

El sector de automoción y las incertidumbres generadas por la revolución tecnológica, los efectos de la pandemia y la transición energética

RESUMEN EJECUTIVO¹

Madrid, julio de 2022

¹ Enlace al documento completo a través de: <https://cutt.ly/vZEUdez>

INDICE

El sector de automoción en el mundo	3
La importancia del sector en la economía de los países desarrollados.....	4
El sector de automoción en la UE	6
Expectativas más inmediatas.....	8
El sector de automoción en España	9
Fabricación de equipos y componentes. Concesionarios y talleres.....	10
Efectos en el empleo del sector	12
Perspectivas para el sector	13
Medidas para impulsar el sector de automoción	16
Funcionamiento real de los ámbitos de consenso y coordinación.....	17

El sector de automoción en el mundo

Tras el shock que produjo la irrupción del coronavirus en marzo de 2020 y que precipitó al planeta a una severa recesión, la recuperación económica llegó en 2021 de la mano de una batería de estímulos sin precedentes tanto fiscales como monetarios.

La invasión rusa de Ucrania y el severo régimen de sanciones impuestas a Putin ha tenido consecuencias nefastas en el devenir de la economía mundial. Lo que se tradujo en mayores turbulencias en los precios de la energía, alimentando la ola inflacionista del momento. Lo que ocasiona que en 2022 continúen las incertidumbres sobre el futuro más inmediato, en unos países más que en otros, de la economía mundial.

La producción industrial manufacturera mundial se redujo en 2020 y en 2021 creció de forma destacada. Donde el sector de automoción sufrió sus consecuencias de forma más sensible: *porque un 5,7% de la producción bruta mundial procede de este sector, mientras que los vehículos y sus bienes relacionados ocupan el puesto quinto en la clasificación de productos más exportados.*

La construcción de 90 millones de vehículos requiere el empleo de cerca de nueve millones de personas. Tras ocho años de crecimiento, después de la crisis financiera de 2008, el sector reflejó una caída de la producción en 2019. Como a la economía en general, y quizás de forma más intensa en este sector, la pandemia lo desestabilizó.

La producción mundial de vehículos en 2021 aumentó un 13% menos si se compara con los datos de 2019, situándose en niveles de hace diez años, según datos de la Organización Internacional de Productores de Vehículos (OICA). Aunque en 2021 mejoró la producción, respecto al año 2020, no llegó a recuperar el récord de 2018 y sus posteriores reducciones en los años 2019 y, sobre todo, en 2020, la fase más dura de la pandemia.

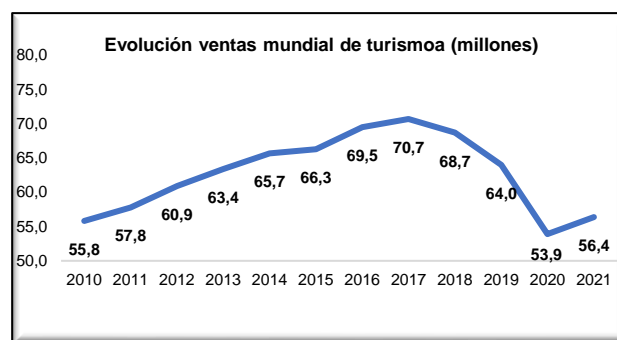
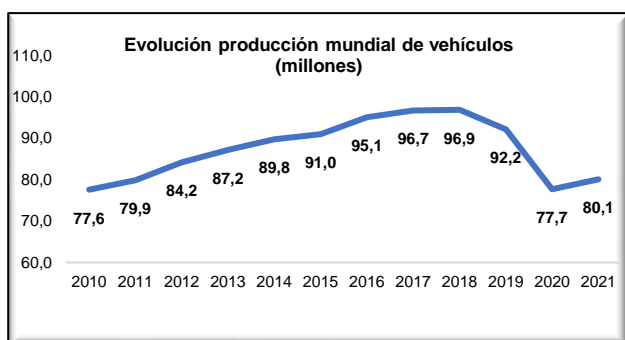
El transporte, el incremento de los combustibles y, sobre todo, la falta de componentes como los semiconductores o chips, producto esencial en la fabricación de vehículos, fueron y siguen siendo en 2022 un factor desestabilizador de la industria del automóvil a nivel global.

En las últimas décadas, la transformación de esta industria tiene como principal protagonista a China, configurándose como el mayor mercado de automóviles del mundo. Pero lo más destacable es que también produce una cantidad ingente de vehículos, en concreto un tercio de la producción mundial. En el año 2000, el podio mundial lo formaban EEUU, Japón y Alemania. Por entonces, Europa dominaba la producción de todo el mundo, pero en 2021 el Viejo Continente ha producido solo un 20% del total.

El NAFTA (acuerdo comercial entre EEUU, Canadá y México) incrementaba la participación hasta acaparar el 20,2%; África también aumenta hasta el 1,1%; y el continente asiático lo hacía hasta el 58,3% (absorbiendo China el 55,8% del

continente y el 32,5% de todo el mundo, casi diez puntos más que hace once años). Sólo China superó en 2021 la producción de vehículos 2019, en un escaso 1,3%.

La reducción de las ventas mundiales en los dos últimos años, respecto a 2019, son consecuencia de las paradas de producción y de consumo, provocadas por la pandemia y, más tarde, la falta de piezas para recuperar la producción. Todo ello, sin olvidar el alza de los precios que se vieron afectados por la acelerada demanda, incrementando con un IPC histórico.



Fuente: OICA

Las ventas se recuperaron en 2021 tras un 2020 dramático, pero aún se sitúan nueve puntos por debajo del año 2019. China, superó las ventas en 2021 sobre 2020, EEUU también, pero las redujo sobre 2019 y Japón las disminuyó respecto a los dos años, lo mismo que Alemania.

Por mercados continentales, también el asiático acapara las ventas mundiales por encima de la suma de todos los demás continentes. No solo porque su población facilita esa situación, sino porque en pocos años ha adquirido la suficiente capacidad adquisitiva para acceder a un vehículo a pesar de su coste. Llegando a representar el 28,7% de total del mercado mundial y EEUU con el 18,7%. Salvo Japón, que llega hasta el 5,6%, el resto de los países no supera el 5% del total.

La importancia del sector en la economía de los países desarrollados

La evolución de la economía global viene jugando un papel importante en los cambios industriales: *tanto las medidas medioambientales, necesarias para evitar los efectos del cambio climático, como la aparición de nuevos sectores productivos ante la aceleración de los desarrollos tecnológicos y la forma de producir y vender los bienes, plantean unos retos importantes ante la necesidad de anticipación de la gestión de los cambios industriales y sociales.*

El sector de automoción, en concreto, ejerce en los países desarrollados un significativo efecto tractor sobre el conjunto de la economía y en particular en la industria. Más allá de la evidente conexión entre la actividad de los fabricantes de vehículos y la de los de equipos y componentes, crea actividad en la industria del metal, de maquinaria y equipo, del plástico y la química, de productos informáticos y electrónicos, el textil, el vidrio o el suministro energético, etc.

Es decir, incorpora una capacidad de arrastre e interrelación con un sin fin de actividades. En este marco, la transición hacia el coche eléctrico introduce cambios destacados en su tradicional desarrollo, con efectos directos en el empleo, tanto desde la perspectiva cuantitativa como cualitativa. La asociación europea, CLEPA², estima que la electrónica y semiconductores suponen actualmente el 35% del coste del vehículo, previéndose que llegue al 50% con el desarrollo del vehículo conectado.

Para hacerlo efectivo, se requiere poner en marcha un proceso que incorpora importantes cambios en todos los ámbitos en los que se desenvuelve esta industria (tecnológico -innovación, digitalización, energía-; comercial ante los cambios de los consumidores -venta on line, carsharing, surtidores-; y no en menor medida el normativo -movilidad en ciudades y suministro eléctrico-). Además del cambio de los hábitos de consumo, donde se está relegando la adquisición en favor del alquiler; así como al desarrollo de la economía de plataformas donde la precariedad global juega un papel determinante.

El valor de la cadena del sector de automoción se modifica de forma acelerada. Un modelo convencional cuenta con alrededor de 70.000 piezas mientras que uno eléctrico se conforma con un 60% menos. Todas son importantes, pero los microchips constituyen el sistema nervioso del vehículo. De tal forma que los componentes electrónicos que incorpora se incrementarán hasta el 80% en 20 años.

Además, la digitalización facilita la capacidad de integración de estos componentes y tendrá efectos sobre los millones de empleos afectados en la UE, tanto en la actividad de montaje y mantenimiento de los vehículos, como la de fabricación de sus piezas y los servicios comerciales y de distribución que los acompañan. Una de las partes fundamentales de un coche eléctrico es su software de gestión y ese es el negociado de las firmas tecnológicas, por lo que tienen mucho camino andado.

Los productores de vehículos eléctricos en China, que ya acumulan el 40% del mercado mundial, se encuentran en una posición envidiable para beneficiarse del fuerte crecimiento esperado en el resto del mercado asiático gracias a la firma de acuerdos comerciales regionales. La producción del corazón de los coches eléctricos, las baterías -que representan más del 40% del coste total- también se concentra en Asia (entre Corea del Sur, Japón y China).

Ante su importancia para la lucha contra el cambio climático, los componentes para baterías podrían convertirse fácilmente en otro cuello de botella en la cadena de suministro global, como lo son ahora los semiconductores. La diferencia es que, en estos últimos, China continental está intentando reducir su retraso respecto a EEUU o incluso Taiwán, mientras que en los componentes de baterías eléctricas China lleva claramente la delantera.

² Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.

En el corto plazo, no parece haber muchas opciones para solucionar la escasez en el sector de automoción que no sea vía precios. La crisis por la falta de microprocesadores, a pesar de ser coyuntural, debe considerarse como el punto de inflexión que permita a los fabricantes de automoción establecer la estrategia a largo plazo con la que competir en el nuevo negocio de la movilidad, donde la electrónica es igual, o quizás más importante, que los componentes considerados tradicionales³.

El sector de automoción en la UE

Actualmente, la industria del auto en la Unión Europea cuenta con 194 fábricas dedicadas al transporte y el grueso de las mismas (44%), con un total de 80 plantas, lo hace a la fabricación de vehículos ligeros⁴ y el 24% a la producción de motores.

De las 74 plantas de motores que hay en Europa, 50 de ellas pertenecen a países dentro de la UE. Y, una vez más, una cuarta parte están en suelo alemán, para sumar hasta 13 plantas de este tipo. Italia y Polonia, con siete centros dedicados a este fin son los siguientes países. Francia suma seis y España otras tres fábricas. Solo los proveedores de automoción emplean actualmente a unas 600.000 personas, cuyo trabajo depende del motor de combustión interna.

En 13 Estados miembros de la UE, el sector representa más del 5% del empleo manufacturero total, lo que destaca el papel fundamental de la industria en toda Europa. Más del 60% de este empleo se sitúa en las empresas de proveedores de automoción (1,7 millones). Un sector que da trabajo a 14,6 millones de personas, es decir, el 6.7% del empleo de la UE.

Pero es en la fabricación de baterías donde las plantas escasean. La UE tiene 17 fábricas dedicadas a este trabajo y, si tomamos una perspectiva más amplia, sólo se suma una más de R. Unido. Es decir, sólo el 6% de las líneas de producción en Europa, 18 plantas de 301 fábricas están dedicadas a la generación de baterías para coches eléctricos.

Una vez más, Alemania vuelve a ser el mayor impulsor, con hasta seis centros dedicados a este tipo de producto en su suelo. Muy lejos le sigue cualquier otro país productor de baterías (Polonia y Finlandia tienen dos fábricas). Es decir, una de cada tres plantas de baterías en Europa se encuentra en Alemania.

En 2020, el 47,5% de los vehículos consumían gasolina y el 28% gasoil y el 10,5% de los vehículos eran eléctricos recargables. Y son cinco los países de la UE donde está más alto el promedio de emisiones de CO₂ en vehículos de pasajeros. Hoy, 17 estados miembros de la UE (frente a 20 en 2020) ofrecen incentivos para la compra de vehículos eléctricos y la mayoría de ellos

³ Begoña Cristeto. Socia responsable de Automoción, Industria y Química en KPMG en España. 23 de septiembre 2021.

⁴ Todos los datos son aportados por la patronal europea European Automobile Manufacturers Association (ACEA), que reúne a los 16 principales fabricantes de automóviles, camiones, furgonetas y autobuses de Europa.

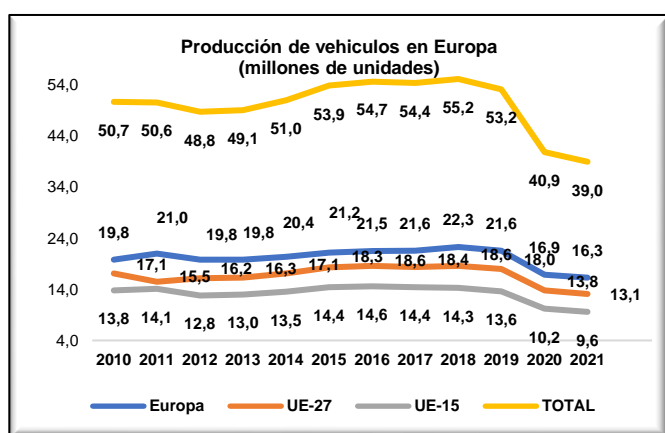
simplemente otorgan reducciones o exenciones de impuestos para vehículos eléctricos. Siendo diez los países (cuatro más que el año pasado) que no brindan ningún incentivo de compra.

En 2021, los turismos tenían una media de 11,8 años, es decir, 560 turismos por cada 1.000 habitantes y unos 81 vehículos comerciales y autobuses. Las furgonetas tienen una antigüedad de 11,9 años. De los cuatro principales mercados de la UE, Italia tiene la flota más antigua, seguida de cerca por España. Los camiones, con 14,1 años y los autobuses 12,8 años.

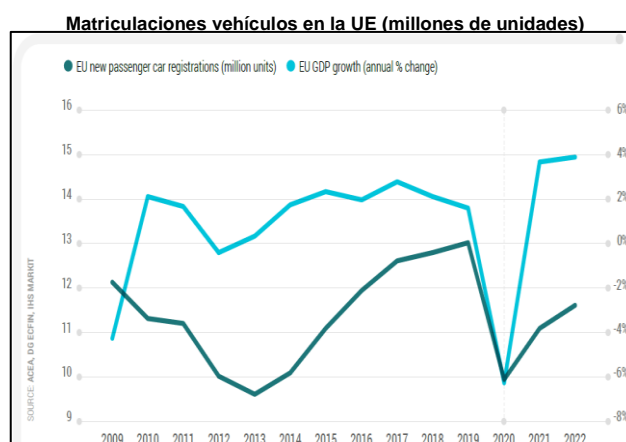
En el marco de la necesidad de satisfacer a corto y medio plazo las nuevas exigencias de capacidades y aportar soluciones de capital humano para las empresas de todos los niveles de la cadena de suministro: *producción de vehículos, proveedores de automoción, distribución y servicios posventa*. La UE diseñó en 2019 la “*Alianza de Capacidades en el Sector de Automoción*”, en la que participan patronales y sindicatos europeos (industriAll European Trade Union en el caso sindical).

En Europa se produjeron en 2021 un total de 16,3 millones de vehículos, lo que supuso un 4% menos que en 2020. Si esta cifra se compara con 2019, la caída es del 24%. El mercado volvió a desplomarse a partir de julio y durante toda la segunda mitad del año, como consecuencia de nuevas interrupciones en las cadenas de suministro de semiconductores, que obligaron a la mayoría de los fabricantes a reducir sus planes de producción por falta de este elemento.

Con la reactivación de la demanda de vehículos a finales de 2020, el sector se encontró a la cola en el mercado de semiconductores, viendo así amenazado el modelo de abastecimiento just in time. La causa hay que buscarla en la pérdida de más de un 50% de su capacidad de fabricación en los últimos 10 años, poniendo de manifiesto la necesidad de revisar las dependencias en la cadena de suministro en el área crítica de la tecnología de semiconductores.



Fuente: OICA



Fuente: ACEA

Las ventas de automóviles nuevos en la UE cayeron en 2021, a pesar de la base de comparación históricamente baja de 2020. Las pérdidas de volumen respecto a 2019 siguen siendo significativas en los cinco principales mercados europeos: *el mercado alemán se redujo en casi un millón de unidades respecto a 2019*.

Respecto al empleo, 2,6 millones se ubican en este sector en la UE, elevándose a 12,7 millones si se cuenta con el resto de las actividades vinculadas, lo que representa el 6,6% de todos los puestos de trabajo de la Unión. El sector de componentes para automoción emplea más de 1,7 millones de personas en la UE-27, 1,2 millones vinculados directamente a la construcción y la fabricación de las partes que componen el vehículo.

En esta materia, el informe “*Impacto de la electrificación en el sector europeo de componentes de automoción*”, su patronal europea⁵ pronostica que, en la hipótesis de solo vehículos eléctricos, el 70% del impacto en el empleo se sentirá ya en el período 2030-2035 y corrobora que las oportunidades del vehículo eléctrico dependen del establecimiento de una amplia cadena de suministro de baterías en la UE, cuyo momento y probabilidad aún son inciertos.

Aunque, por un lado, la electrificación pone en riesgo el empleo relacionado con el sistema de propulsión, en el futuro la fuerza laboral necesitará otras habilidades en áreas como el software o la infraestructura. El valor agregado y la creación de empleo en tecnologías del sistema de propulsión en el futuro van a depender de la producción local de baterías en Europa.

Expectativas más inmediatas

Los precios del gas aumentan constantemente desde abril de 2021 y se han cuadruplicado en poco más de un año, mientras que los de la electricidad se ha triplicado. El petróleo ha mostrado un aumento más gradual, cotizando un 80% por encima de los niveles registrados en abril de 2021.

El impacto directo en los precios del aluminio y el acero afecta a los proveedores en todos los ámbitos. Los precios del níquel han aumentado constantemente y registraron un salto significativo después de la invasión de Ucrania. Los proveedores que procesan metales en la cadena de suministro son más intensivos en energía y se verán más directamente afectados. Estas empresas tienden a ser de menor tamaño y, por lo tanto, más vulnerables.

En un contexto de endurecimiento de la normativa sobre CO₂, los vehículos electrificados crecen exponencialmente. En Alemania, la cuota combinada de vehículos 100% eléctricos e híbridos enchufables en el mercado de turismos ha alcanzado el 26% de las ventas en 2021, frente al 14% de 2020. En Francia, este porcentaje ha aumentado al 18% desde el 12% del año anterior.

La red actual de recarga no es desdeñable, pero se concentra en unos pocos países y crece mucho más lentamente que las ventas de vehículos eléctricos recargables. Para ACEA, reducir las emisiones de CO₂ en un 55% de aquí a 2030, tal y como prevé la Comisión Europea ya era “*un reto*”, pero las nuevas reducciones previstas del 100% de aquí a 2035 se consideran “*poco realistas*”.

⁵ La Asociación Europea de Componentes para Automoción (CLEPA) reúne a más de 100 de los proveedores más destacados del mundo de piezas, sistemas y módulos para automóviles y más de 20 asociaciones comerciales nacionales y asociaciones sectoriales europeas.

La patronal europea estima que estos nuevos objetivos sólo podrían alcanzarse si se produce un aumento masivo de la infraestructura de recarga hasta alcanzar los siete millones de puntos para 2030 frente a los 200.000 disponibles en la actualidad. En cuatro años, las ventas de coches eléctricos se han multiplicado por 10 y es evidente que el número de puntos de recarga no ha seguido la misma trayectoria, ya que, en el mismo periodo, su número se ha multiplicado por 2,5. La ecologización de la flota y el desarrollo de la red de recarga siguen siendo muy dependientes de las medidas de apoyo económico estatales.

Desde la patronal CLEPA se apuesta por una estrategia que impulse la venta rápida y generalizada de vehículos eléctricos, y que cuente con un uso medido de soluciones alternativas que involucren tecnología avanzada de motores de combustión interna con combustibles renovables sostenibles.

Para el sindicalismo europeo, reflejado en industriAll, los formuladores de políticas de la UE deben generar de forma urgente un marco de Transición Justa para apoyar a los empleos y las regiones afectadas por el cambio que se presenta. Se requieren mantener y crear empleos de calidad en el sector a través de un programa de reciclaje masivo; un marco legal para anticipar el cambio; la participación de las personas trabajadoras; y una financiación y apoyo político significativos. En el marco del diálogo tripartito, los responsables políticos deben garantizar empleo de calidad en el sector a largo plazo.

El sector de automoción en España

La relevancia de este sector en España se refleja en su participación en el PIB (11% la cadena de valor), representando el 11% de la cifra de negocios de toda la industria. Es el segundo fabricante europeo de vehículos y el primero de vehículos industriales, y el noveno mundial. Acapara el 9% del empleo de la industria manufacturera, contando con 15 centros tecnológicos y 10 clústeres.

Las plantas de producción españolas se encuentran entre las más eficientes y automatizadas de Europa, se producen 34 vehículos distintos en sus plantas de producción, 19 de esos vehículos en exclusividad mundial y ocho en exclusividad europea. Diez de esos vehículos son eléctricos, ocho son híbridos (enchufables y no enchufables) y dos son de Gas Natural (uno licuado y otro comprimido).

Más del 80% de los vehículos fabricados en el país se exportan, transformándolo en el cuarto sector exportador, con el 15% del total de las exportaciones de la economía española. España constituye una plataforma logística privilegiada de exportación hacia los mercados internacionales. Más de cinco millones de vehículos se transportan todos los años por territorio español. El 82% de los fabricados en España se exportan a más de 100 países.

A los problemas ligados directamente a la pandemia (confinamientos, bajas laborales, etc.) se añadieron en 2021 los cuellos de botella en la cadena de suministro de semiconductores, que provocaron una nueva reducción entre 2020 y 2021, sobre todo en la producción de turismos. En 2021 la producción de

automóviles española retrocedió un 27,3%, en comparación con su máximo histórico de 2016.

A pesar de todo, consiguió suavizar los resultados tan negativos gracias, sobre todo, a que el resto de los mercados europeos de exportación se recuperaron mejor que España. Además, la alta calidad de la negociación colectiva y la puesta en vigor de los ERTEs en las fábricas, permitieron que, pese a la dureza de la crisis, el empleo en la industria se haya mantenido e incluso incrementado en algunos momentos para recuperar la demanda.

La producción, durante el año 2021, sufrió una disminución del 7,5% en comparación con 2020 y del 25,6% respecto a las unidades fabricadas en 2019. El nivel de producción de las factorías españolas de coches registró su peor primer trimestre de toda la pandemia en 2022, con un descenso de casi el 17%, según datos de ANFAC⁶. Las exportaciones lo hicieron con un 18% menos frente al primer trimestre de 2021.

La producción total de turismos y todoterrenos creció, en 2021, un 7,7% menos que en 2020. En el primer trimestre de 2022, los turismos experimentaron la reducción menos agresiva (-10,6%), mientras que los vehículos comerciales e industriales lo hicieron con un -48,8%. Comparado con el primer trimestre de 2019, último ejercicio antes de la pandemia, el desplome es del 27,3%.

Respecto a las ventas, el mercado cerró con una caída del 32,3% en 2020. En 2021, la crisis de los chips y la pandemia hundieron por segundo año consecutivo las ventas de vehículos. Durante el primer semestre de 2022 descendió un 10,7% menos que el mismo periodo del año anterior. Respecto a las exportaciones, en el año 2020 aumentaron en porcentaje hasta alcanzar el 86% del total de la producción. Lo que refleja que, proporcionalmente, las exportaciones cayeron menos que la fabricación de vehículos.

España es deficitaria en dos componentes (motores y cajas de cambio) que solo representan el 6% del total de exportaciones, reflejando el nivel de dependencia del sector nacional respecto a los elementos de mayor valor añadido.

Fabricación de equipos y componentes. Concesionarios y talleres

A los fabricantes de vehículos se unen los que conforman el sector de equipo y componentes, además de los concesionarios, los servicios postventa, talleres, recambios y un largo etcétera.

Según datos de SERNAUTO⁷, más de mil empresas, pertenecientes a 720 grupos empresariales, dan empleo a más de 344.500 personas de forma directa e indirecta a lo largo y ancho de la geografía española en el año 2020, representando el 10% del empleo de la industria manufacturera. Los grandes

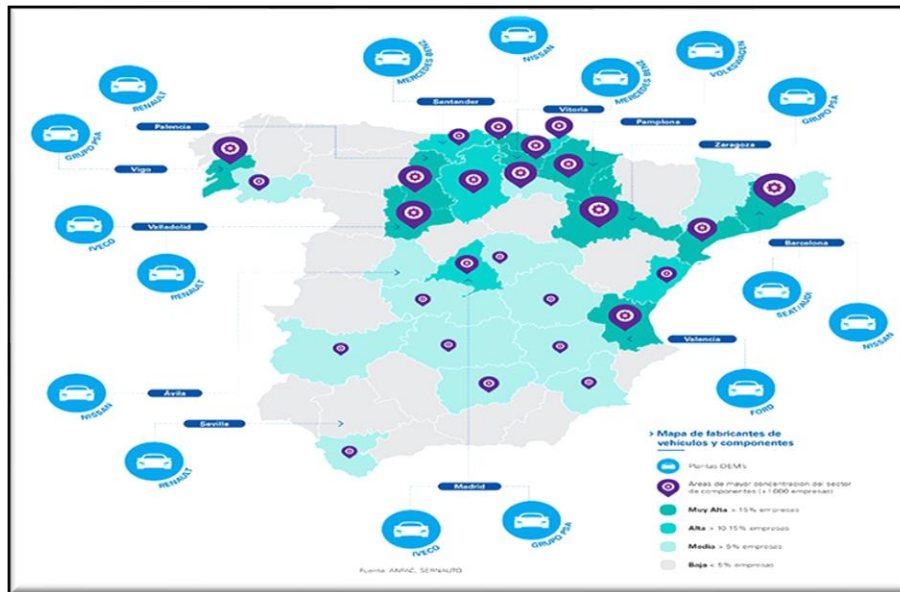
⁶ Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Incluye los actuales fabricantes de automóviles con plantas de producción en España.

⁷ La Asociación Española de Proveedores de Automoción representa, en conjunto, más del 85% de la facturación del sector.

grupos españoles (Antolín, Gestam, Ficosa, Mondragón, Teknia) tienen más de 460 plantas de proveedores españoles repartidas en todo el mundo (35 países) y apuestan por localizar producción en Europa, América y Asia.

Los fabricantes están repartidos por toda la geografía española, pero en algunas como el País Vasco su peso es fundamental, incluyen a unas 300 empresas relacionadas con este sector, lo que solo es comparable con algunos *länder* alemanes.

Mapa de fabricantes de vehículos y componentes



Fuente ANFAC y SERNAUTO

España es el cuarto productor de componentes europeo. Exportó el 61,3% de la facturación en 2021, que se destinó en ese año a más de 130 países, situándose el descenso en un 13,8% respecto a 2019, un 10% más que en 2020.

El sector de proveedores de automoción facturó en 2020 un 14% por debajo de las cifras de 2019 (4% del VAB). En 2021 fue un 6,3% más que en 2020, aunque todavía no ha logrado recuperar las cifras pre-pandemia.

Antes de la pandemia, los fabricantes de componentes ya estaban inmerso en un proceso de transformación sin precedentes. No hay que olvidar que la industria de componentes es responsable del 75% del valor final del vehículo y que invierte en I+D+i el triple de la media industrial. En el último lustro, la industria de componentes ha invertido 7.000 millones de euros en I+D+i.

Por su parte, el sector de los concesionarios cerró 2021 con unos ingresos que crecieron un 0,7%, respecto a 2020. En 2019, con 2.152 concesionarios oficiales (4.000 considerando todos) empleaban a 161.500 personas, con una facturación que se redujo un 10%, frente a 2018, y que en 2020 incrementó un 20% sobre el año anterior, mientras que los centros disminuyeron (2.042), así como los

empleos (153.425, un 5% menos en 2019), según cifras de la patronal FACONAUTO⁸.

En cuanto a los fabricantes de recambios, en 2021 incrementaron su facturación un 17% y la de los distribuidores creció un 16%, lo que significa que en esta parte de cadena de la posventa se habrían superado ya los niveles prepandemia.

Como presentó SERNAUTO, en la jornada que CCOO de Industria convocó con el motivo del PERTE VEC y las actuaciones pertinentes para su desarrollo. Los efectos más lesivos en el desarrollo del sector en el año 2021 han tenido como referencia:

- El incremento de los precios de materias primas: *aceros, aluminio, níquel, magnesio, derivados del petróleo, productos químicos y otros.*
- Los desabastecimientos de los componentes (microchips y componentes electrónicos).
- El incremento de los costes energéticos: *gas y electricidad, que no puede repercutirse en el precio al cliente OEM (fabricante de equipos originales).*
- El incremento de los costes logísticos. Y un fuerte impacto de la huelga de transportistas en el suministro de materias primas y de componente).
- La incertidumbre y volatilidad en la gestión de pedidos: *cambios y retrasos en programas, caída de producción de vehículos.*
- Con el conflicto bélico en Ucrania empeoró la situación: *aumentos de costes energéticos; paros de producción por falta de componentes de ese país (cableado), que afecta a todos los proveedores de esas plantas.*

Efectos en el empleo del sector

Si bien la electromovilidad crea nuevos empleos, su pérdida será importante en alguna cadena de suministros y regiones específicas. Empleos que difícilmente serán intercambiables porque se desarrollan en diferentes ámbitos geográficos y con diferentes niveles de habilidades.

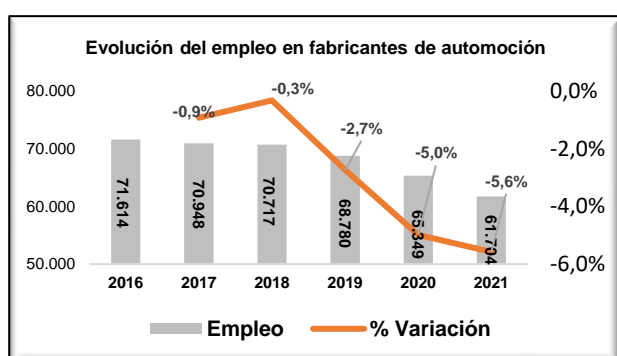
El sector español de la automoción, contabilizando la fabricación, venta y reparación de vehículos, perdió 29.200 empleos en un año, con motivo del impacto de las nuevas olas de la COVID y por la escasez de suministro de semiconductores, que está afectando al conjunto de la industria mundial. Cerró el primer trimestre del año 2022 con un total de 555.600 empleos, lo que supone la pérdida de 18.200 puestos de trabajo en la comparativa con el mismo período del año anterior.

Los concesionarios y el resto de las empresas de venta y reparación de vehículos finalizaron el primer trimestre del ejercicio actual con un volumen de plantilla de 334.300 personas, lo que supone 10.000 empleos más y una subida del 3% en

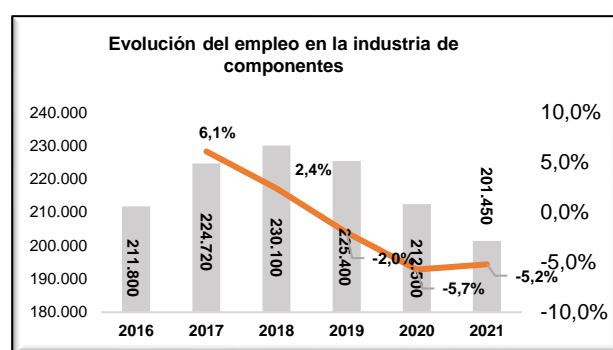
⁸ Integra las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas automovilísticas, vehículos industriales y de maquinaria agrícola presentes en el mercado español.

la comparativa interanual. Representa más de 10% del empleo industrial en varias CCAA.

La pérdida de volumen de producción, el aumento de la productividad, la transición hacia el vehículo eléctrico no compensará el incremento de empleos, debido a un posible aumento, por renovación, del parque automovilístico. Las cifras de nuevos empleos generados en la electrónica de potencia y la producción de baterías, sin contar el impacto de otras tendencias estructurales, como la mayor robotización o el desarrollo de servicios de movilidad, tendrán un efecto negativo en la mano de obra, sobre todo en la de menos cualificación. Además, los efectos se distribuirán de manera desigual, los desafíos de la electrificación para compañías individuales y regiones especializadas en tecnologías convencionales serán, en última instancia, extremadamente importantes.



Fuente: INE (CNA 291) y ANFAC



Fuente: SERNAUTO

Por otra parte, la evolución de la tecnología vinculada a la demanda de ingenieros responsables del desarrollo y contenido de software en los vehículos supondrá poco empleo, pero de alta cualificación. Por lo que alrededor de 40.000 empleos van a necesitar un esfuerzo muy importante de cualificación, ya que surgirán nuevas tipologías de empleos, que prácticamente no existen a día de hoy en las actividades industriales identificadas.

Perspectivas para el sector

Dos años después de crearse la Mesa de Automoción, solo se había reunido una vez y por la presión de los sindicatos en la calle. Hasta que a finales de 2021 el ministerio de Industria, Comercio y Turismo convocó a los representantes del sector (ANFAC, Faconauto, Ganvam, Sernauto, Aedive y Anesdor) y de los principales sindicatos (CCOO Industria y UGT-FICA) a la Mesa con el propósito de escuchar las demandas del sector y establecer las medidas necesarias contempladas en el *Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción* para alcanzar la recuperación e impulsar la transición hacia la nueva movilidad⁹.

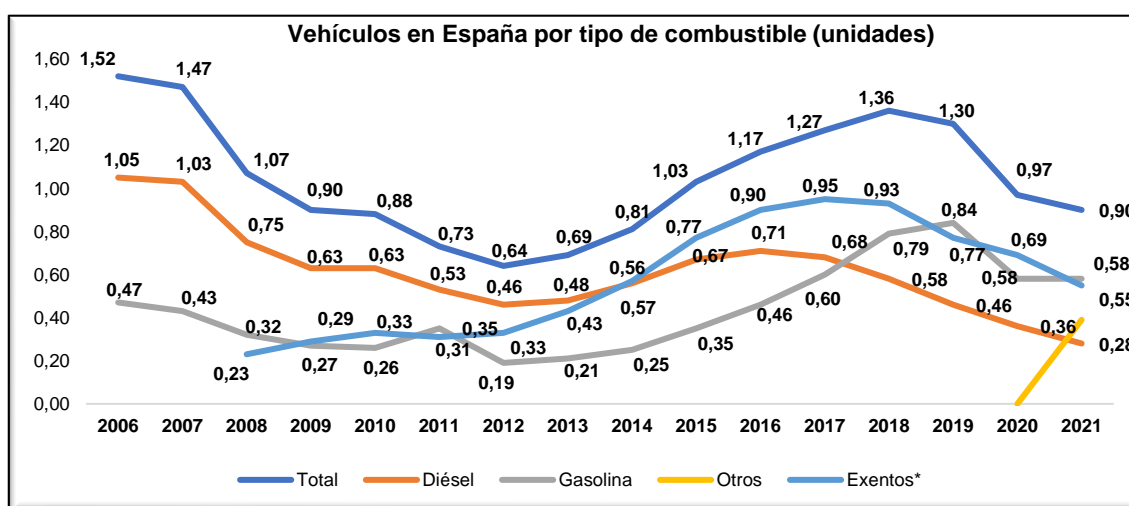
⁹ El Gobierno lo puso en marcha en junio de 2020, poniendo en marcha un paquete de 20 medidas de tipo económico, fiscal, normativo, logístico, de competitividad, de formación y cualificación profesional, de compra pública sostenible y de planificación estratégica.

Pero a estas alturas del año 2022, y a pesar de los compromisos adquiridos, destaca la falta de actividad de la Mesa. Debería ser el foro central donde se traten conjuntamente medidas y prioridades que empujen la transformación de del sector, pero manteniendo la producción y el empleo de una actividad clave para la economía española. Se reclamó al Ministerio de Industria la necesidad de ponerlo en marcha de inmediato, a través de medidas eficaces y contundentes. Por otra parte, además, se exigió la definición de un modelo constructivo, proactivo y consensuado con el sector.

Porque los nuevos retos plantean la necesidad de una convergencia entre la industria de automoción y el sector tecnológico que impacta sobre la cadena de suministro. La industria se enfrenta a factores relacionados con:

- Descarbonización del aire y medioambiente, eficiencia en el aprovechamiento de recursos, inversión y nuevas infraestructuras.
- Nuevos proveedores e interconectividad, capacidad global, simplificación y reducción del número de componentes.
- Industria 4.0 y robotización, integración vertical y digitalización.
- Definición de los nuevos modelos de negocio ante el vehículo eficiente, conectado y autónomo.
- De consumidor a usuario, envejecimiento de la población, servitización de la industria, megacities y desruralización.

La compra de un vehículo electrificado supone de media una inversión inicial un 60% más elevada que la de un vehículo de combustión interna. Si bien, puede suponer para el consumidor español de un ahorro de unos 20.000 euros en el plazo de ocho años.



(*) Vehículos exentos del pago de impuesto de matriculación.
Fuente: Agencia Tributaria y El País.

Los coches eléctricos apenas tienen el 2,7% del mercado. Actualmente, España cuenta con 283 puntos de recarga por millón de habitantes, una cifra aún muy alejada de los 583 puntos en los que se sitúa la media europea y de los objetivos impuestos a nivel nacional y en el continente. De entre los alternativos, los

eléctricos y los híbridos enchufables son los protagonistas hasta abril de 2022, con un acumulado del año que creció un 21% más que en 2021.

Los fondos Next Generation UE pueden ser una herramienta clave para abordar la recuperación del mercado y de la industria, orientándola de manera decidida a la transformación hacia la industria de la nueva movilidad. El Consejo de Ministros aprobó el impulso de la movilidad eléctrica en el sector del automóvil en julio de 2021 (PERTER VEC). Y fue autorizado el esquema de ayudas por parte de la Comisión Europea el mes de diciembre pasado.

El programa prevé el apoyo a inversiones en investigación, desarrollo e innovación, protección medioambiental y eficiencia energética en toda la cadena de valor de esta industria. El paquete de ayudas para impulsar la conversión de la industria del automóvil hacia el vehículo eléctrico movilizará en torno a 11.855 millones de euros.

Según los datos aportados en el Congreso, 311 compañías están implicadas en las inversiones a través de 13 grandes proyectos tractores que se han comprometido a sacar adelante un total de 487 proyectos en 15 CCAA.

Unas ayudas que se completan con las de otros planes, como el programa Moves III para la adquisición de vehículos eléctricos y la implantación de puntos de recarga o el programa tecnológico de movilidad sostenible. Los bloques obligatorios, a la hora de acometer el proyecto, requieren de la participación de: *un fabricante de automoción, uno de baterías y uno de componentes*. Una agrupación formada por, al menos cinco entidades y un 40% de PYMEs, además de la implicación de varias CCAA.

A las alturas de mes de abril de 2022 había 34 Planes MOVES, frente a uno que ha existido siempre, incorporando mayor complejidad al proceso actual. Al mismo tiempo, la fiscalidad actual es contraria a la descarbonización del parque y la renovación del mismo. Existen algunas carencias en el proceso de electrificación, vinculadas a la descoordinación entre CCAA y corporaciones locales, la acometida eléctrica y planificación de las vías de alta capacidad.

Por otra parte, en 2021, el parque de automóviles de España alcanzó los 29,9 millones de unidades. La edad media volvió a crecer este último año, llegando a alcanzar los 13,5 años de antigüedad. España continúa teniendo uno de los parques más envejecidos de Europa, superando la media de edad del continente de 11,5 años, según los últimos datos publicados por ACEA.

Por otra parte, el último PERTE, aprobado en mayo pasado, es el microelectrónica y semiconductores, el mayor de los once puestos en marcha hasta la fecha. 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 línea con lo previsto en la *Ley Europea de Chips* propuesta recientemente.

Medidas para impulsar el sector de automoción

Como en otros sectores, la crisis ha evidenciado la fuerte dependencia europea no solo en materias primas y energía, sino también en los nuevos materiales. Lo que implica la necesidad de un cambio estratégico de política industrial para el conjunto de la UE.

Las dimensiones que está adquiriendo la crisis de oferta en el mercado de las materias primas y de los componentes, que se suma a la desbocada escalada del coste de la energía, elevan el riesgo de un efecto contagio de costes al conjunto de la economía.

El continente necesita dotarse de una autonomía estratégica (soberanía industrial), acercando la transformación a las regiones que es donde se dirimen los problemas, no solo a los países. Al mismo tiempo se exigen modelos de codecisión en las políticas a la hora de abordar y tratar las expectativas de futuro.

El sector de automoción español, como actor clave en la fabricación de vehículos, tiene menos peso en la parte de desarrollo, lo que implica el lograr atraer proyectos industriales. El objetivo es mantener e impulsar la competitividad, vital para asumir la diferenciación tecnológica en un mercado tan competitivo, innovando tanto en procesos como en producto.

Entre otras medidas, es imprescindible acometer objetivos relacionados con:

1. Impulsar inversiones para la adecuación de las líneas de montaje a procesos innovadores.
2. Fortalecer las condiciones de apoyo a las inversiones tecnológicas y la potenciación de las actuaciones encaminadas a la digitalización.
3. Hacer coparticipes a las empresas de la red de proveedores para avanzar en el desarrollo tecnológico y de cadenas de suministro conectadas.
4. Impulso de aplicaciones tecnologías de industria 4.0 en procesos de fabricación y de logística.
5. Es de vital importancia ocupar una posición diferenciada en aquellos huecos en los que se pueden crear ventajas competitivas sostenibles.
6. La relación entre marcas y consumidor cambiará fomentando plataformas de servicio donde la marca debe encontrar su nuevo papel a desempeñar.
7. Que los fabricantes españoles establezcan alianzas con sus distribuidores y concesionarios y reinventar la gestión de la venta y la post-venta.
8. Uno de los principales factores de competitividad del futuro se sustenta sobre la automatización completa de la cadena logística.
9. No solo se requiere un mayor nivel de infraestructura sino considerar el grado de integración entre ellas como en su eficiencia entre las vías de transporte por carretera, marítimas y ferroviarias.

10. Aunque no se conocen los perfiles y los puestos de trabajo del futuro, sí se conoce la transformación que hoy en día se está experimentando en la forma de trabajar mediante la digitalización e irrupción de la industria 4.0.
11. La competitividad del mañana se construye sobre capital humano. Se debe trabajar en atraer talento cualificado y con un grado elevado de conocimiento tecnológico.
12. Es necesaria una integración del sistema educativo y la empresa, con especial interés en la Formación Profesional y Universitaria.
13. Además, es necesario crear un marco fiscal favorable a la necesaria formación en el nuevo entorno, que promueva la captación y retención de talento.

No hay que olvidar que la industria se tiene que posicionar en las nuevas cadenas de valor de la movilidad, generadas por anteriores colaboradores del sector y que pasarán a ser competidores en su actividad y en la captación de recursos económicos. Son compañías de otros sectores como Iberdrola, Endesa, Mapfre o Banco de Santander, adentrándose en el negocio de la movilidad.

Funcionamiento real de los ámbitos de consenso y coordinación

En el marco de los actuales problemas, generados por la falta de suministros - entre otros los semiconductores-, en el mes de septiembre de 2021 “CCOO de Industria instó al Gobierno a tomar las medidas necesarias y con carácter urgente que permitan paliar las consecuencias de la falta de semiconductores en el sector del auto”:

Para el sindicato, la creación de la *Mesa del Auto* tiene que servir como canalizador de una política industrial de largo recorrido con la presencia de las organizaciones sindicales, patronales, Gobierno e instituciones públicas, cuya finalidad suponga:

- Fomentar la reindustrialización de las zonas golpeadas por el abandono industrial como medida de cohesión territorial y social.
- Diseñar estrategia para atraer el conjunto de la cadena de valor de la movilidad sostenible, apostando por un modelo de economía circular.
- Tomar un papel de liderazgo en la tecnología de la batería, el hidrógeno verde y el desarrollo de software, utilizando como palanca de oportunidad parte de los Fondos de Recuperación de la UE.
- Establecer y renovar un *Pacto por la Industria* en la búsqueda de una transición justa y ordenada que contribuya al desarrollo sostenible en sus dimensiones económica, social y ambiental, con propuestas específicas que aborden la transformación del sector hacia la movilidad sostenible.
- Convertir los objetivos medioambientales en palanca de oportunidad para la reindustrialización.

- Objetivos de formación vinculados ERTE en los procesos de transformación del sector “*movilidad sostenible*”.
- Apoyo público a la inversión privada, vía participación institucional en el accionariado o financiación, condicionada a la estabilidad de empleo y mejora de las condiciones de trabajo.
- Coordinación entre Ministerios implicados para fomentar el desarrollo tecnológico y de infraestructuras.
- Simplificación y homogenización de los trámites administrativos para la instalación de un punto de recarga.
- Definir un marco regulatorio estable, homogéneo y fácilmente comprensible para impulsar nuevas formas de movilidad sostenible.
- Un plan para reducir los elevados costes productivos de transporte, logísticos y energéticos. En ese sentido, el impulso al desarrollo del Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico es clave.
- Inversiones en el desarrollo de infraestructuras del transporte fiables, resilientes y de calidad, como prioritarias para mantener la competitividad y que contribuyan al desarrollo económico y social.
- El gobierno debe desarrollar una estrategia de financiación para la movilidad sostenible que potencie un transporte inteligente, ecológico e integrado, que sea también una solución eficiente ante el auge del comercio online y el aumento del parque de vehículos comerciales e industriales.
- Convertir los objetivos medioambientales en palanca de oportunidad para la reindustrialización.
- Aumento de las inversiones públicas y privadas en I+D+i.

Para CCOO de Industria, el efecto de los compromisos energéticos adquiridos en los ámbitos internacional y nacional deben contemplar un cambio paulatino, vinculando la estrategia energética a la industrial en el sector de automoción: *la evolución hacia la reducción de emisiones debe tener en cuenta la realidades económicas e industriales de cada territorio, lo que requiere una transición ordenada, previsible y eficaz, ahuyentando los malos presagios que se vienen apreciando en la actualidad en el desarrollo futuro de este sector en España.*

Además de canalizar las nuevas actividades que se generarán y que incorporan la creación de empleos en su conjunto. Al mismo tiempo, para CCOO de Industria prevalecerá, ante todo, la necesidad de priorizar el desarrollo económico sostenible en el marco de un desarrollo industrial que no solo atienda a objetivos parciales en materia económica, sino que aborde un Pacto de Estado por la Industria que coloque a España en un proyecto viable que incorpore el bienestar de la ciudadanía, erradicando las desigualdades y la precariedad social y laboral, al mismo tiempo que favorece la cohesión territorial.

Desde CCOO defendemos abordar el proceso de transformación en el que está inmerso el sector del auto, poniendo a las personas en el centro. Para ello, entendemos que es clave planificar la transformación dando alternativas industriales, por un lado, y, por otro, articular mecanismos que actúen como

vasos comunicantes entre la posible destrucción y la creación del empleo en esas nuevas alternativas.

Seguimos y continuaremos demandando el papel que deben jugar las administraciones en el caso de los proyectos subvencionados, para lo que se deben crear espacios de concertación social. En este marco, una de las demandas recurrente de los agentes sociales ha sido un mayor grado de dialogo social a la hora de construir el PERTE VEC y de aquellos que complementan al desarrollo del sector (microelectrónica, semiconductores, hidrógeno, etc.). Lo que no se ha producido.

Teniendo en cuenta que la actual cadena de valor del sector del auto tiene un porcentaje de contratación muy masculinizada, se deberían desarrollar las políticas con perspectiva de género para cambiar la actual dinámica, favoreciendo la contratación de un porcentaje más elevado de mujeres.

El capital humano siempre ha sido uno de los puntos diferenciadores de la industria española de automoción. Pero el cambio de paradigma que está experimentando la movilidad requiere nuevas cualificaciones que hay que desarrollar. La formación es una prioridad estratégica para todo el sector.

En este marco, en el Convenio de Colaboración que la Federación de Industria de CCOO tiene suscrito con la Universidad Politécnica de Madrid, ambas instituciones elaboraron, en el marco del empleo y las cualificaciones profesionales en la industria 4.0, unas directrices dirigidas al sector del automóvil y vinculadas a informes realizados en el ámbito de este sector.

Concretamente, la Comisión Europea a partir de 2015 y hasta 2021 proponía diez acciones. Desde industriALL, junto a la patronal CLEPTA, se sentaron las bases para un enfoque coordinado del desafío de habilidades en esta columna vertebral de la industria manufacturera. Desde el CARS 2020, se establecieron orientaciones que para indicar el camino en el ámbito europeo: *en primera instancia para los recursos humanos y recomendaciones referidas a la Innovación y la Tecnología.*

Además de buscar mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas, así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a sus necesidades reales para retener el capital humano de alto valor y promoción de la inserción laboral en la industria.

Además de la implantación de un modelo que facilite la combinación de la formación teórica y la práctica en el puesto de trabajo, como puede ser la formación dual. Para lo que es preciso solucionar problemas como la adecuación de los contenidos de la formación a las necesidades reales de la industria o la distancia entre las instituciones académicas y las necesidades de las empresas.