dacia y Alpine manteniendo su identidad propia.
- Tata Motors: El conglomerado indio es propietario de dos marcas británicas de lujo muy reconocidas a nivel mundial. Jaguar y Land Rover forman un binomio que se enfoca en vehículos premium. A mediados de 2025 compró la italiana Iveco, sin incluir la división de defensa.
- Mercedes-Benz Group: sus marcas Mercedes-Benz, Mercedes-AMG y Mercedes-Maybach cubren una amplia gama de vehículos de alta gama, desde los deportivos de rendimiento hasta las berlinas más lujosas. También pertenece a este grupo la marca de utilitarios Smart.
- Honda Motor Company: es conocida por sus motores fiables y su participación en el mundo del automovilismo, mientras que Acura es su marca premium para el mercado norteamericano.
- Mazda Motor Corporation: la también japonesa, opera como una entidad independiente. En el pasado formó parte de un grupo mayor, pero ahora ha forjado su propio camino, centrándose en el diseño, la calidad y la tecnología de sus motores Skyactiv.

Las empresas empezaron, a mediados de 2024, a dar marcha atrás en sus planes de electrificación. La última de las compañías en hacerlo fue Toyota, con recortes de sus planes de producción mundial de vehículos eléctricos para 2026 hasta el millón de unidades. En 2024 es el duodécimo año como líder mundial desde 2007, año en el que General Motors perdiera la corona mundial tras 76 años como principal fabricante.

En este contexto, la sueca Volvo anunció en septiembre su decisión de abandonar su objetivo de vender solo automóviles totalmente eléctricos para el final de la década, marcando como nueva meta que entre el 90% y el 100% de su volumen de ventas globales para 2030 consista en vehículos electrificados, es decir, una combinación de modelos totalmente eléctricos (BEV) e híbridos enchufables (PHEV).

En Europa, Porsche, admitió que no podrá cumplir su objetivo de vender un 80% de coches eléctricos en 2030 y lo hará *"a lo largo de la década"*, pero sin detallar cuándo. Stellantis disminuyó en Italia la producción de vehículos eléctricos en un 36% en el primer semestre de 2025, y en mayo Mercedes-Benz alejó una vez más de sus ambiciosos objetivos en materia de electrificación de sus vehículos programada para 2030 ante el debilitamiento del negocio.

En la actualidad conviven en China 137 marcas diferentes de coches eléctricos; al final de la década solo 19 serán rentables, según calcula la consultora Alixpartners, citada por Bloomberg. Muchas se quedarán en el camino. Este mercado ultracompetitivo está tocado además por una demanda interna átona. Las empresas *"buscan aumentar sus ventas en el extranjero, donde pueden generar mayores márgenes. Y pueden hacerlo de dos formas: exportando o construyendo capacidad manufacturera en el extranjero"*.

La preponderancia china y avanzadilla en implantación mundial

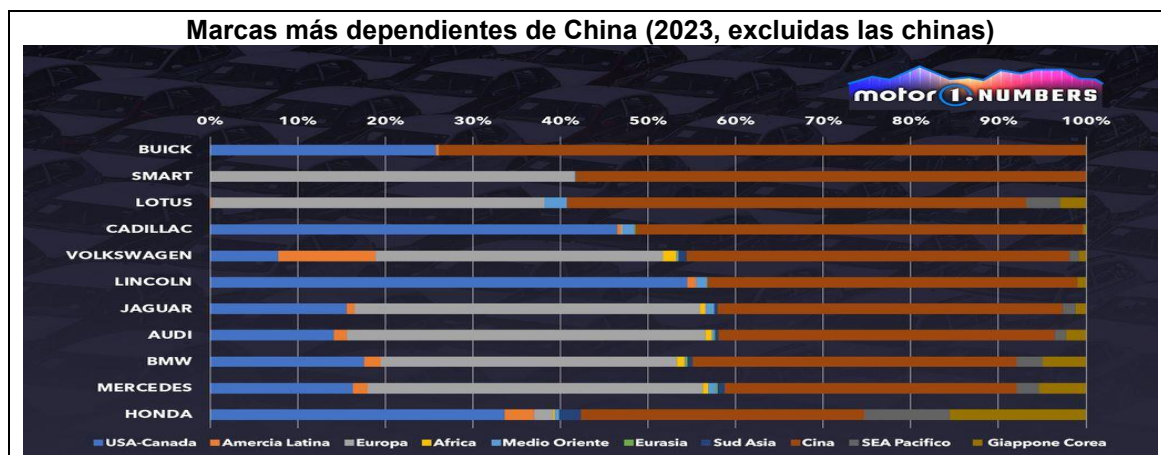
Ha pasado de producir tres millones de vehículos a más de 30 millones anuales y ya no fabrica exclusivamente para su mercado interno, sino que ha adoptado una estrategia claramente exportadora. Es consecuencia de la aplicación de un enfoque sostenido, invirtiendo durante años en un plan estratégico para consolidar su liderazgo en el sector.

En un mundo de crecientes tensiones con China, es crucial identificar las marcas más expuestas a este mercado. Volkswagen, por ejemplo, es la más clara de las grandes, ya que el 44% de sus ventas mundiales en 2023 se registrarán en China. Cualquier posible conflicto entre China y Occidente la pondría en una posición muy difícil. La gran exposición a China contrasta con su tímido papel en Oriente Medio, Eurasia, India, Sudeste Asiático y Japón-Corea.

El hecho es que, en Alemania, el salario medio de un empleado es de unos 59 euros la hora, mientras que en la República Checa es de 21 euros y en Hungría unos 16 euros la hora, según datos de 2022 (VDA). Mientras que, en China, el salario no llega a los 3 euros la hora. Es preciso recordar que en el interior de un

coche chino: la mayoría de sus componentes clave no son de fabricación asiática, sino europea.

Las exportaciones de lo que Pekín denomina “el nuevo trio” -los coches eléctricos, las baterías y los productos fotovoltaicos- subieron un 30% en 2023, según el Informe del Gobierno chino), un documento presentado en marzo de 2024 poco después llegaba el contraataque arancelario de EEUU y la UE.



Las ventas incrementaron un 4,5% más en 2024, un ritmo de crecimiento sensiblemente inferior al 12% registrado el año anterior, aunque con un fuerte protagonismo de los vehículos eléctricos, que ya suponen un 41% de las ventas tras elevarlas casi un 36% frente a las registradas en 2023. Los datos divulgados por la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China (CAAM) muestran que el país asiático vendió 31,4 millones de vehículos en 2024, cifra que marca un nuevo récord, pese a la ralentización del ritmo de crecimiento.

De esa cifra registrada a lo largo del año pasado, unos 25,6 millones de unidades de turismos se corresponden a ventas en territorio chino, un 1,6% más que en 2023 -en ese año, la tasa de subida fue de un 6%-, mientras que los 5,8 millones restantes son vehículos exportados a otros mercados que crecieron a un ritmo mucho más alto, del 19,3%.

Los datos de la CAAM muestran que los vehículos a gasolina siguen representando casi el 80% de las exportaciones totales el año pasado. Muchos mercados en desarrollo carecen de estaciones de carga o de una red eléctrica lo suficientemente fiable como para abastecer modelos totalmente eléctricos.

Además, dominan la producción de materiales críticos. Goldman Sachs estima que el 65% de los componentes de baterías, el 71% de las celdas de las pilas recargables y el 57% de los vehículos eléctricos del mundo llevan la marca de Pekín: *China ha acumulado ventajas estratégicas durante las últimas décadas.*

Mientras la Administración norteamericana protege a los tres grandes fabricantes de EEUU (General Motors, Ford y Stellantis) de los rivales chinos con las nuevas barreras comerciales, y Canadá y la UE aplican también aranceles a los vehículos eléctricos fabricados en el país asiático, los compradores de los

mercados emergentes han recibido con los brazos abiertos los automóviles y camiones chinos.

China envía más vehículos al extranjero que cualquier otro país y sus exportaciones de turismos aumentaron casi un 20%, pasando de menos de un millón en 2020 a 4,9 millones en 2024, según la CAAM china. De los 18 millones largos de vehículos eléctricos que se fabricaron en el mundo en 2024, el 70% se produjeron en China, mientras que su fabricación en Europa y EEUU bajó.

Con los aranceles europeos y norteamericanos en juego en 2025, el plan de China para salvar los aranceles de Occidente es: *sembrar el mundo de fábricas*. En España, Brasil, Alemania, Vietnam, México, Turquía, Hungría se ha basado en 2023 y 2024 la nueva tendencia habla de la vocación internacional de Pekín, que busca capitanear un sector en el que se ve un paso por delante de sus competidores. Por capacidad tecnológica y por potencia productiva.

Se ha convertido en la respuesta del gigante asiático para sortear el creciente muro de restricciones comerciales frente a las exportaciones masivas -y fuertemente subsidiadas- que ya levantan la UE, EEUU y otro puñado de países alertados por la sobrecapacidad china en estos sectores.

Pasa por la prohibición, anunciada en diciembre de 2024, de las exportaciones a EEUU de artículos relacionados con el galio, germanio, antimonio y materiales superduros que tienen potenciales aplicaciones militares. Un día después⁴ de la última ofensiva de Washington contra el sector de chips de China.

La directiva de Beijing sobre los llamados artículos de doble uso, que cita la protección de la seguridad y los intereses nacionales, también exige una revisión más estricta del uso final de los artículos de grafito enviados a los norteamericanos.

China está tomando la delantera en la industria de automoción, basándose en varios pilares: *la inteligencia artificial, la fabricación de chips y la decisión de convertir la industria del automóvil eléctrico en estratégica*. Produce el 42% de todos los vehículos del mundo, con 320 fábricas de coches en su territorio: *muchas de ellas de fabricantes europeos*.

El mayor proyecto anunciado fue un polo tecnológico del gigante del automóvil chino Geely en Malasia, donde se producirán modelos enchufables, valorado en 8.988 millones de euros. BYD⁵, según la clasificación Kantar BrandZ Most Valuable Global Brands de 2025, se situó entre las 10 marcas automotrices más importantes del mundo por tercer año consecutivo, escalando hasta la sexta posición, lo que supone un notable incremento interanual del 43,6%.

⁴ EEUU lanzó su tercera ofensiva en tres años contra la industria de semiconductores de China, frenando las exportaciones a 140 empresas, incluido el fabricante de equipos de chips Naura Technology Group (002371.SZ).

⁵ Una empresa que abarca cuatro grandes industrias: *electrónica, automoción, nuevas energías y transporte ferroviario*. Está acelerando su expansión mundial, con operaciones que abarcan ya seis continentes y más de 110 países y regiones.

Se disputa con Tesla el título de mayor productor de enchufables del mundo. Con la fabricación de una planta en Hungría, confirmó su intención de levantar otra en México y pretende empezar a producir en Brasil antes de que acabe este año. Anunció otra fábrica en Indonesia e inauguró en junio de 2024 una en Uzbekistán y otra en julio en Tailandia.

En junio de 2025, BYD puso en el mercado un precio de derribo que se extiende a 22 de sus modelos eléctricos e híbridos enchufables y llega a una rebaja entre el 15% y el 30%, se explica por la crisis económica en China, lo que ha hecho ralentizar la demanda y aumentar el stock en los concesionarios. El paso tomado por BYD aviva la guerra de precios para estimular a los clientes, dejando en fuera de juego a otros jugadores, como los fabricantes europeos que ya tenían serias dificultades para competir.

Chery, la misma compañía estatal que ha desembarcado en la antigua fábrica de Nissan en Barcelona, también planea su aterrizaje en México, tendrá operativa una planta en Vietnam en 2026 y el año 2023 anunció una inversión de 360 millones de euros en Argentina para construir una fábrica de automóviles, con el apoyo de la industria local de extracción de litio, sector en el que China juega también un rol crucial. Son solo dos ejemplos, pero hay otras muchas marcas avanzando sus peones: GAC, SAIC, NIO...

A pesar de que las inversiones chinas en la UE tocaron mínimos en 2023, las destinadas a toda la cadena de valor del coche enchufable en el continente se dispararon hasta los 4.700 millones de euros, cifra que ha supuesto casi el 70% del total de la inversión extranjera directa china en la UE, y un incremento del 61% con respecto al año anterior, según un informe del instituto Merics.

China no es ajena a las políticas proteccionistas: *durante años ha mantenido aranceles de hasta el 25% a la industria del automóvil europeo (al revés eran del 10%) y el requisito de que el 51% de las plantas que manufacturen en China sea propiedad de una empresa nacional*. Las medidas han funcionado como una plataforma de aprendizaje para un país en fase de despegue industrial. La salida al exterior de China está muy vinculada a sus “*enormes problemas de sobrecapacidad*”.

La industria automovilística china logró en febrero de 2025 una posición dominante en el mercado global de vehículos híbridos enchufables (PHEV) y 100% eléctricos (BEV), según datos de febrero de 2025 ofrecidos por Rho Motion. Los fabricantes originales del gigante asiático obtienen un impresionante 76% de cuota (participación) en las ventas mundiales de coches con estos dos sistemas de propulsión.

En Alemania, el mercado más grande de Europa, las marcas chinas representaron aproximadamente el 4% de participación en esta clase de automóviles. En el R. Unido y Francia, su participación fue del 7% y 5%, respectivamente. Mientras que naciones como España y Austria experimentaron una presencia aún más notable, con las marcas chinas capturando el 10% y 11% de las ventas totales de PHEV+BEV en esos maduros mercados.

Fuera de Europa, la influencia china en el mercado de coches electrificados es aún más pronunciada. En Brasil, el 82% de todos los BEV y PHEV matriculados en 2024 provinieron de fabricantes chinos. De manera similar, en Tailandia y México, las marcas chinas obtuvieron una participación del 77% y 70%, respectivamente.

Otros países como Indonesia, Malasia, Nepal e Israel también registraron altas cuotas de mercado para los chinos de este tipo, con cifras superiores al 50% en cualquier caso. Incluso en Australia y Nueva Zelanda, allá donde mandaban nipones y americanos, los chinos lograron capturar el 26% y 15% de ventas.

Comercio de automóviles y guerra comercial y aranceles

Según datos de JATO Dynamics, en 2024 EEUU experimentó un progreso significativo. Se vendieron 16,09 millones de unidades, un 3,3% más que el año anterior. Sufrió un declive en los últimos lustros y repuntó tras la pandemia, en parte por la aparición de Tesla en el mercado, y creció de 7,4 a 7,6 millones, un 2,7% en cinco años (2019-2023), incrementado su cuota ligeramente, en el entorno del 10% de la producción global.

Sin embargo, las ventas aún no recuperaron los niveles de 2019 -el año anterior al inicio de la pandemia-, cuando el mercado vendió casi un millón de unidades más que el año pasado. Dos factores clave han contribuido a los resultados positivos del mercado automovilístico estadounidense: *la fuerte recuperación económica de la segunda mitad del año pasado y la ralentización del aumento de los precios de los vehículos nuevos.*

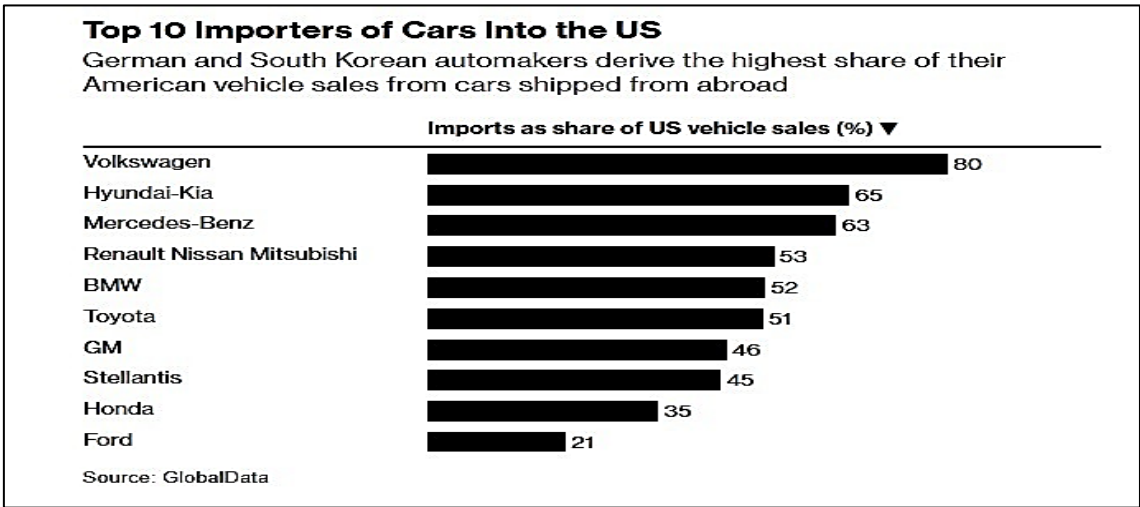
Los grandes fabricantes de la talla de Ford o General Motors retrasaron, o directamente cancelaron, el desarrollo de nuevos modelos eléctricos a la espera de poder escalar la producción y abaratar los planes de adaptación de las fábricas y producción de coches durante los próximos años.

El mercado estadounidense ha favorecido tradicionalmente a los vehículos de gasolina. Sin embargo, en 2024, los vehículos eléctricos de batería (BEV) y los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) se convirtieron en los principales motores del crecimiento, las ventas totales de BEV y PHEV aumentaron un 12% y un 39%, respectivamente.

En 2024, los vehículos con motor de combustión interna (ICE) cayeron por debajo del umbral del 80% de cuota de mercado, un cambio notable. Las ventas de ICE totalizaron 12,05 millones de unidades, un 0,6% menos que en 2023. En cambio. Sin embargo, a pesar de las ventas récord en el segmento de los vehículos eléctricos, EEUU sigue por detrás de China y Europa en cuanto a adopción de este tipo de vehículos.

El llamado *Día de la Liberación*, proclamado por Trump en abril de 2025, supuso desencadenar una guerra comercial global, un nuevo golpe a la globalización y un desafío al orden económico mundial establecido. La Administración norteamericana sacudió el statu quo del comercio mundial, imponiendo

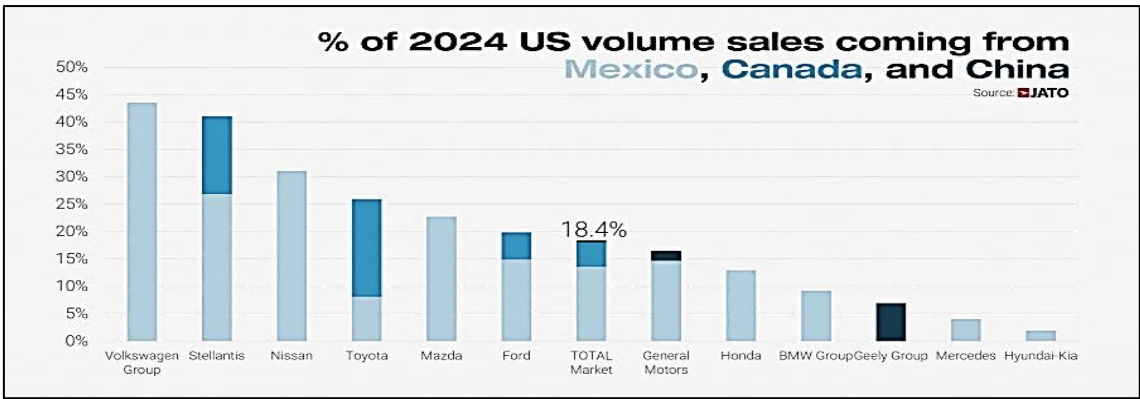
importantes aranceles a los productos procedentes del extranjero que entran en EEUU.



Los datos del Departamento de Comercio muestran que EEUU importó vehículos ligeros por importe de unos 240.000 millones de dólares en 2024. Las compras a México sumaron un total de 2,96 millones de vehículos terminados. Los siguientes proveedores fueron Japón (1.377.086 coches), Corea del Sur (1.535,818), Canadá (1.065.465), Alemania (446.566) y R. Unido (96.451).

La imposición de aranceles a los socios comerciales más cercanos al país tendrá un gran impacto en la industria del automóvil en América del Norte, afectando a los millones de coches que entran desde mercados como Canadá, China y México cada año, estos tres países representaron el 18% de las ventas totales de vehículos nuevos en EEUU en 2024.

Antes de los aranceles, en China la demanda interna de vehículos ya era débil. BYD, Geely, SAIC y otras firmas nacionales enviaron casi 6 millones de vehículos al extranjero el año pasado, lo que supuso un aumento interanual del 19%. En total, los fabricantes del país tienen capacidad para abastecer la mitad del mercado mundial, que ronda los 90 millones de vehículos.



Fuente: Según datos de JATO Dynamics, estos tres países representaron el 18% de las ventas totales de vehículos nuevos en EEUU en 2024.

Rusia, el mayor mercado extranjero para las marcas chinas, también se vuelve hostil con los foráneos. A raíz del conflicto en Ucrania, los coches fabricados en China inundaron el país de Europa del Este para llenar el vacío dejado por la salida precipitada de sus rivales occidentales, entre ellos Toyota, Volkswagen y Stellantis.

En 2024, chinas como Geely y Great Wall representaban más de la mitad del mercado ruso y estas ventas por sí solas constituían un quinto de las exportaciones chinas, según Rhodium. Pero, desde 2025, Moscú ha introducido cuasiaranceles, aumentando la tasa de reciclaje por cada vehículo vendido. Las marcas locales pueden reembolsar esta tasa, pero las extranjeras no.

EEUU y Rusia no son los únicos que levantaron barreras al poderío automovilístico chino. Turquía, Brasil y la UE también lo hicieron. El bloque aumentó en octubre de 2024 los aranceles sobre los eléctricos hechos en China hasta un 45,3%.

El problema más disruptivo ha sido el arancelario, por inesperado y porque ha alterado los cimientos de una cadena de valor interconectada que hace que en la producción de cada coche participen empresas de varios países. Las tasas a los coches europeos afectan sobre todo a la industria del automóvil alemana, que vende mucho a EEUU, con marcas como Volkswagen, Audi, Mercedes-Benz o Porsche. La escalada arancelaria del presidente de EEUU, que ha hecho claudicar a potencias económicas como Japón o la UE, ya está golpeando a varios sectores económicos.

También las de EEUU, en especial los grupos de Detroit -la cuna automovilística estadounidense-, cargaron en varias ocasiones contra la política diseñada por Washington; sumando los costes que fueron desglosando por la automoción (General Motors, Ford, Volkswagen, Toyota o Stellantis, entre otros), la factura global ya alcanzaba los 20.000 millones de euros. Con los aranceles impuestos en agosto de 2025, General Motors cifró en 950 millones de euros el impacto en el segundo trimestre.

Stellantis, que perdió 2.240 millones de euros en el primer semestre del año 2025, frente a unas ganancias de 5.647 millones en el mismo periodo de 2024, ha indicado que los aranceles de Trump le costarán unos 1.500 millones. Cuenta con varias fábricas en México que sí se verán afectadas por las tasas. Tesla ha tenido un semestre marcado por la caída de las ventas (bajaron un 13,2%, hasta las 720.000 unidades) y de los beneficios, que se redujeron un 37,5%.

Han sufrido duros reveses Volkswagen, el segundo fabricante de coches del mundo y el mayor de Europa, que acusó un impacto negativo en sus cuentas de 1.300 millones por los aranceles. Su beneficio neto se desplomó un 36,6% entre enero y junio de 2025, hasta los 4.005 millones de euros, una cifra que se compara con un 2024 que ya había sido malo de por sí.

Toyota ha acusado un golpe aún mayor que el de Volkswagen. Los otros representantes del motor del país del sol naciente también han sufrido el impacto de los aranceles, como Honda, que redujo su ganancia neta un 64%. En un

intento por controlar daños, la firma asiática anunció en abril que trasladará la producción del Honda Civic híbrido de Japón a EEUU, un modelo muy demandado en el mercado norteamericano.

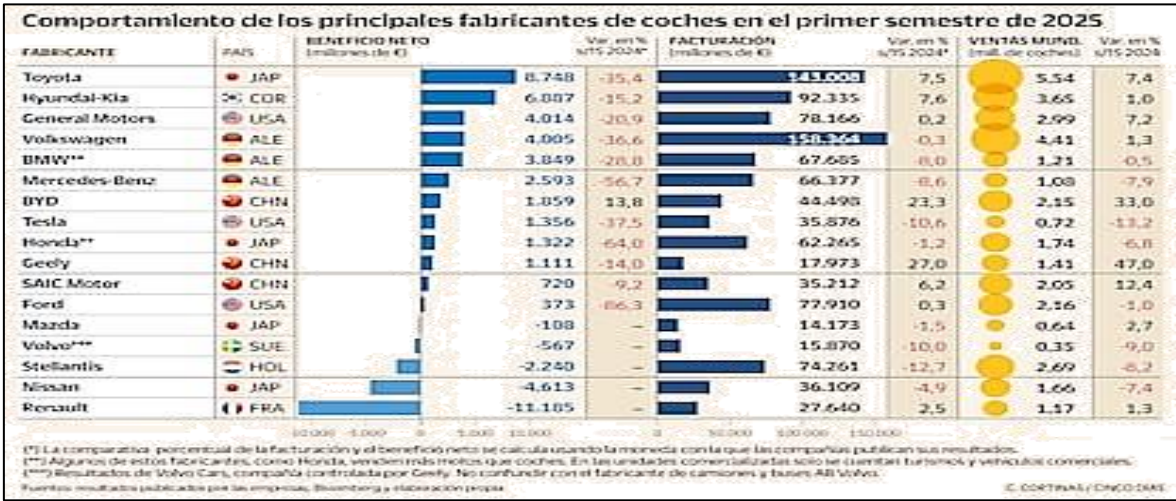
La crisis de Nissan se explica por la sobrecapacidad productiva de varias de sus instalaciones en el mundo la necesidad de renovar su gama (algo que está haciendo), la fuerte competencia con las marcas chinas y el enfriamiento de las expectativas de crecimiento del vehículo eléctrico. A todo esto, ha sumado en última instancia la guerra arancelaria de Trump.

Como consecuencia planeó recortar 9.000 puestos de trabajo (6,7% de una plantilla de 133.580 personas) en Norteamérica y China. Cifra que incrementó a mediados de 2025 a 20.000 trabajadores en todo el mundo hasta el ejercicio 2027, dentro de su plan de reestructuración Re:Nissan, lo que supone más del doble de los anunciados y aproximadamente el 15% de su plantilla.

Mazda, otro fabricante japonés, también se anotó pérdidas en el primer semestre. Sin salir de Asia, el tándem de las surcoreanas Hyundai-Kia se alza como el segundo mayor grupo automovilístico del mundo en beneficios, con casi 6.900 millones de euros de ganancias, un 15,2% menos que en el primer semestre de 2024.

La china BYD, el mayor fabricante de vehículos enchufables del mundo, si bien parece que no podrá cumplir con su objetivo de 5,5 millones de ventas en 2025, fue la única gran empresa del sector que aumentó beneficios entre enero y junio en un 13,8%. Otros gigantes del motor chino como SAIC, empresa estatal propietaria de marcas como MG con un 9,2% menos. Por su parte, Geely, propietaria de marcas como Lynk & Co y máximo accionista de Volvo, ganó un 14% menos.

Renault perdió tuvo pérdidas importantes entre enero y junio de 2025. Sin el efecto negativo de Nissan, la francesa hubiese ganado 461 millones. Mercedes-Benz ha quedado como la alemana VW, con la mayor caída de beneficios en el primer semestre del año, con un beneficio un 56,7% menos que en 2024.



BMW, redujo ganancias un 28,8%. Su caso es diferente al del resto de alemanas, ya que está mejor posicionada para esquivar el golpe arancelario debido a su gran capacidad productiva en EEUU. En 2024 fue el fabricante de coches que más aportó -incluyendo también a las propias automovilísticas locales- a la balanza comercial de EEUU.

Los efectos por nacionalidad

La nación latinoamericana es también el mayor país de origen de los coches vendidos por el Grupo Volkswagen en EEUU, representando casi la mitad (44%) de sus ventas totales en el país en 2024.

Con cuatro de sus cinco modelos más vendidos en EEUU el año pasado y fabricados en fábricas mexicanas, el Grupo Volkswagen es el fabricante de automóviles más expuesto a la imposición de aranceles a los productos mexicanos. Del mismo modo, México fue el segundo país de origen más grande para los vehículos vendidos en EEUU por Stellantis, Nissan, Mazda, Honda y Ford.

Contrasta con la menguante influencia de Canadá, que fue el quinto país de origen de los coches vendidos en EEUU en 2024. Es el país de origen de una gama limitada de modelos, todos los cuales se venden en EEUU. Los coches fabricados en Canadá representaron el 18% de las ventas totales de Toyota en EEUU en 2024, seguidos por los de Stellantis, con un 14%. Sólo el 5% de los vehículos Ford vendidos en EEUU procedían de una planta canadiense.

El año pasado, las ventas en EEUU de turismos ligeros procedentes de fábricas de la UE ascendieron a más de 820.000 unidades, más que las ventas totales de coches fabricados en Canadá en el país. Tres fabricantes de automóviles alemanes -Volkswagen Group, Mercedes-Benz y BMW Group- representaron el 73% de este total.

Mientras que México fue el mayor país de origen de los vehículos del Grupo Volkswagen, la UE es el mayor país de origen de los vehículos Mercedes-Benz vendidos en el país. Por su parte, Geely -propietaria de Volvo- vendió 135.300 vehículos nuevos en EEUU el año pasado, de los cuales 110.000 procedían de la UE.

Por otro lado, 56.800 vehículos fabricados en China se vendieron en EEUU en 2024, lo que supone una cuota de mercado del 0,35%. Sin embargo, EEUU está imponiendo severas restricciones a los vehículos fabricados en China, a pesar del papel marginal que el país juega en la industria automovilística estadounidense.

La industria europea de la automoción sentirá con fuerza en sus cuentas los aranceles a la importación de coches desde EEUU. Este país es el principal destino de exportación de la automoción europea, según los datos de la patronal ACEA. En el 2023 (último dato disponible) se exportaron cerca de 800.000 vehículos, un 15% más que en el año anterior.

En los últimos cinco años, ha sobrepasado a R. Unido como principal destino y ahora mismo acapara el 24% del conjunto de las exportaciones. Alemania sería, en todo caso, la que más sufriría con los nuevos aranceles, dado que exporta 500.000 automóviles, según datos de la asociación del auto alemana VDA.

A veces los componentes cruzan varias fronteras. Si se introduce un arancel entre el lugar de fabricación del vehículo y el de procedencia de los insumos, aumentan los costes y, a menudo, son los proveedores de automoción los que tienen que absorberlos. Por todo ello, Trump firmó en mayo de 2025 una orden que modifica sus anteriores aranceles del 25% para permitir que vehículos ensamblados en suelo estadounidense con piezas extranjeras no se enfrenten a una carga tributaria tan elevada.

Concretamente, durante el primer año la reducción impositiva supondrá un del 3,75% sobre el precio de venta de cada vehículo y para el segundo año, una rebaja del 2,5%. La medida pretende ser una transición que dé margen a los fabricantes para adaptarse, construir nuevas plantas y reconfigurar sus cadenas de suministro.

Esta decisión reconoce de forma tácita lo que la industria venía advirtiendo desde hace tiempo: *que los aranceles, lejos de incentivar la producción nacional inmediata, pueden elevar el coste de los vehículos, frenar las ventas y debilitar la competitividad de EEUU en el mercado global*. El sector automovilístico estadounidense -que representa millones de empleos directos e indirectos y cuenta con una red de proveedores transfronterizos- no puede girar su rumbo de un día para otro sin consecuencias.

La Comisión Europea cedió a la exigencia de EEUU de rebajar aranceles a productos agrarios y pesqueros procedentes de este país para garantizar, a cambio, una reducción de los recargos a la industria europea de la automoción.

En base a esta condición, la Comisión Europea ha propuesto eliminar los aranceles sobre los productos industriales estadounidenses y otorgar acceso preferencial al mercado para una gama de productos del mar y productos agrícolas no sensibles de EEUU. Esta reducción arancelaria del 27,5% al 15% para los coches europeos sea efectiva fue efectiva a partir del primer día de agosto de 2025, en que se presentó las propuestas legislativas de la UE.

Situación del sector en la Unión Europea

Señala McKinsey European Automotive que la importancia de la industria del automóvil para otros sectores no puede subestimarse, ya que los fabricantes europeos de vehículos representan el 40% de la demanda europea de semiconductores, el 75% de las ventas europeas de baterías y el sector del automóvil en general aporta más de 1,7 billones de euros de valor bruto a la economía europea.

Asimismo, el estudio *European Automotive Industry: What it Takes to Regain Competitiveness* cita cinco perturbaciones que socavan la ventaja competitiva del sector de la automoción, como la geoeconomía; el aumento de la incertidumbre en la tecnología de los sistemas de propulsión; los cambios en el comportamiento de los clientes respecto a los servicios digitales; la evolución del software y los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS); así como el crecimiento del reto del mercado chino.

Se pueda afirmar que Europa está perdiendo presencia del sector en el mundo. El número de vehículos que ha producido cayó en 2024 un 8,4% respecto a 2010 y destaca, principalmente la pérdida de presencia de Alemania y Francia, dos países con mucha tradición: *Alemania y Francia han perdido un 30% y 32% de producción.*

En el reparto, la UE ha sido la gran perdedora, pues antes de la pandemia, apadrinó el 19,57%, casi una de cada cinco unidades, y el pasado año perdió cuatro puntos porcentuales, con una cuota del 16%.

En julio de 2024, la patronal ACEA propuso un Pacto Industrial que incluía “*un mayor apoyo financiero al servicio de las nuevas tecnologías; asegurar un suministro fiable de materias primas críticas y de electricidad baja en carbono; impulsar la producción de vehículos eléctricos en Europa de forma asequible y rentable; y ampliar las ayudas y los incentivos fiscales para la compra y el uso de los nuevos vehículos electrificados*”.

Un sector que representa más del 7% del PIB europeo, según datos de la Comisión Europea correspondientes a 2023. Cerca de 14 millones de europeos trabajan en las más de 17.300 empresas que operan en el sector y supone el 6,1% del empleo total en la Unión. En países como Alemania, Eslovaquia, Rumanía, Hungría, Suecia y la República Checa, el sector representa más del 10% del empleo manufacturero total. Una circunstancia que hace que estos países, con fuerte dependencia de la producción de automóviles, deban asumir impactos económicos importantes frente a la crisis.

Contribuye con el 8% del valor añadido manufacturero de la región y cuenta con 255 plantas de producción que ensamblan vehículos y fabrican motores y baterías. Así mismo, representa el 30% del total del I+D+i europeo y alrededor del 30% de las patentes globales se originaron en países europeos.

Esta industria se mantiene líder en investigación y desarrollo, con una inversión de 85.000 millones de euros en 2023, 12 000 millones de euros más que el año anterior y el doble que el siguiente mayor inversor del sector privado. Y, si aún no es suficiente, contribuyó con alrededor del 10% a las exportaciones de Europa en 2022.

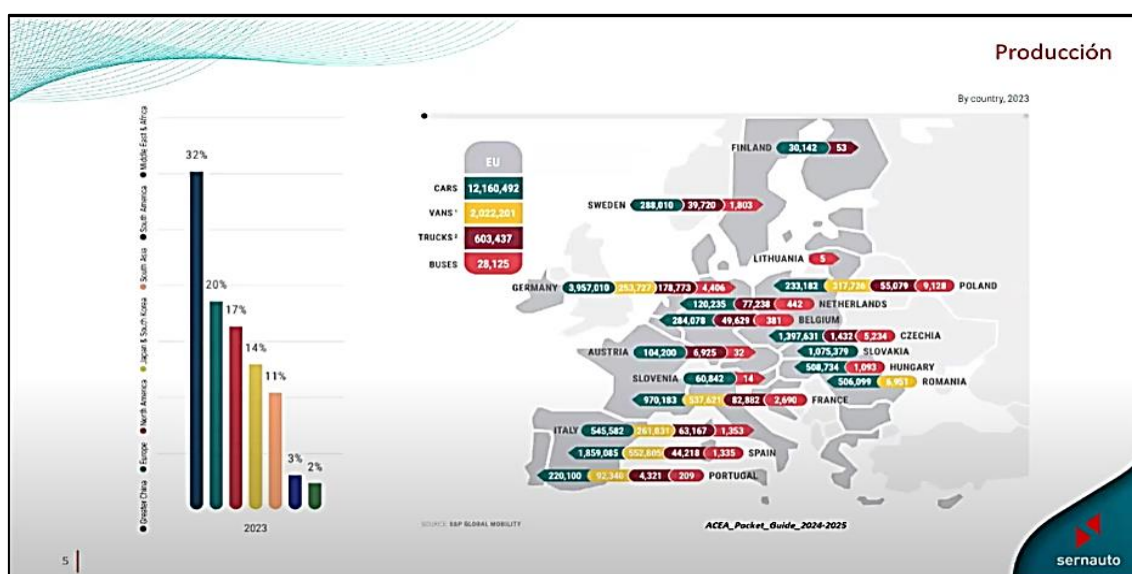
En la UE, la cuota de coches eléctricos de batería casi se triplicó entre 2020 y 2023. Sin embargo, la industria europea ha visto como dicho crecimiento se ha ralentizado de forma preocupante. Sólo uno de los 15 modelos más vendidos a nivel global es europeo. El proceso de transición hacia la movilidad eléctrica

mostró signos de ralentización en 2024, lo que está llevando a una mayor cautela en relación con sus planes de inversión de los fabricantes.

El objetivo hacia la neutralidad climática ha puesto a la electrificación en el centro de las estrategias de los fabricantes. Los vehículos eléctricos representaron el 18% de las ventas mundiales de automóviles, un crecimiento significativo desde el 2% en 2018. ACEA publicó su *Informe Económico y de Mercado*, en el que destaca que, tras un periodo de estancamiento prolongado, la economía de la UE volvió a crecer en 2024.

Si bien se ofrece actualmente alrededor de 290 modelos con carga eléctrica en el mercado de la UE, la falta de condiciones propicias esenciales, como incentivos e infraestructuras más sólidas, sigue frenando la demanda.

En la UE la producción cayó un 6,2%, ya que la confianza de la industria siguió siendo notablemente más débil que en otros sectores manufactureros europeos. El mercado creció un 0,8% en 2024, con unas ventas totales de 10,6 millones de unidades. Las ventas siguen más de un 18% por debajo de los niveles precovid. España fue el país donde más crecieron en 2024 entre los grandes mercados de la UE, con un avance interanual del 7,1% en contraste con las caídas de Francia (3,2%), Alemania (1%) e Italia (0,5%), según datos publicados por ACEA.

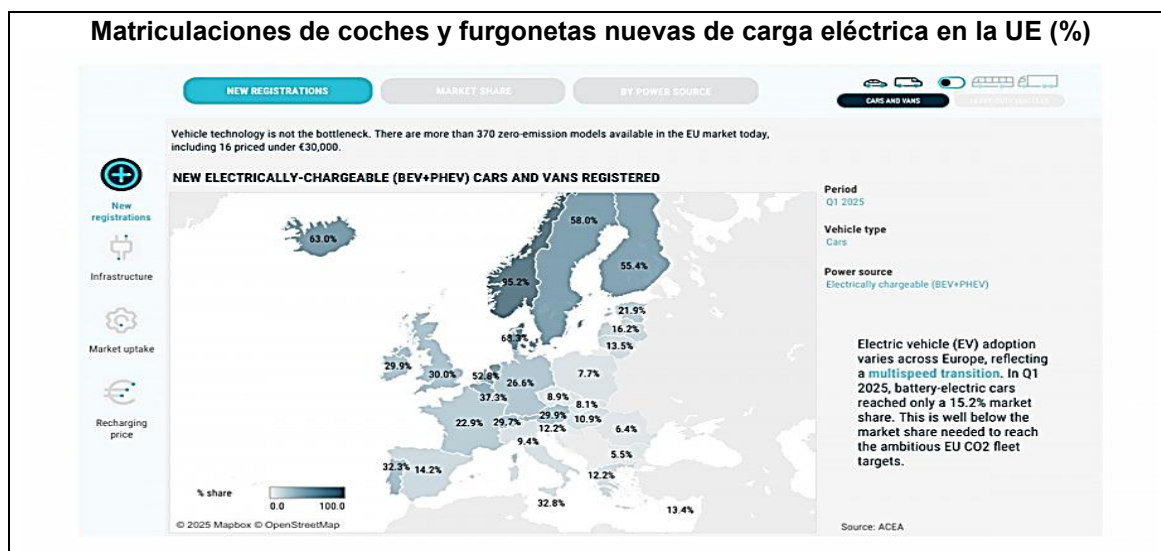


Sin embargo, la producción de vehículos llegó a caer hasta los 11,5 millones de unidades y una caída de la producción de vehículos comerciales de casi un 10%, lo que dificulta mantener el atractivo de la industria manufacturera europea.

Las ventas de vehículos eléctricos de batería se mantuvieron en 2024 como la tercera opción más popular, con una cuota de mercado del 13,6% en el conjunto del año, superando de nuevo al diésel, que cayó al 11,8%. Los automóviles con motor de combustión y gasolina como combustible conservaron el liderazgo, con un 33,3% de cuota de mercado, mientras que los híbridos eléctricos reforzaron su segunda posición, alcanzando una cuota del 30,9%.

Las matriculaciones de automóviles híbridos enchufables en la UE descendieron un 6,8% en 2024 respecto a 2023. Mantuvieron la misma cuota de mercado que en 2023, un 8,3%.

En 2024, China mantuvo su posición como principal fuente de importaciones de automóviles nuevos de la UE, con una cuota de mercado del 17,2%. Aunque EEUU siguió siendo el socio comercial número uno en 2024, el valor de las exportaciones de coches fabricados en la UE a ese país cayó un 4,6%.



A pesar del descenso de las importaciones y exportaciones, tanto en valor como en volumen, la UE mantuvo un superávit comercial superior a los 81.000 millones de euros en 2024, aunque esto supuso un descenso del 5,9% respecto a 2023. Los EEUU y el R. Unido juntos representan casi la mitad de las exportaciones de coches nuevos de la UE en valor.

Aunque la presión regulatoria sobre los fabricantes se está atenuando (Euro 7⁶). Sin embargo, algunas normas, como el nuevo “*Reglamento de baterías*” y el “*Reglamento 155 de UN sobre ciberseguridad*” incrementarán las obligaciones y recursos para las empresas automovilísticas europeas en la cadena de valor.

En el primer semestre de 2025, las cifras de matriculaciones acumuladas ascienden a 6.844.426 unidades, lo que supone un descenso interanual del 0,3%. Según JATO Dynamics: “*los precios persistentemente altos, las tensiones geopolíticas y económicas con los socios comerciales de Europa y la realidad del mercado tras la pandemia son las causas de este descenso. Europa occidental ha perdido el equivalente a más de 2,5 millones de unidades de ventas anuales desde 2019*”.

De hecho, los datos muestran que, en comparación con los niveles previos a la pandemia registrados en el primer semestre de 2019, el mercado perdió 1,56 millones de unidades en la primera mitad de 2025. Proporcionalmente, este

⁶ Norma europea en el ámbito de las emisiones para vehículos que comenzó a utilizarse en la UE en 1970. La última, permite la venta de vehículos con motor de combustión interna (VCI) más allá de 2035, siempre que utilicen combustibles neutros en carbono (renovables o sintéticos).

descenso a mitad de año supera las pérdidas anuales totales al comparar el año completo 2019 con 2024, que se situaron en 2,70 millones de unidades.

La cuota de mercado de las marcas de automóviles chinas casi se duplicó en comparación con el mismo periodo de 2024, alcanzando un nuevo récord del 5,1%. Su volumen aumentó un 91%. En lo que va de año, estas marcas se sitúan justo por detrás de Mercedes, con una cuota del 5,2%, y por delante de Ford, con un 3,8%.

Cinco fabricantes de automóviles están impulsando este rápido crecimiento: *BYD, Jaecoo y Omoda (Chery), Leapmotor y Xpeng*. BYD, que ha sido especialmente agresiva en su estrategia de precios, con un aumento interanual del 311%. Stellantis experimentó la mayor caída en los primeros seis meses del año, con una disminución de su cuota de mercado del 16,7% al 15,3% en términos interanuales. Tesla experimentó la segunda en cuota de mercado, pasando del 2,4% en el primer semestre de 2024 al 1,6%.

El segmento de los vehículos eléctricos de batería (BEV) fue uno de los aspectos más destacados del mercado europeo de automóviles nuevos, con más de un millón de matriculaciones por primera vez en el primer semestre del año. En total, se matricularon 1.193.397 unidades, lo que supone un aumento interanual del 25%.

Los BEV representaron el 17,4% del mercado europeo de automóviles nuevos en este período, lo que supone un aumento de 3,6 puntos porcentuales en comparación con el mismo periodo del año anterior. Los BEV tienen ahora la mayor cuota de mercado en Noruega, Dinamarca, los Países Bajos, Suecia y Finlandia, mientras que su cuota sigue siendo la más baja en Croacia, Eslovaquia, Rumanía, Polonia e Italia.

New car registrations Europe-28							
of which (volume and market share)	June			△	H1		△
	2024	2025	2024		2025		
	Total	1,308,906	1,250,868	-4.4%	6,862,154	6,844,426	-0.3%
	BEV	208,435	240,247	+15%	951,580	1,193,397	+25%
		16%	19%	+3.3p	14%	17%	+3.6p
	PHEV	85,102	119,351	+40%	482,876	597,588	+24%
		6.5%	9.5%	+3.0p	7.0%	8.7%	+1.7p
	SUV	673,929	708,956	+5.2%	3,571,705	3,810,553	+6.7%
		51%	57%	+5.2p	52%	56%	+3.6p
	Chinese brands	43,477	70,832	+63%	181,897	347,135	+91%
3.3%		5.7%	+2.3p	2.7%	5.1%	+2.4p	
Chinese-owned Western brands	41,923	39,163	-6.6%	224,171	200,454	-11%	
	3.2%	3.1%	-0.1p	3.3%	2.9%	-0.3p	

Fuente: ACEA

Parón de la industria europea

Francia sufrió un desplome del 41% en el último lustro, en el que ha pasado de construir 1,7 millones de turismos a un millón. Alemania sufrió el segundo mayor

descenso, del 17%, al perder 800.000 coches, hasta quedarse en 3,9 millones. España descendió un 13%, desde 2,2 a 1,9 millones de coches montados. Italia, que en 2019 fabricó medio millón de coches, mantuvo su producción 2023. El resto de los países fabricantes europeos (República Checa, Bulgaria o Polonia, entre los mayores) registraron una caída del 11%, desde 5,4 a 4,8 millones.

El gobierno alemán llegó a afirmar que la prohibición de matricular a partir de 2035 vehículos que emitan CO₂ no es factible técnicamente y se comprometió a hacer todo lo posible para impedir que se mantenga: *“en 2035 no debe producirse un corte brusco. Técnicamente no es posible, deben permitirse también motores no eléctricos que sean climáticamente neutrales”*.

Mientras tanto, el gobierno de R. Unido y su industria automovilística invierten 85,8 millones de libras (más de 100 millones de euros), para vehículos de emisiones cero. Ocho de las principales empresas automovilísticas del país y el Gobierno han invertido un total combinado de 59,9 millones de libras esterlinas, de los que 29,6 millones proceden de una subvención del Ministerio de Comercio y Empresa, concedida a través del Centro de Propulsión Avanzada del R. Unido.

Italia, que también vive momentos difíciles, en 2022 lanzó un ambicioso plan de ayudas para la industria del automóvil en este país que incluía un importante apoyo para la transición hacia los coches eléctricos. De esta forma, y hasta 2030, destinaría 8.700 millones de euros para el sector. Pero el Gobierno italiano presentó su presupuesto para 2025 donde desapareció la asignación de hasta 4.600 millones de euros de estas ayudas a los coches eléctricos para *“financiar otros sectores”*. Allí el grupo Stellantis, la segunda mayor automovilística europea, redujo su huella industrial y llevándose modelos a otros países con menores costes. Esto ha provocado varios choques entre el Gobierno y Stellantis.

Los factores que inciden en el mercado europeo son:

- La indecisión de compra, que duda entre carburantes (limpios, contaminantes, híbridos) y derrumba la demanda;
- La imbatibilidad de los precios chinos en eléctricos (por su dopaje oficial);
- La caída de las exportaciones a ese país;
- la incertidumbre sobre el pulso en aranceles: *la UE los pone al 35% a China, que los recurre a la OMC, o los anunciados por Donald Trump contra todos...*

A esto se une la decisión del nuevo presidente de EEUU de imponer gravámenes a los coches que entren en el mercado norteamericano: *“porque la UE ha sido muy injusta con nosotros. Tenemos un déficit de 350.000 millones de dólares. No se llevan nuestros coches, no se llevan nuestros productos agrícolas, no se llevan casi nada, se llevan muy poco. Vamos a tener que arreglar eso y lo vamos a hacer”*.

Los fabricantes europeos de automoción obtuvieron en 2024 un beneficio conjunto de 35.080 millones de euros, lo que supone una caída del 44,7%

respecto a 2023, en un entorno complejo marcado por los desafíos del sector para reducir emisiones y ante la amenaza del auge de los fabricantes chinos.

La facturación conjunta de Stellantis, grupo Renault, Mercedes Benz, VW y BMW ascendió a 825.782 millones, lo que se traduce en un descenso del 5,5%, con respecto a la registrada un año antes. Stellantis obtuvo un beneficio en 2024 que disminuyó un 70%, mientras que la facturación se redujo un 17%, debido a desfases temporales en su oferta por la transición a nuevos modelos y a las medidas para reducir inventario en Europa y EEUU.

Por su parte, el beneficio del grupo Renault se redujo un 65,8% en 2024, lastrado por el impacto en las cuentas de su socio japonés Nissan, que pesó sobre los resultados globales. La facturación del grupo, que agrupa marcas como Renault, Dacia o Alpine, alcanzó en 2024 un 7,4% más que un año antes. Mercedes-Benz redujo su beneficio en 2024 un 28,4% por la caída de ventas en el mercado chino, mientras que su facturación se redujo un 5,4% respecto a 2023.

En el caso de Volkswagen, su resultado cayó un 32,77% en un entorno competitivo en China y por el aumento de costes. El grupo automovilístico BMW redujo su beneficio en el ejercicio casi un 37% por la debilidad de las ventas en China. Tan solo BMW, Jaguar Land Rover, Volkswagen y Renault han invertido más del 50% en Europa. Stellantis decidió invertir un 70% de su presupuesto para el coche eléctrico en Norteamérica.

Los analistas de la sociedad suiza de servicios financieros UBS explican cómo el coche europeo atravesaba a finales de 2024 una tormenta perfecta: *presión en los precios por la competencia de los vehículos chinos, pérdida de mercado en el gigante asiático, regulaciones más estrictas para atajar las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂), el riesgo de nuevos aranceles y una demanda raquítica, que es alarmante sobre todo para los vehículos eléctricos*. A pesar de los esfuerzos de reestructuración que acomete el sector, las valoraciones estaban un 30% por debajo del promedio histórico y los inversores se mantenían cautelosos.

Mercedes-Benz retrasó cinco años sus objetivos de ventas de vehículos electrificados de 2025 hasta 2030, cuando se supone que el 50% de sus entregas serán coches con enchufe. Afirma que la compañía continuará trabajando en la mejora de los motores de combustión y que este tipo de coches se seguirán ofreciendo hasta bien entrada la década de 2030.

Una clara muestra del mal momento del coche eléctrico en el Viejo Continente es el comunicado de Audi de julio de 2024, en el que informó de su *“intención de reestructurar el centro de producción de Bruselas”*. El grupo Stellantis, el segundo mayor fabricante del Viejo Continente está sufriendo el exceso de stock de su red de distribución en EEUU. Uno de los países que más se ha visto beneficiado de la situación es Polonia, que tiene unos costes laborales mucho más bajos y por ello se ha quedado con la producción del modelo más barato de la nueva marca china Leapmotor.

Es una firma china de la que Stellantis adquirió el 20% por 1.500 millones en 2023, lo que supuso un cambio radical en la política de una empresa que siempre se ha mostrado muy beligerante con las marcas del gigante asiático. La tensa relación con Stellantis llevó al Gobierno italiano a buscar nuevos fabricantes como las chinas Chery o Dongfeng para que produzcan en el país.

Ford Europe, fabricante estadounidense también está dando claros pasos hacia atrás. La compañía ha desistido de instalar en su planta española una plataforma de producción de coches eléctricos y, en su lugar, ha asignado a Almussafes un nuevo modelo multienergía que contará con versión híbrida y del que ha prometido que será un superventas.

En junio de 2024, ACC, fabricante de baterías respaldado por Mercedes-Benz y Stellantis, paralizó la construcción de dos plantas de baterías en Italia y Alemania: *“vamos a ajustar nuestros planes de inversión en vehículos eléctricos al ritmo al que crezcan las ventas de estos coches en el mercado”*. Mientras tanto, la empresa registró unas pérdidas netas de 2.300 millones de euros en el primer semestre de 2025, frente a los 5.600 millones de beneficio de 2024.

También en el campo de las baterías, Svolt, filial de la china Great Wall Motors (GWM), suspendió sus planes de construcción de plantas de baterías en Europa, donde pretendía tener una capacidad instalada de 50 GWh en 2030. Otro gran fabricante de baterías, el europeo Northvolt, triplicó sus pérdidas el año pasado y anunció la revisión de su estrategia después de que BMW suspendiera un pedido por valor de 2.000 millones.

En 2025 se mantiene la incertidumbre en la industria del auto

Según la consultora UBS, las ventas de automóviles en Europa y EEUU seguían en esa fecha muy por debajo de los niveles previos a la pandemia, debido a la falta de asequibilidad con pocos modelos de precios bajos y tasas de interés más altas. Señala que BMW es la empresa con mayor exposición al mercado chino, seguida de cerca por Volkswagen y Mercedes-Benz.

Stellantis es el fabricante más expuesto a los aranceles estadounidenses sobre importaciones desde México y Canadá, compartiendo el riesgo con Volkswagen. En términos de contingencias relacionadas con emisiones de CO₂, Volkswagen y Renault son las más expuestas, seguidas por Mercedes.

El viento en contra de la guerra arancelaria desatada durante el segundo trimestre de 2025 frena en seco el motor europeo, algo lógico si se tiene en cuenta que los coches son uno de los productos que soportan un arancel especial en EEUU y que también son objeto de un gravamen extra en la UE cuando proceden de China.

Los resultados de la primera mitad de 2025 son negativos en los balances globales del sector. Renault registró pérdidas por importe de 11.143 millones de euros, efecto del impacto de Nissan en su cuenta de resultados, tras cambiar la

contabilidad de su participación en la firma nipona, que también pasa por un momento de seria incertidumbre por la crisis en Japón.

En el grupo Volkswagen cayó su beneficio neto atribuido un 36,5% con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Además, el beneficio operativo del grupo fue un 32,8% menos por los aranceles impuestos por EEUU, los costes de reestructuración y las inversiones para cumplir con la normativa sobre descarbonización en Europa.

El beneficio neto del grupo Mercedes Benz en ese periodo cayó un 56%. El descenso ha sido más notorio en la división de turismos. Otro signo de los tiempos es que la firma alemana va a reconvertir su histórica sede de Stuttgart en un centro de I+D sobre vehículos eléctricos. La incertidumbre en los resultados de 2025 da continuidad a los del pasado año, cuando la automoción alemana cayó un 5% y perdió hasta 19.000 empleos.

Para las empresas de componentes, la electricidad industrial en Europa sigue siendo el doble de cara que en EEUU y un 90% más cara que en China. El gas natural presenta una brecha aún mayor, en 2025, el gas industrial cuesta en la UE cuatro veces más que en EEUU: *“Esto no es sostenible. No es que sea una desventaja: es un desincentivo a producir”*, según la patronal europea CLEPA.

Uno de los aspectos que más preocupa al sector es el enfoque excesivamente restrictivo de Europa hacia la electrificación. Mientras China promueve una estrategia tecnológica amplia -que incluye tanto vehículos eléctricos puros como híbridos enchufables-, Europa ha optado por apostar casi exclusivamente por los primeros. Por ello, entre 2020 y 2023, China aumentó su producción de vehículos eléctricos en más de nueve millones de unidades. En el mismo periodo, Europa apenas logró un tercio de ese crecimiento.

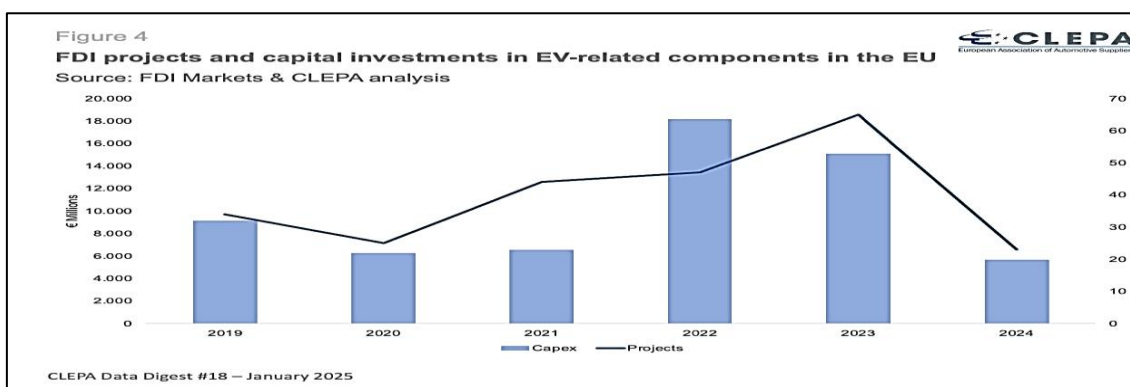
Las empresas que suministran materiales a los grandes fabricantes se están llevando la peor parte de la transición al vehículo eléctrico: *su supervivencia depende de las decisiones de otros*. La UE intensifica la presión que ejerce sobre las principales marcas para que aceleren la producción de vehículos eléctricos. Sin embargo, la demanda no acompaña.

La inversión también está virando de rumbo. Las cifras hablan por sí solas: la inversión extranjera directa en la UE sufrió un desplome del 97%. En el sector de componentes, las inversiones en el exterior han pasado de 11.000 millones en 2023 a apenas 341 millones en 2025, tras años de crecimiento constante. Si bien las inversiones relacionadas con los vehículos eléctricos se mantuvieron fuertes en 2023, se desplomaron en 2024, hasta llegar a los 5.640 millones de euros, el nivel más bajo desde 2019.

Un factor clave detrás de esta desaceleración es una demanda de vehículos eléctricos más débil de lo esperado, que ha tenido un impacto significativo en las decisiones de inversión. Además, al menos ocho empresas han pospuesto o abandonado proyectos europeos de baterías para vehículos eléctricos en 2024.

CLEPA presentó la defensa de las prioridades clave esenciales para mantener la competitividad de la industria de componentes:

- Reforzar la inversión para la industrialización: *establecer un fondo de transformación industrial de la UE para reducir el riesgo de inversiones en innovaciones de movilidad verde y digital.*
- Suministro asequible y seguro de energía y materias primas: *reducir el costo de fabricación reduciendo los precios de la energía, promoviendo el despliegue de energías renovables y esfuerzos concertados para ayudar a diversificar la cadena de suministro de materias primas.*
- Ampliar las regulaciones sobre el CO₂ y permitir múltiples opciones tecnológicas: *garantizar un enfoque tecnológico abierto integrando PHEV, extensores de autonomía, hidrógeno y combustibles sostenibles junto con la electrificación.*
- Alinear las políticas con la competitividad industrial: *racionalizar los instrumentos regulatorios en un marco coherente que permita la transformación y reduzca la carga burocrática de las empresas, en particular las PYME.*
- Desarrollar infraestructura crítica: *fomentar un enfoque coordinado entre los estados miembros, como el despliegue de infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible, producción de hidrógeno verde y combustible neutro en carbono, y el desarrollo de la red de infraestructura digital.*
- Preparación de la fuerza laboral: *desarrollo de habilidades para permitir que la transición sea efectiva, con trabajadores calificados, a través de un esfuerzo coordinado entre los estados miembros de la UE.*
- Garantizar una financiación sólida para I+D: *mantener la financiación a nivel de Horizonte Europa para la investigación precompetitiva y colaborativa para sostener el liderazgo de Europa en innovación.*
- Apoyar el acceso al mercado: *Fortalecer la posición de Europa como centro de fabricación e inversión para garantizar la competitividad global a largo plazo de la industria de suministro de automóviles*



A mediados de 2025, los proveedores de automoción europeos lanzaron una dura advertencia, basada en un estudio reciente sobre la creación de valor en Europa: *sin una acción urgente y decisiva de la UE, el continente corre el riesgo*

de perder su columna vertebral industrial, cientos de miles de empleos y su capacidad para liderar la movilidad limpia y la innovación.

Según el estudio de Roland Berger, encargado por CLEPA, sin una acción urgente de la UE, hasta el 23% del valor añadido europeo está en riesgo para 2030 debido al efecto combinado de la transición de los sistemas de propulsión y la transferencia de valor fuera de la UE. En la práctica, Europa podría sufrir la pérdida de hasta 350.000 puestos de trabajo, lo que erosionaría tanto el empleo como las contribuciones sociales más amplias de la industria.

En este marco, en marzo de 2025, ocho de las principales asociaciones nacionales de distribución y movilidad crearon la alianza europea *Automotive Mobility Europe (AME)*, que pretende defender los intereses del sector en Europa: *"ponemos en marcha esta iniciativa porque los servicios de automoción y movilidad, desde los distribuidores hasta los talleres, desempeñan un papel esencial en la economía y en el panorama de la movilidad en Europa. Estas actividades representan más de la mitad de todos los puestos de trabajo del sector automoción en Europa"*.

La conforman ocho agrupaciones como la AKL (Finlandia), Aran (Portugal), AutoBranchen (Dinamarca), Bovag (Países Bajos), Ganvam (España), Mobilians (Francia), Traxio (Bélgica) y ZDK (Alemania). Para AME: *"la movilidad, para ser realmente sostenible, no solo debe cumplir con el enfoque medioambiental sino también con el económico y social. Para conseguirlo, es vital tener en cuenta que descarbonizar es reducir emisiones, no reducir tecnologías"*. Porque cualquier tecnología que favorezca la descarbonización debe ser tenida en cuenta en este proceso de transición.

En octubre de 2025, las patronales europeas de los fabricantes de automóviles y del acero pidieron a la UE que legislen a favor de una vía realista y pragmática para la transformación y la retención de las inversiones en Europa en el sector del acero. Pidieron el establecimiento de un marco adecuado para una transformación industrial justa y viable, que proteja el empleo, garantice la competitividad y cumpla con la política climática de Europa.

Juntos, estos sectores constituyen la columna vertebral de la fortaleza industrial europea, sustentando más de 13 millones de empleos en la automoción y más de 2,5 millones en el acero (directa e indirectamente) e impulsando la innovación en toda la cadena de valor.

Factores que afecta a la situación de la UE

El mercado europeo estaba en 2024 un 25% por debajo de su media histórica. Es la única región del mundo que no ha recuperado los niveles precovid, situándose como un mercado más pequeño que el chino o el de EEUU. Los motivos que justifican esta situación en el seno de la UE, entre otros, son:

- El coche eléctrico no arranca tras la sentencia del Tribunal Constitucional alemán que obligó al Ejecutivo a retirar las ayudas a finales de 2023. Italia redujo sus entregas un 12,3% y España estuvo estancada.

- Una competencia feroz con China y Tesla ha llevado al límite a fabricantes como VW, que se está viendo superado en este campo y está haciendo movimientos importantes como los 5.000 millones que ha invertido en crear una empresa conjunta con el fabricante de coches eléctricos estadounidense Rivian, con el fin de tener acceso a su moderno software. También es destacable su alianza con la marca china Xpeng, recientemente aterrizada en España.
- La aprobación de los aranceles a China supuso un golpe directo a los fabricantes europeos, ya que muchos de ellos producen en el gigante asiático. Otros casos son el del grupo Renault, con su producción en China, o BMW.
- El débil mercado chino, sumido en una crisis inmobiliaria y de consumo que golpeó también las cuentas de resultados de las automovilísticas europeas que tenían en China a un mercado clave. Esto, a su vez, empuja aún más a las marcas chinas a salir a otros mercados como el europeo para buscar nuevos clientes.
- La reducción de las ventas del mercado europeo, perdiendo en los últimos años más de dos millones de coches en matriculaciones anuales.
- Primero fue la escasez de chips, que hizo que las marcas se centraran en la venta de sus coches más caros o de marcas premium, con mayores márgenes. Después el encarecerse las materias primas, lo que empujó los precios al alza y esto se suma a que los coches eléctricos. Todo ello en un contexto de una inflación histórica, empujada por el encarecimiento de los precios de la energía.
- El dominio chino del motor del eléctrico: *la batería*, es el elemento más caro del vehículo eléctrico y campo casi exclusivo de las firmas chinas. A través de los dos mayores fabricantes de este elemento son CATL y BYD, que entre ambas suponen aproximadamente más de la mitad de la producción de baterías de ion litio del mundo. La cadena de valor en su conjunto del vehículo eléctrico está controlada por las empresas chinas, que llevan décadas invirtiendo en esta tecnología.

Según ACEA, la patronal europea de los fabricantes, Alemania tiene 24 fábricas de coches que produjeron algo menos de 4 millones de coches en 2023. Francia cuenta con 12 fábricas de coches y produce algo menos de un millón de vehículos. Italia tuvo una producción de 550.000 coches con un total de nueve plantas.

Y España cuenta con ocho fábricas de coches y produce un total de 1,9 millones de vehículos. Hay países como República Checa o Eslovaquia que tienen muy buenos niveles de producción ya que con solo cuatro fábricas en cada uno de ellos están en torno al millón de unidades o superior a esta cifra.

Las compañías del continente previeron producir decenas de modelos eléctricos asequibles para 2025, empujados por los nuevos objetivos de emisiones de carbono de la UE y una competencia cada vez más feroz de China.

El analista de Barclays Henning Cosman estima que los fabricantes mundiales de automóviles lanzaron más de 100 modelos de vehículos eléctricos en 2024 en Europa y prevén unos 70 en el 2025. Sin embargo, los beneficios por cada coche vendido desde 2016 han aumentado significativamente para todos los fabricantes de automóviles europeos. Y esto se explica por tres razones:

1. Se han potenciado al máximo los SUV, que han pasado del 24% de las ventas en 2016 al 47% en 2022. Al mismo tiempo, se detuvo la producción de modelos pequeños.
2. Se inflaron los precios de los SUV para aumentar sus márgenes de beneficio. Los propios fabricantes de automóviles suelen insistir ante sus inversores en la mayor rentabilidad de los modelos SUV.
3. Los fabricantes aprovecharon la inflación para subir sus precios, incluso por encima de la tasa de inflación.

Esta estrategia permitió a la mayoría de los fabricantes europeos aumentar considerablemente sus beneficios. Los coches son más pesados, más potentes y, por tanto, más caros. He aquí una paradoja. El peso y la potencia son los dos factores que más influyen en el consumo de combustible, tanto si el vehículo es eléctrico como de combustión. Reduciendo el peso y la potencia, se habría ganado en todos los frentes: *medioambiental, social e industrial*.

Aun así, unos precios más baratos, necesarios para alcanzar los niveles de ventas deseados podrían provocar un "*invierno de coches eléctricos*". Los fabricantes de automóviles de la UE necesitarán una cuota del 20% al 22% en el mercado europeo para cumplir con los objetivos de emisiones. Sin embargo, de momento siguen atrapados por debajo del 15%.

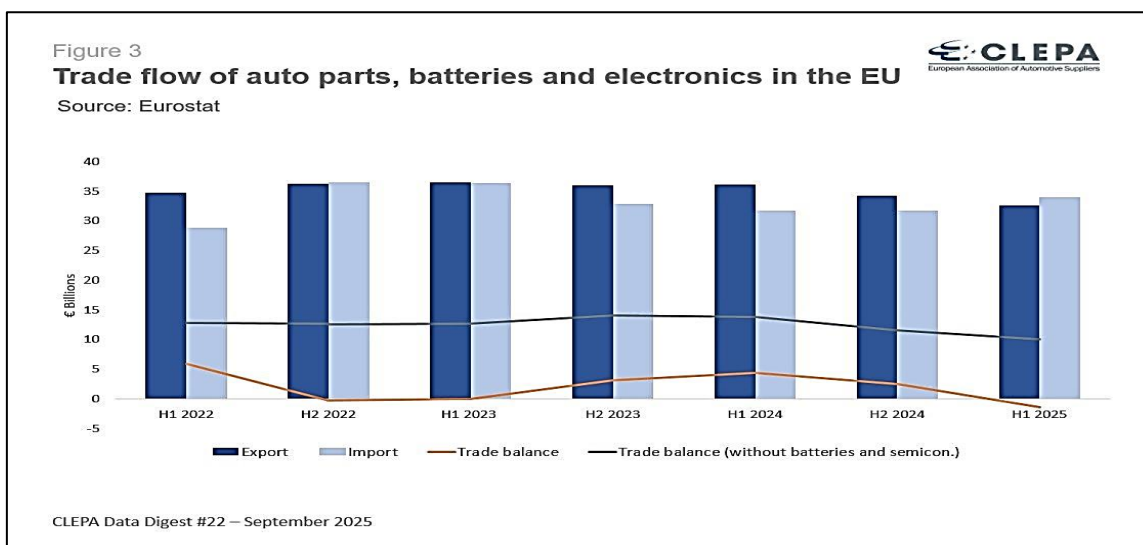
Aunque el superávit comercial muestra signos de recuperación, los proveedores europeos están perdiendo su ventaja competitiva en la creación de valor global. Al mismo tiempo, la disminución de las entradas de capital está frenando el progreso de la transición. A medida que la rentabilidad de la industria continúa disminuyendo y la inversión extranjera disminuye, la cadena de suministro se encuentra bajo presión para cumplir con los objetivos ecológicos y digitales.

Si bien la UE se acercaba a una balanza comercial negativa a finales de 2022, en 2025 ha entrado claramente en ella. La balanza comercial global de la UE en componentes, incluidas baterías y productos electrónicos, registró un déficit de 1.400 millones de euros en el primer semestre de 2025, tras un superávit de 4.400 millones en el primer semestre de 2024.

Esta evolución se explica por diversos factores: *las exportaciones de componentes tradicionales para automoción disminuyeron un 10,5% con respecto al año anterior, mientras que las importaciones aumentaron un 5,4%*. Al mismo tiempo, la dependencia de las importaciones de baterías aumentó un 15% interanual.

Si bien China representaba una gran parte de las exportaciones de la UE, esta se enfrenta ahora, por primera vez, a un déficit comercial de 265 millones de euros en componentes de automoción con China. El comercio de baterías

desempeña un papel cada vez más importante: *en el primer semestre de 2025, las importaciones de baterías de la UE alcanzaron los 11 000 millones de euros, el doble de los 5 500 millones de euros registrados en el mismo período de 2022.*



Flujo comercial en componentes, baterías y electrónica en la UE.

El coste de los aranceles al sector por parte de EEUU

Con los aranceles impuestos por EEUU a partir de abril de 2025, y teniendo en cuenta que el primer mercado de los turismos de la UE es EEUU, donde van vehículos por un valor de casi 40.000 millones de euros y de los que más de la mitad se han ensamblado en Alemania. Los efectos serán demoledores.

También el R. Unido, Suecia o Italia recibirán golpes considerables. Y, desde luego, Estados miembros muy próximos al área de influencia alemana: *Eslovaquia, Hungría o Austria son algunos de ellos, países más pequeños en los que, a pesar de tener cifras más bajas de producción y exportación, la importancia económica del sector es máxima.*

A la semana de imponerlos, Donald Trump, pausó durante 90 días sus “*aranceles recíprocos*”, pero mantiene gravámenes significativos sobre productos europeos: *92.000 millones sobre acero, aluminio y coches, generando un sobre coste de miles de millones para la industria europea.*

Por su parte, la Comisión pulsó el botón de pausa para dejar espacio a las negociaciones. Los aranceles estadounidenses incluían desde ese momento un gravamen del 25% sobre el acero y el aluminio europeos y otro del 10% como base general para todas las importaciones.

Con el acuerdo llegado entre EEUU y la presidenta de la UE a finales de julio de 2025, fijando un arancel de 15%, tras la amenaza de subir los aranceles al 30% por parte de Trump, el sector recoge con poco entusiasmo el mismo. Entre los grandes fabricantes europeos los más expuestos son los alemanes, país que el año pasado exportó vehículos a EEUU por valor de 21.286 millones de euros,

según el Departamento de Comercio de EEUU. A pesar de que el gobierno alemán lo acepta, no con agrado,

De hecho, el grupo Volkswagen, el mayor fabricante europeo y el segundo del mundo solo por detrás de la nipona Toyota acarrea una mayor exposición a las cuotas arancelarias con EEUU, sin embargo: *“celebra el acuerdo entre la UE y EEUU sobre la disputa aduanera y la consiguiente seguridad de planificación para la industria automotriz europea”*.

Para la industria automovilística, ya debilitada por la competencia china, este impuesto supone una desventaja adicional en un mercado crucial como el estadounidense. Solo el R. Unido disfruta de un trato más favorable, mientras que Japón también se enfrentará a un 15%, Indonesia y Filipinas a un 19% y Vietnam a un 20%. Para los países sin acuerdo como Canadá, impone el 35%, a México el 25% y a Brasil el 50%, por el juicio a Bolsonaro.

Esta medida beneficiaría especialmente a fabricantes como BMW y Mercedes-Benz, que producen SUV en sus plantas de norteamericanas destinados a mercados de exportación. EEUU busca no solo que las automovilísticas produzcan en EEUU, sino que también fabriquen en el país para exportar desde allí. Esto lo hace BMW que, en 2024, fue el fabricante de coches que más aportó a la balanza comercial de EEUU. Mercedes-Benz también exporta desde EEUU a Europa, lo que deja a Volkswagen como la automovilística alemana peor parada.

De hecho, Stellantis anunció en octubre de 2025 la próxima inversión de 13.000 millones de dólares en los próximos cuatro años para hacer crecer su negocio en EEUU y aumentar su huella de fabricación nacional. Se trata de la mayor inversión en los 100 años de historia de la compañía en el país y apoyará la introducción de cinco nuevos vehículos en toda la cartera de la marca en segmentos clave. Lo que ampliará aún más la ya significativa presencia de Stellantis en EEUU, incrementando la producción anual de vehículos acabados en un 50% con respecto a los niveles actuales.

Según Reuters, el pacto reduce los aranceles estadounidenses del 27,5% al 15% para los vehículos procedentes de la UE. A pesar del alivio inicial, el nuevo porcentaje sigue siendo seis veces superior al arancel original del 2,5% vigente antes del conflicto comercial iniciado bajo la presidencia de Donald.

ACEA ha expresado una acogida cautelosa del acuerdo: *“representa un paso importante para aliviar la intensa incertidumbre que ha rodeado las relaciones comerciales transatlánticas”*. Sin embargo, ha advertido que la permanencia de aranceles elevados sobre vehículos y componentes continuará afectando negativamente no solo a la industria europea, sino también a la estadounidense.

La letra pequeña del tratado que firmaron Bruselas y Washington a finales de julio esconde una propuesta polémica. En concreto, su artículo 8 dice: *“En lo que respecta a los automóviles, EEUU y la UE tienen la intención de aceptar y reconocer mutuamente las normas de cada uno”*. Es decir, las de emisiones y de seguridad que deben cumplir los vehículos para ser homologados y circular en

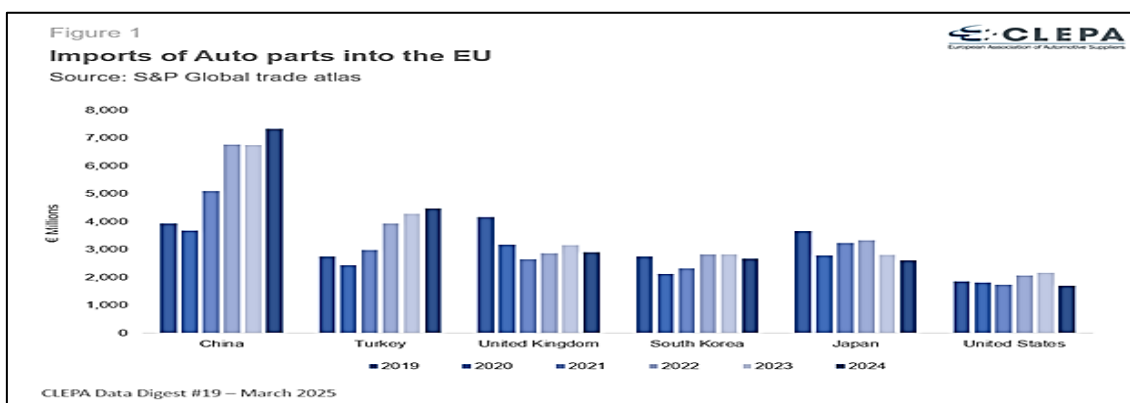
cada una de esas regiones. Si llegara a aplicarse, habría barra libre en los dos sentidos ya que no tendrían que cumplirlas.

Para la industria proveedora europea, las exportaciones han sido un salvavidas en tiempos de incertidumbre. Desde la pandemia, el aumento del comercio con EEUU ha ayudado a compensar la fuerte caída de la balanza comercial europea con China. Las importaciones de componentes automotrices chinos (excluyendo baterías) casi se han duplicado en los últimos cinco años, transformando las cadenas de suministro del sector. Pero ahora se avecina un nuevo desafío que podría dismantelar un pilar clave de la estrategia exportadora del sector.

La decisión de imponer aranceles al comercio procedente de México podría afectar duramente a los proveedores europeos, ya que invirtieron casi 10.000 millones de euros en plantas de producción mexicanas durante la última década. Ante la creciente incertidumbre en el mercado norteamericano, las empresas europeas se enfrentan a decisiones como: *reubicar la producción, absorber costes o perder cuota de mercado*.

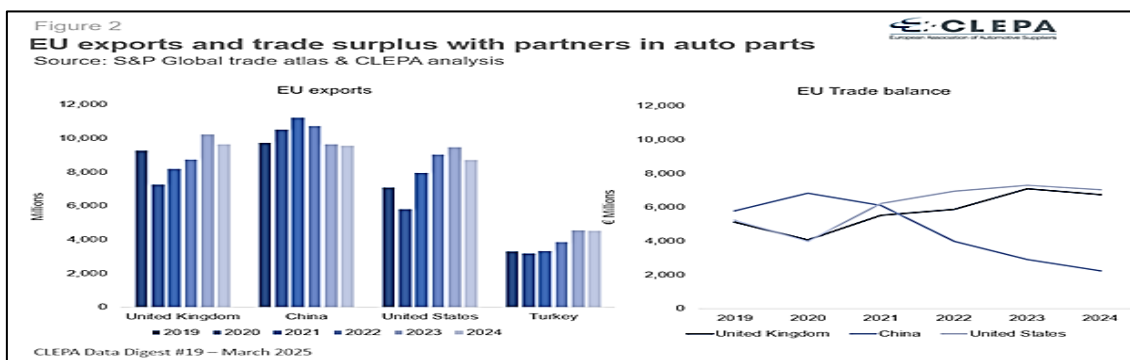
La dependencia de Europa de China para el suministro de componentes de automoción no se limita a las piezas para vehículos eléctricos, sino que está transformando cada vez más el mercado de componentes tradicionales. Según la patronal CLEPA, en los últimos cinco años, las importaciones procedentes de China prácticamente se han duplicado, pasando de 3.900 millones de euros a 7.300 millones, representando ya una cuarta parte de todas las importaciones de componentes de automoción de la UE.

Al mismo tiempo, hoy en día, muchos coches ensamblados en China o en cualquier otro país incluyen piezas procedentes de diversas regiones del mundo. Los fabricantes asiáticos, conscientes de la necesidad de ofrecer calidad para competir en el exigente mercado europeo, recurren a componentes de marcas consolidadas como Bosch, Varta o Continental. Esta combinación permite abaratar costes de producción sin comprometer la fiabilidad del vehículo.



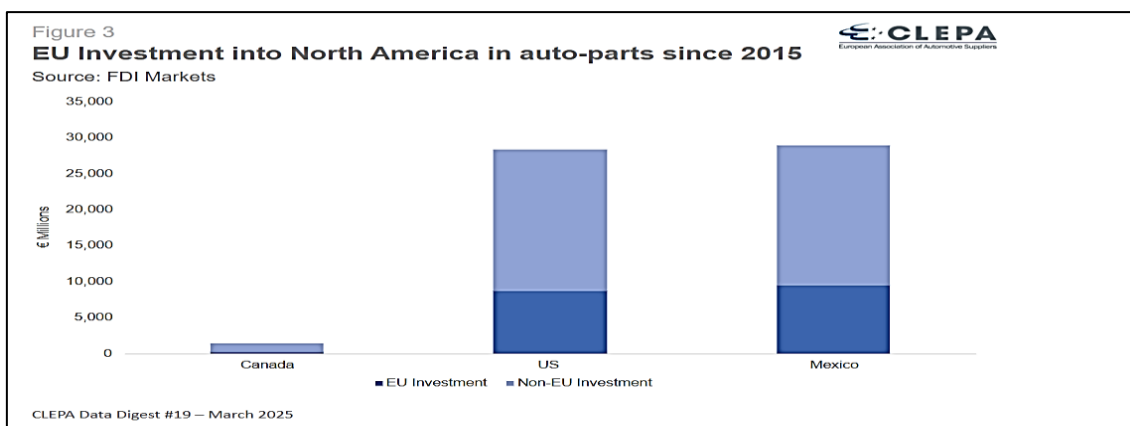
Mientras tanto, socios tradicionales como Corea del Sur, Japón y EEUU han visto disminuir su cuota de mercado, con la participación del R. Unido en las importaciones de componentes de automoción de la UE cayendo drásticamente del 17% en 2019 a menos del 10% en 2024. En ese mismo periodo, las fuertes exportaciones a EEUU, que totalizaron 8.700 millones de euros, contribuyeron a

mantener un sólido superávit comercial de 7.000 millones, convirtiendo a EEUU en el mayor contribuyente a la balanza comercial positiva de Europa.



Durante la última década, los proveedores europeos de automoción han consolidado su presencia en Norteamérica, invirtiendo 18.400 millones de euros en la región, lo que representa el 31% de todas las inversiones en componentes automotrices.

Tan solo en EEUU se han invertido casi 8.700 millones de euros en la cadena de suministro, creando aproximadamente 35.000 empleos. Sin embargo, con los aranceles estadounidenses que amenazan las exportaciones europeas de vehículos y ponen en peligro las cadenas de suministro en México, las inversiones estratégicas realizadas a lo largo de los años podrían verse gravemente afectadas.



Fuerte pérdida de empleo en la UE

En los últimos cinco años y medio, la industria ha anunciado la pérdida de al menos 124.500 empleos y la creación de solo 48.000 nuevos. Estas cifras son una clara señal de que la salud estructural de la industria está en peligro y exige atención inmediata.

A mediados de 2024, la dirección del Grupo VW defendía sus planes de recorte de costes ante 25.000 empleados de Wolfsburg. Anunció, en vista del empeoramiento de la situación, endurecer su programa de austeridad y no se

descartando los cierres de plantas en Alemania ni los despidos forzosos. Por primera vez en 30 años, se anunciaron despidos en VW.

El cierre de la planta de Audi, que se llevó a cabo en febrero de 2025, supuso la pérdida de 3.000 personas y anunció que recortará 7.500 puestos de trabajo en Alemania hasta finales de 2029, junto con recortes financieros.

Ford Europa, anunció en noviembre de 2024 su nuevo plan de reestructuración, que incluye la reducción de 4.000 puestos de trabajo para finales de 2027, lo que representa el 14% de su personal en el continente, concentrándose el grueso principalmente en Alemania (2.900) y el R. Unido (800), con recortes mínimos en otros mercados (300). Se trata del 14% de su fuerza laboral en el territorio y del 2,3% a nivel mundial, de un total de 174.000 empleados.

En mayo de 2025, Volvo Cars (la compañía controlada por la china Geely) -no confundir con AB Volvo, fabricante de camiones- anunció un recorte de empleo de 3.000 personas en todo el mundo, con especial afectación en Suecia, con 1.200 despidos en puestos de oficinas. El recorte supone el 15% de su plantilla mundial de oficinas y se engloba dentro de un plan de reducción de gastos de unos 1.663 millones de euros, que la compañía anunció a finales de abril.

El informe de Transport & Environment (How the new EC can create a made-in-EU EV market, 2025) advierte que la transformación del sector conllevará una reestructuración laboral masiva. Si bien se crearán nuevos puestos en áreas como la fabricación de baterías y el desarrollo de software, otros miles de empleos en la producción de motores de combustión interna y componentes mecánicos tradicionales están en riesgo.

La crisis de competitividad que impacta en la industria alemana se extiende por todo el continente. Sin que los despidos masivos hayan llegado todavía a España, países como Francia ya se han contagiado de los ajustes anunciados en territorio germano. Lo que empezó como un golpe a un negocio concreto, fuertemente afectado por la competencia china, ya traspasa sectores por los altos costes energéticos y afecta al acero, las renovables o la industria aeroespacial.

La fabricación de vehículos eléctricos requiere menos piezas que los motores de combustión interna. Un motor eléctrico tiene unas 20 piezas móviles, en comparación con las más de 1.000 de un motor de combustión. Esta simplificación supone una reducción en la demanda de piezas mecánicas y, en consecuencia, una disminución de empleos en la producción y mantenimiento de estos componentes.

Países como Alemania, Francia e Italia, con una fuerte tradición en la fabricación de motores y transmisiones, podrían ver una transformación radical en su tejido industrial. Según estimaciones de CLEPA, más de 500.000 empleos relacionados con la fabricación de componentes de motores de combustión están en peligro de desaparecer para 2035.

A pesar de los riesgos laborales en la producción tradicional, la electrificación también está generando nuevas oportunidades de empleo. Se espera un auge en la demanda de ingenieros de software, especialistas en celdas de batería, técnicos de reciclaje y operadores de estaciones de carga.

El crecimiento del mercado de baterías en la UE es un claro ejemplo de esta transformación. Con proyectos como la European Battery Alliance, la Comisión Europea busca fomentar la producción local de baterías y reducir la dependencia de China. Este sector podría generar hasta 800.000 empleos para 2030 en Europa, compensando en parte la pérdida de puestos en la industria tradicional.

Otro sector en crecimiento es el reciclaje de baterías. La necesidad de recuperar materiales valiosos como litio, cobalto y níquel está impulsando el desarrollo de tecnologías para reutilizar y reciclar estos componentes, lo que también generará empleo en la economía circular de la automoción.

Situación del empleo en el sector de componentes

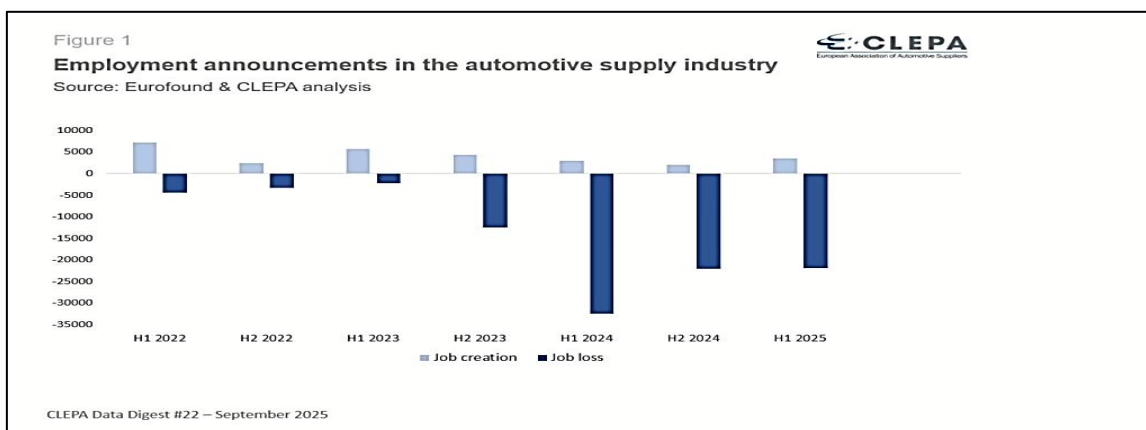
Los proveedores de componentes para automóviles emplean directamente a alrededor de 1,7 millones de personas en la UE. La patronal europea CLEPA anunció la pérdida de 54.000 puestos de trabajo en 2024, más que durante la pandemia y augura: *a menos que la demanda se recupere y Europa recupere la competitividad, la ola de pérdidas de puestos de trabajo continuará durante los próximos años, dejando a la industria y a su fuerza laboral en posición precaria.*

Esta cifra supera los recortes de empleo de los años 2020 y 2021, con 53.700 puestos de trabajo, suponiendo una reducción en cerca de 86.000 personas desde 2020. Desde 2019, los proveedores de automoción han anunciado un total de 145.000 recortes de empleo.

Desde 2020 solo se crearon 29.000 puestos de trabajo en la industria de componentes, de los cuales aproximadamente 19.000 estaban vinculados a tecnologías de vehículos eléctricos. A pesar de las previsiones de que se crearían más de 100.000 nuevos puestos de trabajo en 2025, la realidad fue una pérdida neta de casi 58.000 puestos. Acorde al informe de CLEPA, las pérdidas de empleos vinculadas a los motores de combustión desde 2020 superaron con creces a las creadas por la transición a la movilidad eléctrica.

En noviembre de 2024, Robert Bosch, el mayor proveedor de componentes para coches eléctricos y térmicos del mundo, anuncio 13.000 despidos en todo el mundo, de los que hasta 6.000 se centrarán en Alemania. Le seguía ZF Friedrichshafen, que también anunció entre 11.000 y 14.000 recortes de empleo en todo el mundo para 2028.

Forvia (Faurecia) también anunció la eliminación de más de 10.000 puestos de trabajo en Europa -el 13% de su plantilla- para 2028. En Valeo se anunció más de 2.000 despidos y el cierre de varias fábricas. Mahle despide a 740 peresonas en España y 600 en Eslovenia; y otras empresas como Schaeffler lo hará hasta a 4.700 personas en todo el mundo, de las cuáles 2.800 trabajan en Europa.



Creación y destrucción de empleo en empresas proveedoras europeas. Desde 1er trimestre de 2022 hasta 2025.

Y también lo hacían otros importantísimos proveedores de neumáticos como Continental -el octavo a nivel mundial- que recortará 7.150 empleos en todo el mundo en los próximos años -3.000 en Europa-. Michelin indicó en noviembre de 2024 que iba a cerrar dos de sus fábricas francesas en las que trabajan 1.254 personas, esencialmente por la competencia de neumáticos asiáticos más baratos, que han conquistado una porción significativa del mercado en Europa.

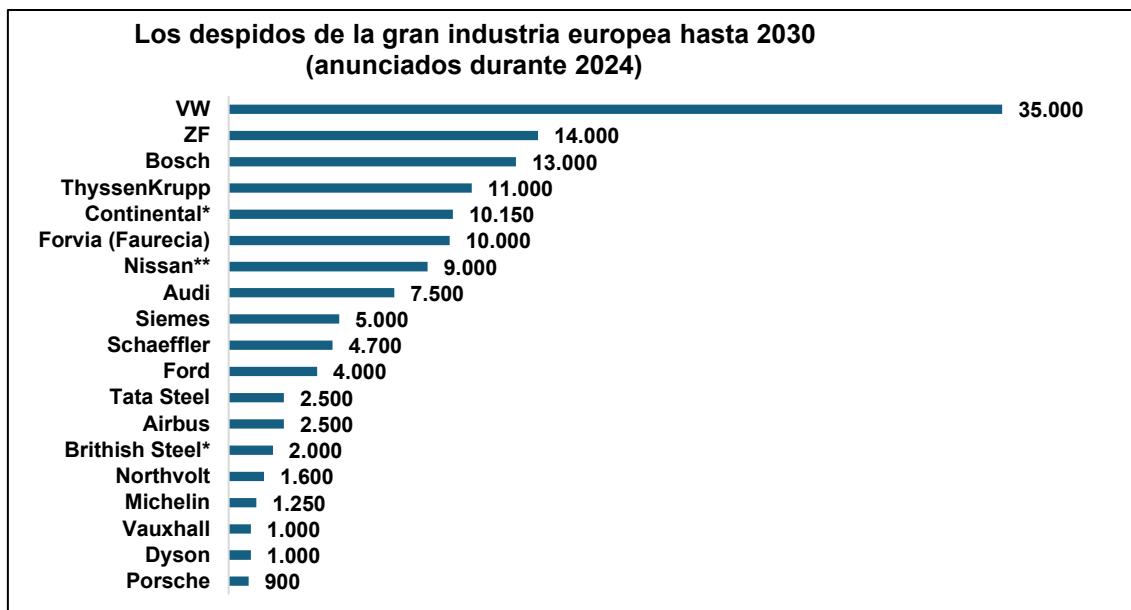
En total, y según recoge Autonews, los principales proveedores de componentes para automoción de Europa anunciaron en 2024 casi 50.000 recortes en sus plantillas mundiales, con al menos 10.000 de ellos en Alemania y otros 10.000 más en el resto de los países de Europa.

El inicio de 2025 apenas frenó la desaceleración de la contratación. En el primer trimestre de 2025, ya se anunciaron otras 10.000 pérdidas de empleo. Solo se anunciaron 500 nuevos empleos, lo que continúa una caída constante en la creación de empleo que ya se ha prolongado por cinco períodos consecutivos.

Entre 2020 y 2024, la mayor parte de las pérdidas de empleo se debieron a reestructuraciones internas, representando casi dos tercios de las reducciones anunciadas. Los cierres y las quiebras, que tuvieron una incidencia menor en 2024, en el primer semestre de 2025 alcanzaron el 44%, lo que representa casi 10 000 recortes de empleo anunciados.

Una proporción cada vez mayor se debe a acontecimientos más drásticos: *el 22,5% de las pérdidas de empleo se debieron al cierre o quiebra de empresas*. El 57% de las pérdidas de empleo notificadas se atribuyen a estos hechos. Al menos ocho fábricas o empresas cerraron sus operaciones en toda Europa desde enero de 2025.

A mediados de 2025, PwC Strategy elaboró un estudio encargado por la patronal CLEPA. El informe, denominado *La Evaluación del Impacto de la Transición del Vehículo Eléctrico 2020-2040*, establece tres escenarios diferentes de transición hasta 2040, centrados en la producción de motores y otros componentes en la industria de proveedores de automóviles, identificando riesgos y oportunidades.



Fuente: Autonews. *Por confirmar, cifra según la prensa. **En todo el mundo. Noviembre de 2024

El estudio indica que, mientras que los fabricantes tienen mayor capacidad para desinvertir o subcontratar actividades para compensar una pérdida de actividad, los proveedores reaccionan con menos agilidad ya que están vinculados por contratos a largo plazo con los fabricantes de vehículos. Además, cientos de empresas especializadas y la PYME tienen menos acceso al capital para invertir en la transformación de sus modelos de negocio.

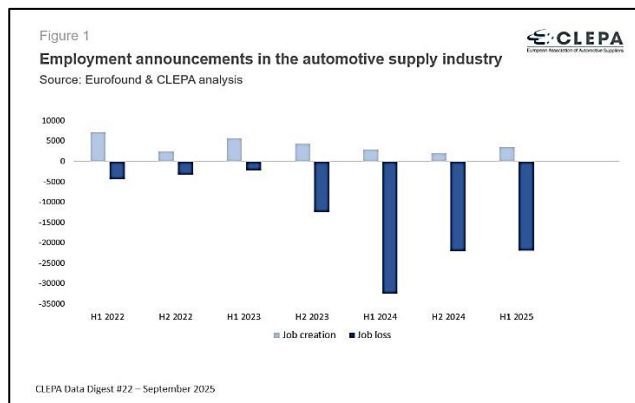
Argumenta que un escenario de tecnología mixta, donde podrían convivir las tecnologías eléctricas y de combustión, proporcionaría a estas empresas europeas el mantenimiento de su actividad y además colaborar en los temas de reducción de las emisiones.

Al complementar la electrificación, un enfoque de tecnología mixta, que permita el uso de combustibles renovables sostenibles, podría ofrecer una reducción mínima del 50% de las emisiones de CO₂ para 2030, al tiempo que se mantienen los puestos de trabajo, se crea valor añadido y se mantiene la competitividad de la UE en el mercado mundial.

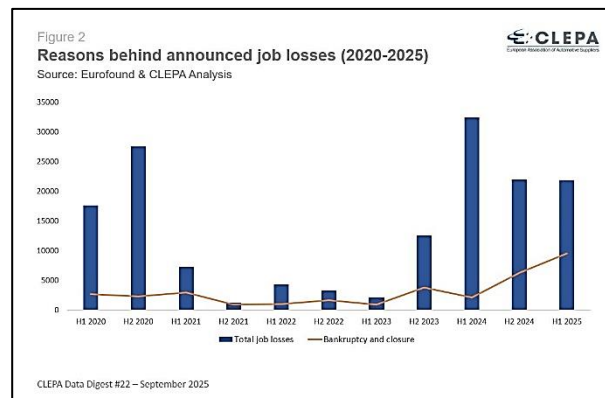
El impacto de estas medidas restrictivas, impuestas por la UE, no afectan de igual forma a todos los países. Hay economías más dependientes del sector del motor, como pueden ser Alemania o España, en donde estas regulaciones pueden tener un mayor impacto negativo sobre el empleo. Se hace hincapié en las preferencias tecnológicas y preocupa que se reste importancia a la dimensión social y a los riesgos.

El Comisario Europeo de Empleo y Derechos Sociales señaló la importancia de evaluar el impacto en el empleo de la transformación del sector: *“el sector de la automoción en general es un gran elemento cuando se trata del empleo total europeo. La transición ecológica solo tendrá éxito si la equidad, la solidaridad y las medidas sociales están en el centro”*.

En el primer semestre de 2025, se anunciaron 22.000 recortes de empleo, según CLEPA, una cifra inferior al máximo de 32.500 del primer semestre de 2024. La creación de empleo muestra una recuperación modesta, con 3.500 nuevos puestos anunciados a principios de 2025, en comparación con los 3.000 del mismo período del año anterior.



Creación y pérdida de empleo



Pérdida total de empleo y quiebras-cierres

El plan Draghi, la descarbonización del sector y reciclaje de vehículos

El Plan Draghi, informe elaborado por encargo en 2023 por la presidenta de la Comisión Europea y que presentó en septiembre de 2024, acusa la *"falta de planificación de la UE"* en el sector porque aplica una política climática sin una política industrial y propone un Plan de Acción.

Analiza la política seguida para la transformación de un producto característico de las tecnologías medias, el automóvil con motor de combustión interna, en otro que incorpora tecnologías digitales avanzadas e Inteligencia Artificial, el vehículo eléctrico. Donde se ejemplifica las dificultades que la Europa comunitaria encuentra para poner en marcha una verdadera política industrial.

En el mismo se evidencia que el principio de neutralidad tecnológica *"no siempre se ha aplicado en el sector del automóvil"* y que la UE no ha acompañado sus ambiciones climáticas de un impulso *"sincronizado"* a la evolución de la cadena de suministro: *"el sector del automóvil es un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE, que aplica una política climática sin una política industrial"*.

Es decir, el informe afirma que, en este sector, la UE no ha respetado el enfoque de neutralidad tecnológica, un principio rector general de la legislación de la UE. La UE tiene previsto hacer una revisión de su paquete de políticas ambientales *Fit-for-55* y Draghi subraya la necesidad que esa revisión se realice con un *"enfoque tecnológicamente neutro"* en materia de normativa sobre emisiones de CO₂ de la flota de automóviles (en referencia al fin de las matriculaciones de los nuevos coches de gasolina y diésel en 2035).

Recomienda desarrollar un plan de acción industrial para el sector del automóvil con el principal objetivo a corto plazo de evitar una *"deslocalización radical"* de la producción fuera de la Unión o la rápida absorción de plantas y empresas de

la UE por productores extranjeros subvencionados por el Estado, sin dejar de avanzar en la descarbonización de la industria.

Aplaudiva objetivos como el de cero emisiones de gases de tubos de escape para 2035, que conducirá a una eliminación de facto de las nuevas matriculaciones de vehículos con motor de combustión interna y la rápida penetración en el mercado de los vehículos eléctricos, pero lamenta que Bruselas no lanzase la Alianza Europea de Baterías hasta 2017, una demora a la que se suman también los retrasos en la instalación de infraestructura de carga.

Avisa de que, aunque aumentar la dependencia de China puede ser la vía "*más barata y eficiente*" para alcanzar los objetivos de descarbonización, también representa una "*amenaza*" para las "*productivas industrias domésticas del automóvil*". De cara al futuro, recomienda desarrollar una hoja de ruta industrial que tenga en cuenta la convergencia horizontal y vertical de las cadenas de valor en el ecosistema de la automoción.

Mientras tanto, los sindicatos europeos, a través de industriAll y la Confederación Europea de Sindicatos (CES), se manifestaron en septiembre de 2024 en Bruselas para exigir un acuerdo industrial que proteja y cree puestos de trabajo de calidad en la industria de la automoción de la UE.

Pidieron a la UE una "*actuación coordinada urgente, porque los problemas del sector de la automoción forman parte de una tendencia más amplia que ha llevado a Europa a perder 850.000 puestos de trabajo en toda la industria entre 2019 y 2023*". Y la convocatoria de un grupo de trabajo de emergencia formado por sindicatos y empresarios para resolver la crisis mediante un "*acuerdo industrial basado en la inversión y no en la austeridad*".

En la reunión del Consejo de Ministros de Industria de la UE, a finales de noviembre de 2024, un grupo de países -Italia, la República Checa, Polonia, Austria, Bulgaria, Rumanía y Eslovaquia - presentaron una propuesta para el sector del automóvil en la que destacan que los fabricantes podrían exponerse a multas por no cumplir los requisitos debido a la lenta implantación del vehículo eléctrico que "*limitarían severamente la habilidad de la industria para invertir y la competitividad de Europa*".

El documento señala que: "*apoyamos la necesidad de medidas urgentes apropiadas y medios financieros adecuados a nivel de la UE, incluyendo un posible paquete a corto plazo, que facilite una transición justa que no mine la competitividad europea*". Italia y la República Checa se sumaron a la petición de Francia de evitar las multas previstas para los fabricantes que incumplan el objetivo marcado para 2025 de reducir en un 15% las emisiones de su flota de vehículos de pasajeros con respecto a 2021.

La patronal ACEA, más allá del endurecimiento de las emisiones medias para 2025 (no todos los fabricantes tienen el mismo objetivo, depende del tamaño de vehículo que suelen vender), también presiona por una revisión más profunda de toda la senda verde que desemboca en la prohibición de vender coches de combustión en 2035.

Y la de componentes, CLEPA, respaldan una revisión profunda de las normativas sobre CO₂, basada en el principio de neutralidad tecnológica, como plantea Mario Draghi en su informe: *la prohibición de los motores de combustión para 2035, incluso en configuraciones híbridas avanzadas, está consolidada mediante el objetivo de una reducción del 100% de las emisiones. Resulta imprescindible reconsiderar el camino hacia la consecución de estos objetivos, asegurando una apertura tecnológica y tomando en cuenta las emisiones a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículo, lo que permitirá que todas las tecnologías de descarbonización complementen la electrificación, sin comprometer la competitividad del sector*".

Por otra parte, el Parlamento Europeo aprobó, en julio de 2025 la llamada *Regulación sobre Vehículos Fuera de Uso (End-of-Life Vehicles, ELV)*, que tiene como objetivo mejorar las normas de diseño, recogida, tratamiento y reciclaje de vehículos, reduciendo residuos y el impacto ambiental a lo largo de todo su ciclo de vida. Sin embargo, su efectividad depende de que se mantenga una competencia equitativa entre fabricantes y operadores independientes.

Diálogo sectorial europeo para el sector de automoción

El sector europeo de la automoción sigue con dificultades para superar los problemas del mercado tras la irrupción del coche 100% eléctrico chino y los aranceles impuestos por el presidente Trump a países como México, Canadá o China. Para reconducir la situación, Bruselas presentó el plan de choque que apuesta por la producción de coches *made in Europe* y relaja el calendario de cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂.

En noviembre de 2024, Bruselas puso fecha al inicio de un diálogo anunciado por el que reunirá a fabricantes, empresas de la cadena de valor de la automoción, proveedores de infraestructuras, patronales y sindicatos con el fin de esbozar *"soluciones para apoyar la competitividad global de la manufactura automovilística en Europa"*. Este proceso se inició el 30 de enero de 2025.

La Comisión Europea señala en la comunicación al Parlamento Europeo, el Consejo Europeo y las capitales: *"El sector está atravesando una transformación estructural de una velocidad y magnitud sin precedentes. El cambio hacia una movilidad limpia se está acelerando. En 2024, uno de cada cinco coches vendidos en todo el mundo ya era eléctrico. Al mismo tiempo, la rápida integración de tecnologías digitales, como la inteligencia artificial, el software, los dispositivos de detección y comunicación revolucionan el sector. Es imperativo que la industria automovilística europea no solo navegue, sino que también dé forma a la transición hacia vehículos de cero emisiones, conectados y cada vez más automatizados"*.

Para ello, la presidenta de la Comisión Europea convocó a 22 actores clave del sector para dar comienzo al *Diálogo Estratégico sobre el Futuro de la Industria de la Automoción Europea*. El resultado de este proceso es el *Plan de Acción*

Industrial para el Automóvil Europeo que se presentó el 5 de marzo de 2025 y fue aprobado por el Parlamento Europeo el 8 de mayo, incluyendo:

- Flexibilización de la norma de emisiones norma *Emisiones de Combustible Medias Corporativas (CAFE)*⁷ (Clean Air for Europe);
- la puesta en común de los distintos incentivos a la compra de vehículos eléctricos que han lanzado los Estados miembro en los últimos años;
- la creación de una alianza europea para el vehículo conectado y autónomo;
- favorecer el desarrollo de la conducción sin conductor en el Viejo Continente.

Los fabricantes, a través de la patronal europea, ACEA, alertaron en varias ocasiones de que la meta señalada en la norma CAFE era inalcanzable. Sobre todo, porque las condiciones de partida de los productores europeos para el cumplimiento de los objetivos fijados, primero por cada país y más tarde por la Comisión Europea, no eran muy favorables.

Porque carecían de suficiente tecnología (sobre todo en lo referente al software, que ha aumentado su peso de forma sensible en los vehículos eléctricos, siguiendo las pautas marcadas primero por Tesla y más recientemente también por varios fabricantes chinos, encabezados por BYD), no sólo para el funcionamiento interno del vehículo, sino también para la conexión con otros dispositivos, como el teléfono móvil, y también de producción propia de baterías, el centro del nuevo tipo de vehículo, así como de algunos otros elementos clave de la cadena de valor.

Pero probablemente se pensó que el plazo temporal establecido es lo suficientemente largo para eliminar estos obstáculos⁸. Y con un mercado estancado, en el que los consumidores siguen viendo al vehículo eléctrico como un producto caro, que genera inseguridad por su autonomía y con ayudas para la compra que varían de un país a otro (si es que las tienen).

Para cumplir y no pagar multas a Bruselas, el sector señaló que una posibilidad sería reducir la producción de coches de combustión, con el consiguiente efecto en el empleo, o pagar por sus derechos de emisiones a fabricantes que no emiten por el tubo de escape, como es el caso de Tesla (competidor extranjero directo) y Volvo (que está controlada por la china Geely).

Por lo que la Comisión accede a que los fabricantes que no cumplan con las emisiones en 2025 puedan compensarlas con las de 2026 y 2027, ampliando, de esta forma, el plazo de cumplimiento del objetivo de emisiones de 2025 en tres años, en lugar del anual. Por lo que el sector se libraría de los límites de

⁷ La normativa CAFE, establecida en 2020, sirvió para revolucionar el sector de la automoción y para darle un fuerte empujón al segmento de los vehículos electrificados, estableció un nuevo límite para las emisiones de CO₂ a partir de 2025: 93,6 *gramos*, una diferencia de 21,5 *gramos*.

⁸ Documento elaborado por el grupo de opinión de economía política EuropeG. Firmado por los profesores Rafael Myro, de la Universidad Complutense de Madrid, y Vicente Salas, de la Universidad de Zaragoza.

emisiones para nuevos vehículos que han entrado en vigor este año y que podrían acarrear cuantiosas multas a sus empresas.

Dicho programa aborda cuestiones clave como el acceso a talento y recursos, la innovación tecnológica, el desarrollo de vehículos de nueva generación y un marco regulatorio “*predecible y pragmático*”. Sobre todo, porque se precisa una revisión actual y más realista de la situación de mercado ya que, hace cinco años, se esperaba que creciera un 25% y lo ha hecho sólo en torno al 13%.

Aunque no se ha aprobado un plan específico de subvenciones a la compra del coche eléctrico, Bruselas pretende trabajar con los Estados miembros para poner en común los mejores incentivos para que las ayudas sean iguales en toda la Unión.

Identificará un conjunto de herramientas con opciones para sistemas de incentivos que estén diseñados para ser económicamente eficientes y fiscalmente sostenibles y adaptados a la madurez de los mercados en cuestión, y estudiará vías para posibles sistemas de incentivos a nivel de la UE. Presentará una recomendación en 2026, buscando como objetivo generar “*posibles sistemas de apoyo a nivel de la UE*”. Para garantizar un análisis exhaustivo se establecieron cuatro ejes temáticos, cada uno liderado por un comisionado específico:

- Transición ecológica;
- un campo de juego equilibrado a nivel global, evitando desventajas frente a fabricantes chinos o estadounidenses;
- innovación tecnológica y digital, con incentivos claros para la inversión en electrificación e hidrógeno;
- acceso al talento y recursos para garantizar la competitividad y la transformación digital e industrial.

Después de ocho meses para abordar la creciente crisis en un sector vital para la economía europea, en la tercera y última reunión en el marco del *Diálogo Estratégico sobre el Futuro de la Industria del Automóvil*, que se produjo en septiembre de 2025, el sector estuvo dividido sobre el camino a seguir.

Las patronales (ACEA y CLEPA) enviaron una carta a la Comisión argumentando que los objetivos de reducción de CO₂ para 2030 y 2035 “*ya no son factibles*” en la situación actual. Demandan flexibilidad y pragmatismo en la regulación de las tecnologías de propulsión, así como más subsidios y mejor infraestructura de carga.

En la otra cara de la moneda, más de 150 ejecutivos de la industria del coche eléctrico, urgieron a la UE a mantener sus metas de cero emisiones para 2035. Advierten que cualquier retraso estancaría el mercado europeo, daría una ventaja a sus rivales extranjeros y erosionaría la confianza de los inversores. La industria europea enfrenta una doble amenaza: el dominio creciente de China y los aranceles de EEUU.

La Comisión Europea adelantará a finales de 2025 la revisión sobre el futuro del motor de combustión. La medida es el resultado de la presión de los fabricantes de automóviles que esperan también que se flexibilice la norma por la que, a partir de 2035, los motores de combustión estarán prohibidos en la UE. De mantenerse la propuesta original quedarían fuera del mercado todos los automóviles híbridos, con enchufe o sin él, para permitir solo las ventas de los eléctricos (no los de rango extendido) o de pila de combustible.

El Gobierno español se posiciona a favor de eliminar los coches con motor de combustión en 2035, junto al francés, y en el bando contrario que Italia y Alemania. Rechazan esta posición, que también defiende parte del sector automovilístico, para aplazar o suavizar la medida. Especialmente en un contexto en el que miles de millones de euros ya se han invertido en baterías, electrificación y cadenas de suministro europeas desde 2023: *“cambiar ahora de dirección pondría en riesgo la planificación industrial y la confianza de los inversores”*.

Propuestas para reforzar el sector

La falta de demanda de coches eléctricos no parece que vaya a solucionarse de la noche a la mañana, por lo que los fabricantes apuestan por una transición mucho más larga en la que convivirán modelos de combustión con modelos eléctricos y con los híbridos no enchufables como grandes estrellas.

Por ello, las perspectivas de fabricación desde que Bruselas retrasó tres años la entrada en funcionamiento de las multas a los fabricantes por las elevadas emisiones de sus ventas de coches (la conocida como doctrina CAFE), a corto plazo modificaron los planes industriales de casi todos los fabricantes, dando una segunda oportunidad a sus motores de combustión, ya sea en versiones de gasolina y diésel tradicionales o en versiones híbridas no enchufables, que ya suponen casi la mitad del mercado y van camino de quedarse con todo el pastel.

Una de las prioridades del Plan es que los fabricantes europeos puedan reducir su dependencia de países externos, sobre todo de China, que domina por completo la producción de baterías y sus componentes clave, así como la extracción de minerales clave y su refinado.

El objetivo de la UE es conseguir para 2030 que más del 50% del valor añadido del vehículo sea europeo en toda la cadena de valor. Para ello, la Comisión ya ha anunciado partidas como los 3.000 millones del Fondo de Innovación para la fabricación de celdas de baterías. Además, Bruselas afirma que estudiará la posibilidad de financiar la puesta en marcha de líneas de producción europeas, con apoyo financiero directo.

La Comisión está trabajando en un nuevo marco de ayudas estatales a la industria limpia que simplificará las normas sobre ayudas estatales, en particular para garantizar una capacidad de fabricación suficiente de equipos de tecnología limpia en Europa, incluidas las baterías y sus componentes clave. Movilizará

1.800 millones de euros en los próximos dos años para las empresas que fabrican acumuladores en la UE, empleando recursos del Fondo de Innovación.

Para fortalecer la cadena de suministro de baterías en Europa (de manera que sean “*más robustas y resistentes*” y reducir la dependencia de importaciones más económicas) se explorarán medidas de apoyo a los productores de pilas en la UE y la implementación gradual de requisitos de contenido europeo en la fabricación de celdas y componentes.

Del mismo modo, se acelera el trabajo sobre la revisión de 2035, “*con la plena neutralidad tecnológica como principio fundamental*”, la creación de una alianza industrial para el desarrollo de software, chips y tecnología de conducción autónoma, con el objetivo de acelerar la llegada de vehículos autónomos a las carreteras europeas.

Un punto relevante es que Bruselas indica que podría haber ayudas para compañías extranjeras, siempre y cuando estas entren en asociaciones con las empresas europeas para garantizar el intercambio de habilidades, conocimientos y tecnologías. Esta es una práctica que Pekín realiza desde hace décadas, al obligar a las automovilísticas extranjeras que quieren producir en China a hacerlo de la mano de una empresa local, para así asegurarse la transmisión de tecnologías y conocimientos.

En cuanto a los puntos de recarga, una de las quejas habituales del sector es la dificultad para poner en marcha estaciones de recarga públicas. La Comisión enviará recomendaciones a los Estados miembros sobre la reducción de los tiempos de espera para conectarse a la red eléctrica y publicará unos principios rectores que identifiquen las condiciones en las que se deben conceder inversiones anticipadas en proyectos de red, según la Comisión: “*esto permitirá anticipar las necesidades futuras de la infraestructura de recarga en la planificación de la red*”.

Por otro lado, Bruselas anunció en junio de 2025 la creación de la *Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos* en el período 2025-2027, que se centrará en desarrollar soluciones de inteligencia artificial para el motor y crear un entorno colaborativo en el sector en materia de software e ingeniería de IA. Se basa en las asociaciones existentes en el sector del transporte por carretera.

Para ello, las patronales ACEA, CLEPA y EUCAR⁹ han previsto establecer la mayor asociación público-privada de Investigación e Innovación (I+I) en la industria del automóvil, mejorando la competitividad de la UE. Esta empresa pondrá en común y alineará los recursos de la industria y la financiación pública en Europa para las acciones de investigación e innovación en la cadena de valor.

La Comisión también propone la puesta en marcha de préstamos asequibles para que personas con bajos recursos puedan acceder a vehículos de cero

⁹ Es el Consejo Europeo de I+D en Automoción de los principales fabricantes europeos de turismos y vehículos comerciales. Facilita y coordina proyectos precompetitivos de investigación y desarrollo, y sus miembros participan en una amplia gama de programas europeos de I+D colaborativos.

emisiones. El objetivo de la UE es democratizar la movilidad eléctrica y a la vez impulsar la venta de este tipo de coches. Además, la Comisión continúa trabajando en una ley para electrificar las flotas empresariales, *“sin imponer una carga innecesaria a las pymes”*.

Con planes de arrendamiento social, que *“pueden apoyar una movilidad limpia y asequible para los consumidores con menores ingresos al tiempo que dan un impulso directo a las ventas de vehículos de cero emisiones”*. En el primer trimestre 2025 lanza una Recomendación sobre la pobreza en el transporte, en la que animará a los estados miembros a adoptar este tipo de programas tanto para coches nuevos eléctricos como de segunda mano.

En el segundo trimestre presenta una modificación específica de la Directiva sobre el peaje de la Euroviñeta para ampliar el plazo para eximir totalmente a los vehículos pesados cero emisiones de las tasas de circulación más allá del 31 de diciembre de 2025. Asimismo, y nuevamente para impulsar la electrificación, se finalizarán con celeridad las negociaciones interinstitucionales para la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones de los camiones, para asegurar la paridad de carga útil entre los modelos cero emisiones y los vehículos diésel.

Según el Índice de Patentes 2024 publicado por la Oficina Europea de Patentes (OEP), subraya la fuerte apuesta por la innovación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la movilidad. A nivel global, el sector del transporte y la automoción muestra un crecimiento significativo, con un aumento del 3,5% en las solicitudes de patentes en el último año, alcanzando las 10.026. Desde 2020, el incremento global ha sido del 10,3%. Empresas como RTX, Volvo, Airbus y Stellantis lideran este crecimiento.

Tecnología, baterías eléctricas e infraestructuras para el vehículo eléctrico

El transporte será el mayor impulsor de la demanda de minerales críticos y la batería es el componente más caro del vehículo eléctrico. La UE avanzó muy poco hasta el lanzamiento de la European Battery Alliance (EBA) en 2017, que prometió llenar de gigafactorías la UE con apoyo público, contándose hoy con más de treinta proyectos, encabezados por otras tantas empresas (Tesla, Varta, Panasonic, Svolt, Samsung, CATL, BYD, etc.).

Se encuentra en sus fases primeras de desarrollo o paralizados, debido, por una parte, a que el mercado se expande más lentamente de lo previsto, pero, sobre todo, a la incertidumbre con respecto al tipo de baterías que es rentable promocionar, puesto que compiten diversas tecnologías de fabricación (recubrimiento en frío o en seco y sistemas de incorporación de las células) y de composición química. Incluso dentro de las más comunes.

La capacidad de producción de baterías en la UE sigue siendo bastante reducida, al comienzo de 2025, procediendo de empresas foráneas instaladas en territorio europeo y se concentra en tres estados miembros: *Hungría, Polonia y Suecia*.

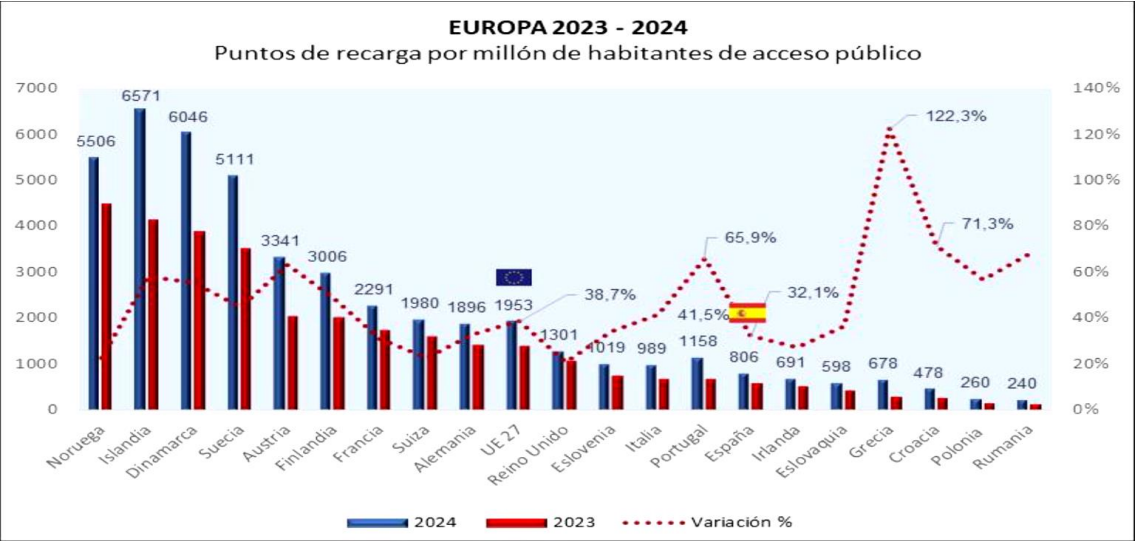
Pero se espera que se haya multiplicado por algo más de 15 para 2030, acorde con una demanda estimada para entonces en torno a 1500 GWh/año, así como que Alemania adquiera un peso predominante de la producción total (30%). No obstante, tal impulso no es aún visible hoy. Una vía adicional para aumentar la capacidad productiva es el reciclado de las baterías utilizadas, pero es un terreno donde la UE tampoco ha avanzado, con un porcentaje de reciclado del 2%, que se querría ver incrementado al 10% en 2030.

El nuevo plan de acción industrial lanzado por la Comisión Europea en la primavera de 2025 busca conseguir en 2030 completar el 50% de la cadena de valor en la producción de las baterías eléctricas, impulsará su producción a través de un Battery Booster dotado con 1.800 millones de euros procedentes del Fondo de Innovación y otros 1.000 millones asignados a la investigación y el desarrollo de baterías en el marco del programa Horizonte Europa.

Se espera que las necesidades de litio aumenten casi nueve veces hacia 2040; la demanda de cobre se duplicará, al igual que las del níquel, mientras que las del grafito se cuadruplicarán y las de las tierras raras podrían ver un aumento de hasta siete veces, según la Agencia Internacional de Energía (AIE).

La evolución del indicador de mercado de vehículos electrificados de la media europea ha perdido 2,7 puntos a lo largo del año 2024 hasta situarse en 38,6. Esto viene en su mayor parte explicado por el retroceso en el mercado alemán electrificado (-12,5) tras las retiradas de las ayudas a la demanda.

Muchos consumidores europeos dudan en comprar un vehículo eléctrico porque aún no hay suficientes estaciones de recarga en Europa, el 75% de las cuales se encuentran en sólo tres países: *Países Bajos, Francia y Alemania*. En toda la UE, sólo se dispone actualmente de unos 880.000 puntos de recarga públicos.



Fuente: elaboración ASEPA con datos de ANFAC

Mientras el debate político se enreda en los plazos y las tecnologías, para muchos conductores el principal freno es el elevado precio de la recarga rápida.

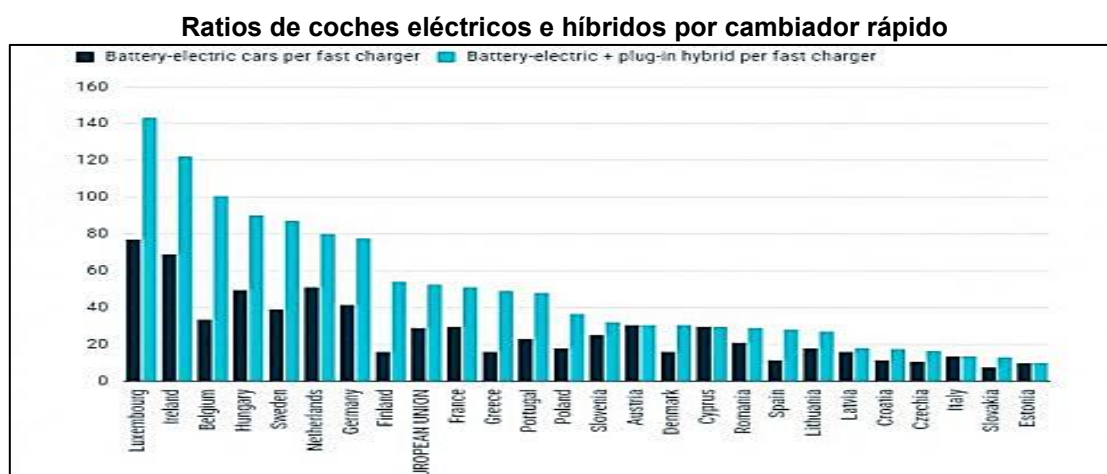
Con tarifas que en algunos puntos superan el euro por kilovatio-hora, el uso diario de un vehículo eléctrico puede encarecerse notablemente, disuadiendo a una parte importante de la población de dar el salto a la nueva movilidad.

El Gobierno alemán ha puesto en marcha un programa de ayudas millonario. Con una dotación de 3.000 millones de euros, este plan busca incentivar la compra de coches eléctricos entre las rentas más bajas. La intención es clara: intentar democratizar el acceso a una tecnología que, hoy por hoy, sigue siendo costosa para un amplio sector de la sociedad, tratando de evitar que la transición energética deje a gente atrás.

Según estimaciones de la patronal ACEA, en 2030 se necesitarán 8,8 millones de puntos de recarga, es decir, dentro de sólo cinco años. Para conseguirlo, habría que instalar 1,5 millones de cargadores cada año, casi diez veces el ritmo de crecimiento actual. Viendo en el horizonte más problemas económicos y legales, la industria automovilística quiere una revisión de la actual normativa sobre CO₂:

- La heterogeneidad de normativas para obtener los permisos necesarios en los distintos países de la UE está retrasando el despliegue y la puesta en marcha de estaciones de carga de VE.
- Los propietarios de VE encuentran dificultades para gestionar el pago o la facturación en las estaciones de carga públicas o privadas.
- Otros retos son la integración entre vehículos eléctricos, infraestructura de carga (diferentes aplicaciones), infraestructura eléctrica de los hogares y otras soluciones de movilidad, junto con la congestión de la red eléctrica.

En el nuevo plan de acción para la industria de automoción (CE, 2025), la Comisión Europea declara su intención de acelerar la extensión de la red de carga, así como la pronta puesta en marcha de una European Clean Transport Corridor initiative, que acelerará el despliegue de centros de carga para los vehículos pesados, a lo largo de las infraestructuras fundamentales, incluidos los nodos urbanos y sus terminales de carga multimodal.



Nuevas empresas de los sectores de las baterías y la tecnología han entrado en el mercado del automóvil y han adelantado a los fabricantes tradicionales. Y aquí

es donde la mayoría de las empresas europeas siguen por detrás de sus rivales asiáticas en innovación de coches eléctricos. En 2024, sólo un coche eléctrico fabricado en la UE estaba entre los diez mejores del mundo, el Volkswagen ID.3.

Según la CLEPA, las baterías son una parte significativa de la cadena de valor de los vehículos eléctricos: casi el 30%. Por lo tanto, los fabricantes europeos de automóviles quieren fabricarlas ellos mismos. Actualmente, dependen de Corea y China, que dominan el mercado. El mayor proyecto europeo de baterías hasta la fecha, el fabricante sueco Northvolt, fracasó y se declaró en quiebra en 2024.

Otras empresas están reemplazando a Northvolt, como PowerCo, de Volkswagen, y Verkor, liderada por Renault. Aún está por ver si podrán cubrir los costos iniciales, en un mercado de vehículos eléctricos en declive. Porsche anunció recientemente que abandona su objetivo de producción de baterías, ya que ya no es rentable en el mercado actual.

La *Ley de chips de la UE* ha sido un paso esencial para reforzar las capacidades de semiconductores y los recientes anuncios de inversión en Europa indican un compromiso con el crecimiento del sector. Según la patronal CLEPA, Europa necesita una estrategia sólida y a largo plazo centrada en cuatro pilares clave:

1. Reforzar el liderazgo europeo en I+D: *Europa debe dar prioridad a la investigación y la innovación de vanguardia en semiconductores y electrónica.*
2. Fortalecer la competitividad y las condiciones de inversión: *para atraer inversiones, Europa debe abordar condiciones marco críticas.*
3. La Ley de chips de la UE estimula inversiones en la fabricación: *pero Europa debe garantizar que también se respalden otras áreas de la cadena de valor de la electrónica.*
4. Ampliar el acceso a los mercados globales: *Europa debe participar en un comercio abierto y establecer alianzas estratégicas con socios clave como EEUU, Japón, Corea del Sur y Taiwán.*

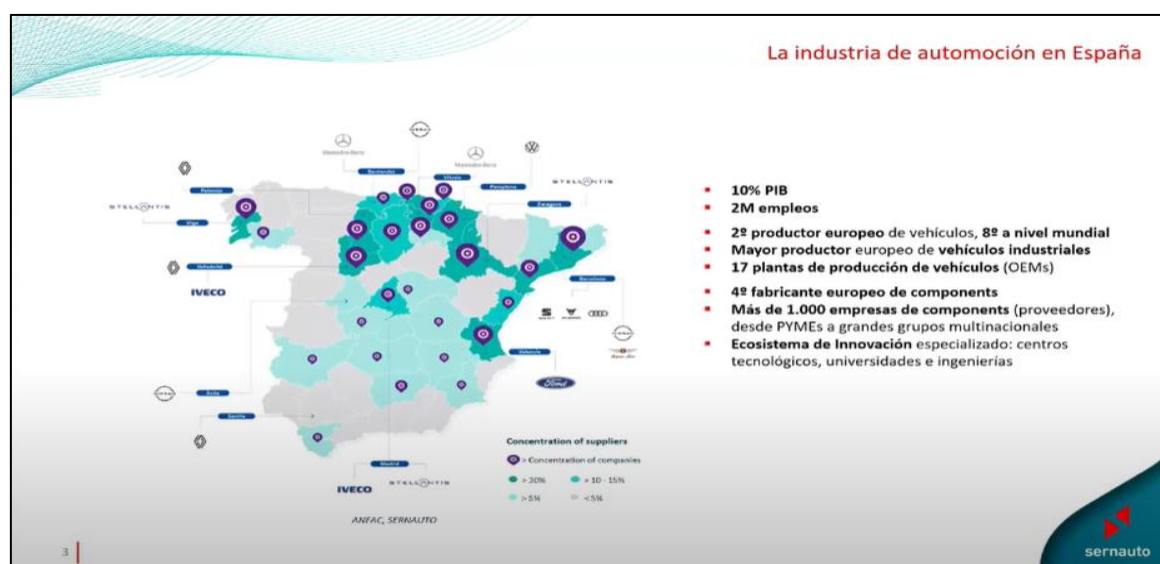
En septiembre de 2025, el Gobierno neerlandés tomó el control de Nexperia, un importante fabricante mundial de semiconductores, por motivos de seguridad nacional, alegando la posible transferencia de tecnología sensible a su matriz china. Como represalia, China prohibió a Nexperia exportar productos fabricados en China, lo que aumenta el riesgo de interrupciones generalizadas en la cadena de suministro de la industria automotriz europea. Lo que preocupa sobremanera la situación de la fabricación de vehículos en la UE.

Según un estudio del Instituto Mercator para Estudios de China (MERICS) de Berlín, más del 90% de las importaciones de tierras raras a la UE provienen de China. A principios de octubre de 2025, Pekín introdujo un sistema de licencias para las exportaciones de tierras raras, medida que podría ralentizar aún más las importaciones a Europa.

Situación del sector en España

Según el informe de la OICA, en su estudio sectorial de finales de 2024 el sector de automoción fue el tercero en importancia de la industria manufacturera española, por detrás del agroalimentario y la fabricación de productos metálicos. Por otra parte, el *ACEA Pocket Guide 2025/2026* sitúa a España en el grupo de grandes fabricantes del continente. Con todo ello, la red industrial española continúa siendo una de las más completas y diversificadas del viejo continente.

La facturación del sector supuso un 2% menos que el año 2023, según el Informe Anual 2024 de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). En cuanto al resultado neto supuso un 94,2% más que el anterior. Además, aporta el 8,6% del valor agregado bruto del sector y el 6,9% del empleo manufacturero. En cuanto a la contribución directa del sector de la automoción al Valor Añadido Bruto,¹⁰ España se sitúa -con un 1,1%- por debajo del promedio de la UE (1,7%) y muy lejos de Alemania (4,1%), si bien es uno de los pocos países donde la automoción no ha perdido peso respecto a 2014-2019.



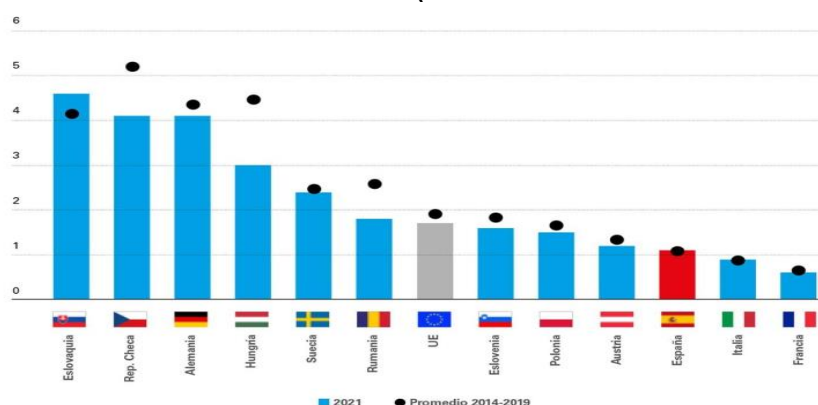
Fuente: SERNAUTO

En el ámbito de la inversión, la industria de la automoción se mantiene como uno de los principales inversores industriales en España y Europa, creciendo un 2,6% más respecto al anterior año. De igual manera, el sector continúa siendo uno de los empleadores más estables en nuestro país, al dar trabajo a 57.189 directamente vinculada al sector en 2024.

Mientras que las empresas de servicios experimentaron un crecimiento medio del 4,8% y las industriales alcanzaron un 6,8%, el sector de la automoción registró incrementos superiores en todas sus ramas. Así, la facturación de los fabricantes de vehículos creció un 15,4%, le siguen los talleres con un crecimiento de 8% y después los concesionarios.

¹⁰ Incluye la fabricación de vehículos de motor, remolques, semirremolques y componentes (CNAE 29). Datos de Eurostat de 2021.

Peso del VAB de automoción en la UE (% sobre el VAB total de cada economía).

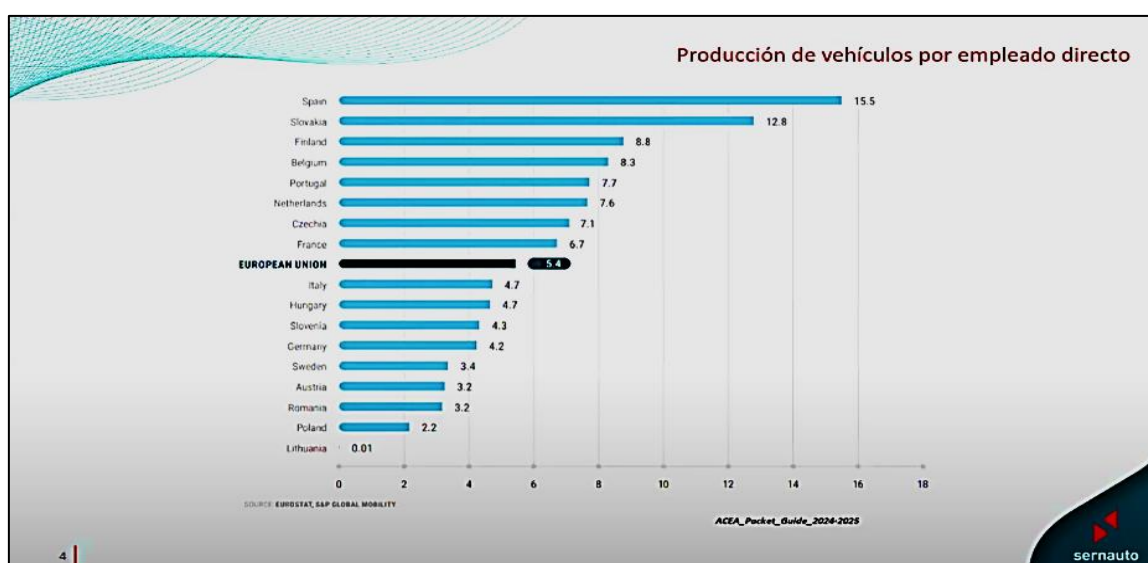


Notas: Vehículos de motor, remolques, semirremolques y componentes. Datos a precios corrientes.
Fuente: CaixaBank Research, a partir de datos de Eurostat.

Los concesionarios facturaron un 5,8% más en 2024 y crecieron un 6,82% en número de contratos de distribución, un 6,8% más interanual, pasando de 2.006 a 2.143 puntos de venta, a los que hay que sumar un total de 5.358 instalaciones operativas en todo el país. Esta cifra revierte parcialmente el proceso de concentración vivido en la última década, en la que el número de concesionarios se había ido reduciendo desde los más de 2.200 registrados en 2015.

El sector del recambio se queda en último lugar, con una facturación un 6,2% mayor que la del 2023 y que sigue estando casi dos puntos porcentuales por encima del crecimiento medio de otros sectores. Con estos datos, el año 2024 se consolida como un periodo positivo en valor para la automoción.

Todo ello coloca al sector entre los más productivos de Europa: *cada trabajador produce una media de 16,6 vehículos al año, cifra que triplica la media de la UE (5,4)*, según la patronal europea ACEA. Manteniéndose entre los países con mayor productividad de Europa, donde la media es de apenas de seis unidades. Pero advierte que la elevada dependencia de las exportaciones la hace más vulnerable ante los cambios regulatorios y la creciente presión competitiva de los mercados asiáticos, especialmente China.



En la actualidad se viene sintiendo la amenaza de la deslocalización progresiva de partes de la cadena de valor hacia Marruecos, lo que podría generar una pérdida significativa de empleo e inversión en plantas españolas, si no se toman medidas que refuercen su competitividad. Los sindicatos y patronales ya han manifestado su preocupación.

Algunos expertos advierten de que no se trata solo de una cuestión de costes, sino también de una estrategia geopolítica de Marruecos para consolidarse como potencia regional y económica. Además, los aranceles de Trump dan ventaja al país africano, con un "trato preferente" del 10% de aranceles frente al 15% de la UE.

Evolución de la producción de automóviles en España

En España -octavo mayor productor de automóviles del mundo- los cuellos de botella en la producción hicieron que, en 2021, las fábricas españolas produjeran casi 2,1 millones de vehículos, situándose en niveles de 2013, cuando las fábricas empezaban a recuperar la actividad tras la crisis financiera de 2008. Tres años después la fotografía del sector es muy distinta, pero los volúmenes de producción empiezan a asemejarse a los de entonces.

Según los últimos datos publicados por la ANFAC, en 2025 ha caído al noveno puesto mundial en producción de vehículos, cediendo su histórica octava posición a Brasil. El retroceso confirma una tendencia negativa que comenzó en 2023 y que aún no se ha logrado revertir.

2024 siguió lidiando con las secuelas de 2023. El restablecimiento de la cadena de suministros necesitó tiempo y el sector siguió inmerso en una profunda transformación industrial y de producto. España cedió el octavo puesto en la fabricación mundial de coches a Brasil, en plena crisis del automóvil europeo.

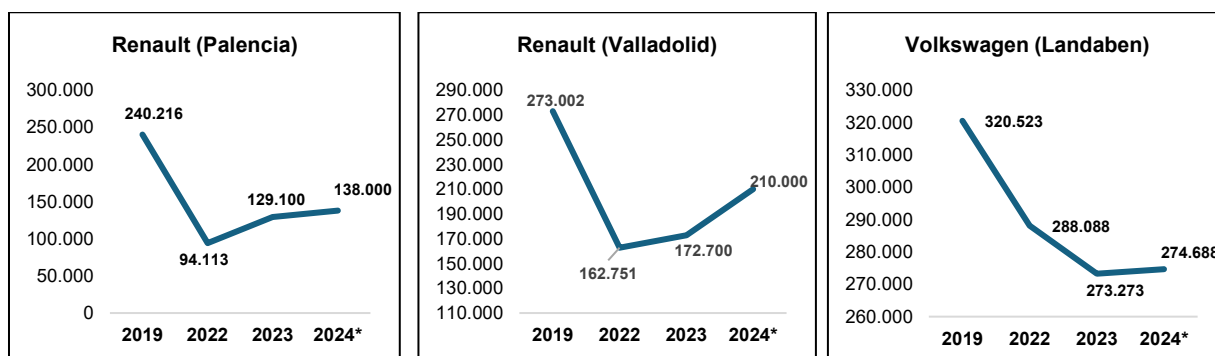
Evolución de la producción de vehículos en España						
	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Turismos	1.800.667	1.663.199	1.787.197	1.907.072	1.918.831	0,6%
Comerciales	430.621	382.711	375.988	482.395	408.264	-15,4%
Industriales	36.905	52.223	56.251	61.776	49.996	-19,1%
Total	2.268.193	2.098.133	2.219.436	2.451.243	2.377.091	-3,0%

Fuente: Memoria Anual de ANFAC 2024.

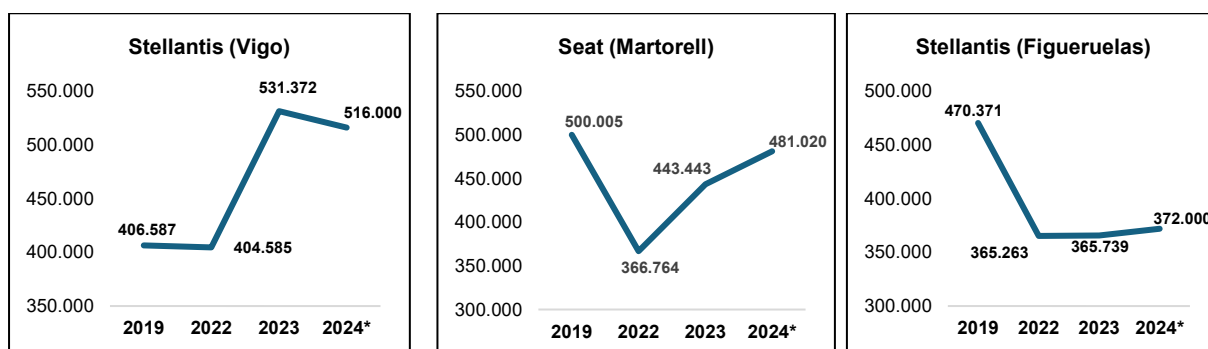
A cierre del año, la producción de vehículos se redujo un 3%, con respecto a 2023, según la memoria anual de ANFAC. Esta reducción de la producción se vio condicionada por la demanda a la baja de los vehículos electrificados, tanto en el mercado nacional como en los principales mercados en Europa, así como por el necesario reajuste en las fábricas ubicadas en España para la entrada en producción de los nuevos modelos de vehículos electrificados.

La producción de turismos aumentó en 2024 un 0,6% y la cifra total se ha visto lastrada por la fabricación de vehículos comerciales e industriales, que se ha reducido un 15,8%. Las factorías nacionales frenaron así un ciclo de dos años

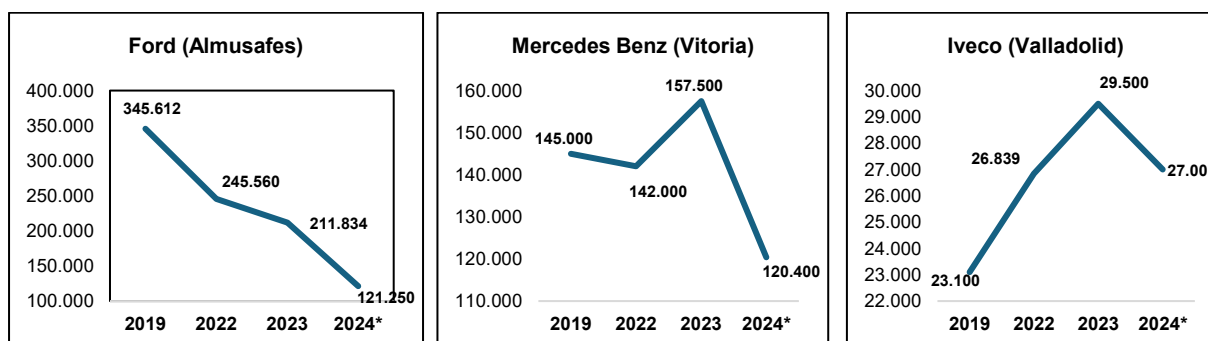
consecutivos de incrementos, del 5,8% en 2022 y de un 10,4% en 2023, y se alejan de la recuperación de los guarismos precovid, cuando en 2019 se lograron 2,82 millones de vehículos.



Por fábricas, seis cayeron, cinco subieron y Ebro Barcelona empezó a operar. En el lado positivo de la balanza, las cinco factorías que subieron fueron Renault Palencia (20,3%), Seat Martorell (8,2%), Stellantis Zaragoza (1,7%), Renault Valladolid (1,6%) y Volkswagen Navarra (0,5%).



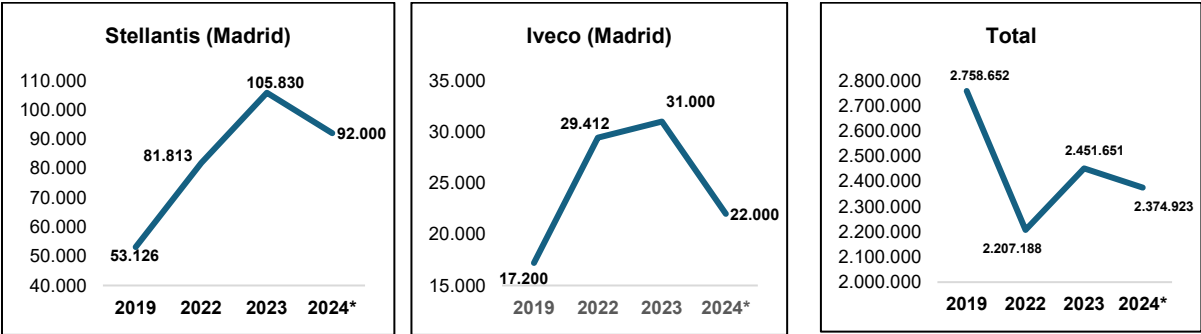
El grupo Stellantis se mantuvo como el mayor productor de coches del país con más de un millón de unidades ensambladas entre sus tres factorías españolas, un 2,3% menos que en 2023. La principal diferencia con el ejercicio anterior fue la caída de Ford Almussafes (Valencia), que cedió un 45,3%, lastrada por la reestructuración que está sufriendo con pérdida constante de modelos. A lo que se unió los efectos de la trágica DANA del 29 de octubre de 2024, que obligó a realizar más paradas.



Como resultado, las fábricas de Almussafes y Navarra tuvieron que detener temporalmente su producción. La factoría automovilística de Ford Almussafes,

en Valencia, solicitó un ERTE de fuerza mayor. La inactividad de la factoría afectó a la industria auxiliar gallega, donde hay una treintena de proveedores directos de esta fábrica, según los datos del clúster CEAGA.

Otra planta que redujo su actividad de forma notoria el año pasado fue Mercedes-Benz Vitoria, aunque por motivos bien diferentes a los de Ford.



Los concesionarios sufrieron daños por valor de 490 millones de euros, entre 18.000 turismos en stock y 500 industriales, repartidos en 40 instalaciones. Los daños producidos por la DANA en la Comunidad Valenciana a finales de octubre de 2024, además de la trágica pérdida de más de casi 230 vidas, interrumpió el suministro de piezas esenciales para los fabricantes de primer nivel (OEM)¹¹.

Producción por tecnología y tipo de vehículo						
	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Eléctrico puro						
Turismos	45.644	65.978	89.511	97.315	88.415	-9,1%
Comerciales	9.222	10.514	37.517	60.458	26.372	-56,4%
Híbrido enchufable						
Turismos	83.965	118.444	111.329	121.520	87.768	-27,8%
Híbrido no enchufable						
Turismos	19.841	39.945	102.195	293.799	466.460	58,8%
Gas natural						
Turismos	15.022	12.662	4.297	1.962	645	-67,1%
Industriales	4.338	5.477	4.042	2.026	1.131	-44,2%
GLP						
Turismos	16.380	20.548	21.423	23.274	36.242	55,7%

Fuente: Memoria de ANFAC 2024

En 2024, la producción de vehículos de cero y bajas emisiones (vehículos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales, gas natural y GLP) ha aumentado un 38,8% respecto a 2023. En concreto, durante el año el 29,7% de la producción ha sido de este tipo, nueve puntos porcentuales más que en 2023.

Con respecto a la fabricación de vehículos electrificados, el pasado año supuso el 8,5% de la producción total, un descenso de 2,9 puntos porcentuales respecto al año anterior. En total, los vehículos electrificados retrocedieron el 27,5% con respecto a 2023. Los crecimientos de producción más significativos durante 2024

¹¹ Con 48.722 empresas afectadas, 51.000 autónomos, 355.000 trabajadores, 34.800 locales, y 63 parques empresariales. El metal fue la actividad industrial más afectada, ya que representa el 27,9% del PIB industrial y el 12% del PIB valenciano, con 228.279 trabajadores. Y el sector más perjudicado fue el del automóvil, clave en la economía de la Comunidad Valenciana, al representar un 8% de su PIB y generar casi el 6% del empleo.

recayeron en los vehículos híbridos convencionales (HEV), que aumentaron un 58,8%, y representaron el 19,6% de la fabricación total.

Según datos de ANFAC, la producción de vehículos en 2025 cae un 5,2% hasta septiembre, con 1,7 millones de vehículos fabricados, especialmente por la lenta adaptación de las fábricas a los vehículos eléctricos, ralentizadas también por una demanda y exportación europea que no acaba de llegar. Las inversiones realizadas en la electrificación de la cadena *“no se están rentabilizando al ritmo deseado y la demanda de esta tecnología en el mercado europeo no está respondiendo tal y como se esperaba”*, según SERNAUTO.

Todo ello, a pesar de los diferentes planes PERTE para el vehículo eléctrico, que han repartido 2.500 millones de euros entre 300 empresas para fortalecer esta cadena e impulsarla. Y aún queda por completar la cuarta ronda, dotada de 1.250 millones, de los que solo se han puesto a disposición los primeros 400 millones.

Situación de la exportación y de la balanza comercial

Europa sigue siendo el principal destino de la exportación española, acaparando el 93,5% de los envíos, pero su demanda ha retrocedido un 10,2%. Los principales mercados de exportación -Francia, Alemania y R. Unido- han experimentado descensos significativos del 15%, 12,5%, 7,5%, respectivamente.

La exportación continua, siendo un pilar estratégico para las plantas españolas, siendo este el destino del 89,3% de todas las unidades fabricadas durante el año, frente al 90,2% de 2023. Tanto Alemania como el R. Unido redujeron sus pedidos, respecto al año anterior. Solamente Francia aumentó el ritmo de sus importaciones de vehículos españoles, con un 8,5% más de unidades.

Evolución de la exportación de vehículos						
	2020	2021	2022	2023	2024	2014/2023
Turismos	1.640.694	1.512.763	1.583.558	1.702.678	1.708.283	0,3%
Comerciales	335.280	320.053	300.973	458.054	458.054	-18,4%
Industriales	27.279	45.040	48.098	50.735	41.543	-18,1%
Total	2.003.253	1.877.856	1.932.629	2.211.467	2.123.584	-4%

Fuente: Memoria Anual de ANFAC 2024

Respecto a las exportaciones fuera de la UE, cabe destacar las dirigidas a Turquía, que ha aumentado su demanda un 2,2%, convirtiéndose en el cuarto destino de exportación y desbancando a Italia, Polonia (12,1%) y a México.

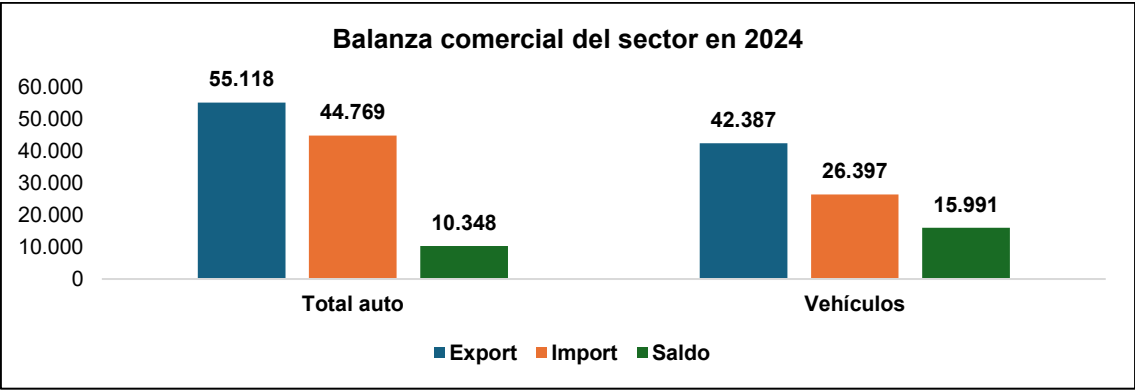
La actividad comercial de vehículos registró un saldo positivo que fue un 15,1% menor que en 2023, pero que mantiene a los vehículos como el primer aportador a la balanza comercial española. Concretamente, durante 2024, el valor de las exportaciones de vehículos fue un 4,9% menor que el año anterior. Mientras que las importaciones aumentaron un 2,6%.

Europa también se posiciona en primer lugar, con un 72,9% del valor económico total, que representa también un aumento de 1,3 puntos porcentuales. Los países desde los que más vehículos se importaron a España fueron Alemania,

ocupando una cuota del 25,5% y que aumentó un 19,5% respecto al año anterior. Le sigue en el Top-3, China con una cuota del 8,7%, habiéndose reducido un 19,8% durante el último año; y Japón, que se posicionó muy cerca de China con una cuota del 8,5%, aumentando el valor de sus importaciones un 25,7%.

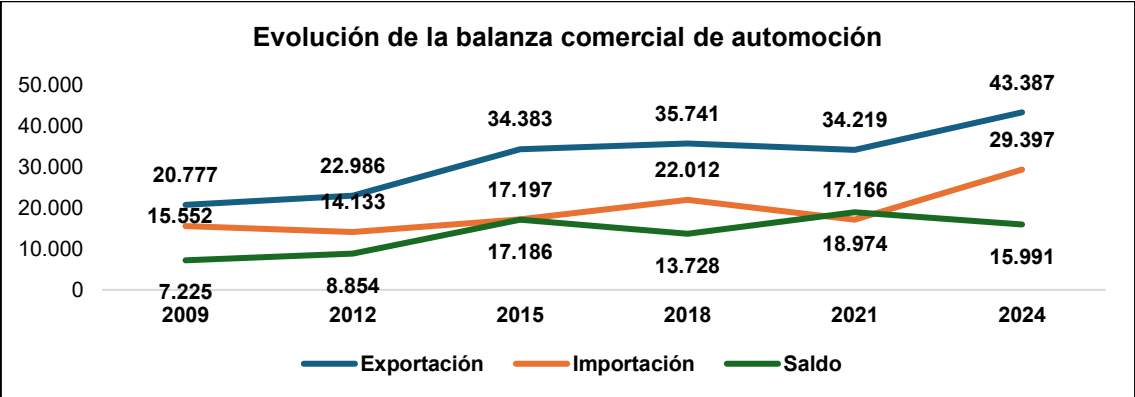
Por su parte, el sector de la automoción en su conjunto (incluyendo al sector de componentes) ha generado durante 2024 un saldo positivo total de la balanza comercial que reflejó un descenso del 16,9% respecto a 2023. El valor de la exportación en su conjunto cayó en comparación con el año anterior un 4,1%. De igual manera, el valor acumulado por la importación de vehículos y componentes retrocedió un 0,5%.

La industria de los componentes del automóvil ha reducido su déficit comercial al registrar un 15,72% menos que el año anterior. Las exportaciones de la industria de componentes del automóvil cayeron un 0,4% interanual en 2024 y las importaciones se contrajeron un 5,3%.



Fuente: ANFAC

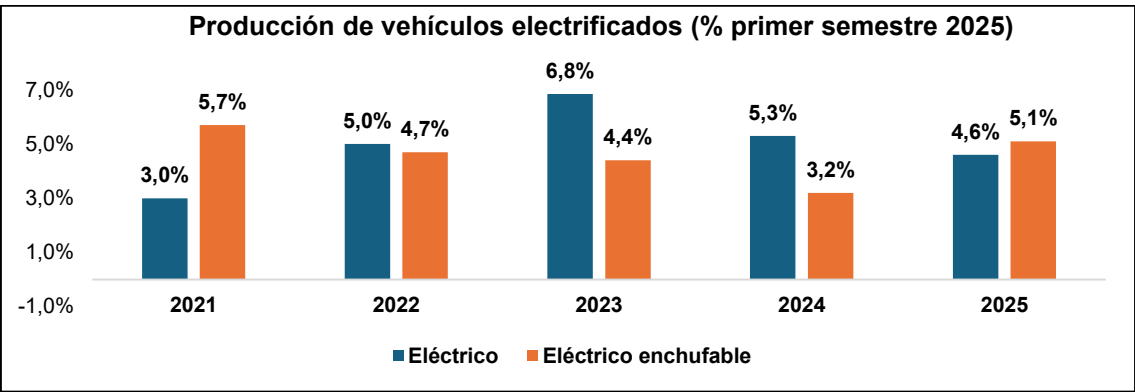
Tras el acuerdo alcanzado entre la UE y EEUU, donde este país impuso del 15% de aranceles, para ANFAC: *“aunque la afectación sería muy limitada directamente en este sentido (exportaciones) para las fábricas españolas de automoción, hay que destacar que los componentes y piezas que forman un vehículo pueden proceder de diferentes partes del mundo que si se pueden ver afectadas por las tasas arancelarias impuestas”*.



Fuente: ANFAC a partir de datos de comercio exterior - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

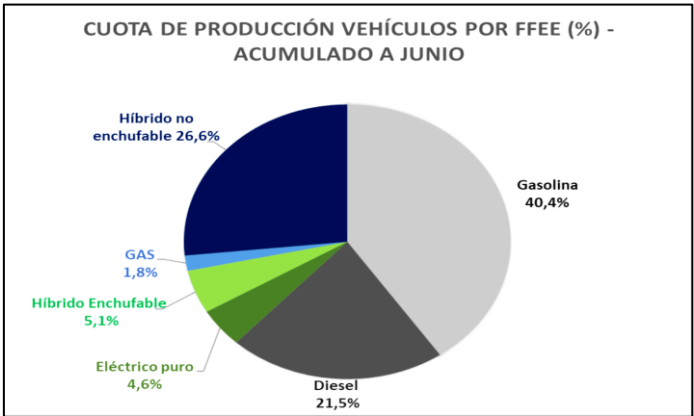
Los cambios en los modelos y en las políticas comerciales de estas y otras empresas han motivado que se haya pasado de exportar 51.700 vehículos en 2023 a ninguno en 2024, según datos de la asociación de fabricantes ANFAC. Cabe destacar que de las fábricas españolas no exportaron a EEUU ningún vehículo terminado en el año 2024.

Según el informe de la patronal ANFAC, la producción de vehículos continúa su tendencia a la baja en el primer semestre de 2025, lo que ha llevado a una caída acumulada del 8,4%. Esto significa que se han dejado de fabricar 111.601 vehículos en comparación con el mismo periodo del año anterior. Y hasta agosto se redujo un 7%, con menos de 1,5 millones de unidades.



Fuente: ANFAC

La comparación se hace con un ejercicio que ya de por sí fue negativo, con una bajada entonces del 3,1%. Preocupa la caída de la fabricación de coches eléctricos. La producción de turismos es la más afectada, con un notable -10,1% en el acumulado del primer semestre.



Fuente: ANFAC

En el primer semestre de 2025, el 31,7% de los vehículos fabricados fueron híbridos, la mayoría no enchufables, superando por primera vez a los vehículos diésel, cuya cuota cayó al 21,5%, el nivel más bajo de los últimos años. Entre enero y junio, la producción de gasolina cayó un 34% respecto a 2024, mientras que la de diésel se redujo casi a la mitad en los últimos cinco años.

A pesar de la caída general, la producción de vehículos electrificados (eléctricos puros y híbridos enchufables) muestra una tendencia positiva. En el primer semestre, la cuota de producción electrificada mejoró en 1,1 puntos porcentuales, alcanzando el 9,7% del total, un 3,8% más que en 2024.

Por otro lado, la propia industria española está inmersa en un proceso de adaptación de sus líneas de producción para fabricar vehículos electrificados, lo que está condicionando su actividad.

Los fabricantes exportan casi el 90% de sus vehículos. Los grandes grupos que más concentran volumen de producción son Stellantis (Vigo, Zaragoza y Madrid); Renault (Palencia y Valladolid); y Volkswagen (Navarra y junto con SEAT en Martorell).

A pesar de que este año se unieran el grupo Chery como productor de vehículos en España con su planta en la Zona Franca de Barcelona (Ebro), las exportaciones en volumen cayeron un 10,8%. Por otro lado, el saldo de las importaciones se incrementó un 13,4% interanual en los primeros seis meses del año. El saldo de sus exportaciones cayó un 1% interanual.

A la reducción de la exportación de vehículos un 10,6% menos en el primer semestre de 2025, se une el aumento del 8,8% de las importaciones. Aun así, la actividad exterior ha tenido un comportamiento mejor que el saldo en el conjunto de la economía española, que ha caído un 67,5% en los primeros seis meses.

El sector de la automoción en su conjunto (vehículos y componentes) aportó a la balanza comercial de la primera mitad de 2025 un saldo positivo con un 47,7% menos que en periodo del año anterior. Si nos fijamos en las exportaciones del sector en su conjunto, observamos operaciones por valor en un 10,3% menos que en 2024, mientras que las importaciones se vieron reducidas un 0,7%.

La actividad comercial de vehículos alcanzó un saldo positivo en el primer semestre de 2025; sin embargo, esta aportación a la balanza comercial supone un 38,6% menos que el mismo semestre del año anterior, según los datos de

ANFAC. De esta forma, el vehículo pasa a la segunda posición como producto con mayor aportación positiva a la balanza comercial de España, solo superado por el sector de la alimentación.

Ventas de vehículos en el mercado español en 2024

El año cerró con algo más del millón de coches nuevos matriculados. Las ventas totales llegaron a las 1.219.267 unidades y las de turismos a 1.016.907, un 7,1% más que el año anterior. Una cifra que permite superar tras cuatro años consecutivos la barrera del millón de unidades, que no se alcanzaba desde antes del inicio de la pandemia. Aunque en 2019 las ventas fueron 1.258.260 unidades.

Lo que da una idea de la crisis, especialmente comercial, que vive la automoción. Concretamente, un 20% menos. Un dato positivo, considerando el bajo volumen de ventas registrado en los últimos cuatro años tras la pandemia y el contexto vivido en 2023 con una inflación al alza y elevadas tasas de financiación. Además, el buen comportamiento de las ventas durante el último trimestre del año marcó un período significativo en la recuperación del mercado español.

2024 pasará también a la historia como el primer ejercicio en el que se matricularon en España más coches con las llamadas tecnologías de propulsión alternativas (eléctricos, híbridos de todo tipo y motores capaces de funcionar con gas) que con mecánicas de combustión convencionales (gasolina y diésel), pues si el primer grupo supuso un 53,3% durante los pasados 12 meses, el segundo cayó ya al 46,7%.

Evolución de las matriculaciones vehículos							
Vehículos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	%24/23
Turismo	1.258.251	815.222	859.480	813.376	949.359	1.016.907	7,1%
*Alquilador	238.285	96.101	152.326	98.887	136.016	186.128	36,9%
*Empresa	433.649	327.738	334.515	348.128	393.815	373.827	-5,1%
*Particular	586.317	427.383	372.639	366.361	419.528	456.952	8,9%
Comerciales	214.922	158.120	151.823	119.672	146.152	165.850	13,6%
Industriales	28.071	21.416	22.764	25.930	32.457	36.519	12,5%
TOTAL	1.501.244	994.746	1.034.064	958.978	1.127.868	1.219.267	8,1%

Fuente: Memoria Anual de ANFAC 2023

En 2020, por ejemplo, el reparto era bien diferente, con solo un 22,5% para las energías alternativas y un 77,5% para la suma de gasolina y diésel; y en 2023, las energías alternativas seguían estando por debajo: 46,7%, *contra el 53,3% de los motores de combustión convencionales.*

Entre los de combustión convencional, la pérdida de mercado afecta tanto a los de gasolina como a los de diésel, pero mientras los primeros conservan todavía una alta demanda, los segundos bajan a niveles que hace un par de décadas no habríamos imaginado: *fueron solo el 9,5% de las matriculaciones en 2024, confirmando un descenso fuerte y continuado, pues en 2020 copaban todavía un 27,7% de las ventas en nuestro país, cayendo al 19,9% en 2021, al 17,2% en 2022 y al 12,5% en 2023.*

Un proceso en el que influyen muchos factores, como la paulatina desaparición de coches con mecánica de gasóleo y, especialmente, en los segmentos de mercado con precios más bajos. En cuanto a los coches con motor de gasolina, que en 2020 representaban todavía el 49,8% de las matriculaciones, su proporción bajó al 45,1% en 2021, al 41,9% en 2022, al 40,8% en 2023 y, como decíamos, al 37,2% en 2024.

El mercado electrificado decreció levemente en 2024 (-0,4%), que comprenden turismos, comerciales, pesados y autobuses de eléctricos puros e híbridos enchufables. Este descenso se debe en gran medida al retroceso de las ventas de comerciales eléctricos (-27,9%), ya que tanto turismos (1,9%), como industriales (11,4%) o autobuses (24,5%) experimentaron un crecimiento.

Matriculaciones de vehículos eléctricos						
	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2023
Turismos	17.920	23.680	30.521	51.612	57.376	11,2%
Comerciales	355	1.187	1.717	3.184	2.244	-29,5%
Derivados	1.628	1.895	2.855	6.167	3.794	-38,5%
Industriales	6	19	160	313	375	19,8%
Autobuses	40	130	141	502	617	22,9%
Total	19.949	26.911	35.394	61.778	64.406	4,3%

Fuente: IDEAUTO

Los vehículos alternativos (electrificados, híbridos y de gas) tuvieron un incremento del 20,3% y se posicionaron como primera opción de compra en España. De este tipo de vehículos los híbridos convencionales fueron la tecnología más vendida, con el 32,3% de mercado, superando las ventas a vehículos gasolina y diésel.

Mientras tanto, el coche eléctrico no termina de arrancar: *en 2024, las ventas de coches enchufables (híbridos enchufables -PHEV- y eléctricos puros -BEV-) se mantuvieron en el 11,4% del total*, seis décimas por debajo de 2023 cuando alcanzaron el 12%, *muy por debajo de la media europea (22%) y de países similares, como Francia y Alemania (25% y 24%, respectivamente).*

Aunque si desglosamos las cifras, observamos que la proporción de los híbridos enchufables (PHEV) bajó con cierta claridad, del 6,6% en 2023 al 5,8% en 2024, mientras que los eléctricos de batería (BEV) crecieron mínimamente, del 5,4% en 2023 al 5,6% en 2024.

Nunca la proporción de coches eléctricos vendidos había sido tan alta en España, fueron: *el 2,1% en 2020, el 2,8% en 2021, el 3,8% en 2022 y, como decíamos, el 5,4% en 2023 y el 5,6% en 2024.* Por su parte, el comportamiento histórico de las ventas de híbridos enchufables, algo más irregular, también parece aletargado en España: *2,7% en 2020, 5,0% en 2021, 5,9% en 2022 y los citados 6,6% en 2023 y 5,8% en el 2024.*

La proporción de vehículos bifuel, capaces de funcionar tanto con gasolina como con gas (GNC y, principalmente, GLP), alcanzó el año pasado un 3,3% de las ventas en nuestro país, después de un crecimiento lento pero constante en el último lustro.

En cuanto a los vehículos comerciales, el mercado es principalmente diésel, seguido del eléctrico, que adquiere cada vez mayor importancia gracias a la oferta de las marcas y la entrada de modelos orientales. Las ventas a particulares, en el total del año, creció un 8,9% más. De igual modo, los alquiladores tuvieron un incremento del 36,8%. Por su parte, las empresas tuvieron un leve retroceso (5,1%).

Respecto a las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros crecieron un 8,9%. Los autónomos crecen hasta un 24,1%. Y, de igual manera, el canal de alquilador alcanza un aumento del 8,9%. Las ventas de industriales y autobuses logran crecer un 12,5%. En concreto, por tipo de vehículos aumentaron el 12%. Mientras que el mercado de autobuses, autocares y microbuses lo hicieron incrementando un 15,9% en el año.

Los turismos supusieron el 20,9%, un 0,3% más que en 2023; los derivados y furgonetas el 34,4%, 9,2 puntos por encima de 2023; los comerciales un 9,2%, un punto sobre el año anterior; los industriales un 15,2%, 2,5 puntos por debajo de 2023; y los autobuses un 6,5%, 0,8 puntos por debajo. En 2024, las marcas de origen chino alcanzaron una cuota del 13% en el mercado general y un 5% en el segmento de los coches eléctricos, consolidando una presencia cada vez más visible en los concesionarios del país.

El mercado de turismos nuevos mantuvo su buena racha hasta septiembre de 2025, con un incremento del 14,8% de las matriculaciones, más que el mismo periodo del año anterior. Aun así, el mercado todavía se sitúa un 12% a los registros de 2019, previo a la pandemia. Hasta ese mes, lo hicieron un 98% más que el mismo periodo del año anterior. En este año ya representan el 18,6% del mercado, ocho puntos porcentuales más que en 2024. Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros aumentan lo hacen un 23,2% más. Los vehículos industriales, reflejan un descenso del 7,7% respecto del año anterior.

El alza de las ventas de turismos electrificados y el impulso adicional en la zona DANA, gracias al *Plan Reinicia Auto+*, permitieron que el mercado tuviera registros positivos durante todo el año. En todo caso, respecto a 2019, último año de referencia antes del COVID, la caída es de un 14%. Los turismos electrificados representan en 2025 el 17,4% del mercado, 7 puntos porcentuales más que en 2024. Los vehículos comerciales ligeros reflejan un incremento del 12%. Los vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses suman un descenso del 12,2%.

En los ocho primeros meses del año, este tipo de vehículos acumula una caída del 19,7%, lo que contrasta con el increíble comportamiento en ventas que el eléctrico está teniendo en 2025 en España, duplicando matriculaciones respecto a 2024. Esta contracción se debe a una combinación de factores. Por un lado, la demanda de vehículos ha disminuido significativamente en los principales mercados europeos y destinos de exportación.

Los vehículos comerciales e industriales también registran un descenso del 1%. Este descenso ha tenido un impacto directo en las exportaciones de vehículos,

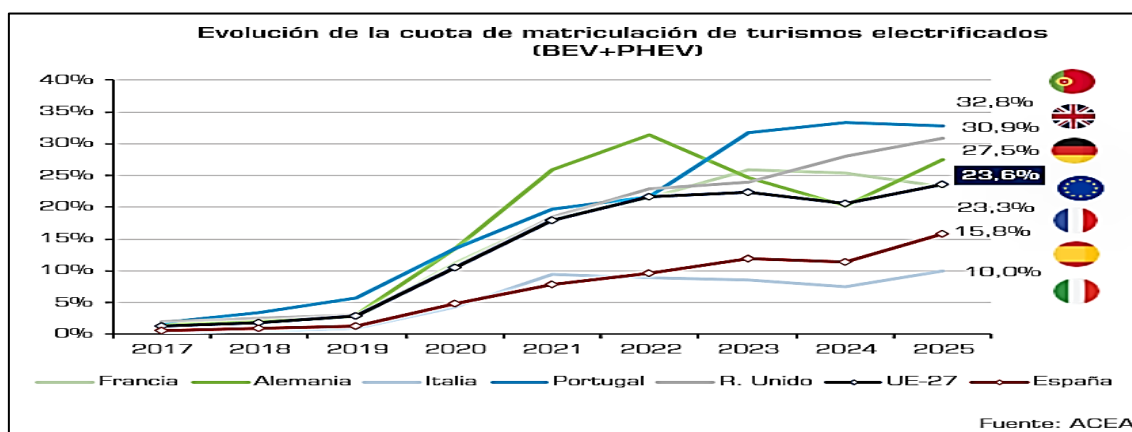
que acumularon un retroceso del 10,8% en el semestre, con un total de 1.045.269 unidades enviadas al extranjero.

La exportación recibe una doble crisis: *por un lado, la demanda de vehículos en sus principales mercados de exportación en Europa cae, mientras que la entrada de nuevas marcas chinas al continente comienza a comerse la cuota de firmas europeas que tienen fábricas en el país.*

La baja demanda en los países de destino de los automóviles y componentes fabricados en España ha hecho que el saldo de las exportaciones del sector haya caído un 8,9% interanual en los primeros seis meses del año, según los datos del Informe de Comercio Exterior por sectores. Y en el acumulado hasta agosto, las ventas de coches cayeron un 10,1%, hasta los 1,27 millones de unidades.

La caída en las ventas de automóviles en los principales mercados de destino dentro del continente: un 4,7% en Alemania, un 7,9% en Francia o un 3,6% en Italia- provocó que en las fábricas españolas dejaran de producir 111.601 unidades, según ANFAC. Así, el superávit que mantenían los productores de automóviles y motocicletas en el país se contrajo un 41,2% interanual. Hasta el tercer trimestre de 2025, las exportaciones de modelos *Made in Spain* se desploman un 8,6% en términos interanuales con respecto al mismo periodo de 2024.

Para ANFAC, a pesar de la “*muy buena racha*” que está viviendo el sector en 2025, el motor sigue lejos de las ventas prepandemia. Se puede explicar por un par de factores: *la incertidumbre tecnológica -la gente duda sobre qué coche comprar y muchos optan por esperar- y por el fuerte aumento de precios de estos años.*



Desde principios de 2025 se siguen vendiendo más coches eléctricos que diésel. Los vehículos diésel han sido superados incluso por los coches de gas, la tecnología que más crece por delante de los eléctricos y los híbridos enchufables. Ahora los coches diésel no llegan ni al 6% de todos los turismos y todoterrenos nuevos vendidos, aunque sigue siendo el combustible más común en el parque automovilístico español.

El sector de los componentes para la automoción

España ocupa el cuarto lugar en el Viejo Continente como más productivo, lo que la sitúa como uno de los países más activos en proyectos financiados por la Comisión Europea en fabricación avanzada. Sin embargo, la producción de coches se retrae en el mundo y los fabricantes de componentes de automoción lo notan.

Cataluña, Castilla y León, Navarra o el País Vasco, son las CCAA que concentran gran parte de la producción automovilística y de componentes, con empresas altamente expuestas al mercado estadounidense y a las cadenas de suministro globales. Estas empresas cuentan sus negocios e ingresos en 170 países en cinco continentes, para los que diseñan, fabrican y suministran componentes, incluidos EEUU y todos los que componen la UE.

Se han enfrentado a una compleja situación de caída de la demanda mundial de vehículos, una reconfiguración del mercado, con desinversiones de los grandes grupos fabricantes que trasladan sus cadenas de valor a otros países y una transformación incipiente de la industria hacia la electromovilidad.

Si 2024 fue un ejercicio complicado para el automóvil, lo fue especialmente para el sector de componentes, quizá el eslabón más débil de la cadena por la gran cantidad de PYME que lo conforman. Según datos de SERNAUTO, los proveedores de automoción facturaron en 2024 con un leve descenso del 0,7% respecto a 2023. De este modo, el sector se mantiene por encima del umbral de los 40.000 millones, alcanzado por primera vez en 2022. Y de esta forma, el sector ha entrado en una fase de desaceleración tras dos años consecutivos de crecimiento (un 10,3% en 2023 y un 17,8% en 2022).

La facturación en mercado nacional alcanzó los 16.174 millones de euros, con una evolución dispar: *la cadena de suministro cayó un 6,7%, mientras que el mercado de recambios creció un 7,3%, consolidando su papel clave en la actividad del sector.*

La inversión en capacidades productivas representó una caída del 12,3% respecto a 2023. Y la inversión en I+D+i se redujo un 2%, suponiendo el 3% de la facturación. A pesar de suponer casi el triple que la media industrial en España, el dato refleja una ligera caída del 2% respecto a 2023.

Desde la patronal se advierte que, tras varios años de crecimiento sostenido, el descenso en los volúmenes de inversión plantea el riesgo de una desviación de los proyectos hacia otros países más atractivos, con mayores incentivos y condiciones más favorables para el desarrollo industrial. Por lo que alerta sobre la necesidad de una estrategia país firme que contemple medidas de apoyo más decididas, en especial para la PYME, con el objetivo de lograr atraer inversiones y proyectos de futuro con los que seguir siendo competitivos.

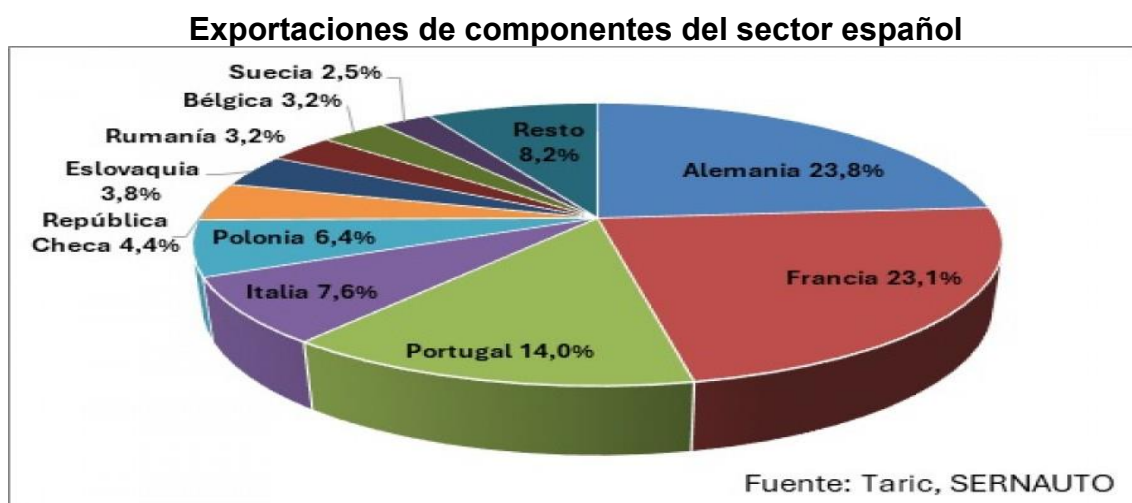
Respecto al empleo, en 2024 el sector tenía un total de 325.200 personas contratadas, directa e indirectamente. El empleo directo se mantuvo prácticamente estable, con 203.250 personas (-0,7%),

Este sector constituye uno de los principales motores exportadores del país, ya que el segmento de la fabricación de componentes posee un elevado grado de internacionalización, así como una vinculación directa con el comercio y la logística internacional. En 2024, las exportaciones se redujeron apenas un 0,5% respecto a 2023, manteniéndose en niveles récord y representando cerca del 60% de la facturación total del sector.

Sobre el total de las exportaciones, más de la mitad pertenecieron a operaciones dentro de la UE, con Alemania o Francia como grandes socios comerciales, con una facturación de 3.956 millones en Alemania y 3.842 millones de Francia. Los diez destinos más importantes para la industria de los proveedores de automoción durante 2024, si se consideramos como bloque, fueron: UE (16.655 millones de euros, el 66,3% del total), R. Unido (1.343 millones), Marruecos (1.284), EEUU (1.021,2), Turquía (722,5), México (599,5), China (504,2), Sudáfrica, Brasil, Japón y Corea del Sur.

El sector está mirando hacia el este, ya que se están instalando capacidades productivas nuevas países como Rumanía o Bulgaria, por parte de fabricantes chinos. Y Turquía es un mercado que también miran con interés, al igual que India o Brasil. En el primer semestre de 2025, Turquía exportó vehículos a España un 40,4% más que en el mismo periodo de 2024. Esto sitúa al país euroasiático como el tercer mayor exportador de coches a España, solo por detrás de Alemania, y China, según los últimos datos de ANFAC.

Según el CEO de Valeo; *“Europa ha perdido el 25% de su competitividad frente a China desde 2020, lo que debe exigir a las empresas no europeas que entren en el mercado que alcancen un nivel mínimo de creación de valor dentro de Europa, recordando que, en EEUU, ese valor mínimo de creación de valor es del 75%”*.



La patronal española SERNAUTO no prevé a corto plazo la entrada de fabricantes de componentes chinos, pero sí la instalación de capacidades productivas que están ya empezando a analizar el importantísimo parque de proveedores español y que ve una oportunidad de negocio para suministrar a las marcas chinas.

En el primer semestre de 2025, los fabricantes de componentes han recortado su déficit comercial en un 20% interanual. El saldo de las exportaciones del sector se contrajo un 10,3. Los principales mercados de destino de los bienes producidos por los proveedores de automóviles son Alemania, que concentró el 23,8% de sus exportaciones en 2024, Francia el 23,1% y Portugal el 21%, según los datos de SERNAUTO.

Aunque EEUU representó para los proveedores el quinto mercado fuera de la UE, con apenas un 4,1% de sus exportaciones en 2024, los aranceles del presidente Trump significaron también un golpe indirecto al envío de sus mercancías. Debido a que las piezas que exportan hacia mercados como Alemania, pasan a ser montados en vehículos que luego se venden en EEUU. Si estos no son vendidos o baja su cifra de ventas, penalizan también a los componentes españoles. Con todo, el saldo de las importaciones del sector auxiliar del automóvil se redujo un 13,3% interanual.

Las principales empresas del sector de componentes en España, que se han instalado cerca de sus socios fabricantes de coches y así, tienen una implantación muy importante, por ejemplo, en México, donde EEUU aprobó aplicar un 25% de tasas a los productos importados:

- El Grupo Antolin tiene seis centros en México y nueve en EEUU;
- Gestamp, por su parte, gestiona otros once centros en Norteamérica (cinco en México y otros seis en EEUU);
- Ficosa tiene cuatro centros en EEUU y tres en México;
- CIE Automotive tiene cinco plantas en EEUU y 12 en México.

Estos proveedores han ido de la mano de empresas como Audi, BMW, Mercedes o Nissan, que han convertido México en un polo de fabricación de vehículos global, con más de 3 millones de unidades al año.

En respuesta, al efecto de los aranceles estadounidenses, el Gobierno español aprobó el *Plan de Respuesta y Relanzamiento Comercial*, dotado con 14.100 millones de euros, destinado a mitigar el impacto de los mismos. Este plan movilizará 7.400 millones de euros en nuevos recursos financieros y aprovechará otros 6.700 millones mediante instrumentos ya existentes.

Incluye ayudas directas, préstamos, avales del ICO, sistemas de protección laboral e incentivos para los sectores afectados (con el fin de reforzar la competitividad empresarial y reorientar las exportaciones hacia nuevos destinos estratégicos), además de la creación de un nuevo fondo europeo y la ratificación prioritaria del acuerdo con MERCOSUR.

Nuevas perspectivas de fabricantes en España

En España, EV Motors, compañía que, de la mano de la china Chery, está reviviendo a una firma española extinta en 1987, la planta de Ebro. La idea surgió

cuando se consolidó el proyecto de reindustrializar la fábrica de Zona Franca de Barcelona (la antigua Nissan¹², ahora llamada Ebro Factory).

Gracias a Chery, que pondrá el elemento clave: *su plataforma de producción de la que salen muchos de sus modelos para marcas como Omoda o Jaecoo, recientemente aterrizadas en el mercado español*. Los primeros vehículos salieron de Barcelona en un formato CKD (el vehículo vendrá semiensamblado desde China), durante al menos un año.

En la firma del acuerdo, en abril de 2024, EV Motors y Chery se pusieron como objetivo hacer 150.000 coches al año en 2029 en Barcelona, cuando se marca alcanzar una cuota de mercado del 3% en menos de cinco años, aunque la factoría podría llegar a un máximo de 200.000 vehículos.

En principio, la fabricación de los modelos completos empezará en diciembre de 2025, con la intención de alcanzar la producción en serie estabilizada a mediados de abril, cuando se espera montar unos 20 coches a la hora. Tiene previsto ensamblar unos 40.000 vehículos de la marca española en 2026.

De los 1.250 trabajadores que llevaban desde enero de 2022 esperando a ser recolocados, 150 trabajaron en este primer coche, 650 estaban contratados en programas de formación y el resto se irán recolocando todos hasta 2026. La Generalitat otorgó un préstamo de 2,4 millones de euros para garantizar la reindustrialización y la recuperación de los puestos de trabajo en la fábrica de la Zona Franca de Barcelona.

El comisario de Industria de la Comisión Europea cuestionó, en septiembre de 2025, el modelo de producción de coches con componentes chinos en España, como el de la fábrica Ebro/Chery en Barcelona, porque no aporta *"crecimiento a la UE en términos de producción"*. El responsable de la política industrial en la Comisión Europea advirtió que *"una fábrica en las afueras de Barcelona en la que aparece un coche con todos los componentes chinos genera puestos de trabajo de baja calidad y no supone ningún valor añadido para Europa"*.

Pasados más de 15 años desde que el último coche salió de las cadenas de montaje de la fábrica que Santana Motor de Linares (Jaén), el proyecto intentó recuperarse en varias ocasiones, pero no fue posible. Ahora sí parece tener una dirección orientada a la industria del automóvil.

Los primeros automóviles producidos por la empresa china Coronet en Europa salieron de las cadenas de montaje del Parque Industrial Santana de Linares en el mes de noviembre. La compañía tiene a punto las instalaciones para ensamblar tanto vehículos para terceros (en concreto para Santana Motors, con una pick up) como modelos propios. Sólo falta instalar la maquinaria de montaje.

¹² El cierre de Nissan dejó una herida abierta que ni los planes de reindustrialización, ni las promesas de nuevas actividades, lograron cerrar: *el empleo perdido no se ha recuperado y la industria auxiliar sobrevive, pero lejos del dinamismo anterior*.

A finales de abril de 2025, Santana Motors S.L.¹³, propietaria de la Junta de Andalucía y las compañías asiáticas Zhengzhou Nissan Automobile Co., y Anhui Coronet Tech Co anunciaron conjuntamente una alianza estratégica para la producción de vehículos todoterreno innovadores en la histórica planta de Santana. Esta firma todavía desconocida en nuestro país está especializada en automóviles todoterreno de uso civil y militar, además de vehículos comerciales destinados al reparto y, en los últimos meses, está tomando una dirección clara hacia los sistemas de propulsión eléctricos.

Invertirá en Linares un total de cinco millones de euros, dejando a Santana Motor un 5% de las participaciones y generará un total de 200 puestos de trabajo, 150 de los mismos en el ámbito de la producción y los 50 restantes para temas administrativos. El objetivo de la alianza es lanzar al mercado *“vehículos todoterreno disruptivos que redefinan los estándares globales de calidad, fiabilidad y sostenibilidad, respondiendo así a las demandas actuales y futuras en Europa, África y América”*.

Otro constructor chino, Desay, ya acordó con los gobernantes andaluces la puesta en marcha de una fábrica de pantallas multimedia y displays para coches en instalaciones que también formaron parte de la que antaño fue la fábrica principal del país de Santana. En 2028, la planta de producción de la multinacional china será capaz de abastecer al mercado con 1,5 millones de unidades.

Está prevista la creación de 300 empleos en Linares. Desay SV ya tiene presencia en Europa en Suecia, Chequia, Francia -centrada en desarrollo la parte comercial y de negocio- y Alemania, donde sí tiene capacidad productiva e instalaciones para desarrollos innovadores. Meses más tarde, la norteamericana Rockwell se unió a las chinas Desay y Coronet para crear más de 50 puestos de trabajo.

Por su parte, Hengrui Corporation (HRC), especializado en componentes de fibra de carbono para el sector de la automoción, también está buscando hacerse un hueco en Linares para poner en marcha una fábrica dedicada a su negociado. A finales de 2024 se estaban realizando los trabajos para que las empresas chinas de automoción (Desay, HRC y Coronet) fabriquen componentes y automóviles.

Por otra parte, Escribano Mechanical & Engineering¹⁴ construirá en Linares vehículos militares. La fábrica estará ubicada en el Parque Empresarial Santana. Este proyecto está vinculado al centro de innovación en Defensa CETEDEX que se construirá a unos 40 kilómetros, en la ciudad de Jaén. Creará alrededor de 150 empleos y pretende estar produciendo vehículos militares para el Ministerio

¹³ Santana nació en 1956 como empresa de maquinaria agrícola Metalúrgica de Santa Ana. En 1961, comenzó a fabricar vehículos Land Rover bajo licencia y también cajas de cambio para la planta de Citroën en Vigo. En los años 80 España inició su desindustrialización y la actividad comenzó a decaer. Suzuki entró en 1985, adquiriendo el 49,1% del capital y, en 1993, se hizo con casi el 84%. La baja productividad de la empresa llevó a la marca japonesa a presentar suspensión de pagos en 1994, asumiendo la propiedad la Junta de Andalucía y cerró en 2011.

¹⁴ Escribano es la empresa más importante del sector industrial de defensa de este país, posee el 14% de Indra.

de Defensa a primeros de 2026. La nueva fábrica de componentes recibirá 5,5 millones de euros de subvención del PERTE VEC.

En enero de 2025, Stellantis anunció la adjudicación a las factorías situadas en Vigo (Galicia) y Figueruelas (Aragón) de la plataforma STLA Small, una plataforma nativa multienergía que montan los coches eléctricos capaz de ofrecer una autonomía de hasta 500 km, pensada para facilitar una movilidad eficiente. Esta nueva estructura servirá de base para futuros modelos eléctricos de tamaño pequeño y mediano (segmento B).

La patronal implica "a todos los actores, CCAA, ayuntamientos, otras asociaciones como SERNAUTO (proveedores), FACONAUTO (Concesionarios), AMETIC (industria digital), los clústeres de automoción de las autonomías¹⁵, las energéticas, aseguradoras, a todo el ecosistema implicado en la movilidad cero emisiones para crear el Plan Auto, en el que se sienten las bases para que fortalecer la industria española basándonos en el vehículo eléctrico y todo lo que le rodea como tractor de creación de valor añadido".

De dicha cuantía, 100.000 euros se aportan en metálico, y 30.000 euros se aportan en especie. Mientras que ANFAC lo hará en la financiación objeto de este convenio con un presupuesto de 250.000 euros. De dicha cuantía, 203.000 euros se aportan en metálico y 47.000 euros se aportan en especie.

España ocupa el puesto 17 en el ranking europeo de matriculaciones y solo con un 5% de cuota de eléctricos, cuando Europa está al 13,4%, teniendo en cuenta que el objetivo está en el 22% para llegar a cumplir la normativa CAFE. El Plan incluye acciones de choque para 2025 y se articula en torno a tres objetivos:

- Recuperar el mercado interno: *busca superar el millón de matriculaciones anuales, acercándose al "mercado natural" de 1,2 millones de vehículos.*
- Impulsar la penetración del vehículo eléctrico: *el 10% de las matriculaciones debe ser vehículos eléctricos a batería (BEV) para 2025, con 100.000 unidades anuales, casi el doble que los 55.000 de 2024, y llegar a 91.000 puntos de carga de acceso público.*

Para 2030, el objetivo del PNIEC es un parque de 5,5 millones de BEV circulando por España en 2030 y la instalación de 300.000 puntos de recarga. Para cumplir ese objetivo, a partir de 2025 la mitad de las matriculaciones tendrían que ser de eléctricos.

- Asegurar la competitividad industrial: *la necesidad de medidas urgentes para mantener y atraer inversiones en el país.*

¹⁵ Actualmente existen diez clústeres de automoción en España: Clúster de Automoción de la Comunidad de Navarra (ACAN); Clúster de Automoción y Movilidad del País Vasco (ACICAE); AEI Rioja Automoción; Clúster de Automoción y Movilidad de la Comunidad Valenciana (AVIA); Clúster de Automoción y Movilidad de Aragón (CAAR); Clúster de Automoción y Movilidad de Galicia (CEAGA); Clúster Manager del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (CIAC); Clúster de Automoción y Movilidad de Castilla y León (FaCyL); Clúster de Automoción y Movilidad de Cantabria (GIRA); Cluster de Automoción de Madrid (MCA).

En un momento en el que Europa revisa objetivos y hay incertidumbre, en octubre, el Gobierno comunica la elaboración del *Plan Auto 2030* para impulsar la producción y el consumo del vehículo eléctrico. Defiende el concepto de "autonomía de estrategia abierta": *España ha ganado mucho entre todos con la economía abierta, pero existe un equilibrio complejo.*

Evolución del empleo y el mercado laboral en el sector

La industria española de automoción mantiene en 2024 su volumen de empleo en 567.300 personas en España, la misma cifra que hace cinco años, de acuerdo con las conclusiones del informe *Mercado de trabajo en el sector de automoción*, elaborado por la empresa Randstad Research.

Está compuesto por 44.792 empresas, de las cuales el 97% pertenecen a la venta y reparación de vehículos de motor y el número de empresas dedicadas a la fabricación de vehículos de motor se redujo en un 20,9% a lo largo de la serie.

Randstad ha especificado que la categorización del empleo en nuestro país ligado al automóvil se divide entre la fabricación de vehículos, que ocupa a 224.727 personas, y la venta y reparación, con 342.622 empleados añadidos. En el caso del primero, sus cifras acumulan descensos progresivos, mientras que el segundo apartado registra subidas interanuales superiores al 2%, señalando que, en su conjunto, el sector de automoción representa el 2,6% del total del empleo nacional.

El estudio apunta también el desequilibrio generacional, como uno de los principales retos actuales, ya que el 45,9% del empleo en automoción se concentra en este momento en personas mayores de 45 años. El grupo de 45 a 54 años sigue siendo el más numeroso, aunque ha decrecido en los últimos trimestres, mientras que la diferencia entre los más jóvenes (25 a 34 años) y los mayores de 55 años se ha ido reduciendo progresivamente, reflejando una evolución en la estructura de la ocupación en el sector.

Respecto a las divisiones laborales por género, el empleo está muy masculinizado (467.000) frente a poco más de 100.000 el femenino (17,6%), muy por debajo del promedio del conjunto de la economía española, que se ubica en el 46,4%. Y en términos de formación, refleja una caída en el número de persona con estudios universitarios, pasando de los 91.000 a 71.000 en un año.

En cuanto a la modalidad de trabajo, el estudio destaca que el empleo asalariado sigue siendo mayoritario, con cerca de 476.000 personas y representando el 83,9% del total. El empleo indefinido creció hasta representar el 90,6% de los asalariados, superando la media nacional del 84,2%.

En el cuarto trimestre de 2024, 431.294 trabajadores contaban con un contrato indefinido, reflejando una tendencia de crecimiento sostenido impulsada por la reforma laboral. Sin embargo, en fabricación, solo el 10% de los nuevos contratos son indefinidos.

La distribución del empleo en el sector de automoción presenta notables diferencias por segmentos. En fabricación de vehículos, el 39% son operadores de maquinaria, mientras que un 25% corresponde a técnicos y profesionales científicos. En venta y reparación, el 55% de los ocupados son personas cualificadas de la industria manufacturera, con el resto de las ocupaciones representando entre un 3% y un 13%.

Del espectro geográfico, Randstad Research afirma que Cataluña concentra el mayor volumen de empleo con un 19,4% del total, seguida por Andalucía (11,3%), Comunidad Valenciana (10,8%) y Madrid (9,5%). Navarra es la comunidad con mayor porcentaje de empleo en fabricación de vehículos, con un 4,8% de sus ocupados en este sector, reflejando su fuerte especialización industrial. Le siguen Aragón (3,3%) y el País Vasco (2,9%). En contraste, el peso en el segmento de venta y reparación es relativamente similar en todas las comunidades, oscilando entre el 2,2% en Galicia y el 1,1% en Madrid.

Con datos de la EPA, el sector del automóvil español cerró 2024 con una caída del 3,5% en el empleo respecto al año anterior, destruyendo 20.800 puestos de trabajo. Aunque estas cifras reflejan un año complicado, el último trimestre mostró una moderación en las pérdidas.

Según esta institución, en total el empleo en el sector del automóvil pasó de 588.100 trabajadores al cierre de 2023 a 567.300 a finales de 2024, destacando una pérdida significativa en las ramas de fabricación de vehículos (7.300 empleos) y en la venta y reparación de vehículos (13.500 empleos). Sin embargo, durante el cuarto trimestre del año, se añadieron 39.300 nuevos puestos de trabajo, reflejando una recuperación parcial tras el fuerte impacto registrado en los trimestres anteriores.

Incluyendo el empleo indirecto, el sector español del automóvil -en la fabricación, venta y reparación de vehículos- cerró 2024 con un total de 2,21 millones empleos, lo que supone 155.300 puestos de trabajo menos en comparación con el año anterior, según los datos de la EPA. Así, todas las actividades relacionadas con el sector vieron caer un 6,6% su volumen de empleo en relación con los 2,36 millones puestos de trabajo con los que contaba al cierre de 2023.

Según la Memoria Anual 2024 de FACONAUTO, el sector de los concesionarios oficiales de automoción finalizó 2024 con 163.765 empleos directos, lo que supone la creación neta de 2.478 puestos de trabajo respecto a 2023, cuando se inició la tendencia positiva tras un periodo de estancamiento provocado por la pandemia y la crisis de suministros, y sitúa al empleo en el sector en su nivel más alto desde que se tienen registros.

Desde 2013, año en el que el empleo tocó fondo con poco más de 131.000 trabajadores, el crecimiento acumulado ha sido superior al 25%, reflejando la recuperación progresiva y la creciente profesionalización del canal oficial. Algo similar sucedió en el sector de venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, que en el cuarto trimestre de 2024 redujo en 13.500 el número de empleados frente a los últimos meses de 2023.

La ralentización de los mercados globales de la automoción, las incertidumbres arancelarias y unos volúmenes más bajos de lo esperado en la movilidad eléctrica, tienen sus consecuencias en las empresas de componentes. Así, el Centro Tecnológico de Valencia señala que las instalaciones de producción de Mahle para productos relacionados con la electrificación están actualmente extremadamente infrautilizadas y no se espera que alcancen su plena capacidad en un futuro próximo, especialmente en los centros de Motilla y Valencia.

Esta situación ha causado la tramitación de un expediente de regulación de empleo (ERE) planteado por la empresa de componentes de automóviles Mahle que supondrá 740 despidos. Los gobiernos central y autonómico están manteniendo reuniones con la firma alemana encaminadas a encontrar *“alternativas de reindustrialización que aminoren el efecto negativo sobre el empleo”*.

Infraestructuras para los coches eléctricos

En España la proporción entre puntos de recarga rápida y coches eléctricos e híbridos enchufables se sitúa en 11,5 BEV por punto de recarga rápida y 28 añadiendo los vehículos híbridos. Esto se traduce en una proporción de aproximadamente 30 BEV por cada cargador rápido.

Si se tienen en cuenta los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV), que también dependen de la misma infraestructura de recarga, esta proporción aumenta a unos 52 coches por cargador rápido.

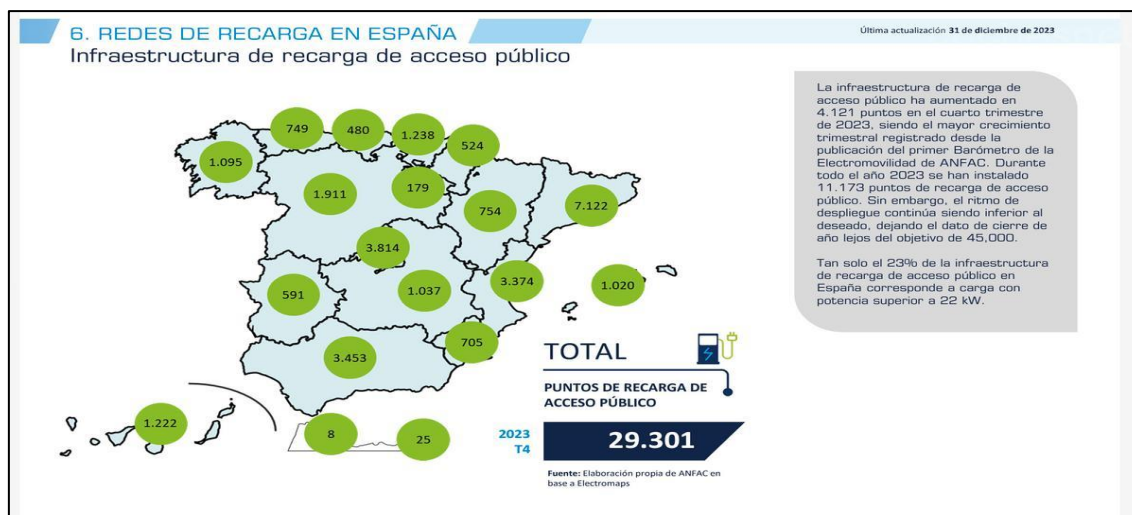
En España existen 12.624 gasolineras frente a 37.136 puntos de recarga, que dan servicio, sin contar a los vehículos pesados, a los más de 27 millones de turismos, 4x4 y comerciales ligeros y medios que circulan por nuestras carreteras, según AutoScout24, basándose en datos de la CNMC y de AEDIVE (la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica). posventa.info. En 2023 cerró con 29.301 puntos de recarga públicos, un dato muy alejado del objetivo propuesto de 45.000 para ese año.

Por lo que continúa a la cola de Europa, situándose en octavo lugar por el final en cuanto a la proporción de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. Con sólo 170.000 coches eléctricos puros y 190.000 híbridos enchufables, España tiene ya 12.818 puntos de recarga rápidos (unos 40 minutos) y ultrarrápidos (entre 6 y 13 minutos), según datos de 2024 de AEDIVE. Mientras la media europea se sitúa en 29 vehículos eléctricos de batería y 52,7 si se suman los vehículos híbridos enchufables por punto de recarga rápida, en nuestro país los números son mucho menores.

La red de recarga pública en España oscilaba al cierre de 2024 entre los 38.725 puntos (datos de ANFAC, 9.424 más que en 2023) y los 40.438, lo que supone un incremento de entre un 32% y un 33% respecto a 2023. Año en el que se han instalado y activado un total de 10.088 puntos de recarga, siendo este dato interanual también el mayor registro de toda la serie histórica. De esta cantidad,

el 69% de los puntos de recarga es igual o mayor de 22 kW, mientras que los puntos de alta potencia (más de 22 kW) abarcan el 35% del total.

Los principales operadores denuncian importantes cuellos de botella para su instalación, dependiendo de la empresa a la que se le pregunte, los plazos desde que se pone en marcha un proyecto hasta que el punto de recarga está listo pueden oscilar entre los 10 meses y hasta un máximo de 36, es decir, tres años, en el caso de los ultrarrápidos, según Iberdrola BP Pulse, compañía que cuenta con 855 puntos de recarga rápidos y ultrarrápidos por toda España.



Para conseguir el objetivo del *fit for 55* de tener 300.000 puntos en cinco años, hay que multiplicar por la cifra por 10. ANFAC considera que para 2025 es indispensable tener 90.000 puntos de recarga, la mayoría de alta potencia. Aunque hay zonas en España donde se debe reforzar la red, en general es posible recargar y viajar por todo el país, la red es más que suficiente para el parque actual de vehículos eléctricos.

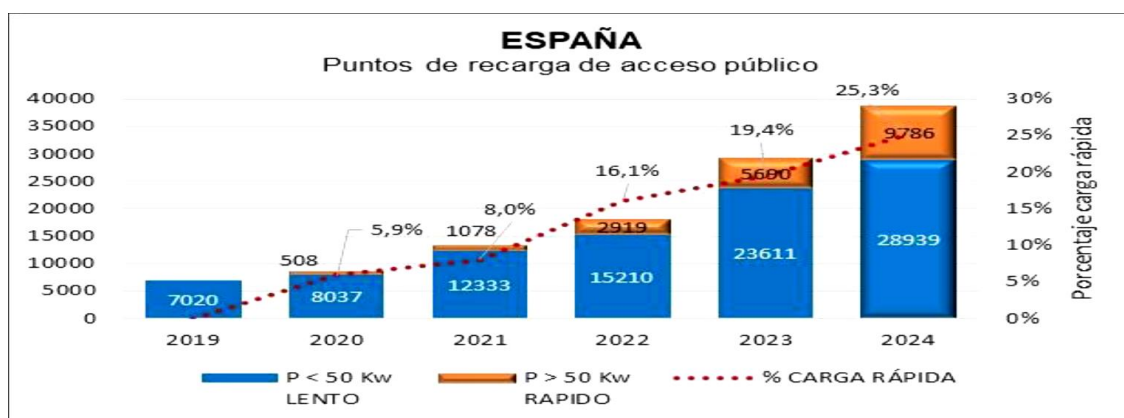
Hay dos factores clave: *la complejidad burocrática para instalar puntos públicos de recarga, con plazos prolongados, y la baja penetración del vehículo eléctrico, que desincentiva las instalaciones*. Es crucial aumentar los puntos de recarga ultrarrápida, que los ayuntamientos faciliten la implementación de estos en sus calles y que se ofrezcan ayudas directas para la compra de vehículos eléctricos. Según el Barómetro de Electromovilidad, el indicador de infraestructura de recarga en España es 8,7, frente a una media europea de 18.

A la vez existían 10.333 puntos de recarga pública fuera de servicio, ya sea por mal estado, averías o porque aún no están conectados a la red eléctrica, lo que equivale al 21% de la infraestructura instalada. Si estos puntos estuvieran operativos, España alcanzaría un total de 48.209 unidades. Además, solo el 29% de la infraestructura pública de recarga en el país ofrece carga rápida, con potencias superiores a 22 kilovatios (kW).

De hecho, el IV Informe OBS sobre Movilidad Eléctrica en España sobre la infraestructura de recarga pública para vehículos eléctricos refleja que ha experimentado un crecimiento notable en 2023 con la instalación de casi uno de

cada tres puntos de carga pública operativos. Al mismo tiempo revela que aún persisten importantes barreras que frenan el desarrollo de una red de recarga pública eficiente, accesible y competitiva de cara a los objetivos de 2030.

Según la Memoria 2024 de ANFAC tan solo el 29% de la infraestructura de recarga de acceso público en España corresponde a carga con potencia superior a 22 kW, frente al 51% que planteaba ANFAC en sus objetivos para el año 2024. Del total, 3.525 puntos son carga rápida, con potencias a partir de 150 kW. Entre enero y diciembre de 2024 se han instalado 6.145 puntos en ámbito urbano. En total, el 59% de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ubicada en el ámbito urbano.



Fuente: elaboración ASEPA con datos de ANFAC

El estudio *ACEA Pocket Guide 2025/2026*, de agosto de 2025, subraya que España avanza más despacio de lo deseable en la implantación de infraestructuras para la movilidad eléctrica. La ratio de coches eléctricos por punto de carga es de 7,1 vehículos por cargador, muy por encima de la media comunitaria (5 coches por punto).

La densidad de la red también es baja: *0,6 puntos por cada 1.000 habitantes, frente a los 10,2 de Países Bajos o los 4,3 de Alemania*. Esta carencia penaliza la expansión del coche eléctrico fuera de los grandes núcleos urbanos y contribuye a que España esté retrasando su transición respecto a otros países.

Renovación del parque de vehículos

El parque automovilístico español se situó en 2024 en un 1,9% por encima de 2023. El de turismos lo hizo en un 1,7%. Los comerciales aumentaron un 2,7%, mientras que industriales y los buses obtuvieron crecimientos del 3,4% y 1,9%, respectivamente.

En los últimos 20 años el parque circulante español ha pasado de tener una antigüedad media de 7,6 a 14,2 años siendo el porcentaje de vehículos sin etiqueta del 29,4%, del 29,8% los que tienen etiqueta B, un 35,1% etiqueta C, los de etiqueta ECO son el 4,5% y un 1,2% tienen la etiqueta CERO, según el informe de Ideauto de febrero 2025.

Según el mismo informe, la antigüedad del parque de turismos que circula por España continúa creciendo y ya se sitúa en los 14,5 años de media, frente a los 14,2 años de 2023. Si analizamos el resto de los vehículos, los industriales son los más antiguos del parque, con una media de 15,1 años; seguidos muy de cerca de los vehículos comerciales, con 14,7 años; mientras que los autobuses, con 11,5 años de media, son los más jóvenes.

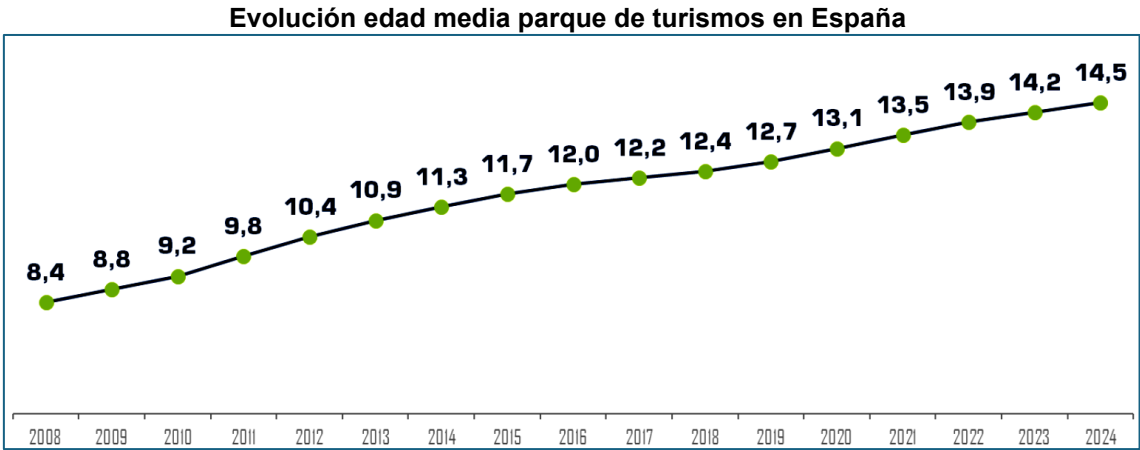
Parque nacional de vehículos por tipos										
Años	Turismos	Var	Comerciales	Var	Industriales	Var	Autobuses	Var	Total	Var
2020	25.129.152	0,6%	3.828.504	2%	566.362	1,5%	60.910	1%	29.584.928	0,8%
2021	25.344.776	0,9%	3.898.195	1,8%	571.927	1%	60.998	0,1%	29.875.896	1%
2022	25.644.367	1,2%	3.955.908	1,5%	581.892	1,7%	61.512	0,8%	30.243.679	1,2%
2023	26.020.504	1,5%	4.042.499	2,2%	596.581	2,5%	62.881	2,2%	30.722.465	1,6%
2024	26.469.462	1,7%	4.151.444	2,7%	616.878	3,4%	64.097	1,9%	31.301.881	1,9%

Fuente: Ideauto

Es destacable que, del parque actual, cerca de la mitad de los vehículos tengan más de 15 años de antigüedad. Donde, a excepción de los buses, tanto turismos, como comerciales e industriales, más del 60% de los vehículos en circulación tienen más de una década.

El peso de los vehículos de más de 20 años está consolidando su crecimiento, representando el 27,7% del volumen total del parque, hasta los 8,7 millones de vehículos, un 11,2% más con respecto a 2023. Los vehículos de menos de 5 años de antigüedad solamente representen el 16,4% del total, especialmente en los turismos, cuyo peso es aún más reducido (un 16,2%).

Si tenemos en cuenta que las emisiones contaminantes de un coche de 20 años equivalen a la de 36 vehículos nuevos y que con un vehículo antiguo hay mayor probabilidad de sufrir un accidente, siendo las consecuencias más graves, es urgente poner en marcha un plan de renovación del parque efectivo.



Fuente: DGT

Los vehículos sin etiqueta se reducen un 6,9% en 2024 y junto con los vehículos etiqueta B suman el 56,3% del total. Los que no tienen distintivo medioambiental, han descendido considerablemente en el último año, situándose en 8.413.586 unidades, un 6,9% menos con respecto a 2023, pero continúan suponiendo más del 25% del total. Los vehículos con etiquetas ECO o CERO todavía representan

una cuota muy baja en el parque: *aumentaron un 30% y 34,9% respectivamente, con una cuota del 5,8% (ECO) y el 1,6% (CERO).*

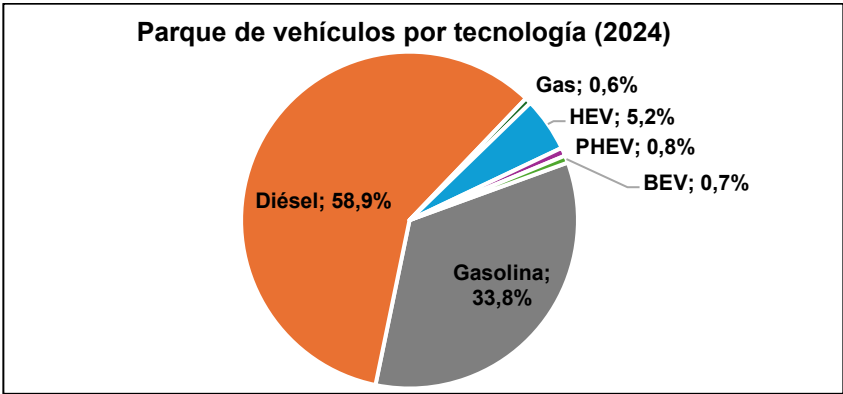
Al observar los datos por tipología, los autobuses y los turismos son los vehículos que más tienen etiquetas ECO, con un peso, sobre el total del parque de vehículos, del 11,7% en el caso de autobuses y un 6,6% en el de turismos. Se constata un aumento de este tipo de vehículos, principalmente en los industriales y autobuses, que crecieron un 73,8% y casi un 60%, respectivamente.

Parque de vehículos por edad						
	<=1 año	>1 <=3 años	>3 <=5 años	>5 <=10 años	>10 <=15 años	+ 15 años
Turismo	995.933	1.690.862	1.595.779	5.555.644	3.712.012	12.919.232
Comerciales	162.087	257.808	297.001	921.857	463.981	2.048.710
Industriales	30.816	50.956	38.466	116.702	69.942	309.996
Autobuses	4.332	6.209	4.152	18.089	10.283	21.032
Total	1.193.168	2.005.835	1.935.398	6.612.292	4.256.218	15.298.970

Fuente: Ideauto

A pesar de ello, el informe también revela que los vehículos de diésel siguen siendo mayoría en el parque español, ya que casi 3 de cada 5 vehículos (58,9%) utiliza este combustible, reduciéndose ligeramente, un 0,5%, con respecto a 2023, y situándose en 18.427.111 unidades. Los de gasolina representan el 33,8% del parque, principalmente impulsado por los turismos. Los de gasolina representan todavía 9 de cada 10 vehículos en circulación.

La edad media del parque de vehículos industriales se sitúa en 13,4 años, con un 44% de las unidades superando los 15 años. En los comerciales, la cifra es incluso mayor: *13,7 años de media y más del 45% de las unidades con más de 15 años de antigüedad.*



Fuente: DGT

En cuanto a la categoría de autobuses, la media se sitúa en 10,5 años y en torno al 27% con más de 15 años, siendo el único segmento que no iguala o sobrepasa la cifra de turismos (que se sitúa en el 44,9% de vehículos con más de 15 años). Una situación que compromete no solo la eficiencia operativa, sino también la seguridad vial y los objetivos de sostenibilidad del sector.

A nivel autonómico, Andalucía, Cataluña y Madrid lideran en volumen de unidades, agrupando estas tres comunidades el 43,5% del total del parque circulante. Sin embargo, desde una perspectiva más territorial, Madrid lidera no

sólo el número de unidades de parque, sino que también es la provincia con menor antigüedad media (10,7 años).

La utilización y resultados de los PERTE VEC

Bruselas dio luz verde al cuarto desembolso del Plan de Recuperación, dotado con 9.863 millones de euros procedentes de fondos europeos. Para ello, ha aprobado 60 de los 61 hitos que ha presentado el Gobierno español, entre los que se encuentran dos objetivos en materia de automoción: *uno relacionada con la movilidad urbana y otro con los PERTE VEC*.

El primero de ellos es el que implica detallar el *“Presupuesto invertido en adquisiciones o concedido por los municipios destinado a fomentar la movilidad sostenible”*: *reducción del uso de los vehículos privados en entornos urbanos en un 35% ante de 2030*.

En este apartado, destaca la implementación de Zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano, con el objetivo de reducir el uso de vehículos privados en entornos urbanos -de más de 50.000 habitante o los que superen los 20.000, que tengan problemas de contaminación- en un 35% a más tardar en 2030.

El segundo es el que hace referencia al PERTE en el ámbito de los vehículos eléctricos: *la explicación del concepto señala que se asigne al menos 400.000.000 euros de presupuesto en concepto de ayuda*.

En julio de 2024, el Ministerio de Industria aprobó una nueva resolución del PERTE VEC II. No obstante, el 65% del PERTE VEC lo están recibiendo las empresas de componentes. Y en el mes de agosto resolvió favorablemente las alegaciones realizadas por tres empresas que habían presentado solicitudes de la línea B, vinculadas a la cadena de valor industrial del coche eléctrico, concediendo a:

En septiembre publicó siete nuevas propuestas de resolución provisional favorables de la línea B del PERTE VEC II. En su sección de baterías, resuelta ya a finales de 2023, otorgó un total de 609 millones de euros que han beneficiado a proyectos como el de la planta de ensamblaje de SEAT en Martorell; las gigafactorías de baterías de Stellantis en Figueruelas; y la de Envisión en Extremadura.

En cuanto a la Sección de la cadena de valor, el PERTE se concedieron 420 millones de euros entre subvenciones y préstamos, que han beneficiado a empresas como Gestamp, Mercedes en Vitoria, Stellantis en Vigo, Figueruelas o Madrid, y Renault en Palencia, por citar algunos de los más destacados.

A mediados de septiembre de 2024 el Ministerio anunció las primeras asignaciones del PERTE VEC III:

- Renault de Valladolid recibió 27,72 millones de euros para fabricar baterías (300.000 por año). En total, para este proyecto el fabricante gallo prevé un presupuesto financiable de 111,85 millones.
- Lifthium Energy Cantabria se benefició de 21 millones de euros a fondo perdido para un proyecto en Torrelavega. En concreto, para una nueva planta de fabricación sostenible de hidróxido de litio.
- Gestamp dispuso de 4,68 millones para su planta de Palau-Solità i Plegamans, para hacer la carcasa de las baterías.
- Wall Box Chargers, la empresa barcelonesa de cargadores que cotiza en EEUU se benefició de 4,65 millones de euros para una nueva generación de cargadores públicos ultrarrápidos como infraestructura crítica.
- A Stellantis Figueruelas se le concedieron 133,7 millones de euros dentro de la línea A de baterías, con lo que la multinacional podrá hacer la segunda inversión más importante para la instalación de una gigafactoría en Zaragoza. El Grupo ha recibido 298 millones de euros, más de 272 millones de euros en subvenciones y de 26 millones en préstamos.
- Otras ayudas lo conforman dos millones de euros a Stellantis Vigo; tres a Mahle Behr Spain de Tarragona; y 2,5 millones de euros a Ficosa.
- El Ministerio de Industria y Turismo amplió la subvención para la gigafactoría PowerCo de Volkswagen en Sagunto, que mejora su proyecto, y pasa de los 98 millones de euros a los 152 millones.
- La futura sede de la multinacional Desay en Linares (Jaén), fue destinataria de cinco millones y medio de euros. Prevé alcanzar una producción de 1,5 millones de dispositivos de visualización anuales para 2028.

La convocatoria de la línea 4 de descarbonización Industrial estaba enfocada en iniciativas que no solo aspiraban a reducir emisiones, sino que lo hicieran mediante inversiones tecnológicas con un alto grado de innovación¹⁶.

El Ministerio de Industria y Turismo adjudicó 41 millones de euros de la tercera convocatoria del PERTE VEC en su sección de cadena de valor a 21 empresas en mayo de 2025. El objetivo era impulsar planes de inversión para la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado, sus sistemas, subsistemas y componentes, además de ciertos sistemas de infraestructuras auxiliares necesarios para su despliegue.

Entre los beneficiarios destacan Rieju, para su planta en Girona; Mercedes-Benz, para la fábrica de Álava; y otros actores relevantes del ecosistema industrial como Forvia Interior Systems en Valencia, Masats en Barcelona, Floox Chargers en Barcelona y Ausa Center también en Barcelona.

¹⁶ Las empresas debían demostrar al menos tres años de experiencia en actividades industriales comparables y presentar proyectos que garantizaran una reducción mínima de 5.000 toneladas anuales de CO₂ equivalente. Además, el presupuesto financiable de cada proyecto debía superar los 10 millones de euros, lo que limitaba el acceso a compañías con cierta envergadura operativa y solvencia técnica.

El reparto de ayudas de esta convocatoria del PERTE VEC III incluye también a empresas como Robert Bosch con proyectos en Madrid y Aranjuez, Inertim Research en Burgos, International Hispacold en Sevilla, y Standard Profil Spain en La Rioja, entre otras.

A mediados de 2025 el Ministerio de Industria y Turismo adjudicó 90,2 millones de euros entre subvenciones y préstamos de la tercera convocatoria del PERTE VEC en su sección de cadena de valor a 13 empresas. Desde su lanzamiento, el PERTE VEC ha puesto en marcha hasta ahora tres convocatorias que han movilizado cerca de 2.500 millones de euros, beneficiando a unas 300 empresas que representan toda la cadena de valor de la automoción.

En enero de 2025, el Ministerio de Industria lanzó la segunda convocatoria del PERTE Chip dotado con 200 millones de euros. Esta nueva convocatoria tuvo dos secciones, una destinada al impulso de proyectos de la cadena de valor de microelectrónica y otra dirigida a Proyectos Importantes de Interés Común Europeo (IPCEI)¹⁷ dotada con 110 millones en forma de subvenciones.

Tiene como objetivo reforzar las capacidades de diseño y producción de la industria de la microelectrónica y los semiconductores en España desde una perspectiva integral y favorecer la autonomía estratégica nacional y de la UE en este sector.

En mayo de 2025 se publicaron en el BOE las bases de la nueva convocatoria y se lanzó la convocatoria de la sección de baterías del PERTE VEC IV, posteriormente, la dirigida a la cadena de valor. Esta cuarta convocatoria fue dotada con 1.250 millones de euros (1.000 en préstamos y 250 en subvenciones) y cuya principal novedad radicó en que estaba íntegramente gestionada por la Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial (SEPIDES).

En una primera fase, se convocaron 280 millones de euros para la sección A de baterías, de los cuales 180 millones se instrumentarán en forma de préstamos reembolsables y 100 millones en forma de subvenciones directas. La entidad contribuirá, así, a aumentar la cifra de inversión total alcanzada por las tres convocatorias anteriores del PERTE VEC baterías, que ha superado los 900 millones de euros. Los préstamos tendrán un tipo de interés fijo del 2,727%, un plazo de amortización de 10 años y 3 años de carencia.

En octubre de 2025, el Gobierno anunció un nuevo PERTE VEC de 500 millones de euros, que sucede a la cuarta emisión que ya está en marcha este año. El presupuesto para la cuarta edición era de 1.250 millones de euros, 1.000 millones en créditos y 250 millones en ayudas, pero que el Gobierno ha dejado sin asignar 570 millones de euros. Por lo que incorporarán remanentes no gastados en ediciones anteriores.

¹⁷ La Comisión Europea lanzó en el año 2018 el Foro Estratégico para los proyectos importantes de interés común europeo con el objetivo de establecer una metodología que permitiese identificar las cadenas de valor estratégicas industriales para la UE.

El Plan MOVES III y Ley de Movilidad sostenible

Pese al empeño del Ejecutivo en destinar al sector del automóvil una parte sustancial de los fondos Next Generation y de las ayudas para la modernización del parque móvil, la implantación del coche eléctrico y de las infraestructuras de recarga en España no termina de alcanzar la velocidad necesaria, lo que ha frenado la ambición del plan por esta modalidad.

Aunque no hay datos oficiales, la media para recibir las ayudas oficiales es de unos dos años. La tardanza en cobrarlas perjudica a los ciudadanos con menos poder adquisitivo, que no pueden permitirse adelantar la inversión, y reabre el debate sobre si la transición verde beneficia a las rentas más altas, aunque el efecto positivo de la descarbonización sea evidente para toda la sociedad.

En el Consejo de ministros de junio de 2023, el Gobierno decidió extender el plazo del Programa de Apoyo a la Movilidad Eléctrica, conocido como MOVES III, hasta el 31 de diciembre de 2024, con el objetivo de promover este tipo de movilidad, incentivar la adquisición de vehículos eléctricos y desplegar las infraestructuras de recarga, con 350 millones de euros extra para hacer un total de 1.550 millones.

Una de las actuaciones más relevantes del MOVES III fue la destinada a fomentar la compra de vehículos eléctricos. Estas ayudas estaban disponibles tanto para la adquisición directa como a través de operaciones de financiación mediante leasing financiero o renting operativo de vehículos nuevos.

Los vehículos que pueden beneficiarse de estas ayudas abarcan una amplia gama de categorías, desde turismos (M1) y furgonetas (N1), hasta motocicletas eléctricas (L3e, L4e, L5e) y cuadriciclos eléctricos (L6e, L7e). Además, se incluyen también vehículos de hasta nueve meses de antigüedad en ciertas categorías, siempre y cuando cumplan con los requisitos específicos establecidos por el programa.

De esa ampliación, 200 provenían de los presupuestos generales, mientras que el resto vienen del PRTR (Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes). Lo cierto es que a finales de diciembre de 2024 no se habían agotado los 150 millones del PRTR, según la web del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dependiente de Transición Ecológica, que recoge los datos ofrecidos por cada autonomía.

Faltarían, además, por usar los 200 millones que el Ejecutivo había prometido de los PGE. Sin embargo, el notable esfuerzo con las ayudas de la DANA dejó pendiente su disponibilidad.

El *Plan Reinicia Auto*¹⁸, para ayudar a los damnificados por la DANA en Valencia, fue clave para afrontar un 2025 que se espera siga creciendo en un

¹⁸ Es un programa de renovación del parque vehicular para las personas afectadas por la DANA en Valencia de octubre de 2024 previsto en el Real Decreto-ley 8/2024, de 28 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el marco del plan de respuesta

escenario económico más estable. A pesar de que no es un plan sectorial sino de emergencia para una situación muy concreta, *“podría ser una punta de lanza para el futuro plan de ayudas directas a la electrificación y tiene que ser un éxito que sirva de ejemplo”*.

Lo que sí preparó el Ejecutivo es la ampliación de la deducción del IRPF del 15% sobre una base máxima de 20.000 euros para los que compren un vehículo eléctrico. Esta ayuda fiscal alcanza un máximo de 3.000 euros y se aplica a coches con un valor máximo de hasta 54.450 euros¹⁹.

La cuantía de las ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos varía en función del tipo de vehículo y del destinatario último de la ayuda. Por ejemplo, los particulares, autónomos y administraciones pueden recibir hasta 7.000 euros (9.000 euros si hay achatarramiento) por la compra de vehículos comerciales ligeros de hasta 3.500 kg (categoría N1) y hasta 4.500 euros (7.000 euros con achatarramiento) por la adquisición de turismos (categoría M1).

Estos importes pueden incrementarse en un 10% en ciertos casos, como la compra por parte de personas con movilidad reducida o residentes en municipios de menos de 5.000 habitantes, así como para taxistas y conductores de vehículos de transporte con conductor (VTC).

El despliegue del MOVES III de 2025, aprobado con carácter retroactivo a 1 de enero y con vigencia hasta el próximo 31 de diciembre, tiene el compromiso de inyectar todos los fondos que necesiten las CCAA en función de la demanda de solicitudes más allá de los 400 millones de euros ya movilizados.

En septiembre de 2024, según denunció la patronal ANFAC, nueve autonomías agotaron los fondos que les correspondían: *Andalucía, Aragón, Cantabria, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia, Madrid, Navarra y País Vasco, las cuales representan el 85% de las matriculaciones de vehículos eléctricos e híbridos enchufables*.

Según los datos del IDAE, el programa ha recibido peticiones por valor de 1.579 millones de euros, una cifra muy por encima de los 1.336 millones que ya han fueron repartidos a las autonomías, y también superior a los 1.550 millones con los que contaba el Plan MOVES III tras su última ampliación.

Para FACONAUTO, las ayudas directas a la electrificación no serán realmente eficaces hasta que su tramitación sea más ágil y el comprador no reciba la ayuda en el momento de la adquisición. España tiene el potencial de movilizar a un mayor número de ciudadanos que, por renta disponible, hábitos de movilidad y gama de vehículos, pueden adquirir un vehículo electrificado. Según los datos que recoge el INE, solo el 3,2% de los hogares tiene un coche electrificado y de

inmediata, reconstrucción y relanzamiento frente a los daños causados por tormenta en diferentes municipios de España.

¹⁹ Actualmente, por cada litro de gasolina se pagan aproximadamente 0,47 euros, mientras que, en el caso del diésel, la cifra es de unos 0,38 euros. En total, la diferencia impositiva entre ambos combustibles ronda los 9 céntimos por litro.

todos ellos, el 40% son hogares con ingresos por encima de los 3.000 euros mensuales.

El Gobierno propuso a las Cortes que MOVES III prorrogara hasta el 30 de junio de 2025 sin ampliar el presupuesto y fue aprobado en abril. Estaría en vigor hasta el 31 de diciembre, si bien la dotación de 400 millones de euros, no parecen suficiente para que llegue hasta fin de año.

Teniendo en cuenta que, a fecha de diciembre de 2024, ya se habían presentado solicitudes que, en total, sumaban 1.448,58 millones de euros -en la mayoría de las CCAA se excedía la partida asignada y estaban pendientes de pedir nuevas inyecciones al IDAE, que es el organismo que gestiona el plan a nivel central-, solo quedarían 287,37 millones de euros para todo 2025.

El MOVES III solo mantiene el dinero que ya se había transferido a las CCAA, que era de 1.335,95 millones de euros, por lo que los 214,05 restantes se pierden con el cierre de ventanilla. Este se produjo cuando el Congreso de los Diputados votó en contra del Real Decreto-ley previo que incluía más cuestiones además del plan de ayudas. A los que le suman los mencionados 400 millones nuevos. Fue rechazada en votación por el Parlamento (PP, Vox y Junts) al encontrarse entre las medidas incluidas en el Real Decreto-Ley 9/2024, de 23 de diciembre (Ómnibus).

Por lo que el Gobierno tuvo que echar mano de Decreto-Ley para aplicarlo. Ya que, sin estas medidas, advierten patronal y sindicatos, se ralentizará el avance hacia la descarbonización y se generarán multas por emisiones excesivas, impactando negativamente en la producción y el empleo. En marzo de 2025 se aprobó un Plan MOVES III con carácter retroactivo. Y contó con 200 millones de euros, que es el dinero con el que contaba antes de su suspensión

Se simplificó la tramitación del programa, para lo que se incluyó una medida para que las CCAA, que son las que están gestionando esos programas, puedan hacer una tramitación más ágil, más simplificado, evitando el enorme retraso al recibir las ayudas a la ciudadanía. También se volvió a reactivar la desgravación en el IRPF del 15% del coste del coche eléctrico, con un máximo de 3.000 euros, y de la inversión para instalar un punto de carga, con un tope de 600 euros.

La disponibilidad del Plan MOVES es una destacada herramienta para estimular el mercado que, hasta agosto, registra una cuota de electrificados del 18%, frente al 24% de la media europea. España encabeza el grupo de cola de la electrificación en Europa. Sin olvidar al vehículo industrial, que no tiene ayudas públicas a la electrificación desde abril de 2024 pese a que para España el transporte por carretera es una parte clave de su actividad económica e industrial.

El Gobierno necesita una amplia mayoría social, empresarial y en el Congreso de los Diputados, que permita recaudar recursos para financiar un esquema que contemple un incentivo al vehículo eléctrico. Y puso en marcha el *Mapa Reve*, que agrega 33.978 puntos de carga en tiempo real en España, que informa de

su disponibilidad y de si está ocupado. También que hay un plan de señalización de las carreteras para indicar dónde están ubicadas las electrolineras.

En octubre de 2025, el Congreso aprueba la Ley de Movilidad Sostenible, que mandata al Gobierno a desarrollar un *Plan Nacional de Renovación del Parque*, que incluye aprobar un Plan RENOVE para impulsar la compra de vehículos de cero y bajas emisiones en un plazo de tres meses. También obliga a elaborar un estudio que analizará la necesidad de actualizar las etiquetas medioambientales y mandata a las grandes estaciones de servicio a instalar puntos de carga de alta capacidad para el vehículo eléctrico.

Esta normativa, que si es validada definitivamente en las Cortes permitirá a España recibir una inyección de 10.000 millones de euros de fondos europeos al ser un compromiso del Ejecutivo con Bruselas, toca directamente al sector de automoción en algunos aspectos relevantes, por ejemplo incluye en su articulado la presentación por parte del Gobierno de un plan RENOVE de vehículos nacional adicional al MOVES, la elaboración de un informe para revisar las etiquetas de la DGT bajo el criterio del CO₂, novedades en la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) o medidas de impulso de la infraestructura de recarga de modelos eléctricos.

El proyecto de Ley fue remitido al Senado para completar su tramitación, reconoce la movilidad como derecho social y tiene en cuenta fórmulas orientadas a facilitar el acceso de todas las rentas a vehículos de bajas emisiones, en un contexto en el que más del 60% del parque tiene más de 10 años porque los ciudadanos no cuentan con la capacidad económica para renovarlos.

Propuestas para canalizar objetivos de fortalecimiento del sector

La disrupción tecnológica, el incremento significativo de la competencia y el cambio en las tendencias del consumidor están poniendo en riesgo la cuota de mercado que habían ocupado las marcas tradicionales.

Al mismo tiempo, las administraciones intentan, a través de medidas proteccionistas como la imposición de aranceles a las importaciones de vehículos cuyo origen es China, proteger la industria europea, vital para el empleo y la generación de riqueza. Lo más relevante del último lustro es la explosión de China dentro del sector.

Es una medida cuya efectividad podría verse limitada en el medio plazo por la implantación en Europa de marcas chinas con un modelo, a priori, de ensamblaje de piezas. En este sentido el informe elaborado a finales de 2024 por Mario Draghi destaca la falta de una planificación estratégica en la UE y la aplicación de políticas climáticas sin una visión industrial integral.

Para el sector de automoción, este diagnóstico exige medidas concretas que transformen el análisis en decisiones efectivas y reformas estructurales. Porque Europa se encuentra en una batalla decisiva por su soberanía industrial.

Mantener un ecosistema automovilístico competitivo y resiliente en la UE requerirá una acción urgente e impulsada por el mercado por parte de la industria y medidas políticas específicas para fortalecer a Europa como ubicación para la fabricación, la I+D y la inversión. Esto incluye abordar políticas que garanticen el contenido local de la UE en los vehículos para conservar la experiencia y la capacidad de producción.

Un problema estructural, según FUNCAS²⁰, es que: *la evolución de los costes de producción avala la pérdida de competitividad*. Si bien los costes laborales han tenido un comportamiento moderado, la productividad se ha deteriorado en relación con los competidores. Además, los costes energéticos se han disparado, particularmente en los países más dependientes del gas ruso.

Circunstancia que ha tenido su mayor efecto en la industria alemana, que ha sido el líder tecnológico del siglo XX, pero que no es capaz de incidir en las tecnologías del siglo XXI (tecnologías de la información, baterías, semiconductores, robótica). No solo va de dinero (aun siendo el factor clave), sino de superar estratégicamente la ansiedad que le provoca la nueva geopolítica, marcada por EEUU y China.

La descarbonización rápida de la industria automovilística en Europa requería una política industrial ágil y fuerte para adquirir competitividad, sobre todo a través de la innovación, sin incrementar mucho las dependencias del exterior y mantener la seguridad nacional.

La apuesta decidida de la UE por la descarbonización afectó de forma sensible a los otros dos objetivos: *la seguridad, porque se requerían minerales, materiales críticos y componentes no disponibles en el territorio comunitario; y a la competitividad, porque se carecía de ventajas tecnológicas y de costes para la producción del vehículo eléctrico*. La alternativa era una apuesta por la tecnología para ganar competitividad y la reducción de dependencias exteriores para aumentar la seguridad.

Tanto Europa como España han de actuar de inmediato para fortalecer mercado e industria. El vehículo electrificado ha abierto un nuevo escenario, donde los competidores de fuera de Europa ya están posicionándose a la cabeza. Hay que fortalecer las políticas industriales y reforzar el mercado electrificado interno. La progresiva modernización del parque automovilístico es un paso fundamental en la transición energética.

En España hay diez ciudades dependientes del automóvil, sobre todo de empresas de componentes del automóvil, que es el principal motor de la economía. Entre las decisiones de consumo, los vehículos aparecen como los mayores damnificados. Un 27,7% de los encuestados²¹ se plantea menos que antes comprar un automóvil en los próximos seis meses.

²⁰ Centro de análisis dedicado a la investigación económica y social y a su divulgación, promoviendo la interacción entre la esfera académica y la economía real.

²¹ Termómetro 5D elaborada por 40dB. para CincoDías y EL PAÍS y publicada el 14 de octubre de 2025.

El sector está viviendo desde la pandemia una desaceleración constante, aunque septiembre dejó motivos para pensar en su recuperación: *fue el primer mes en el que el motor logró matricular más coches que antes de la pandemia en España, gracias al tirón de los eléctricos*. Pero España está destruyendo empleos industriales de calidad, con salarios buenos por encima del salario medio, sindicalizado, con buenas condiciones de trabajo, horarios normales ...”

Europa tiene una oportunidad para enmendar la situación, apostando decididamente por la digitalización, la inteligencia artificial (IA) y la conducción autónoma y conectada. Se podría haber llegado a los mismos objetivos de descarbonización sin ignorar por completo la tecnología, la competitividad y el know-how de la industria europea. No todo está perdido, ya que la industria automovilística se encuentra aún en un proceso de honda transformación. Pero se requieren actuaciones urgentes en tres frentes:

- Apoyo a la demanda mediante la extensión de la red de carga, subsidios a consumidores y a la renovación de las flotas de empresas y organismos públicos;
- apoyo público a los planes de producción e innovación en toda la cadena de valor, desde las baterías al coche autónomo, creando sin falta un IPCEI del sector y tal vez una agencia de innovación especializada;
- y medidas para la absorción del desempleo que se cree y el auxilio a los territorios más afectados.

La Comisión Europea estableció un objetivo de descarbonización del sector. Por otra parte, la demanda de eléctricos tarda en despegar por la falta de infraestructura de recarga, además unos precios elevados que están entre un 30% y un 50% por encima de los de combustión. El hecho es que, de media, Europa necesita una cuota de coches eléctricos en Europa de entre el 20% y el 22%. Y en 2024 no se ha llegado al 14%.

El precio de los vehículos ha aumentado por un proceso inflacionario y una mayor tecnología y eso tiene un impacto en la demanda. Hay un problema adicional que es la confusión, la gente no sabe qué coche comprar. Se escuchan mensajes contradictorios con las tecnologías y contra el propio vehículo y esto dilata la decisión de compra.

Patronal y sindicatos europeos coinciden en los factores para la recuperación:

- Acceso a la financiación de empresas de componentes, sobre todo la PYME. Para conseguir recursos suficientes para invertir en tecnología y en la transición hacia vehículos más sostenibles, con el mantenimiento del empleo.
- Apoyo a la inversión, con incentivos fiscales, programas de subvención y colaboración entre el sector público y privado para impulsar la innovación y el desarrollo de tecnología avanzada.
- Las regulaciones tecnológicamente neutras, es un aspecto crucial. Adaptándose a las dinámicas cambiantes del mercado, mediante la investigación y el desarrollo.

Todo parecía indicar que 2025 podría ser el relanzamiento del vehículo eléctrico, y no sólo porque los precios de los modelos más económicos se van acercando ya a ese umbral de referencia de 20.000 euros. Por otra parte, la oferta de vehículos de combustión tenderá a restringirse para evitar las multas establecidas por la Comisión Europea.

Adicionalmente, el camino para el estímulo a la demanda es más nítido que nunca: *la combinación de una red de carga mejor y más extensa, junto a ayudas claras y rápidas al consumidor, y al refuerzo de los incentivos otorgados a la descarbonización de las flotas de empresas y organismos públicos.*

Existe la necesidad de contar con una herramienta de monitorización con indicadores regionales de seguimiento, de manera que Europa disponga de una estrategia común que tenga en cuenta a las regiones, pero también atender la casuística específica.

Como menciona Draghi en su informe presentado en Bruselas, la movilización de fondos públicos y privados a escala y la simplificación administrativa, tienen un rol importante para potenciarla. *"Evitar el desplazamiento de producción"* es uno de los objetivos a corto plazo y *"reestablecer el liderazgo competitivo de la UE para la próxima generación de vehículos"* será la clave a medio y largo plazo.

Porque Europa tiene la capacidad de recuperar su posición de liderazgo en la tecnología automovilística, la clave será reinventarse y adaptarse a las nuevas demandas del mercado. Y es la inversión en nuevas tecnologías y sistemas de movilidad la parte esencial para revertir la situación. Además, las colaboraciones estratégicas entre fabricantes, proveedores y entidades de investigación vienen a ser cruciales.

Siempre que no surja una dependencia excesiva o una concentración de empresas de propiedad china, no hay ninguna razón para que no contribuyan al desarrollo de la industria en Europa. Respecto a los aranceles impuestos a los fabricantes del sector chino, para el presidente del Gobierno: *"todos los miembros de la UE y la Comisión tenemos que reconsiderar nuestra posición. No necesitamos otra guerra comercial. Tenemos que buscar un acuerdo entre la Comisión Europea y China en el marco de la OMC".*

Los futuros desafíos para el sector

El sector se encontraba en los cuatro primeros meses de 2025 ante una realidad: *estaba atrapada entre tensiones geopolíticas, disrupciones tecnológicas y la urgencia de una transformación sostenible.* En términos de largo plazo el desafío no solo radica en el cambio tecnológico. Los fabricantes enfrentan esta transformación en un contexto marcado para frenar los despidos masivos, decisiones estratégicas y una desaceleración económica generalizada.

Ante esa circunstancia, parece claro que es preferible obviar los aranceles y alcanzar pactos con China que permitan el establecimiento de las empresas en

territorio comunitario y la transferencia de tecnología a sus competidoras europeas, así como el acceso estable a minerales y materiales críticos. Los acuerdos deben asegurar que las compañías asiáticas localicen cada vez más fases de la producción en el suelo europeo, evitándose que realicen exclusivamente actividades de montaje, que es lo que de momento están anunciando.

Estratégicamente lo importante es tener una visión de futuro a largo plazo y no actuar simplemente a la defensiva, sino planificar cómo Europa quiere posicionarse dentro de 5 a 10 años. En el Informe Draghi se cuestiona el establecimiento de ambiciosos objetivos de descarbonización sin acompañarlos con una estrategia de transformación de la cadena de suministro de la industria del motor.

Draghi propugna *"un plan de acción industrial de la UE para el sector de la automoción, aumentando la coordinación tanto vertical como horizontal en la cadena de valor"*. La clave de su éxito son los instrumentos necesarios para activarlas.

Una ingente financiación por medio de un reforzado mercado de capitales privados (no solo bancos) y por capital público mancomunado en bonos, pues ningún país por sí solo abarcará lo necesario. Hay que recordar que los 20 bancos más grandes del Viejo Continente muestran una exposición a este sector que asciende 57.000 millones de euros, el 1,2% de sus préstamos totales a sociedades no financieras, que alcanza los 89.000 millones de euros y el 1,9% de los préstamos si se añade la fabricación de productos de caucho, imprescindible para esta industria.

El sector tendrá que irse adaptando a las nuevas necesidades, y en este proceso habrá algunas, sobre todo la PYME, que se van a quedar atrás. Porque no pueden invertir en innovación mientras exista incertidumbre: *los bajos volúmenes de ventas, cambios en las programaciones y márgenes estrechos de beneficios*. La clave para el futuro reside en continuar invirtiendo en tecnología y en talento con el apoyo de políticas públicas eficaces.

Al igual que lo hacen la Confederación Europea de Sindicatos (CES) y la federación sindical IndustriAll Europe, CCOO de Industria considera que cualquier apoyo financiero a la industria, sea público o privado, se debe regir por los principios de condicionalidad social y debe estar ligado a la mejora de las condiciones laborales y a la creación de empleos sostenibles y de calidad, tal y como lo viene reclamando desde hace años.

Como menciona patronal y el sindicalismo europeo, el éxito de la automoción europea no puede sostenerse con una regulación fragmentada, sino con políticas que hagan del continente el centro de producción de referencia para los vehículos de cero emisiones: *"Europa debe ser la primera opción como centro de fabricación, pero para ello se necesita un cambio de mentalidad y una revisión profunda de cómo incentivamos y regulamos nuestra industria, y hacerlo con rapidez"*.

Porque el gran desafío para Europa no es solo crear nuevos empleos, sino asegurarse de que los trabajadores del sector tradicional puedan hacer la transición a estos nuevos roles. Para ello, la Comisión Europea y los gobiernos nacionales deben invertir en programas formación, capacitación y reciclaje profesional. Porque muchos trabajadores con décadas de experiencia en mecánica tradicional enfrentan dificultades para adaptarse a las nuevas tecnologías.

Se necesita conseguir la relocalización de componentes y nuevos actores para tener representación en todas las fases de la cadena de valor. En esta línea, sin duda es precisa la colaboración público-privada con políticas y líneas de financiación coordinadas y eficientes. Asimismo, se requiere contar con fábricas como centros de conocimiento y educación para formar en las necesidades reales de la industria, y también con apoyo público para preparar a la nueva generación de trabajadores en las empresas del futuro.

Lo que preocupa a los sindicatos es que los fabricantes de automóviles tanto europeos como norteamericanos, en su lucha por recortar los costes de producción para competir con las marcas chinas, pretenden reducir sus costes de producción contratando ingenieros en países donde sus sueldos son más pequeños para poder competir con las marcas chinas.

Según un informe de Bloomberg, Stellantis contrata la mayoría de sus ingenieros en países como Brasil, India y Marruecos para reducir los costes de desarrollo. Ya hace mucho tiempo que fabrican sus vehículos en otros países donde los costes laborales son más bajos. Ahora, un ingeniero de uno de estos países puede costar unos 50.000 euros al año o menos, mientras que un europeo puede oscilar entre 140.000 y 180.000 euros.

Algunas iniciativas ya han comenzado en países como Alemania y Suecia, donde los fabricantes han firmado acuerdos con sindicatos para garantizar la reconversión de los trabajadores. Sin embargo, en otros países, como España e Italia, los esfuerzos aún son insuficientes y muchos trabajadores del sector del automóvil temen perder su empleo sin alternativas claras.

El camino hacia la movilidad eléctrica no solo debe centrarse en reducir emisiones, sino también en garantizar una transición justa para los trabajadores de la industria del automóvil. La reestructuración del mercado laboral es inevitable, pero si la UE gestiona adecuadamente la reconversión profesional y fomenta la inversión en nuevas tecnologías, la transición a los vehículos eléctricos podría convertirse en una oportunidad de crecimiento y estabilidad para el sector en Europa.

La Alianza por la Competitividad de la Industria Española²² y los sindicatos coincide con las líneas de actuación propuestas por Draghi como fórmula para impulsar un efectivo proceso de reindustrialización de la UE y ganar competitividad frente a EEUU y China. Para ello, Europa debe activar con

²² Está integrada por nueve asociaciones sectoriales cuyas empresas generan el 55% del PIB, 4 millones de empleos directos, indirectos e inducidos, el 60% de las exportaciones industriales y el 60% de las inversiones en I+D+i.

urgencia medidas para recuperar la competitividad industrial perdida durante décadas: *“la integridad del mercado europeo y la financiación del proceso de reindustrialización a través de un instrumento financiero común son claves para incrementar la competitividad industrial europea”*.

En este sentido, se reclama a los Estados miembros un mayor apoyo a una verdadera política industrial de dimensión europea. Alertan de que *“mayores ayudas nacionales, dirigidas por los Estados, van en detrimento de países con menor capacidad fiscal y de financiación para poder desplegar esas ayudas. Así, la integridad del mercado único se ve amenazada por el desigual apoyo que los países de la UE están dando a sus industrias”*.

Es decir, en el caso español, no es solo cuestión de renta: *Grecia supera a España en ventas de eléctricos (14%) y Portugal casi las triplica (32%) y ambos son más pobres. España se encontraba en los peores puestos y solo Italia lo hace peor (6,6%) con más ingresos. Detrás de estos datos varios motivos: precios todavía altos en los vehículos de gama baja; un país extenso y poco poblado que hace más difícil contar con una buena estructura de puntos de recarga; unas ayudas a la compra que pueden tardar dos años en percibirse; muchas personas viven en pisos; no hay eléctricos de segunda mano.*

Para la patronal española de concesionarios (FACONAUTO) existen dos prioridades: *una cuota del 25% de electrificación en 2025 y un plan realista de renovación del parque de vehículos, que incentive la retirada de vehículos antiguos, independientemente de su tecnología.* El caso del País Vasco lo demuestra: *han crecido un 24,4% en ventas tras lanzar su plan de renovación.*

España requiere de un mayor apoyo para atraer inversiones para el sector de proveedores, con una estrategia nacional que incluya medidas para fomentar proyectos innovadores. Sin este apoyo, existe el riesgo de perder autonomía estratégica y competitividad.

El *Índice de Patentes 2024* publicado por la Oficina Europea de Patentes (OEP), subraya la fuerte apuesta por la innovación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la movilidad. El informe revela que el sector del transporte, que incluye la automoción, ha sido el de mayor crecimiento en invenciones españolas en 2024. Con un total de 149 solicitudes, este sector se sitúa por detrás de los líderes en biotecnología, tecnología médica y farmacéutica.

Planes de Acción para el sector del automóvil

En el Diálogo Estratégico sobre el *Futuro de la Industria del Automóvil*, abierto en Europa por la presidenta alemana de la Comisión Europea tras las fuertes presiones de la poderosa maquinaria industrial también alemana, se rectificaron las exigencias de emisiones de los vehículos para el trienio 2025-2027, que únicamente aplaza una decisión de magnitud menor, pero que supondrá un alivio financiero para los fabricantes de coches.

El diálogo estratégico abierto con la industria de sector por la Comisión Europea se hizo a través del *Plan de Acción Industrial para el Sector del Automóvil Europeo*. El sindicalismo europeo valoró positivamente el plan, pero tiene importantes lagunas en materia de defensa del empleo.

Tampoco concreta el modelo de gobernanza para abordar una transición justa y recoge un paquete de inversiones claramente insuficientes para cumplir sus objetivos, máxime si se comparan con el paquete de inversiones que se pretende destinar al sector de la Defensa. Además, lo que está sobre la mesa hasta ahora carece de la perspectiva, la escala y la ambición necesarias para asegurar el liderazgo industrial de Europa en las próximas décadas.

Las grandes compañías del automóvil quieren también mover las fechas límite establecidas para fabricar y vender coches térmicos, que está fijado en 2035, y la meta de emisiones cero en 2050, ambas demasiado cercanas como para poder mantenerlas sin encajar un dolorosísimo coste tanto para la industria como para los consumidores, y de paso para las arcas públicas.

Desde 2023, el sector ha perdido decenas de miles de empleos a pesar de los centenares de proyectos de inversión en electrificación y la sangría continúa desde las sedes de las grandes marcas en Alemania y Francia, hasta las colonias industriales de terceros países como España. Y la hemorragia de los fabricantes se ha extendido con similar virulencia a la industria auxiliar de componentes, a la red de ventas y a la de mantenimiento y reparación.

La demanda en 2025, apremiada por los costes elevados de los nuevos turismos, la timidez de los estímulos financieros al cambio de automóvil, la incertidumbre regulatoria, la durabilidad técnica de los eléctricos e híbridos, y la deficiente red de recarga, practica un ejercicio de resistencia que envejece peligrosamente el parque automovilístico.

La Comisión estudia la posibilidad de convertir fábricas de coches en instalaciones de producción de armamento de defensa ante el aumento de las tensiones geopolíticas. Tanto Alemania, como Francia ya se han posicionado y se han comprometido a utilizar líneas de ensamblaje vacías en las factorías de coches para la fabricación de material de guerra.

Mientras la defensa o el sector aeroespacial son considerados sectores estratégicos en Europa, la automoción no lo ha sido. Un planteamiento al que todavía no se ha sumado España, a pesar de que es el segundo mayor productor de automóviles del Viejo Continente. Pero, las fábricas de automoción españolas, que operan con cadenas de montaje automatizadas y procesos de fabricación eficientes, están perfectamente posicionadas para adaptarse a la producción de material militar.

La experiencia en ingeniería y diseño industrial, así como el personal técnico especializado, son activos valiosos que pueden ser reorientados para satisfacer la creciente demanda de equipamiento militar en el caso de una crisis del actual sector del automóvil.

Según un estudio de Bain & Company: *los fabricantes invierten menos en I+D por cada modelo que desarrollan*. La industria automovilística europea está sometida a una fuerte presión para reducir costes. Algunos OEM chinos tienen un coste equivalente (FVE) medio por vehículo terminado de solo el 27% del FVE medio de los cinco principales OEM alemanes en el periodo de 2020 a 2024. Esto significa que desarrollan sus vehículos por apenas una cuarta parte del coste al que lo hacen los OEM alemanes y a la mitad del que desarrollan los fabricantes occidentales más eficientes en costes.

El tiempo y el coste de desarrollo de un producto están estrechamente relacionados. Los OEM que desarrollan coches en menos tiempo suelen tener costes de desarrollo mucho más bajos. Aunque algunos OEM tradicionales siguen trabajando con plazos de desarrollo de 48 a 54 meses, los OEM emergentes están reduciendo esos plazos en casi dos años, fijando objetivos de desarrollo de 24 a 30 meses.

El análisis muestra que el número de modelos lanzados por los fabricantes europeos se ha disparado en las dos últimas décadas. A modo de ejemplo, la cartera de modelos de dos de ellos ha aumentado cerca del 250% desde 2000, mientras que un importante fabricante asiático ofrece hoy casi el mismo número de modelos que en 2000 (sin tener en cuenta las unidades específicas de cada región).

Racionalización de la cartera de productos, reducción del tiempo de desarrollo, uso de las nuevas herramientas de IA y reasignación de la huella de I+D son fundamentales, pero suponen sólo algunas de las principales áreas de atención de un conjunto más amplio de medidas que los fabricantes de equipos originales de automoción tendrán que aplicar para seguir el ritmo de sus competidores a medida que la industria continúa transformándose rápidamente.

La Comisión se fijó unos objetivos cuya ambición exigía que todos los actores implicados remararan en el mismo sentido, pero no ha sido así. Por un lado, los incentivos, la fiscalidad y las infraestructuras no están armonizadas entre los países, por otro, la creciente presencia de partidos que niegan el cambio climático en los distintos Parlamentos dificulta aún más la transición.

Cabría esperar que el exigente calendario de electrificación del automóvil fuera acompañado de un despliegue de puntos de recarga por todo el territorio comunitario o de una profunda transformación de la industria auxiliar para dar servicio a productores y consumidores, así como una verdadera apuesta por la fabricación de baterías eléctricas en el continente, ahora incapaz de competir con China. Las empresas también incorporan su responsabilidad.

Su resistencia inicial a la electrificación y la falta de inversión temprana le ha hecho perder un tiempo precioso en términos de competitividad. Los titubeos regulatorios de Bruselas no contribuyen a dar confianza a los consumidores, que apuestan por el coche de segunda mano a la espera de que se aclare la situación. Bruselas acaba de adoptar medidas para proteger la industria del aluminio y del acero de la sobreproducción china: *lo mismo puede hacer con un sector económica y socialmente clave para el continente*.

Garantizar el papel de Europa en todas las tecnologías críticas del automóvil sin crear distorsiones en el mercado, sigue siendo clave para los agentes sociales y empresariales, y la UE debe considerar medidas políticas que salvaguarden la creación de valor europeo y la competitividad global, ya sea a través de financiación específica, incentivos a la demanda o instrumentos de defensa comercial.

Hay que dar pasos concretos, asegurando una implementación efectiva de la neutralidad tecnológica y fomentando un entorno favorable a la innovación. Porque Europa corre el riesgo de ser recordada no por la poderosa industria que construyó, sino por la que perdió. Las conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2025 subrayaron la urgente necesidad de un camino tecnológicamente neutral, que promueva la innovación en lugar de imponerla.

El objetivo debe ser la igualdad de condiciones para la competencia, preservando al mismo tiempo las ventajas de la producción a escala y de una cadena de suministro conectada a escala mundial. Así como, el conseguir la adjudicación de nuevos modelos y volúmenes, a lo que sólo se puede optar con un nivel de productividad alto. Más de 3.000 empresas -muchas de ellas pequeñas y medianas- dependen de esta flexibilidad en Europa.

En España, el Gobierno y ANFAC presentaron en junio de 2025 el *Plan España Auto 2030*. Firmaron el pacto para impulsar la competitividad de la industria y, para ello, acordaron un presupuesto de 380.000 euros para desarrollarlo. Contempla diversas actuaciones como el análisis del sector actual de automoción y del mercado de movilidad, un análisis detallado de la cadena de valor industrial española o la de capacidades productivas existentes, así como llevar a cabo la valoración de la competitividad española.

Relanzar la industria europea de automoción: descarbonización, aranceles e infraestructuras

La industria de automoción es muy intensiva en capital y en mano de obra con costes laborales altos en el caso de Europa, lo que obliga a mayores niveles de productividad. La industria, tradicionalmente dependiente del gas y otras fuentes fósiles para sus procesos térmicos intensivos, debe avanzar hacia una electrificación integral que no solo afecte al producto, sino también a las fábricas que lo crean.

El futuro de la industria automovilística europea se ve amenazado actualmente por varios factores.

- Los fabricantes han favorecido los vehículos más grandes y caros porque son más rentables, haciendo que la transición a los vehículos eléctricos sea inasequible para una gran parte de los consumidores.
- A pesar de los beneficios récord, la inversión en investigación y desarrollo ha seguido siendo insuficiente, lo que ha provocado una importante brecha tecnológica con EEUU y China.

- Los gobiernos han invertido poco en el desarrollo de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos, lo que supone un obstáculo más para su adopción masiva y para la transición a la movilidad eléctrica.

Un apoyo centrado en la infraestructura y el desarrollo tecnológico, particularmente en lo que atañe a las baterías, parece la vía más prometedora. Pero la situación está cambiando en 2025. En marzo de 2025, el fabricante de baterías Northvolt, considerado en su día la mayor esperanza de la UE para lograr la independencia en el sector de las baterías, se declaró en quiebra en Suecia, tras una serie de recortes de empleo y una importante reducción de sus planes de expansión. Lo que muestran que el camino no será fácil, pero la apuesta merece la pena frente al riesgo de crisis de uno de los baluartes de la potencia industrial europea.

Un plan de descarbonización y competitividad industrial puede representar una oportunidad única, si se aprovecha, pero requiere de una coordinación adecuada de las políticas de los Estados europeos para hacerla efectiva, de lo contrario, tal y como advierte el informe Draghi, puede ejercer un efecto boomerang y volverse en contra. En este proceso también será necesario que esta descarbonización se afronte desde un enfoque tecnológicamente neutro.

La presión de Bruselas se ha centrado tanto en los eléctricos y sus tecnologías que ahora dificulta el regresar a la combustión tradicional, con el consiguiente problema: *por cuánto tiempo*. Los proveedores también han redirigido sus esfuerzos, por lo que salvo Stellantis, Volkswagen, BMW y Mercedes que fabricarán sus motores en europeo, el resto solo les queda recurrir a China. El problema con el que se enfrentan éstos es que la desaceleración del proceso de electrificación de esta industria está hundiendo planificaciones ya realizadas por empresas de componentes, lo que significa su quiebra y despidos masivos.

La situación general de alta incertidumbre y las tensiones geopolíticas están provocando un mercado de producción y ventas más reducido, en particular, en relación con los vehículos electrificados. Las compañías de componentes abordaron ingentes inversiones en el diseño y fabricación para este tipo de tecnología, que, al no producirse a unos volúmenes adecuados, impacta directamente en los proveedores.

El Observatorio de Márgenes Empresariales detectó que, en 2024, la industria del automóvil iba a contracorriente con respecto al resto de los sectores. Los márgenes de las empresas de fabricación de vehículos se situaron en el 1,1%, el nivel más bajo de la serie, unos cuatro puntos inferiores a la marca registrada antes de la pandemia. Varios son los aspectos que explican estos resultados: *la incertidumbre regulatoria que rodea el futuro del coche de combustión -acompañada de la falta de despegue de los autos eléctricos- y la competencia feroz de los productores extranjeros, como China*.

Al mismo tiempo, el principio de acuerdo con EEUU para la imposición de aranceles del 15% fue criticado por varios países de la UE (Francia y el Parlamento de la UE calificaron el pacto como una capitulación y Italia y

Alemania lo defendieron como un mal menor) y sectores productivos (agroalimentario y siderúrgico).

EEUU, a través de un plan específico para la industria de automoción, trata de atraer capacidades productivas y desviar inversiones de Europa para que los fabricantes se instalen en aquel país. Europa y España tienen que tener un plan específico de competitividad para la industria para evitarlo.

CCOO lo considera: *“un acuerdo humillante y empobrecedor que en lugar de permitir que Europa priorice su soberanía económica y social supone un desequilibrio estructural y la pérdida de soberanía comercial, con la imposición de un arancel general del 15% a las exportaciones europeas hacia EEUU, sin reciprocidad significativa, afectando sectores clave como la automoción”*.

Esta situación requiere que la UE se replantee su estrategia comercial y de inversión para no quedarse atrás, atrapada entre una política comercial de "América Primero" y el creciente dominio de China. Fortalecer los lazos con socios clave, como el R. Unido, Corea del Sur, Japón y los países del Mercosur, son importantes como para reforzar la inversión en la base industrial europea, haciendo hincapié en la competitividad, la innovación y la inversión en valor añadido para evitar que el futuro de la industria del automóvil se fabrique fuera.

Para la patronal de componentes SERNAUTO: *“aunque el acuerdo alcanzado supone una reducción respecto a las tarifas inicialmente previstas del 25% o 30%, representa un aumento sustancial respecto a los tipos históricos anteriores y, por tanto, va a tener un impacto en la industria española de fabricación de componentes de automoción, dado su alto grado de internacionalización y la compleja cadena de suministro existente”*.

Y para ANFAC: *“es fundamental contar con un mercado español y europeo fuerte que tenga cada vez más autonomía estratégica para evitar que el cliente sufra las consecuencias de las batallas arancelarias”*. Además, sectores y materiales clave para los proveedores de automoción -como los componentes electrónicos, semiconductores, plásticos o textiles técnicos- también se ven afectados por este arancel. A lo que hay que sumar el 50% que se mantiene para el aluminio, el acero y el cobre.

España debe dotarse de una hoja de ruta estratégica, que garantice la posición dominante de la industria del automóvil española en Europa y a nivel global y mantenga nuestra competitividad y los empleos. Los fondos europeos, los PERTES y una nueva Ley de Industria deberían ser palancas reales para apuntalar la competitividad. La política industrial apropiada tenía al menos cinco cometidos claros²³:

- Extender la infraestructura de carga, sobre todo la de carga rápida;
- favorecer la implantación de factorías de baterías y de los componentes necesarios para ellas;

²³ Documento elaborado por el grupo de opinión de economía política EuropeG. Firmado por los profesores Rafael Myro, de la Universidad Complutense de Madrid, y Vicente Salas, de la Universidad de Zaragoza.

- ofrecer estímulos a la demanda de vehículos, fundamentalmente a través de subvenciones al comprador;
- apoyar la innovación de las tecnologías necesarias para la producción de baterías y de vehículos, así como para el reciclado de componentes;
- la recualificación de la mano de obra y la reindustrialización de los territorios afectados.

Propuestas sindicales de actuación

El sector requiere de un plan de choque sostenible en el tiempo para aumentar el mercado de vehículos eléctricos. Este plan no debe implicar solo al sector de la automoción, sino que debe incluir a otros actores como el energético, digital, financiero, seguros o servicios, así como al Estado, las autonomías, los municipios y los sindicatos.

Para CCOO de Industria: *“España reúne los requisitos para ser una potencia tecnológica europea, la histórica desventaja competitiva con los países del Este está desapareciendo, tanto en coste de la mano de obra, como en el coste energético”*. Apuesta porque los gobiernos europeos establezcan reglas de juego claras y equilibradas.

Una reactivación del Plan MOVES y otro plan que sea sostenible en el tiempo y que proyecte un objetivo común para que Europa apueste por la tecnología. Porque el mercado de vehículos sigue envejeciendo y lo hace de forma acelerada en los últimos años.

En este marco, CCOO de Industria viene realizando propuestas que faciliten el acceso de todos los colectivos a los vehículos eléctricos y electrificados fabricados en la UE, sobre todo, dirigidos a colectivos en situación de vulnerabilidad, con especial atención a las personas con salarios más bajos, de modo que también puedan beneficiarse de estos programas.

Los precios prohibitivos de los coches eléctricos hacen que la elección sostenible sea un privilegio reservado únicamente para las economías más pudientes, excluyendo a una gran parte de la población de poder contribuir a una movilidad más verde. Según el estudio *Tendencias de compra de un vehículo eléctrico 2025/2026* de Coches.net y de GANVAM, solo dos de cada 10 compradores pueden permitirse un eléctrico²⁴.

En el marco del diálogo social, hay que destacar la creación de instrumentos como el realizado en Aragón con el Observatorio de Automoción en junio de 2024 e impulsado por el clúster de automoción de la región, así como la adjudicación de la gigafactoría en Zaragoza.

²⁴ El precio medio del eléctrico de ocasión se sitúa en 30.943 euros. Una cifra elevada que, pese a todo, ha bajado, cerrando el segundo trimestre del año 2025, con un descenso de más del -12% y bajando por primera vez de los 31.000 euros.

Para los sindicatos CCOO y UGT y la Federación de Empresarios del Metal, tiene como objetivo que la transición al eléctrico no reste empleo: *visualizando el sector de automoción y su ecosistema; dinamizar el sector a través de la integración, el talento y la tecnología; liderar el futuro ante los nuevos retos globales y diseñar una estrategia a modo de hoja de ruta compartida.*

Aprovechando la creación de la *Asociación Grupo de Ciudades Españolas del Sector Automoción y Componentes (ACEAC)*²⁵ que a principios de diciembre de 2024 realizó su primera jornada anual para abordar: *las prioridades estratégicas del sector desde una perspectiva basada en la proximidad, el sentido común y la defensa de los intereses industriales de los municipios y los territorios.*

Desde CCOO, que participó activamente en su desarrollo -junto a las patronales ANFAC y SERNAUTO-, se planteó abordar ideas fuerza y mensajes clave para el nuevo mandato de las instituciones europeas durante el período 2024-2029, a las que pide que se estudien medidas para estimular al sector europeo de la automoción. Así como al gobierno español para que sea consciente de lo que se juega la economía del país en este sector y, por tanto, actué en consecuencia.

Por otra parte, la brecha de género continúa siendo una realidad en la industria automovilística, donde la presencia de trabajadoras en puestos de primer nivel de responsabilidad sigue siendo minoritaria, especialmente en áreas técnicas y tecnológicas. Además, es fundamental impulsar una cultura inclusiva entre la plantilla, que valore y respete la diversidad de género.

Uno de los puntos clave para atraer talento femenino es la implementación de políticas de flexibilidad laboral, que no solo beneficia a las compañías favoreciendo la retención de talento, sino también a las trabajadoras, al ofrecerles mayor autonomía y control sobre su tiempo. Todo ello incluye opciones como horarios flexibles, teletrabajo o programas de licencia parental. Debemos seguir avanzando en la implementación de estas políticas para permitir que las mujeres puedan organizar sus vidas, asumiendo más responsabilidades profesionales.

Respecto al Plan de Acción Industrial para el Sector del Automóvil Europeo, para CCOO de Industria la gobernanza debe ser inclusiva, mediante un diálogo social y una negociación colectiva eficaces, que garanticen la información, consulta y participación de las personas trabajadoras que aseguran una transición justa y sostenible. En definitiva, el éxito del plan dependerá de la participación de todas las partes interesadas, incluyendo sindicatos, empresas y gobiernos, para asegurar que las medidas adoptadas sean justas y efectivas.

La situación industrial del sector se caracteriza por una red de carga de coches insuficiente; una industria acomodada en amplios márgenes de beneficio; una política medioambiental mal ejecutada y un sector poco innovador. Lo que está

²⁵ Fue fundada por los municipios de Almussafes (Valencia, sede de Ford), Ávila (Ávila, sede de Nissan), Martorell (Barcelona, sede de Seat), Martos (Jaén, sede de Valeo), Villamuriel de Cerrato (Palencia, sede de Renault) y Figueruelas (Zaragoza, sede de Stellantis).

detrás de la incertidumbre de los consumidores europeos a la hora de apostar por los coches eléctricos de origen europeo²⁶.

Porque la ambiciosa apuesta por la descarbonización del transporte por carretera se tomó en una situación en la que las condiciones de partida de los productores europeos carecían de suficiente tecnología. Y la política industrial desplegada a partir de entonces para corregir ese déficit está fallando en algunos de sus objetivos esenciales, como *“apoyar la innovación de las tecnologías necesarias para la producción de baterías y de vehículos”*.

Miles de trabajadores han visto alterada su estabilidad laboral en un sector que atraviesa un complejo proceso de reconversión. Esta travesía es fundamental para que la industria recobre su peso sobre el balance económico del país. Para CCOO de Industria, la actual incertidumbre que sufre el sector, mientras se establece un mercado sostenible que se sustente en el vehículo eléctrico requiere, con más motivo que antes, la negociación de Planes Industriales en las empresas que faciliten y clarifiquen las alternativas a cambios industriales que se pueda producir en el sector.

Por otra parte, en España el Gobierno aprobó a finales de 2024 un Mecanismo RED de ERTE para sectores que atraviesan dificultades por reconversión industrial. El Ejecutivo mencionó al aprobar el instrumento legal: *“este sector enfrenta importantes problemas estructurales y coyunturales, como la transición hacia la movilidad eléctrica, los avances en la automatización y la presión de competidores internacionales”*.

Desde CCOO de Industria ya se venía apostando por una visión más amplia del Mecanismo RED, que incluya a todo el sector del país y todas las empresas de la cadena de valor, independientemente de su tamaño o sector de actividad. Esta propuesta se basaba en la premisa de que la transición energética debe ser una oportunidad para mejorar las condiciones laborales de todas las personas que prestan sus servicios en este sector y no una excusa para precarizar el empleo y aumentar las desigualdades.

Sin embargo, la restricción de que solo aquellas empresas que sufrieran despidos puedan beneficiarse de este mecanismo representa un problema para la sostenibilidad del sector. Este mecanismo debe centrarse en la protección del empleo y no en favorecer a aquellas empresas que han optado por la destrucción de puestos de trabajo. Para el sindicato, que la condición impuesta para acceder a este mecanismo -haber despedido al menos un 25% de la plantilla desde el 1 de abril de 2022- es un error significativo.

Por otro lado, para CCOO de Industria el *Plan Reinicia Auto+*, otorgado por el Gobierno a Valencia como consecuencia de la DANA, puede ser un instrumento para facilitar el contenido del próximo MOVES, destacando, sobre todo, que se gestiona directamente el Gobierno central, al contrario que el MOVES III, en el

²⁶ Documento elaborado por el grupo de opinión de economía política EuropeG. Firmado por los profesores Rafael Myro, de la Universidad Complutense de Madrid, y Vicente Salas, de la Universidad de Zaragoza.

que cada comunidad controla su porción de las ayudas. Porque existe una gran opacidad en cómo gestionan el dinero las CCAA.

Para el sindicato, a los elementos necesarios para reforzar la competitividad del sector en la UE deben acompañarlos inversiones que favorezcan la transición del empleo en todas sus versiones: *la recolocación; el impulso de medidas de recualificación; la formación permanente en las empresas y políticas públicas en este sentido; inversiones europeas dirigidas a reforzar políticas nacionales que resuelvan las incertidumbres de la transición.*

Persisten importantes desafíos estructurales en el sector. Entre ellos, la necesidad de reforzar la formación técnica en nuevas tecnologías, especialmente en las redes de distribución y mantenimiento, y la importancia de incrementar el peso de la innovación nacional en componentes electrónicos y baterías.

Los sistemas de formación dual, así como la recualificación de personal con experiencia en otras especialidades para paliar la carencia de profesionales está creando un alto grado de necesidad. Se necesitan perfiles mixtos, acordes a las nuevas tecnologías que se están desarrollando, así como el diseño de experiencias de interacción humano-máquina, incluso desde el punto de vista antropológico.

La educación debe hacer cantera, desde edades infantiles, para generar interés por este tipo de tecnologías y formaciones de carácter técnico para que siga funcionando. También es clave una oferta de formación mixta, con formato dual, centro formativo-empresa, con diseños de itinerarios formativos adaptados a la necesidad de la empresa. En este sentido, la importancia de conectar el mundo académico con el mundo industrial.

Para facilitar esta transición, CCOO de Industria sigue apostando por la jubilación parcial con contrato de relevo, permitiendo la entrada de jóvenes en condiciones laborales dignas y, de esta manera facilitar, el necesario relevo generacional.

Siete son las medidas que destacan de la estrategia que CCOO de Industria diseñó para el sector del automóvil y que presentó a ANFAC y a FACONAUTO en octubre de 2025. El sindicato propone crear un “*leasing social*” para facilitar el acceso a vehículos electrificados (BEV y HEV) fabricados en Europa. También reclama fortalecer la seguridad en el empleo, avanzando decididamente en el aumento de los contratos indefinidos y en dar continuidad al contrato relevo.

Además, CCOO de Industria plantea reforzar la formación y la retención del talento; apostar por la igualdad de género y potenciar la salud laboral. Para el sindicato también es importante la economía circular como elemento de reconversión industrial y proteger la soberanía industrial. En definitiva, CCOO de Industria apuesta por una transición que cuide el planeta y que garantice justicia social, bienestar y condiciones laborales para las personas trabajadoras, sin dejar a nadie atrás