

ANFAC y SERNAUTO apuestan por una nueva política industrial que garantice la competitividad del sector

- El informe propone cinco líneas de actuación estratégicas para reposicionar y fortalecer a España como referente en la producción de automóviles y componentes, para abordar de forma satisfactoria la transición del sector hacia la movilidad sostenible
- ANFAC y SERNAUTO apuestan por un enfoque común, sólido y coherente para hacer frente a la competencia más dura del exterior.
- En un Informe elaborado con la colaboración de KPMG en España, ambas patronales identifican las áreas del sector de la automoción prioritarias en las que poner el foco e invertir los recursos

Madrid, 19 de septiembre de 2023. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y la Asociación Española de Proveedores de la Automoción (SERNAUTO) han contado con la colaboración de KPMG en España para asistirles en la preparación de este informe. En el informe **“Nuevos retos del sector de la automoción en España”** se identifican las áreas sobre las que el sector debe actuar y donde invertir los recursos, con el objetivo de establecer una visión sobre una nueva política industrial coordinada que permita abordar con éxito el proceso de transformación tecnológico e industrial al que se enfrenta la automoción. Para ello, ambas entidades abogan por promover un entorno competitivo con el que seguir garantizando la presencia en España en toda la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado. Un enfoque donde se evite la fragmentación de políticas y el establecimiento de objetivos sin las condiciones esenciales para su implementación.

El informe ha sido presentado por ambas asociaciones en la sede de KPMG, con la participación del **comisionado especial para el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado, José María López**, que ha señalado que “el PERTE VEC se ha convertido en un instrumento fundamental para promover la nueva revolución industrial y hacer de España un referente global en el nuevo modelo de movilidad y foco de atracción de nuevas inversiones, como la gigafactoría de baterías en la Comunidad Valenciana, que estará operativa en 2026 y otras que se han presentado en esta segunda convocatoria, que ha sido todo un éxito, y la apuesta por la electrificación de nuestros centros de producción. Estas inversiones muestran que España ofrece un entorno de máxima confianza”.

El **director general de ANFAC, José López-Tafall**, ha calificado al informe como “la piedra angular que servirá para establecer las políticas de acción que debemos poner en marcha para potenciar la posición de España en la industria de la automoción y convertir a nuestro país en un hub de movilidad sostenible en Europa y el mundo”.

Por su parte, **José Portilla, director general de SERNAUTO**, ha recalcado la relevancia de este informe que “pone el foco en la necesidad de reforzar la soberanía industrial y la relocalización de componentes críticos para el desarrollo de los vehículos electrificados. Sin olvidar, que toda la cadena de valor ha de asentar sus bases sobre el marco de una fuerte inversión y apuesta por el I+D+i que nos mantenga competitivos y nos permita acometer esta transición con éxito”

De igual manera, **Begoña Cristeto, socia responsable del sector Automoción de KPMG en España**, se ha mostrado “satisfecha de poder ayudar a un sector estratégico para nuestra economía a definir sus retos en el futuro; un sector que representa un 10% del PIB y genera más de dos millones de empleos en nuestro país”.

5 EJES PARA ESTABLECER UNA NUEVA POLÍTICA INDUSTRIAL

El documento establece **cinco políticas clave**: el control sobre la cadena de valor; la apuesta por la tecnología, el conocimiento y la I+D+i; el aprovechamiento sobre la normativa verde; la adecuación al nuevo modelo de vehículo eléctrico; y la necesidad de un ecosistema económico-político favorable.

El Informe, titulado ***Nuevos retos del sector de la automoción en España***, analiza además el contexto actual del sector, marcado por la incertidumbre económica, la nueva normativa que prohibirá la venta de vehículos (turismos y comerciales ligeros) no neutros en carbono a partir de 2035, la crisis de semiconductores y la inflación e incremento de los costes.

A partir de ahí establece cinco líneas de actuación a seguir, bajo una nueva política única y coordinada, para poder revertir la situación:

- **Control sobre la cadena de valor.** Enfocadas en lograr que España pueda estar presente en todas las etapas de la cadena de valor de producción del vehículo electrificado. Para ello, deben incentivarse la implantación de gigafactorías de baterías y la producción de componentes electrónicos de valor añadido, además de

simplificar la concesión de permisos y reducir las trabas burocráticas para la extracción de litio. En este aspecto, ambas asociaciones destacan la importancia de recuperar los 1,2 millones de turismos y un total de 1,5 millones de vehículos nuevos vendidos de forma anual en el mercado español, que durante 2022 ha caído un 7,2% hasta situarse en las 958.813 unidades.

- **Apuesta por la tecnología, el conocimiento y la I+D+i.** Avanzar en la generación, retención y aprovechamiento del ecosistema de innovación y crecimiento industrial pasa por establecer un sistema que potencie las deducciones fiscales en I+D+i, fomente la digitalización en toda la cadena de valor e incentive el establecimiento de centros de desarrollo tecnológico y de conocimiento.
- **Aprovechamiento sobre la normativa verde.** En este sentido, son importantes acciones como el *remanufacturing* de vehículos y componentes, incentivar la implementación de un sistema estándar para la monitorización de la huella de carbono o potenciar el uso de energías renovables con el fin de aprovechar el origen renovable existente en nuestro país, para convertirlo en un factor diferencial. En el Informe se destaca que, con 300 días de sol al año, España tiene un gran potencial en lo que a energía renovable se refiere y que podría ser utilizada, por ejemplo, para poner en marcha parte de una infraestructura de recarga de acceso público para vehículos eléctricos, que en 2022 alcanzó los 18.128 puntos, muy por debajo del objetivo de llegar a los 45.000 necesarios.
- **Adecuación al nuevo mercado del vehículo eléctrico.** Debe adaptarse la industria al nuevo modelo de vehículo eléctrico, por ejemplo, flexibilizando las ayudas directas al CAPEX, y no solo al OPEX, para la adecuación de las plantas; desarrollando un marco normativo que favorezca las inversiones privadas; y también apostando por la formación, con programas que permitan readaptar las habilidades de los profesionales. Y, al mismo tiempo, establecer un marco de medidas, tanto en materia de ayudas directas a la compra de vehículos electrificados como en la simplificación de los trámites burocráticos para el desarrollo de infraestructura de recarga de acceso público. España ha de potenciar su mercado y evitar descolgarse del ritmo del entorno europeo. Según los datos de cierre de 2022, España tuvo una cuota de mercado por debajo del 10% en vehículos electrificados, muy lejos de la media europea del 21%.

- **Ecosistema económico-político favorable.** España debe reposicionarse como un país favorable a la fabricación de componentes y automóviles y a la comercialización de estos, y el primer paso es fijar un interlocutor único y directo de la industria con la Administración, que preferiblemente debe ser el Ministerio de Industria. Así mismo, se remarcan otro tipo de iniciativas como dotar de visibilidad y estabilidad al precio de la energía, redimensionar los recursos destinados al Ministerio de Industria o reducir la burocracia y unificar procesos administrativos entre Comunidades Autónomas son importantes elementos en aras de lograr este objetivo. Además, es clave contar con un fuerte compromiso público hacia la innovación y la tecnología para fomentar la competitividad y la autonomía estratégica de nuestro país.

La transformación tecnológica a la que se enfrenta el sector hacia la movilidad sostenible supone una oportunidad industrial para España. Para afrontar de forma satisfactoria esta revolución y los desafíos más inmediatos, ANFAC y SERNAUTO abogan por la creación de una nueva política industrial que garantice la competitividad del sector y potencie a España como referente de producción en el sector automovilístico.

[ACCEDE AL INFORME COMPLETO](#)

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@anfacs.com

Tfno.: 91 343 1345

Acerca de SERNAUTO

SERNAUTO es la Asociación Española de Proveedores de Automoción. Fundada en 1967, reúne a más del 85% de la facturación del sector a través de sus empresas asociadas. Representa a una industria formada por más de 1.000 empresas que proveen de componentes a las plantas de fabricación de vehículos y al mercado de recambios. Se trata de un sector estratégico que en 2022 facturó en España más de 37.668 millones de euros, alcanzando 329.950 empleos directos e indirectos. Es el tercer sector que más exporta, directamente el 60% de la producción, alcanzando el 82% si se tienen en cuenta los componentes instalados en vehículos exportados.

Más información

Carolina López

Gerente de Comunicación y Sostenibilidad de SERNAUTO

carolina.lopez@sernauto.es

Móvil: 616 04 70 90