

El sector de la automoción alcanza los **70.000 millones de euros de facturación en 2022**

- **Las marcas asociadas a ANFAC lograron una mejora del 16% en sus ingresos y un resultado neto de 767 millones de euros**
- **La recaudación fiscal procedente de la automoción acumuló 39.177 millones, un 13,2% más que en 2021**
- **ANFAC reclama al Gobierno que se forme tras el 23-J un conjunto de medidas contundentes y estables que faciliten la recuperación del mercado acelerando la venta de vehículos electrificados mejorando la renovación, y haciendo del desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público una cuestión de estado.**

Madrid, 12 de julio de 2023. Los fabricantes y empresas de automóviles que operan en España, asociadas en ANFAC, han alcanzado una facturación en 2022 de **70.392 millones de euros, un 15,8% más que el año anterior**, tal y como recoge el **Informe Anual 2022 de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)**. Este dato viene condicionado por las secuelas de la pandemia, la falta de suministros como consecuencia de la guerra de Ucrania y la crisis de los microchips, que ha afectado al ritmo de producción y matriculación. El sector espera una estabilización de las cifras si mejora la coyuntura económica. En cuanto al resultado neto, se obtuvo una cifra de 767 millones de euros en el último año, un 33% menos que en 2021

Por su parte, la **recaudación fiscal de la automoción acumuló 39.177 millones de euros durante el 2022, aumentando en un 13,2%** su aportación a la economía de nuestro país, en comparación con 2021. De este total, la recaudación del **impuesto de matriculación se incrementó en un 7,8%, ascendiendo a los 4.590 millones, pese a que en 2022 se matricularon menos vehículos que el año anterior.**

La transformación industrial hacia el vehículo electrificado y la movilidad sostenible es una prioridad para las marcas ubicadas en España. Es por ello por lo que, durante el ejercicio anterior, se **invertieron 1.710 millones, lo que representa un crecimiento del 14,5% respecto a 2021**, confirmando la especial relevancia que España tiene como polo industrial para la automoción.

2022 se vio afectado por la escasez de semiconductores, la falta de componentes, el aumento de la inflación o los cuellos de botella en las fábricas debido a los problemas de logística y transporte. A pesar de todo, la flexibilidad de los centros de producción y el continuo diálogo social para adaptarse a las condiciones cambiantes del aprovisionamiento de materiales permitió la resolución de la mayoría de los ERTES, logrando que las fábricas en España aumentasen sus plantillas hasta un total de a **62.341 trabajadores en 2022, un 1% más que en 2021.**

Para **José López-Tafall, director general de ANFAC**, la recuperación del empleo en el sector “reflejan la resiliencia de una industria que aporta el 10% del PIB y del compromiso de los fabricantes y de nuestros centros de producción por continuar siendo un referente económico y de empleo cualificado en España y en Europa”.

RECUPERAR EL VOLUMEN DE MERCADO

Sin embargo, esa resiliencia de la producción no se ha visto acompañada por las cifras de ventas de turismos que en **2022 cerraron con 813.374 unidades**, un dato peor incluso que en el año del primer confinamiento.

España es la cuarta economía de la Unión Europea y como tal el **mercado debe estar en torno a los 1,2 o 1,3 millones de turismos vendidos al año y 1,5 o 1,6 millones si incluimos los vehículos comerciales, buses y pesados.**

“Un mercado tan bajo como el de 2022 penaliza la renovación del parque, que cerró el pasado año con una media de 13,9 años. Es necesario recuperar los niveles de 2019 para contribuir a la descarbonización del parque móvil, eliminando los vehículos más viejos por unos nuevos que, no sólo son más sostenibles sino también más seguros. Es irrenunciable acelerar la electrificación para no quedarnos atrás, pero un vehículo nuevo de combustión que elimine de las carreteras uno de más de 20 años también mejora la calidad del aire y hoy en día es una solución para muchos ciudadanos”, explica López-Tafall.

ESPAÑA, A LA COLA EN ELECTRIFICACIÓN

Un mercado tan bajo afecta a la penetración de la electromovilidad en España, donde ocupamos el vagón de cola de Europa a cierre de 2022. En este sentido, el **Barómetro de electromovilidad**, elaborado por ANFAC, evidenció el lento desarrollo de la electrificación en nuestro país. El **indicador global de electromovilidad** alcanzó **15,3 puntos, que solo supuso un aumento de 3,5 puntos** respecto a 2021, pero muy lejos de la media europea que superó **los 33 puntos**.

Desde ANFAC venimos insistiendo en la necesidad de incrementar el volumen de ventas y acelerar el desarrollo de puntos de recarga. En 2022, se alcanzó un total de **78.312 ventas de turismos electrificados** y **18.128 puntos de recarga de acceso público**.

“España no ha logrado cumplir en 2022 con las exigencias mínimas de electrificación para alcanzar los hitos anuales de reducción de emisiones, estimados por ANFAC en 120.000 ventas de electrificados nuevos y un total de 45.000 puntos de recarga. La electrificación y descarbonización está en el ADN del sector, pero lograrlo no depende solo del esfuerzo y liderazgo de las empresas, sino también del nivel de compromiso y de las herramientas que se dispongan desde el ámbito público y desde todo el ecosistema de la nueva movilidad de bajas y cero emisiones. Y ahora mismo, seguimos estando atrás”, según López-Tafall.

2023, AÑO CLAVE PARA LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR

ANFAC ha afirmado que 2023 es un año clave para impulsar las ventas del mercado total, la entrada del vehículo electrificado y asentar a España como hub de electromovilidad. “No podemos dejar pasar 2023 sin tomar decisiones que realmente contribuyan a la transformación de la industria”, señaló López-Tafall.

Tanto las marcas como las administraciones públicas y resto de actores deben trabajar juntos en la misma dirección para recuperar el mercado e impulsar la electrificación de la movilidad: “La industria de la automoción necesita el pleno

apoyo y compromiso del nuevo Gobierno que se conforme el próximo 23 de julio para avanzar en la descarbonización y bajo un modelo de movilidad, donde el vehículo limpio, conectado y sostenible sea considerado una solución más para avanzar hacia la movilidad sin emisiones”, apuntó el director general de ANFAC.

CAMBIO RADICAL DEL MOVES EN 2024

El plan MOVES III tiene fecha de caducidad: el 31 de diciembre de 2023. Hoy, quedan fondos, lo que es una buena noticia para aquellos que quieran comprar un vehículo nuevo con enchufe.

Ahora bien, desde ANFAC proponemos un cambio radical de los programas de incentivos. Es necesario **un nuevo modelo de ayuda a la demanda más eficiente y directo, que llegue antes al ciudadano y a las empresas y evite trámites y costes improductivos a las AAPP**. “Si queremos cambiar las cosas no podemos seguir haciendo lo mismo”, aseguró López-Tafall.

Asimismo, ANFAC tiene elaborada una reforma integral de la fiscalidad que haga atractivo para las empresas renovar sus flotas con vehículos electrificados, dado que en este momento apenas cuentan con ningún incentivo.

En materia de infraestructura de recarga, y tal y como se destacó en la presentación de los mapas de infraestructura para los objetivos del Fit for 55, es preciso avanzar mucho más rápido. Y en especial, ANFAC reclama un **Centro Estatal que se encargue de coordinar y supervisar el despliegue de puntos de recarga en España, así como un plan de ayudas específicas (MOVES Recargas) para impulsar la recarga de alta potencia y evitar zonas sombra en el territorio**.

De igual manera, se ha resaltado la importancia de priorizar el sector de la automoción dentro de una nueva **política industrial**, que preserve la competitividad actual, pero, sobre todo, haga crecer las nuevas ventajas competitivas. “España está inmersa en una lucha global por las fábricas y tecnologías del futuro, y necesitamos una política industrial fuerte, pragmática y continuada, como la que desarrollan nuestros competidores” afirmó López-Tafall.

Para López-Tafall, “si queremos cumplir con los objetivos establecidos por la Unión Europea es preciso no solo el esfuerzo del sector sino el pleno compromiso del futuro Gobierno para poder llevar a cabo la transformación de la movilidad. Este 2023 ha de ser un año clave para el sector de la automoción que marque una verdadera transformación hacia la industria del vehículo electrificado y descarbonizado”.

[ACCEDE AL INFORME ANUAL ANFAC 2022](#)

Si estás interesado en complementar toda la información, puedes acceder a los diferentes Informes de ANFAC:

[ACCEDE AL BARÓMETRO DE ELECTROMOVILIDAD 1er TRIMESTRE 2023](#)

[ACCEDE AL MAPA DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO PARA LOS OBJETIVOS DEL FIT FOR 55](#)

[ACCEDE A LA PROPUESTA ANFAC PARA LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES](#)

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., DFSK, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, MG Motor España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otocar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volta Trucks, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Félix García
Director de Comunicación y Marketing de ANFAC
felix.garcia@anfac.com
Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero
Comunicación ANFAC
javier.herrero@anfac.com
Tfno.: 91 343 1345

