

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

Resumen ejecutivo

Madrid, octubre 2025

I N D I C E

El sector de automoción en el mundo	3
El sector en la Unión Europea	5
Parón de la industria europea de automoción	6
Fuerte pérdida de empleo en la UE	8
Diálogo sectorial y plan de acción para el sector de automoción	9
Situación del sector en España.....	11
Infraestructuras de recarga y renovación del parque de vehículos.....	14
Propuestas para canalizar objetivos de fortalecimiento del sector	15
Los futuros desafíos laborales para el sector.....	16
El diálogo sectorial europeo.....	17
Propuestas sindicales de actuación	19

El 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. Mientras que las ventas globales de automóviles registraron un incremento del 2,67% en 2024, respecto a 2023 y de casi el 15% sobre 2022. Las matriculaciones de 2024 demuestran que, hoy por hoy, China lidera la carrera automovilística global. Los vehículos eléctricos representaron el 18% de las ventas mundiales, un crecimiento significativo desde el 2% en 2018.

El hecho es que la industria del automóvil lleva hace cinco años haciendo frente a múltiples retos. A la 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).

La guerra comercial global desencadenada por Trump supone un nuevo golpe a la globalización y un desafío al orden económico mundial, sacudiendo el statu quo del comercio mundial. Además, 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.

Después de aportar miles de millones de euros para cambiar toda la cadena de producción, las marcas no consiguen vender coches eléctricos en la intensidad que le requiere la Comisión Europea en la lucha contra el cambio climático. Lo que hace que el parque automovilístico acelere su antigüedad, convirtiéndose el sector de recambios en un pilar de la industria de automoción, favorecido por el significativo aumento de la edad media del mismo en los últimos años y por una mayor demanda de mantenimiento y piezas de repuesto.

La situación es algo 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.

De esta forma, Europa sigue perdiendo participación en la producción mundial, colocándose en tercera posición, mientras el continente americano conserva la segunda y el asiático, junto a Oceanía, lidera la producción global. Ocupando la cuarta plaza el continente africano. China continúa ganando cuota en Europa y superando por primera vez a EEUU en ventas globales de vehículos.

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) se incrementaron teniendo en cuenta los tipos de cambio entre el 31 de diciembre de 2023 y 2024. Lo que se produce

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.

como consecuencia de la venta de coches más caros (eléctricos) y no en del mercado en volumen.

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 donde los costes de producción, la falta de infraestructura de carga, la dependencia asiática de las baterías y el desempleo incierto que amenaza con dinamitar la transición.

China 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. Además, domina 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.*

Y 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.* En la actualidad, la salida al exterior de China está muy vinculada a sus “*enormes problemas de sobrecapacidad*”.

Al mismo tiempo, se produjo una caída de los beneficios en la industria automovilística occidental. 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 esta situación.

Para la consultora EY, se justifica por la persistente debilidad económica, así como por la falta de estabilización en la situación geopolítica y en la política arancelaria. Las empresas deben desprenderse de las 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".*

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.

El sector en la Unión Europea

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.

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.

Incide de forma destacada en la balanza comercial 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: *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; así como el crecimiento del reto del mercado chino*. Llevó a que la producción cayera un 6,2%, mientras que el mercado creció un 0,8% en 2024, con unas ventas totales de 10,6 millones de unidades.

Para acometer la incertidumbre que rodea al sector, 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”*.

Porque 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 del continente. 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.

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. El objetivo hacia la neutralidad climática ha puesto a la electrificación en el centro de las estrategias de los fabricantes.

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.

El problema más disruptivo ha sido el arancelario, por inesperado y porque ha alterado los cimientos de una cadena de valor interconectada. La escalada arancelaria del presidente de EEUU, que ha hecho claudicar a potencias como Japón o la UE, ya está golpeando a varios sectores económicos.

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.

Parón de la industria europea de automoción

Los analistas de la sociedad suiza de servicios financieros UBS explican en un informe cómo el coche europeo atravesó 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.*

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. Y 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 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, tras años de crecimiento constante.* Si bien las inversiones relacionadas con los vehículos eléctricos se mantuvieron fuertes en 2023, se desplomaron en 2024. 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.

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.* 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.

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. Y 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 el aumento del índice para subir sus precios, incluso por encima de la tasa de inflación.

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 estancados 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 reduciéndose y la inversión extranjera disminuye, la cadena de suministro se encuentra bajo presión para cumplir con los objetivos ecológicos y digitales.

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, 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.

Para mayor desgracia del sector europeo, en octubre de 2025, tras decisión de tomar el control por parte del Gobierno neerlandés de Nexteria, China prohibió a

Nexperia exportar productos fabricados en China, lo que aumentó el riesgo de interrupciones generalizadas en la cadena de suministro de la industria automotriz europea.

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 exige atención.

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. 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.

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

La patronal europea CLEPA anunció la pérdida de 54.000 puestos de trabajo en 2024, más que durante la pandemia. 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 empleo. 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.

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 manifiesta una caída constante en la creación de empleo que ya se prolonga 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.

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*, 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.

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 la patronal, 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.

Diálogo sectorial y plan de acción para el sector de automoción

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 este sector porque aplica una política climática sin una política industrial.

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 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.

Mientras tanto, los sindicatos europeos, a través de industriAll y la Confederación Europea de Sindicatos (CES), se habían manifestado 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”*.

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.

En noviembre de 2024, Bruselas puso fecha al inicio del diálogo social 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”*. Proceso se inició el 30 de enero de 2025.

La Comisión Europea señala: *“El sector está atravesando una transformación estructural de una velocidad y magnitud sin precedentes. Al mismo tiempo, la rápida integración de tecnologías digitales, como la inteligencia artificial, el software, los dispositivos de detección y comunicación revolucionan el sector”*.

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)*³ (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.

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

³ 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*.

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%.

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.

La Comisión Europea adelantará a finales de 2025 la revisión sobre el futuro del motor de combustión. 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.

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.

Situación del sector en España

ACEA Pocket Guide 2025/2026 sitúa a España en el grupo de grandes fabricantes del continente, donde la red industrial española continúa siendo una de las más completas y diversificadas de la UE.

En el ámbito de la inversión, la industria de la automoción se mantiene como uno de los principales inversores industriales en España y Europa. De igual manera, el sector continúa siendo uno de los empleadores más estables en nuestro país en 2024. 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 China.

Teniendo en cuenta la industria del auto en su conjunto, 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 de piezas 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.

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. En septiembre de 2025, continúa la caída de la producción (-5,2%), por la lenta adaptación de las fábricas a los vehículos eléctricos, ralentizadas también por una demanda y exportación europea que no acaba de llegar.

El año cerró con algo más del millón de coches nuevos matriculados. Las ventas totales crecieron 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.

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. 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.

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%).

La ralentización de los mercados globales de la automoción, las incertidumbres arancelarias y unos volúmenes más bajos de lo esperado en la movilidad eléctrica, tuvieron sus consecuencias en las empresas de componentes. Esta situación ha causado la tramitación de un expediente de regulación de empleo (ERE) en la empresa Mahle, que supondrá 740 despidos.

En el ámbito de los concesionarios han pasado 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.

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. Las exportaciones dirigidas fuera de la UE, Turquía se convierte en el cuarto destino de exportación, desbancando a Italia, Polonia y a México.

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. En los componentes, constituye también uno de los principales motores exportadores del país, ya que su segmento de fabricación posee un elevado grado de internacionalización, así como una vinculación directa con el comercio y la logística internacional.

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.

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.

Por otra parte, 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.

La industria española de automoción mantiene en 2024 su volumen de empleo global, 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 cuyo número de empresas se redujo en un 20,9% a lo largo de la serie.

Respecto del espectro geográfico, Randstad Research afirma que Cataluña concentra el mayor volumen de empleo, seguida por Andalucía, Comunidad Valenciana y Madrid. Navarra es la comunidad con mayor porcentaje de empleo en fabricación de vehículos, reflejando su fuerte especialización industrial. Le siguen Aragón y el País Vasco.

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 y en la venta y reparación. 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 directos e indirectos.

La Memoria Anual 2024 de FACONAUTO, indica que 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.

Infraestructuras de recarga y renovación del parque de vehículos

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, según AutoScout24, basándose en datos de la CNMC y de AEDIVE. 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.

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. Los principales operadores denuncian importantes cuellos de botella para su instalación: *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.*

Para conseguir el objetivo del *fit for 55* de tener 300.000 puntos en cinco años, hay que multiplicar la cifra por 10. ANFAC considera que para 2025 es indispensable tener 90.000 puntos de recarga, la mayoría de alta potencia. 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.

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. Pero, mientras el debate 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.

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.

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. Según el informe de Ideauto, la antigüedad del

parque de turismos se sitúa en los 14,5 años de media, frente a los 14,2 años de 2023. Los industriales son los más antiguos (15,1 años), seguidos de los vehículos comerciales (14,7 años); y los autobuses, son los más jóvenes (11,5).

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.

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).

Propuestas para canalizar objetivos de fortalecimiento del sector

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 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 se posicionan 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.

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.

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 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.

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.

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.

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.

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 actuaciones como el análisis del sector actual de automoción y del mercado de movilidad, de la cadena de valor industrial española o la de capacidades productivas existentes.

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*.

Los futuros desafíos laborales para el sector

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.

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 los nuevos papeles a los que se tienen que enfrentar en el futuro. 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.

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. 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.

El camino hacia la movilidad eléctrica no solo debe centrarse en reducir emisiones, sino también en garantizar una transición justa para las personas trabajadoras 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.

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 diálogo sectorial europeo

El diálogo estratégico abierto con la industria 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.

No 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.

Los grandes fabricantes europeos de automóviles anunciaron en octubre de 2025 retrasos en sus objetivos de producción del coche eléctrico y aplazaron el lanzamiento de nuevos modelos (además de mantener opciones híbridas e incluso de combustión más allá de lo inicialmente previsto). El coche eléctrico es una necesidad medioambiental ante la que no se puede dar marcha atrás.

La Comisión se fijó unos objetivos cuya ambición exigía que todos los actores implicados remarán 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 sindicatos y empresarios, 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.

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.

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.

Porque en España existen 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 encuestados⁴ se plantea menos que antes comprar un automóvil en los próximos seis meses.

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, 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 ..."

Propuestas sindicales de actuación

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.

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. Piden una transformación industrial justa y viable, que proteja el empleo, garantice la competitividad y cumpla con la política climática de Europa.

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 gigafactoria en Zaragoza: *visualizando el sector de automoción y su ecosistema; dinamizándolo a través de la integración, el talento y la tecnología; liderando el futuro ante los nuevos retos globales y diseñando una estrategia a modo de hoja de ruta compartida*.

⁴ Termómetro 5D elaborada por 40dB. para CincoDías y EL PAÍS y publicada el 14 de octubre de 2025.

Aprovechando la creación de la *Asociación Grupo de Ciudades Españolas del Sector Automoción y Componentes (ACEAC)*⁵ 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.

Para CCOO de Industria, 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.

Miles de personas trabajadoras 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. 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.

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.

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

⁵ 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).

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

Además, el sindicato viene realizando propuestas de socialización de la movilidad en España para facilitar el acceso de todos los colectivos al vehículos eléctricos y electrificados fabricados en la UE, sobre todo, a los más vulnerables, con especial atención a las personas con salarios más bajos.

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 la industria de automoción. 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.

Además, 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.

Siete son las medidas que destacan de la estrategia que CCOO de Industria.

- El sindicato propone crear un “*leasing social*” para facilitar el acceso a vehículos electrificados fabricados en Europa.
- Reclama fortalecer la seguridad en el empleo, avanzando decididamente en el aumento de los contratos indefinidos y en dar continuidad al contrato relevo.
- Plantea reforzar la formación y la retención del talento.
- Apuesta por la igualdad de género.
- Potenciar la salud laboral.

- Es importante la economía circular como elemento de reconversión industrial.
- Además de 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.