



La facturación de la industria automovilística aumenta ligeramente y se sitúa cerca de los 61.000 millones de euros en 2021

- El impacto de la pandemia y la fuerte crisis de los microchips han afectado sustancialmente al ritmo de producción y matriculación durante todo el año
- La recaudación fiscal procedente de la automoción acumuló 34.148 millones de euros, lo



que supone un 15,9% más en comparación con 2020

- **ANFAC ve necesario que se adopten nuevas medidas para acelerar el ritmo de descarbonización dados los nuevos objetivos de reducción de emisiones que España apoya en Europa**

Madrid, 13 de julio de 2022. Los fabricantes y empresas de automóviles que operan en España, asociadas de ANFAC, han alcanzado una **facturación en 2021 de 60.908 millones de euros, lo que supone un ligero aumento del 1% respecto al año anterior**, y un resultado neto de 1.011 millones de euros en el último año, tal y como recoge el **Informe Anual 2021** de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), presentado hoy en Madrid. Este dato viene condicionado por las secuelas todavía palpables de la pandemia y la fuerte crisis de los microchips, que afectó al ritmo de producción y matriculación durante todo el año.

La **recaudación fiscal de la automoción acumuló 34.148 millones de euros durante el 2021**, aumentando en un 15,9% su aportación a la economía de nuestro país, en comparación con 2020. De este total, a pesar de la caída del mercado, la recaudación del impuesto de matriculación se incrementó en un 9,7% y sumó 4.257 millones de euros, como consecuencia del aumento del impuesto que se produjo en los seis primeros meses del año por la nueva regulación WLTP, que se pudo no obstante relajar temporalmente en el último semestre del año gracias al apoyo del Congreso, que forzó un cambio para mantener la fiscalidad como en años anteriores. De igual manera, cabe destacar que el comercio exterior de vehículos se posicionó como el mayor aportador de saldo positivo a la balanza comercial con 18.984 millones de euros en 2021.

La industria de la automoción, en plena transformación hacia la industria de la movilidad, marcada por la sostenibilidad y la digitalización, continúa siendo un sector con una fuerte inversión en innovación y desarrollo tecnológico. Durante el año pasado, se realizó un esfuerzo en **inversión de cerca de 1.500 millones de euros en España**.

La crisis de los microchips y la reducción de la demanda han sido determinantes para las marcas que, a pesar de estos condicionantes en la actividad, han mantenido el empleo con **61.704 puestos de trabajo en 2021. La aplicación de los ERTE ha permitido minorar el impacto en empleo derivado de la menor actividad industrial y comercial**. Para **José López-Tafall, director general de ANFAC**, estos datos “son reflejo de la resiliencia de un sector que aporta el 10% del PIB y del compromiso de la industria y de nuestros centros de producción por continuar siendo un referente económico y de empleo en España”.

Con todo, José López-Tafall ha recordado que: “Para mantener estas cifras y que España se convierta en el hub de la nueva movilidad, necesitamos un mercado y una producción fuerte. Tenemos que recuperar el ritmo natural de España: 1,3 millones de turismos matriculados al año y 2,8 millones de vehículos producidos en nuestro país. No situarnos en estas cifras, pone en riesgo el empleo y la industria que genera este sector. Esto es algo que no podemos hacer solos, necesitamos el apoyo y la complicidad de la Administración”.



ACELERAR EL RITMO DE LA ELECTRIFICACIÓN

Respecto al compromiso con la electrificación, el informe elaborado por ANFAC señala la necesidad de aumentar el ritmo en la penetración de vehículos electrificados en línea con los objetivos contemplados en el PNIEC para alcanzar las exigencias de reducción de emisiones. En este sentido, desde la asociación se insiste que **en 2021 no se cumplió el objetivo marcado de mercado electrificado** y que para **este año es necesario duplicar el volumen del año anterior hasta las 120.000 unidades matriculadas**. Tal y como destacó José López-Tafall, “España no está logrando alcanzar las cifras marcadas por el PNIEC, que son incluso menos exigentes que las que plantea el Fit for 55. Y no es por falta de oferta, que está disponible tanto en turismos como en vehículos comerciales, camiones o autobuses. Es pues el momento de acelerar y establecer nuevas medidas contundentes en materia de infraestructura de recarga, eficiencia de los planes de ayuda y de un marco fiscal favorable que impulsen y aceleren el ritmo de la electrificación”.

En paralelo, la patronal hace hincapié en impulsar la renovación del parque que alcanza **los 13,5 años de antigüedad media creciendo por encima de la media europea que tiene 11,5 años**. López-Tafall señala que “si queremos alcanzar el objetivo establecido por el PNIEC en 2030, se debe alcanzar reducciones anuales medias de emisiones del 3,6% del parque, pero la realidad es que solo hemos reducido un 0,9% dado el envejecimiento del parque. Si no renovamos el parque no cumpliremos objetivos”.

Tal y como señala el Barómetro de la Electromovilidad elaborado por ANFAC, la distancia entre España y el resto de los países del entorno en materia de desarrollo de electromovilidad continúa aumentando. A pesar de que a cierre de 2021 España creció en el indicador global 9 puntos, el resto de la media europea subió 22 puntos logrando así cumplir con los objetivos establecidos, lo que evidencia la necesidad de acelerar el desarrollo de electromovilidad en España.

UN MODELO DE MOVILIDAD Y DESCARBONIZACIÓN A LA ESPAÑOLA

ANFAC continúa trabajando para alcanzar los objetivos de descarbonización y cero emisiones marcados por la Unión Europea y que a nivel nacional recoge el PNIEC, que fija para 2030 un parque de 3 millones de turismos electrificados. Para ello, la asociación señala que España ha de **diseñar su propio modelo de descarbonización y de movilidad** que pueda dar respuestas a las necesidades de los ciudadanos y garantice el futuro industrial de la automoción española. En este sentido, José López-Tafall destaca que “hay que establecer una visión y un modelo único como país que impulse la transformación y, al mismo tiempo, reconozca al usuario la libertad de elección de cómo moverse y dé certidumbre sobre la tecnología con la que hacerlo. España debe adoptar un modelo de movilidad con coches limpios, y elegir nuestro propio camino para cumplir los objetivos de 2030 y 2035, no copiar el camino de otros países en los que no existe ni industria ni empleo del sector”.



De igual manera, ANFAC señala que, para impulsar la transformación industrial, además de la ágil adjudicación del PERTE VEC y la puesta en marcha de los proyectos asignados, es necesario seguir estableciendo medidas y una política industrial que favorezca esta transición. Para ello, hay que hacer foco en el anuncio de nuevos planes de política industrial que ayuden a la transformación y refuercen su autonomía estratégica, conservar la flexibilidad laboral del sector y apoyar esta política industrial con la imprescindible prioridad presupuestaria.

“Estamos en un momento clave en el que debemos acelerar. Por lo que, si queremos mantenernos en la carrera de la nueva movilidad y alcanzar los objetivos de reducción de emisiones hay que lograr alcanzar un **mercado de 120.000 turismos electrificados y una infraestructura de 45.000 puntos de recarga**, lo que supone duplicar y triplicar, respectivamente, los registros del año anterior. Esto precisa de una mayor agilidad y compromiso por parte de las administraciones que impulse la transformación, lo que se debe traducir en medidas adicionales que hagan que la electrificación alcance el nuevo ritmo que se exige. Si España apoya en Europa acelerar la ambición, es evidente que internamente se deben adoptar nuevas medidas que hagan posible tal aceleración. Conseguir ese nuevo impulso ha de ser una prioridad ya para 2022”, destacó José López-Tafall.

PDF adjunto 7767

Fecha: 13 julio, 2022 - 11:30

