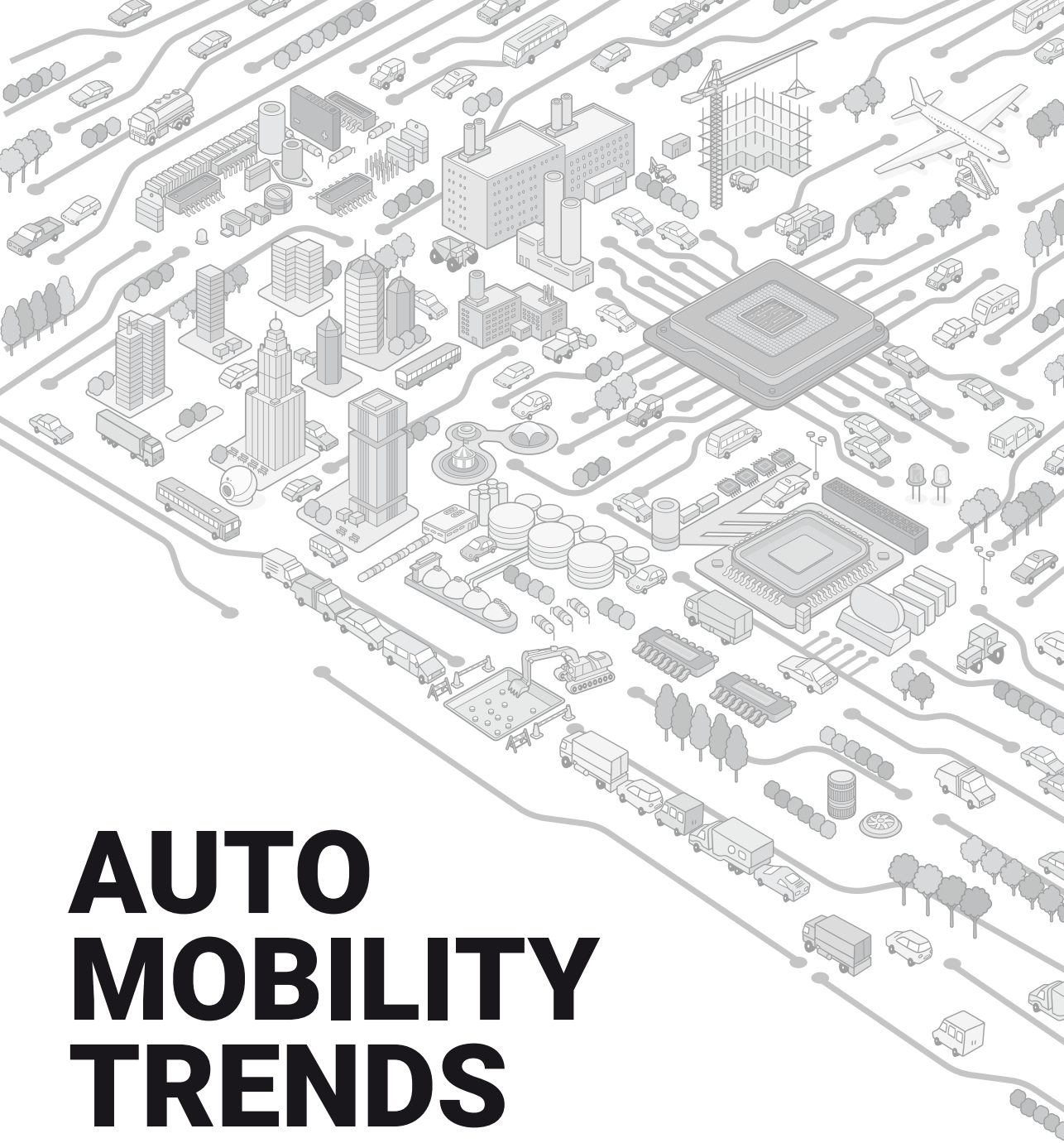




AUTO MOBILITY TRENDS

2022 By  Metyis

 COACHE GLOBAL



AUTO MOBILITY TRENDS 2022

By  Metyis



DIRECTOR

Toni Fuentes

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Ana Montenegro, Sergio Piccione,
Àngels Martín, Juan José Berbel,
José Antonio Bueno, Reyes Maroto,
Wayne Griffiths, José López-Tafall,
Marta Blázquez, Jordi Carmona,
José Portilla, Raúl Palacios, Arturo
Pérez de Lucía, Pep Gómez y Rafa
Guerrero

PRODUCCIÓN

Maquetación: Jesús Alés

Ilustraciones: Fernando Cadenas

Impresión: Estugraf

EDITA

Coche Global Media SL

Grupo de Medios Global

Consejero delegado: Xavier Salvador

Directora general: Laura Jiménez

COCHE GLOBAL MEDIA, SL

Pau Claris, 102 2.ª planta

08009 Barcelona

Tel: 93 887 74 48

Publicidad: Laura Jiménez

Administración: Pilar Partal

CONTACTO

administracion@cocheglobal.com

www.cocheglobal.com

4

Auto Mobility Trends By Metyis evalúa la transición de la movilidad en una difícil coyuntura

El barómetro transversal de toda la cadena de valor del sector, impulsado por Coche Global y Metyis, analiza el impacto de la guerra de Ucrania y de la crisis de los microchips

6

Las inversiones se mantienen a salvo pese a la gran incertidumbre

Un 71% de las empresas aumentarán o mantendrán su apuesta inversora global en 2022, según Auto Mobility Trends By Metyis

8

Movilidad eléctrica más allá del metaverso

Toni Fuentes
Director de Coche Global

10

Las actividades de nueva movilidad concentran más recursos

La electrificación, las plataformas de transporte y los vehículos conectados encauzan las prioridades de una inversión al alza para un 57% de empresas

12

¡Que viene el lobo!

José Antonio Bueno
Global Partner & Country Leader
de Metyis

14

La falta de chips frena al 70,8% del sector

El 46,2% de las empresas encuestadas sufre un impacto muy fuerte en su negocio y el 24,6% registra un efecto importante

16

La resiliencia de la movilidad del futuro

José López-Tafall
Director general de ANFAC

17

La guerra de Ucrania impacta en el 61,8% de las empresas

Un tercio del sector de movilidad y automoción, especialmente los concesionarios, asegura que sufre un efecto económico muy fuerte por el conflicto bélico

18

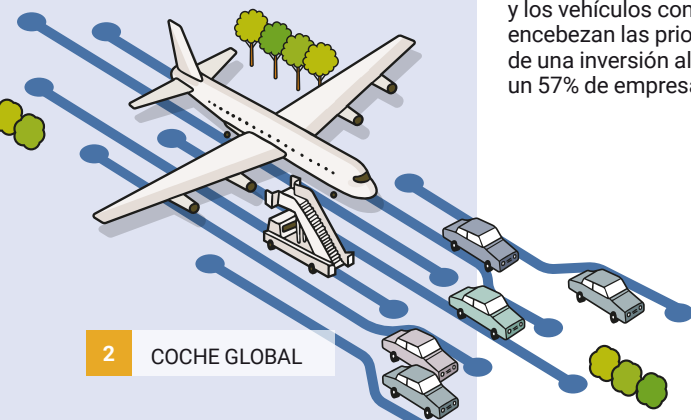
Una historia de éxito de la industria de automoción española

Reyes Maroto
Ministra de Industria,
Comercio y Turismo

20

Los proveedores de automoción, comprometidos con el futuro

José Portilla
Director General de SERNAUTO



21

Participación desigual en el PERTE y los fondos europeos

La entrada en proyectos financiados con el nuevo mecanismo de reactivación económica llega a un 21% de las empresas de movilidad y automoción

22

CYBEX, la marca que ha revolucionado los sistemas de retención infantil

El vínculo de CYBEX con el mundo del automóvil es claro y directo

24

Las previsiones de cierre de 2022 dividen a las compañías

El sector se polariza a partes iguales (34%) entre los que esperan una mejora del negocio y los que prevén un descenso

26

Un impulso para la transformación

Wayne Griffiths
Presidente de SEAT S.A.

28

ERTE y extinciones de contratos, principales medidas para afrontar la coyuntura

Las regulaciones temporales de empleo y la finalización de contratos se aplican por el 50% y el 25% de las empresas, respectivamente

30

Finalmente, algo se mueve en el sector del automóvil europeo

Sergio Piccione
Periodista

31

Cambio de era

Ana Montenegro
Periodista

32

Fundación Ibercaja, referente en movilidad internacional con MOBILITY CITY

Mobility City es una iniciativa de ámbito internacional que nace con la idea de convertirse en un referente de la movilidad del futuro

34

Hacia una nueva forma de entender la movilidad

Pep Gómez
Chairman de REBY

36

El empleo mejora en 2022

El 74,6% de las empresas de movilidad y automoción mantendrán o aumentarán sus plantillas, en las que crece la necesidad de nuevos perfiles profesionales

38

El nuevo paradigma de la movilidad

Rafa Guerrero
Coordinador de movilidad sostenible de CCOO Industria

39

Riesgos políticos para la automoción

Jordi Carmona
Secretario sectorial de Industria Automovilística de UGT FICA

40

Seguir invirtiendo

Marta Blázquez
Vicepresidenta ejecutiva de FACONAUTO

41

El sector encaja las medidas para reducir las emisiones y el tráfico

Solo el 18,5% de las empresas encuestadas espera que medidas como el veto a los coches de combustión en 2035 tengan un impacto muy negativo en su negocio

42

Chronos, Kairós y la movilidad eléctrica

Arturo Pérez de Lucía
Director General de AEDIVE y Vicepresidente de AVERE

43

La receta de la descarbonización

Raúl Palacios
Presidente de GANVAM

LAS CIFRAS CLAVE DE LA AUTOMOCIÓN

61,8%

**GUERRA
DE UCRAANIA**

Empresas que
han sufrido los efectos

70,8%

**EFFECTO DE LA
FALTA DE CHIPS**

Compañías impactadas
por la crisis

52%

**AUMENTO
DE INVERSIÓN**

Previsión de aumento
de inversiones en 2022

68%

**MÁS IMPULSO DE
NUEVA MOVILIDAD**

Fabricantes que
invertirán más

Auto Mobility Trends By Metyis evalúa el sector en una difícil coyuntura

El barómetro transversal de toda la cadena de valor del sector, impulsado por Metyis y Coche Global, analiza el impacto de la guerra de Ucrania y de la crisis de los microchips

La tercera edición de **Auto Mobility Trends By Metyis** asume el reto de tomar el pulso de nuevo a la automoción y la movilidad de la mano de nuevos aliados. El primer sondeo transversal de toda la cadena de valor del sector del automóvil de la movilidad, impulsado por Coche Global y Metyis, se actualiza en 2022 evaluando la evolución de la transición de la movilidad en una difícil coyuntura con la guerra de Ucrania y la crisis de los microchips.

Desde su nacimiento en 2020, el Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis se ha convertido en una

referencia por dar una visión integral de 360 grados de la situación de las compañías de automoción y la movilidad y de las tendencias del sector. El barómetro de 2022 se basa en una muestra de 227 compañías repartidas en pequeñas empresas (36,9%), medianas (20%) y grandes (43,1%) y en concesionarios, puntos de venta y talleres (43,1%), proveedores de componentes y servicios (33,1%), fabricantes de vehículos (19,2%) y compañías de servicios de nueva movilidad (4,6%).

Auto Mobility Trends By Metyis suma en 2022 a Mobility City

como nuevo aliado con una primera presentación del sondeo que tuvo lugar en Zaragoza con la presencia del secretario general de Industria y Pyme, Raúl Blanco, y de la consejera de Economía del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Aragón, Marta Gastón.

Mobility City es un proyecto de ámbito internacional, impulsado por Fundación Ibercaja con el apoyo del Gobierno de Aragón, para situar a Zaragoza y a Aragón en la vanguardia de la nueva movilidad y en la transformación de las industrias y sectores asociados.

34 %**MEJORA
DEL NEGOCIO**

Las empresas
que prevén un aumento

50 %**EMPRESAS
CON ERTE**

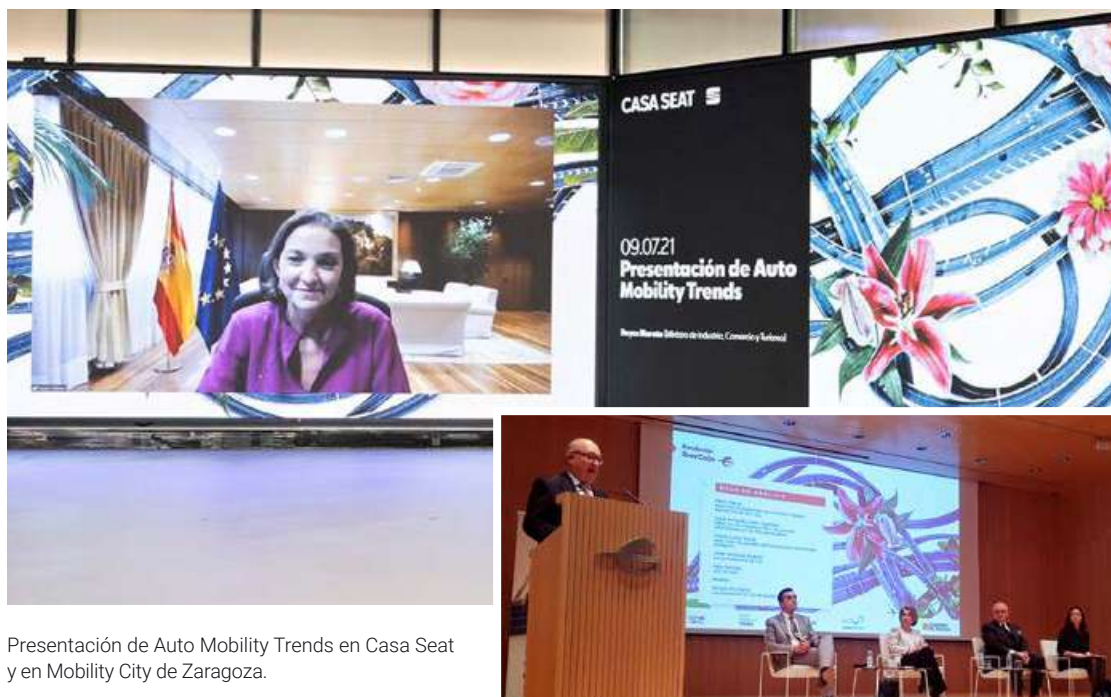
El ERTe es la medida
más utilizada

53 %**PLANTILLAS
ESTABLES**

Empresas
sin recortes

21 %**FONDOS
NEXT GENERATION**

Empresas
que participan



Presentación de Auto Mobility Trends en Casa Seat y en Mobility City de Zaragoza.

La encuesta Auto Mobility Trends By Metyis se ha convertido en un foro de análisis de la movilidad y la automoción en un momento decisivo con la transición ecológica en marcha y numerosas amenazas. En 2021, el barómetro volvió a reunir a los agentes del sector en actos que se celebraron en Casa Seat de Barcelona, la Cámara de Comercio de España en Madrid y el salón Automobile Barcelona.

El Barómetro se puso en marcha en 2020 y ha sumado el apoyo de organizaciones representativas del sector que incluyen Anfac, Sernauto, Faconauto, Ganvam, Aedive, Fecavem, clústeres como CIAC, los sindicatos CCOO y UGT, la Cámara de Comercio de España, Reby, Fira de Barcelona y Mobility City. En las dos primeras ediciones, la presentación del sondeo ha contado con la minis-

tra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto.

Metyis es una consultoría innovadora y con visión de futuro, enfocada al desarrollo de nuevas estrategias y soluciones basadas en la inteligencia de los datos para impulsar la transformación de empresas de automoción. Coche Global es el canal de movilidad de Grupo de Medios Global (GMG). ●

Las inversiones se mantienen a salvo pese a la gran incertidumbre

Un 71% de las empresas aumentarán o mantendrán su apuesta inversora global en 2022, según Auto Mobility Trends By Metyis

Después de superar 2020, el difícil año de la pandemia, las empresas de movilidad y automoción han intensificado sus inversiones con un 36,2% de las compañías que las aumentó en 2021 y un 41,5% que las mantuvo. Solo un 22% redujo sus inversiones. Para 2022, un 71% de las empresas encuestadas por **Auto Mobility Trends By Metyis** prevé acabar el año con un aumento o el mantenimiento de su apuesta inversora global.

La reactivación de las inversiones en 2021 se dio con más fuerza en las empresas de nueva movilidad (68%), proveedores de componentes (51%), fabricantes de vehículos (44%) y en menor medida en los concesionarios (18%). Llama la atención el alto porcentaje (35,7%) de puntos de venta que bajaron sus inversiones globales.

Casi un 8% de compañías no tiene claro cómo cerrará el ejercicio sus inversiones

Las previsiones de inversiones para 2022 mantienen las tendencias de 2021, pero con un alto grado de incertidumbre con casi un 8% de empresas que no tienen claro cómo cerrarán el ejercicio.

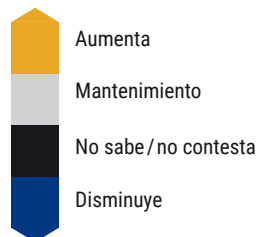
UN 36% INVERTIRÁ MÁS

De forma agregada, el porcentaje más alto (36,2%) espera incrementar sus inversiones seguido de un 34,6% que las mantendrá, un 21,5% que las reducirá y ese 8% de compañías indecisas.

Los fabricantes de vehículos prevén incrementar sus inversiones globales (52%), mientras que crece el porcentaje de concesionarios que reducirán sus inversiones (42,9%) en un contexto de caída de ventas y de replanteamiento de contratos con los fabricantes. ●

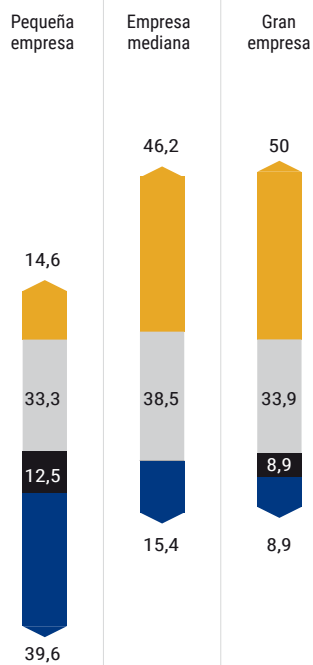
LEYENDA

En relación con 2021

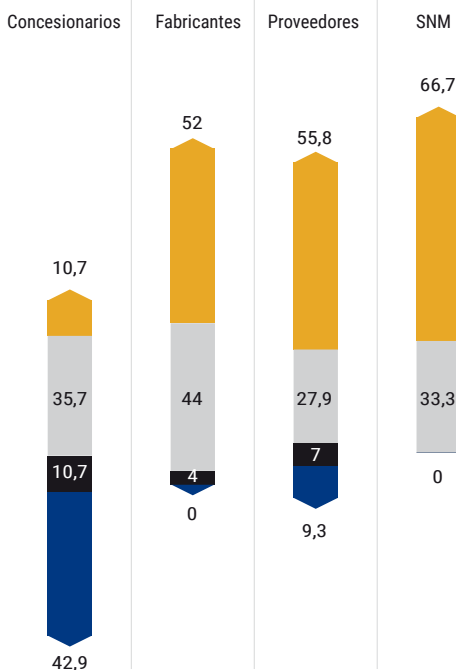


PREVISIÓN INVERSIÓN GLOBAL EN 2022 (en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad



Total



Movilidad eléctrica más allá del metaverso

El Barómetro muestra que el sector está empeñado en que la electrificación salga adelante y no se quede en la realidad virtual



Toni Fuentes

Director de Coche Global

La transición hacia la movilidad eléctrica se ha convertido en una misión sin vuelta atrás para las empresas del sector del automóvil, tal como muestran los resultados del Barómetro **Auto Mobility Trends By Metyis**. Las inversiones para transformar la vieja movilidad basada en el petróleo en una nueva tecnología y un nuevo modelo de negocio son sólidas y resisten, por ahora, a los múltiples embates sobrevenidos. Pero el plan para electrificar la movilidad tiene que superar todavía su principal dificultad: evitar que se quede en la realidad virtual del metaverso.

Los coches eléctricos viven varias realidades que se solapan, algo así como el multiverso. Por

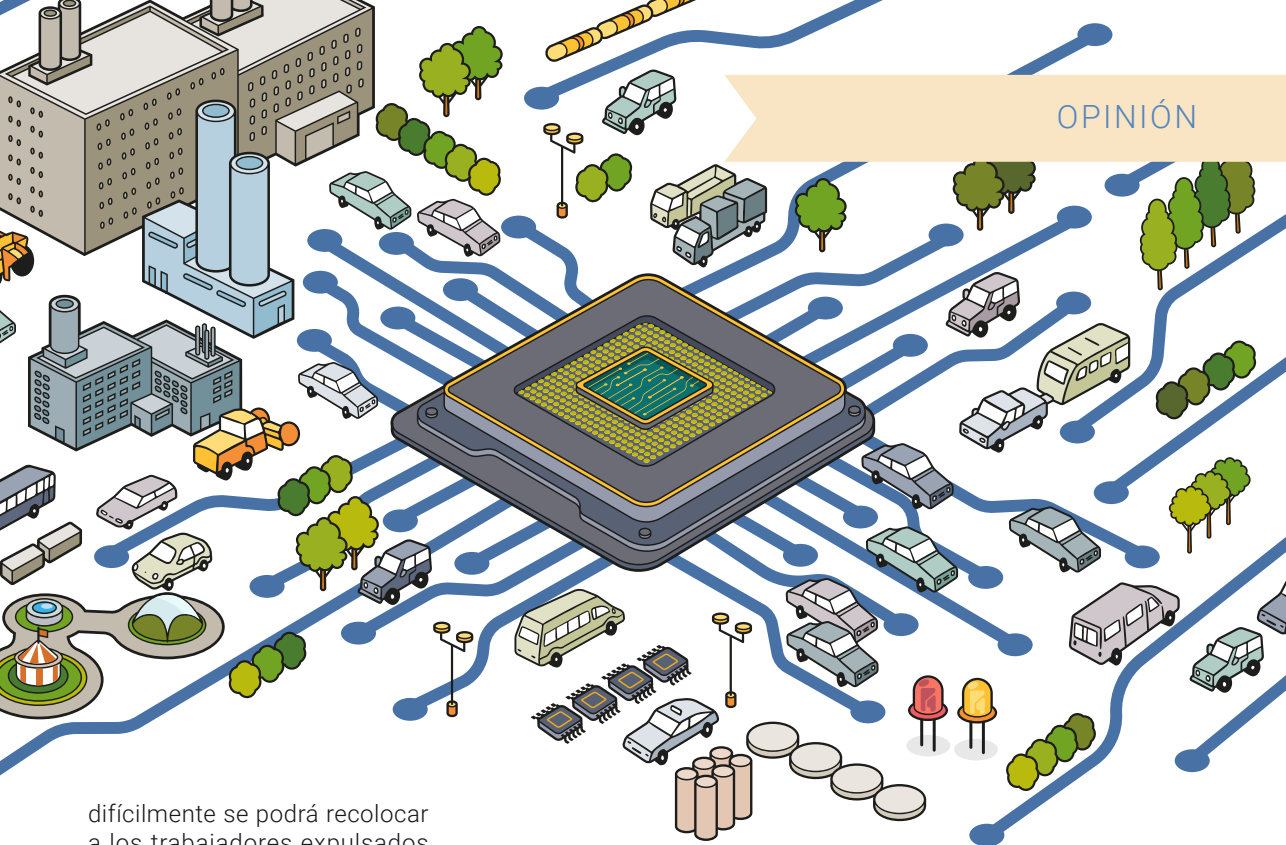
La realidad de la demanda es la más preocupante en el multiverso de la movilidad eléctrica

un lado, la Unión Europea y los gobiernos de los países miembros se han vuelto cada vez más ambiciosos en su calendario para acelerar la electrificación. Tiene toda la lógica si tenemos en cuenta la emergencia climática y la necesidad de reducir las emisiones de gases de todas las actividades involucradas. De hecho, las empresas del sector

de la movilidad y la automoción han ido encajando las normativas para recortar la vida de los vehículos de combustión interna cada vez con más resignación, tal como se aprecia en las tres ediciones de Auto Mobility Trends By Metyis.

Muchas empresas han entendido ya que solo queda adaptarse y prepararse para recorrer el camino trazado mediante la electrificación de su gama de productos. Es la realidad que se vive con una intensidad creciente en las fábricas, que están adaptando sus plantillas a las necesidades previstas (a pesar de la gran incertidumbre) en el entorno que se está forjando. La esperanza es que la transición permita generar nuevos empleos, aunque





difícilmente se podrá recolocar a los trabajadores expulsados por la electrificación.

La transición ecológica se ha centrado hasta ahora en la oferta, el primer eslabón de la cadena. Mediante unas ingentes inversiones, los fabricantes están sustituyendo su gama de modelos de gasolina y diésel por los nuevos vehículos electrificados con unas prestaciones que van mejorando y unos precios que tienen que vencer la resistencia a bajar. Tenemos ya una amplia gama de coches eléctricos que pueden cubrir las necesidades de un espectro amplio de usuarios, aunque no se puede hablar de un relevo al 100% de los vehículos de combustión y de sus usos.

La realidad de la demanda es la más preocupante en ese multiverso de la movilidad eléctrica. La resistencia de la gran mayoría de los consumidores a comprar

un coche propulsado por baterías obedece a recelos, algunos subjetivos pero muchos por causas objetivas, muy arraigados en los clientes potenciales a los que van dirigidos los nuevos vehículos eléctricos. No hay enchufes suficientes para los volúmenes de turismos planificados, sus prestaciones están por debajo de las de los coches de gasolina y gasóleo y, probablemente lo más decisivo, sus precios son muy superiores a lo que cuesta de media un vehículo de combustión.

Para colmo, las prisas en la electrificación llegan en el peor escenario económico posible, con graves distorsiones como la crisis de los chips y el encarecimiento de suministros, y nuevas amenazas como el riesgo de caer en la temida estanflación.

El mínimo colchón generado por la recuperación tras la pandemia mejoró la salud de muchas empresas, como revela el barómetro, pero es un combustible claramente insuficiente para subir una pendiente tan pronunciada. Por ello, la estabilización de la economía, las ayudas públicas a los proyectos del PERTE y el estímulo de la demanda de vehículos eléctricos tienen que ser la prioridad en estos momentos. Hay que evitar que se siga alargando la vida útil de los coches viejos en circulación y que la electrificación de la movilidad se quede en un sesudo plan desmentido por las escasas ventas y en unos coches eléctricos que ya abundan en el nuevo universo virtual del metaverso. El coche eléctrico tiene que ser real. ●

Las actividades de nueva movilidad concentran más recursos

La electrificación, las plataformas de transporte y los vehículos conectados encabezan las prioridades de una inversión al alza para un 57% de empresas

La transformación del sector de automoción hacia actividades relacionadas con la nueva movilidad se ha convertido en una prioridad para el 57% de las empresas del sector, que prevén destinar más inversiones a ese capítulo, según el **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis**.

El 64% de los fabricantes de vehículos aumentaron sus inversiones en actividades de nueva movilidad en 2021 y el porcentaje de las empresas que prevén incrementar ese capítulo en 2022 es todavía más alto y llega al 68%.

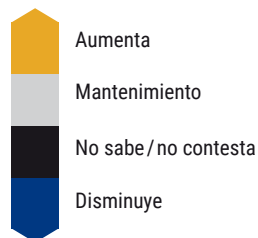
La apuesta por la nueva movilidad creció en el 32% de los proveedores de componentes en 2021 y se queda en el 28% en 2022. La incertidumbre también marca las respuestas de una buena parte de las empresas (35%) que, en el momento de responder la encuesta, no tenían definido como evolucionarán sus inversiones en nueva movilidad en 2022. La indefinición es mayor en las empresas pequeñas.

El vehículo eléctrico atrae las inversiones del 52% de las empresas de automoción y movilidad, seguido de las nuevas plataformas de movilidad y el vehículo conectado (ambas con el 18,5%), los vehículos compartidos (15%), la conducción autónoma (13%) y la micromovilidad personal (12%).

actividades emergentes, con el vehículo eléctrico en primer lugar (68%) seguido con niveles similares de la micromovilidad personal, los vehículos compartidos y conectados y, por último, la conducción autónoma y las plataformas de movilidad. ●

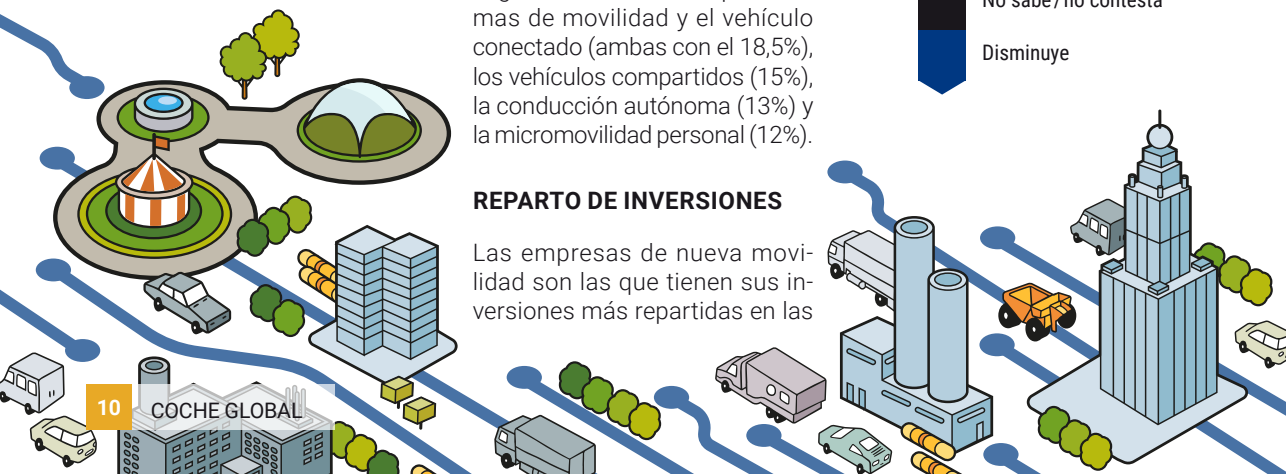
LEYENDA

En relación con 2021



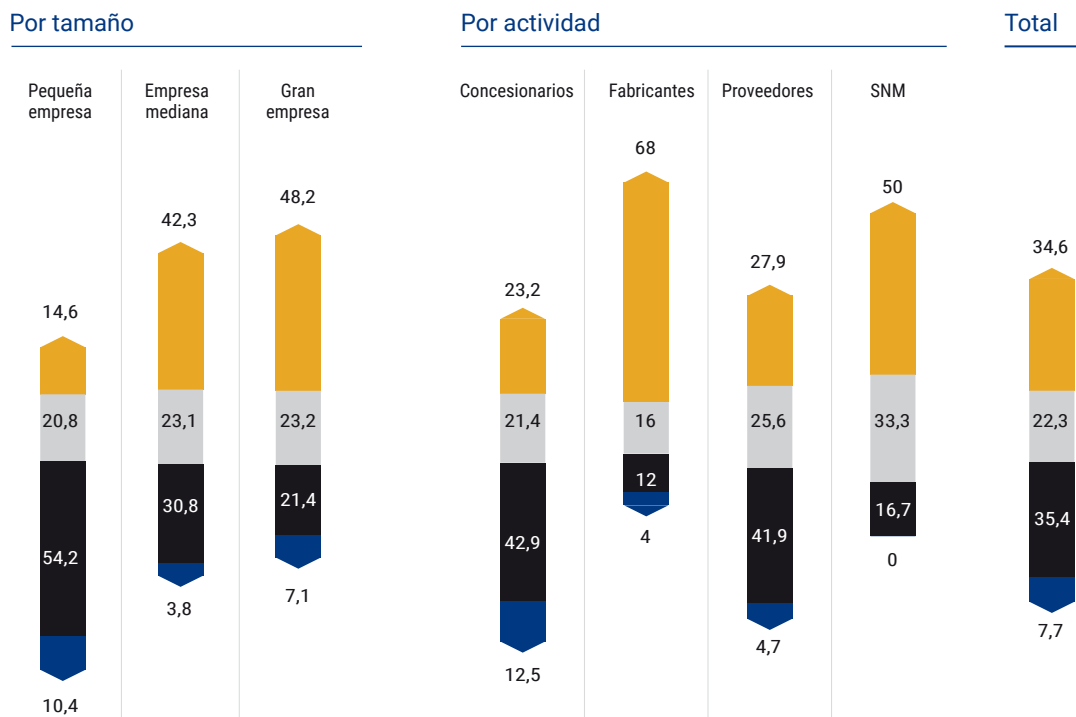
REPARTO DE INVERSIONES

Las empresas de nueva movilidad son las que tienen sus inversiones más repartidas en las



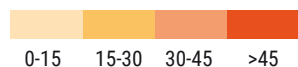
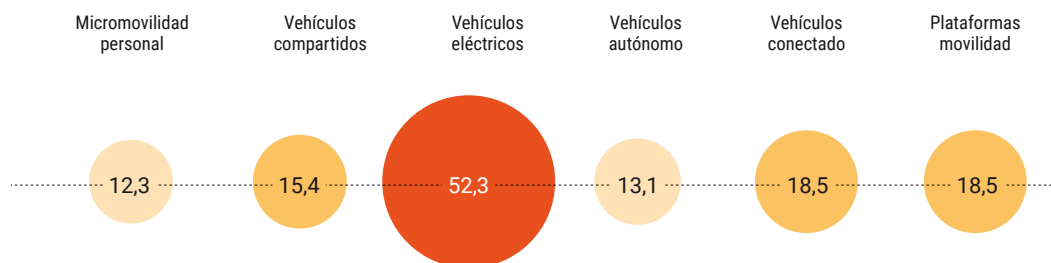
PREVISIÓN INVERSIÓN EN ACTIVIDADES DE NUEVA MOVILIDAD EN 2022

(en porcentaje)



PRINCIPALES ACTIVIDADES DE INVERSIÓN

(en porcentaje)



¡Que viene el lobo!

Todos los esfuerzos deben ir hacia una transformación que logre mantener puestos de trabajo, evitando las empresas zombis



José Antonio Bueno

Global Partner &
Country Leader de Metyis

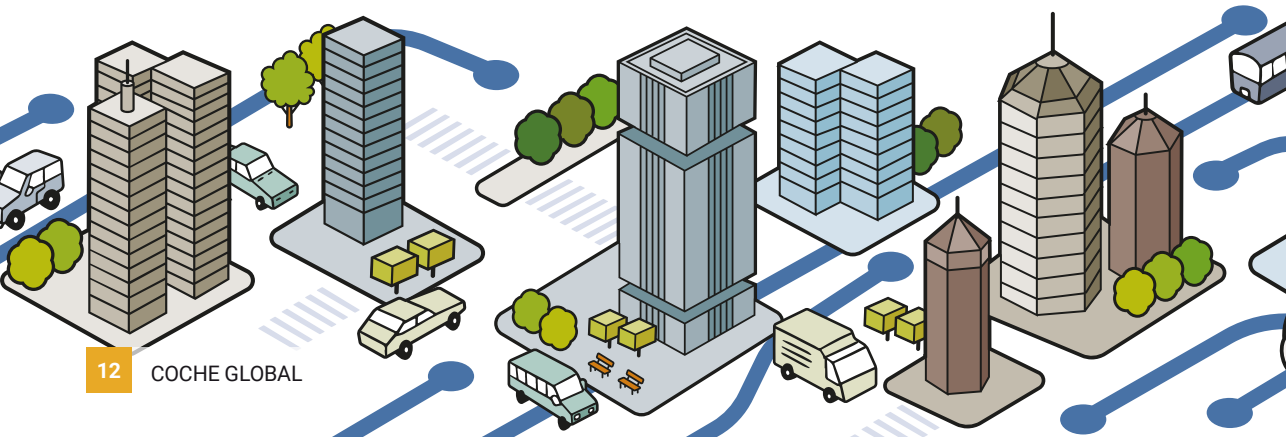
No es que le veamos las orejas al lobo, es que podemos verle los ojos y sentir su aliento de lo cerca que está. La acelerada transición energética de la industria del automóvil pone contra las cuerdas a nuestra primera industria. El coche eléctrico requerirá menos puestos de trabajo industriales y, como es lógico, se priorizarán los ajustes en la periferia, por el efecto sede, porque varios de los fabricantes europeos cuentan con capital público y porque todos han recibido, y recibirán,

ayudas de sus estados para capear las crisis que estamos viendo.

La prohibición por parte del Parlamento Europeo de vender vehículos de combustión interna a partir de 2035 tensa más aún la cuerda sobre el cuello de un sector fundamental para la Europa Industrial y empuja a acelerar el despliegue de una infraestructura todavía inmadura en países como España. El coche eléctrico sigue siendo muy caro para el ciudadano medio español y, sobre todo, el uso que le damos al coche en Es-

paña es prácticamente incompatible con que sea el único vehículo para la unidad familiar. No todas las familias pueden comprarse dos coches ni todo el mundo aparca en un garaje, tal vez eso explique que la cuota del coche eléctrico en España en 2021 fue de un pírrico 4,25%.

Pero las cartas están repartidas y ahora solo queda esperar a ver cuánto merma el tejido industrial español. De momento ya estamos viendo recortes y prejubilaciones y esto solo es el principio



de una década que será amarga para el empleo industrial. Si no se hiciese nada la caída de empleo industrial en las plantas españolas para 2030 superaría el 50%. Todo lo que sea mejorar ese número será un éxito pero que nadie piense que volveremos al empleo de 2019.

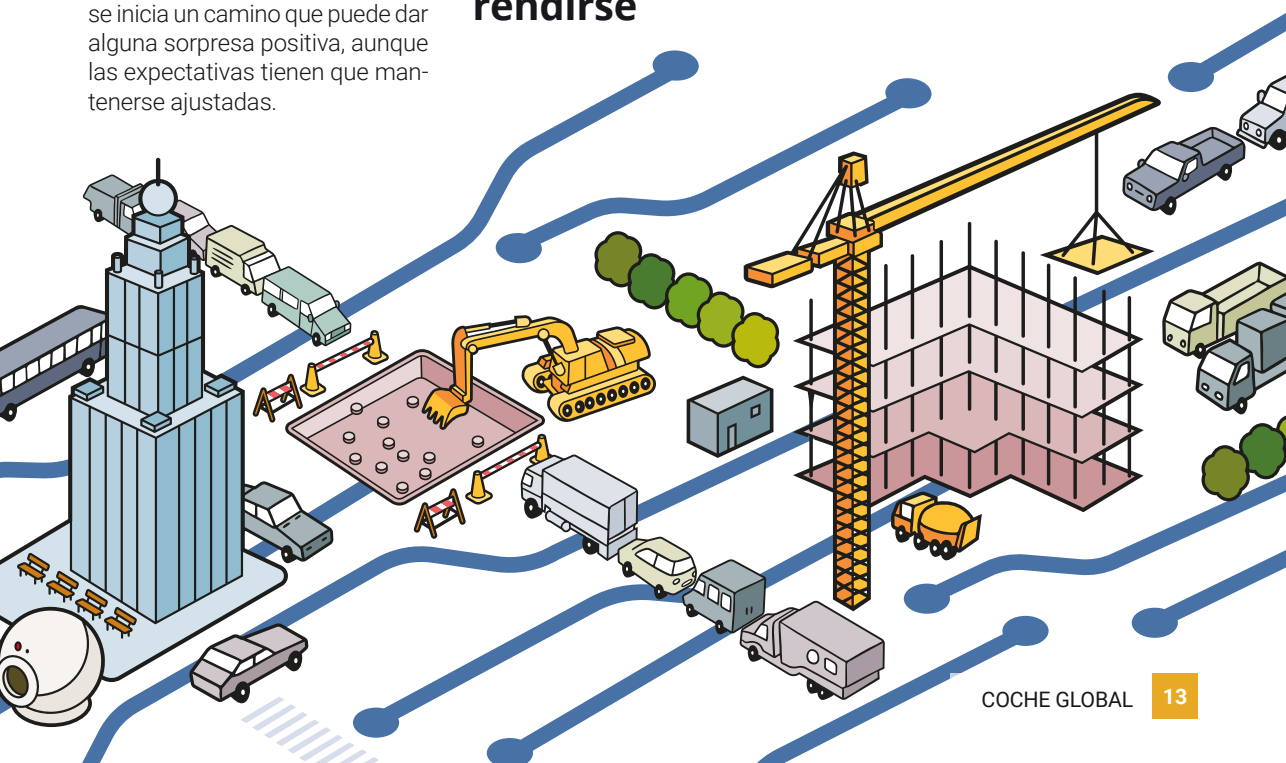
Queda por ver si nuestro tejido industrial es capaz de reinventarse, especialmente los proveedores, incluyendo en ellos las plantas de motores y cambios, y si entorno a la nueva movilidad surgirán nuevas empresas que generen empleo más allá de valoraciones financieras absurdas. Contamos con iniciativas en la extracción de litio, en su procesado y en la fabricación de baterías. La fabricación de vehículos eléctricos para movilidad urbana genera poco empleo, pero ya veremos hasta dónde llegan. En definitiva, se inicia un camino que puede dar alguna sorpresa positiva, aunque las expectativas tienen que mantenerse ajustadas.

Los más que loables esfuerzos de las administraciones, en especial la central, reducirán la sangría de puestos de trabajo, pero no hay que engañarse, no la pueden atajar en su totalidad. Todos los esfuerzos deben ir hacia una transformación que logre mantener puestos de trabajo en nuestro país, evitando el mantenimiento de empresas zombis.

Hagamos lo posible por mantener el milagro español de la automoción, no hay que rendirse

Para hacer un poco más complicada la transición vivimos años en los que reina la confusión. La gente no sabe qué coche comprar, aunque falten casi 30 años para la prohibición de la circulación de los vehículos movidos por un motor de combustión interna. Las dudas, unidas a la escasez de componentes y la optimización de la producción se traducen en menos ventas y, por tanto, menos empleo.

Es necesario lograr, y en general se está logrando, asignaciones de vehículos para asegurar la continuidad de las plantas. En ocasiones los milagros existen, quien sabe si el hidrógeno o los combustibles sintéticos endulzarán el negro porvenir industrial que nos espera. Hagamos todo lo posible por mantener vivo el milagro español de la automoción, no hay que rendirse. ●



La falta de chips frena al 70,8% del sector

El 46,2% de las empresas encuestadas sufre un impacto muy fuerte en su negocio y el 24,6% registra un efecto importante

Desde 2021 y en 2022, la escasez de microchips ha condicionado la evolución de la industria mundial y, muy especialmente, el sector del automóvil y la movilidad. El 70,8% de las compañías de movilidad y automoción declaran haber sufrido de forma fuerte o muy fuerte las consecuencias del racionamiento de estos componentes con un elevado peso en los vehículos de hoy en día.

El 46,2% de las empresas encuestadas por **Auto Mobility Trends By Metyis** aseguran que la crisis de los chips ha tenido un impacto muy fuerte en su negocio, seguido de un 24,6% que responde que ha tenido un efecto importante.

El mayor impacto se localiza en los fabricantes de vehículos, con un 76% que declara haber sufrido repercusiones fuertes o muy fuertes por la falta de semiconductores. A continuación se sitúan los concesionarios y puntos de venta, con un 66% de las empresas que han registrado efectos fuertes o muy fuertes en su negocio.

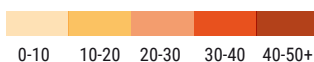
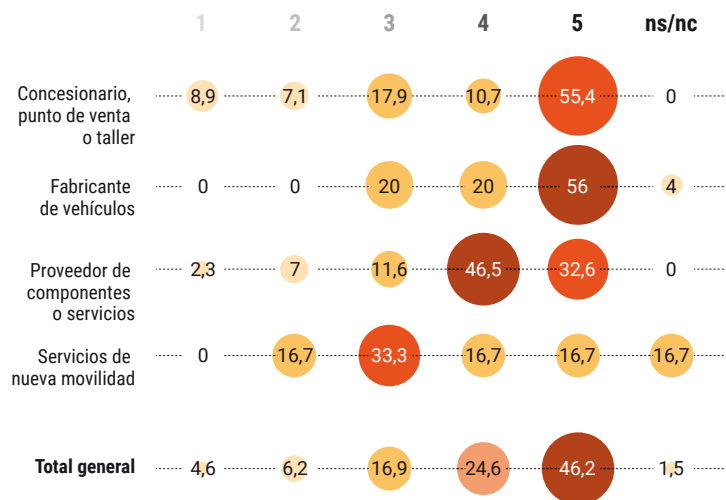
En cambio, los proveedores de componentes declaran haber sufrido un impacto alto pero no extremo en un 46,5% de los casos debido a los problemas en el suministro de microprocesadores

por parte de los fabricantes que dominan el mercado mundial. Las empresas del sector menos afectadas fueron las de nueva movilidad, con un efecto moderado para un tercio de las compañías. ●

¿QUÉ IMPACTO TIENE LA ESCASEZ DE MICROCHIPS EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

Porcentaje de respuestas en cada nivel. 1= Nulo impacto 5= Mucho impacto

POR ACTIVIDAD



Gama KONA Híbrida y Eléctrica.

La gama SUV más completa de su categoría.



No hay atajos para lograr que las ideas innovadoras se hagan realidad. Ese es el camino que hemos elegido en Hyundai para lograr que la gama KONA, sea accesible a todo el mundo. Descubre el KONA Híbrido Eléctrico, con su asombroso equilibrio entre conducción Eco y deportividad; o el KONA N Line, con un aspecto mucho más deportivo y preparado para la carretera; y el KONA Eléctrico, con una autonomía de hasta 660 km* con una sola carga. Además, todos cuentan con 5 años de mantenimiento, 5 de garantía sin límite de kilómetros y 5 de asistencia en carretera. Y con nuestro Compromiso de Devolución tienes la tranquilidad de saber que, si no te convence tu Hyundai, lo puedes devolver.

On to better.

En Hyundai ya estamos trabajando para eliminar la huella de carbono.
Gama 100% eléctrica en Europa en 2035.



5 AÑOS **Garantía**
sin límite de km

8 AÑOS **Garantía de**
Batería

Gama Hyundai KONA: Emisiones CO₂ (gr/km): 127-168 Consumo mixto (l/100km): 4,9-7,4. Gama nuevo Hyundai KONA HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 112-115. Consumo combinado (l/100km): 4,9-5,1.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelos visualizados: KONA HEV Style, KONA N Line. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.com

La resiliencia de la movilidad del futuro

En el horizonte ahora se marca 2035 como la fecha límite. Pero no hemos de mirar tan lejos, hay que empezar a trabajar desde ya



José López-Tafall

Director general de ANFAC

El sector de la automoción ha mostrado su lado más resiliente durante 2021.

El impacto de la crisis de los semiconductores, que continuó afectando a la producción y venta de vehículos, y la económica derivada de la pandemia, han marcado la recuperación de nuestro sector, que recordemos representa el 10% del PIB, el 9% del empleo y, todo ello, en medio de una completa transformación hacia la nueva movilidad.

Atravesamos un momento lleno de nuevos e inesperados retos a superar a los que se suman ahora los cada vez más exigentes objetivos marcados desde Europa, y apoyados por España. Somos una industria resiliente y con capacidad de adaptación pero que, como en todo proceso de transformación, necesita unos objeti-

vos claros, comunes y fijados en el tiempo.

En el horizonte ahora se marca 2035 como la fecha límite. Pero no hemos de mirar tan lejos, hay que empezar a trabajar desde ya. Hay que establecer objetivos a corto plazo, que nos permitan ir evaluando el cumplimiento de los mismos y la eficacia de las herramientas disponibles.

Solo este año es necesario 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 para cumplir con el hito marcado para 2022 y progresar con la senda

de reducción de emisiones para 2030, marcada en el PNIEC.

La Unión Europea, y España, han decidido ahora unos objetivos incluso más exigentes. Si antes había que correr, ahora es momento de acelerar. Es necesario, por ejemplo, que herramientas como la mesa de gobernanza cumplan con su función y sirvan de palanca para impulsar realmente la infraestructura de recarga al nivel que se necesita.

Es el momento de exigir más eficiencia a las herramientas a disposición y que sean más ambiciosas, tanto como los objetivos marcados por los políticos. Más rapidez, más intensidad, más compromiso, pues si esta transformación es un compromiso de país también es una tarea de todos. ●

La guerra de Ucrania impacta en el 61,8% de las empresas

Un tercio del sector de movilidad y automoción, especialmente los concesionarios, asegura que sufre un efecto económico muy fuerte por el conflicto bélico

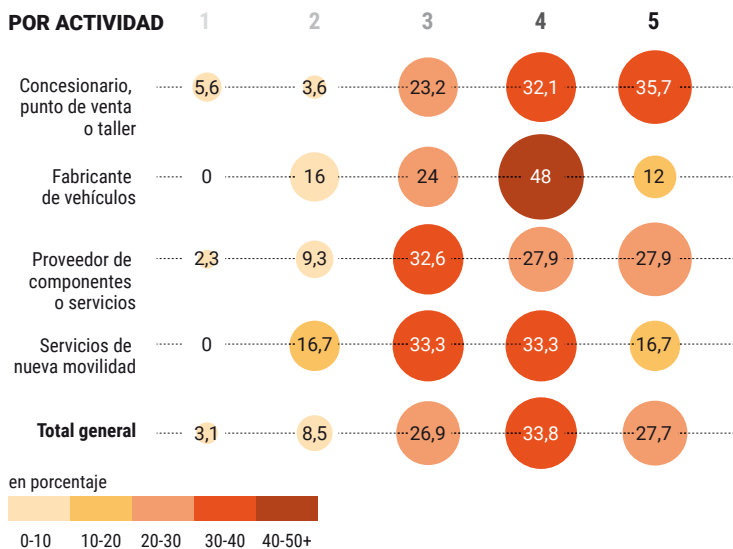
La guerra desencadenada en Ucrania por la invasión de Rusia ha tenido impacto en el negocio de las empresas de movilidad y automoción, aunque con menor intensidad y más localizado que la crisis por la escasez de chips. En términos generales, el conflicto bélico ha tenido consecuencias graves o muy graves en su negocio para el 61,8% de las compañías del sector analizado por **Auto Mobility Trends By Metyis**.

Los resultados del barómetro de Coche Global y Metyis muestran que el 33,8% de las compañías declara haber sufrido un efecto fuerte por la guerra, y un 27,7% indica que ha sido muy fuerte.

Los concesionarios y puntos de venta aseguran haber recibido las peores repercusiones de la guerra de Ucrania al agravar la escasez de oferta de vehículos que sufrían como consecuencia de la crisis de los microchips e

¿QUÉ IMPACTO TIENE LA GUERRA DE UCRANIA EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

Porcentaje de respuestas en cada nivel. 1= Nulo impacto 5= Mucho impacto



incidir negativamente en la confianza de los consumidores. Casi el 68% de ese colectivo empresarial ha sufrido un efecto importante o muy importante que atribuyen a la guerra de Ucrania y sus repercusiones sobre la industria y la economía.

El 48% de los fabricantes de vehículos declaran haber sufrido un impacto fuerte pero no extremo por el conflicto bélico de Ucrania, que afectó especialmente al suministro de los mazos de cableado y que está empujando al alza los precios de la energía. ●

Una historia de éxito de la industria de automoción española

El modelo de colaboración público-privada del PERTE funciona para atraer proyectos de transformación industrial



Reyes Maroto

Ministra de Industria,
Comercio y Turismo

Es el momento de poner las 'luces largas' para ver con claridad la movilidad del futuro, una movilidad que será sostenible y conectada, además de segura.

Desde el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo hemos impulsado la movilidad sostenible y conectada a través de la transformación de la cadena de valor del sector de automoción. La colaboración público-privada está siendo esencial para atraer proyectos de transformación industrial en el sector de automoción. En este sentido, los PERTE son auténticos proyectos de colaboración público-privada que se articulan en asociaciones empresariales como las que se han presentado al PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado.

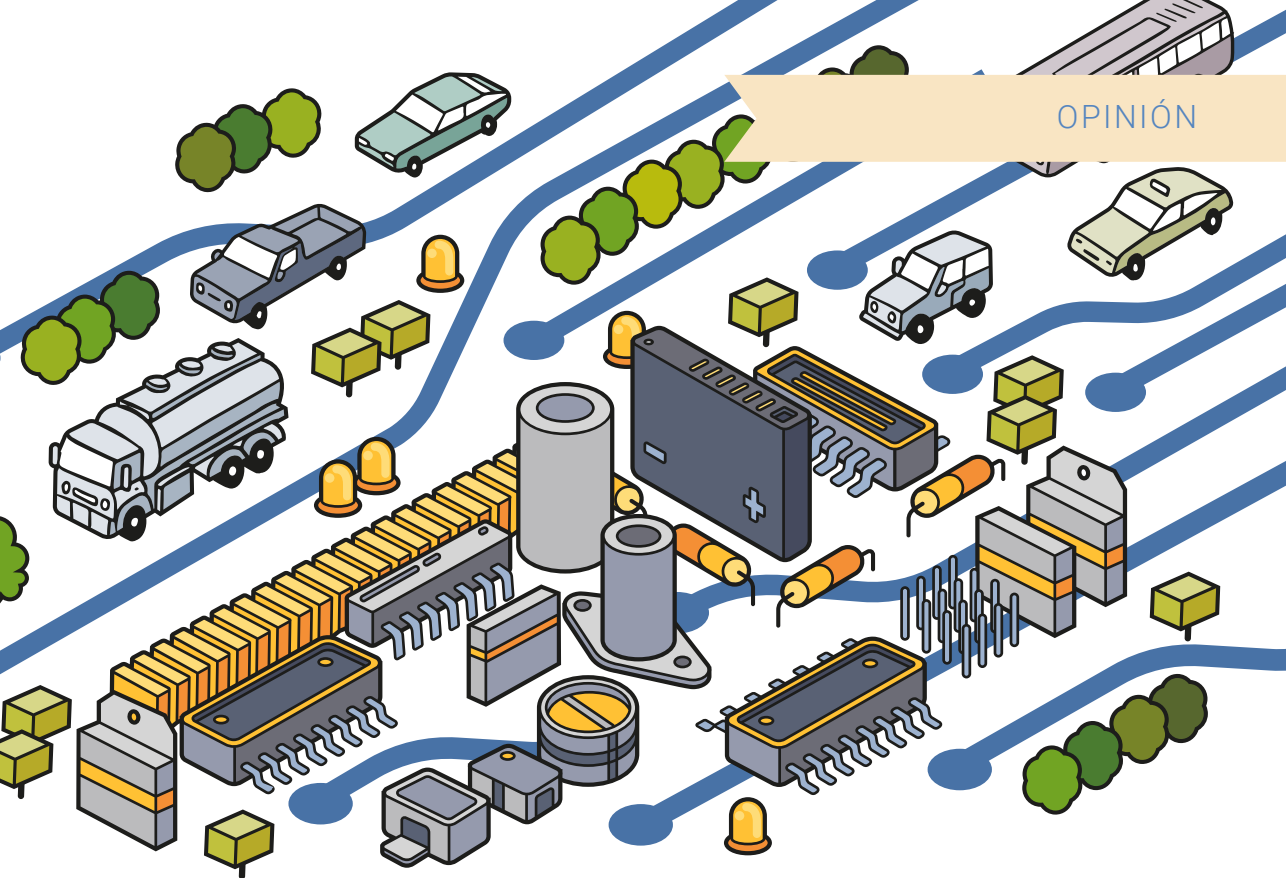
Hemos impulsado la movilidad sostenible y conectada transformando la cadena de valor

Su desarrollo está siendo muy exitoso y en estos momentos están en marcha todos los programas. Por su relevancia me gustaría destacar la línea de apoyo al desarrollo de la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado. Hemos recibido solicitudes de 13 proyectos tractores por valor de 5.927 millones de inver-

sión subvencionable conformados por 487 proyectos primarios que involucran a 327 empresas. La inversión total movilizada es de 11.855 millones. Todos los grandes fabricantes de coches con presencia en nuestro país están en alguno de los proyectos presentados lo que demuestra el interés de las grandes marcas automovilistas por España.

Estas cifras confirman que el modelo de PERTE funciona en un esquema en el que las pymes serán protagonistas al representar el 55,7% de las entidades participantes, seguido de grandes empresas con el 38,8%.

Otra fortaleza del PERTE es que beneficia a 15 CCAA ya que los proyectos se distribuyen por todo el territorio español. Por número



de proyectos presentados destacan Cataluña con 89 y la Comunidad Valenciana con 82, seguida del País Vasco con 39. Sin embargo, por inversión movilizada, la Comunidad Valenciana se sitúa en primer lugar, seguida de Cataluña y Extremadura.

En relación con la formación, España ha sido el primer país europeo en el despliegue de la Academia Europea de las Baterías, la primera plataforma formativa de Europa en el ámbito de la fabricación de baterías para vehículos eléctricos. Esta academia comenzó a funcionar en España en junio de 2021 gracias al convenio firmado por la Escuela de Organización Industrial (EOI) y EIT InnoEnergy. Este proyecto formativo cuenta ya con más de

30 cursos de formación. En marzo lanzamos el primer curso de experto en almacenamiento energético en baterías conjuntamente con la Junta de Extremadura que continuará con otros cursos y programas desarrollados por la EOI en todo el territorio español.

Podemos afirmar que el modelo de colaboración público-privada del PERTE funciona para atraer proyectos de transformación industrial, con un esquema que prioriza el protagonismo de las PYMES y que contribuye a un desarrollo territorial equilibrado.

En este sentido, me parece destacable el **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis**, impulsado por Coche Global y Metyis, que recoge que un 77,7% de empresas

de movilidad y automoción han intensificado o mantenido sus inversiones en 2021. Las previsiones de inversiones para 2022 mantienen las tendencias, siendo el vehículo eléctrico el principal foco de inversión, con un 52% del total de inversiones previstas, seguido de las nuevas plataformas de movilidad y el vehículo conectado, ambas con el 18,5%.

Con esta nueva política industrial estamos contribuyendo a reforzar nuestra autonomía industrial pero también a escribir una historia de éxito de la industria de automoción española y europea que va a protagonizar cambios disruptivos en su cadena de valor y su modelo de negocio que van a permitir mantener su liderazgo a nivel mundial. ●

Los proveedores de automoción, comprometidos con el futuro

La inversión en Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) no para de crecer en este entorno tan incierto y virulento



José Portilla

Director General de SERNAUTO

El optimismo con el que afrontábamos el 2021 pronto desapareció ante la crisis de los semiconductores, que persiste hoy en día, el alza sin parangón de las materias primas y de los costes energéticos y logísticos, que nos están obligando a ser muy flexibles y a realizar un control reforzado de los costes e inversiones, en una situación donde los márgenes comerciales han estado y están muy presionados. Y, añadido a todo esto, la guerra de Ucrania y las tensiones geopolíticas que, como refleja esta última edición del **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis**, también han afectado a esta industria tan global y competitiva.

Aunque la facturación del sector de proveedores de automoción

creció un 6,3% respecto a 2020, alcanzando los 32.000 millones de euros, este hecho no está ligado a un incremento real de actividad, sino a un incremento de los costes que se han podido repercutir parcialmente en los precios. Y de cara a 2022, las previsiones apuntan a que todavía nos quedaremos lejos de las cifras de 2019.

No obstante, si hay una cifra que no para de crecer en este entorno tan incierto y virulento es la de la inversión en Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) que realizan los proveedores de automoción, conscientes de su importancia para poder seguir afrontando la transformación industrial y tecnológica con plenas garantías.

La creciente demanda de vehículos más eficientes, más seguros, comunicados y automatizados constituye una oportunidad para el sector de proveedores de automoción a la hora de desarrollar componentes para sistemas alternativos de propulsión y la electrificación, nuevos materiales y diseños para el aligeramiento del vehículo, tecnologías para mejorar la seguridad y la conectividad del vehículo con su entorno y para incrementar su grado de automatización. De esta manera, y con una fuerte apuesta por la I+D+i, la industria de componentes está contribuyendo a mejorar la seguridad vial, impulsando desde la industria que la movilidad sea cada más sostenible desde el punto de vista medioambiental, económico y social. ●

Participación desigual en el PERTE y los fondos europeos

La entrada en proyectos financiados con el nuevo mecanismo de reactivación económica llega a un 21% de las empresas de movilidad y automoción

El **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis** muestra que la participación en proyectos financiados con fondos europeos Next Generation EU llega a un 21% de las empresas de movilidad y automoción.

Sin embargo, había un 50% de las compañías que todavía no tenían claro si finalmente podrían entrar en alguno de los proyectos.

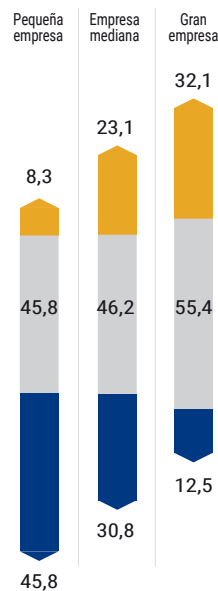
La encuesta se llevó a cabo en un momento en el que se estaban diseñando las alianzas empresariales para presentar las candidaturas a proyectos como el del PERTE del vehículo eléctrico y conectado. Un año antes, el interés por participar en el PERTE y en los fondos Next Generation alcanzaba un 27,5% de las empresas del sector de la movilidad y la automoción, tal como reflejaba la segunda edición de la encuesta.

En el sondeo de 2022, los fabricantes de vehículos y los proveedores son los que se han implicado más en los proyectos de los nuevos fondos a través de los PERTE con un 36% y un 23% de

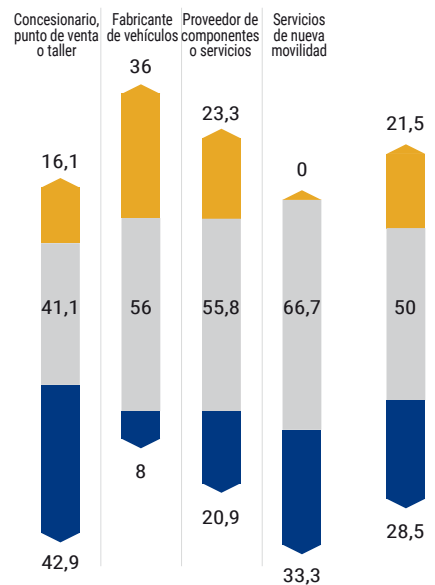
¿TIENE LA EMPRESA INTENCIÓN DE PARTICIPAR EN ALGÚN PROYECTO CON APOYO DE LOS FONDOS NEXT GENERATION EU?

(en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad



las empresas, respectivamente. En el otro extremo se encuentran los concesionarios y talleres, con una participación prevista del 16% en el nuevo mecanismo de impulso económico y de transformación. ●

LEYENDA



CYBEX, la marca que ha revolucionado los sistemas de retención infantil

El vínculo de **CYBEX** con el mundo del automóvil es claro y directo. Para la marca alemana, una referencia en el diseño y la fabricación de las sillas de auto más innovadoras y seguras del mercado, los avances tecnológicos que definen la evolución del sector de la automoción son una inspiración y un camino a seguir

Los últimos lanzamientos de CYBEX son el mejor ejemplo de su apuesta constante y continuada en I+D. Desde Anoris T i-Size, la primera silla de auto equipada con un airbag de cuerpo completo integrado, hasta el dispositivo de seguridad SensorSafe, que ayuda a evitar situaciones críticas en el automóvil, pasando por el e-PRIAM, el primer cochecito inteligente de CYBEX con motores eléctricos. Todas estas novedades son el resultado de la incorporación de las nuevas tecnologías en los productos CYBEX.

Los cambios de paradigma que han provocado los sucesivos modelos de CYBEX en el mundo de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) han sido constantes en los últimos años. Desde la incorporación del primer reposacabezas reclinable en una silla de auto hasta el innovador mecanismo de rotación 360°. La irrupción de



The advertisement features a black CYBEX Anoris T i-Size car seat on a circular platform. The background is dark blue. At the top, the CYBEX PLATINUM logo is visible. Below it, the text 'SAFEST EVER' is written in large, bold, yellow letters, followed by 'TESTED BY ADAC' and 'Approx. 1 - 6 years / 76 - 115 cm'. In the bottom left corner, there is a yellow ADAC Test result box. In the bottom right corner, there is a circular seal that says 'Engineered in GERMANY'.

ADAC Online 05/2022
30 child car seats tested
CYBEX Anoris T i-Size
i-Size 76-115cm
Test  **very good (1.5)**

ANORIS T i-SIZE

Engineered in GERMANY

Anoris T

Anoris T i-Size supone un antes y un después en la manera de viajar con los más pequeños. Esta silla orientada a favor de la marcha ofrece una protección igual o mejor que las sillas de auto en sentido contrario de la marcha –que hasta ahora tenían la vitola de ser las más seguras–, y un 50% mejor que las sillas con arnés en

siones graves en los accidentes de tráfico. Anoris T i-Size hace accesible a los niños esta tecnología, que la convierte en la silla de auto más avanzada del mercado y que marca la senda a seguir en el futuro de la seguridad infantil en el automóvil. En caso de colisión, el airbag se despliega en milisegundos alrededor del cojín de seguridad, evitando que el niño se mueva hacia delante y protegiendo así la cabeza, el cuello y el cuerpo del pequeño. Anoris T i-Size ofrece una seguridad sin precedentes a la vez que ayuda a los padres a elegir la comodidad de viajar con el niño mirando hacia delante.

SensorSafe

La silla Anoris T i-Size ha conseguido la mejor puntuación –con cinco estrellas– en el primer informe europeo de SRI de 2022

sentido favorable. La silla Anoris T i-Size ha conseguido la mejor puntuación –con cinco estrellas– en el primer informe europeo de SRI de 2022. Se trata de la calificación más alta jamás obtenida en la categoría de sillas de auto para niños de 1 a 6 años.

Desde hace décadas el airbag se ha convertido en un elemento de seguridad indispensable que protege a los adultos de le-

Otro de los elementos desarrollados y patentados por CYBEX que ayuda a realizar viajes más cómodos y tranquilos es el SensorSafe. Este dispositivo de seguridad se acopla al arnés de la silla de auto y se conecta al móvil de los padres vía Bluetooth, emitiendo notificaciones esenciales para ayudar a prevenir distintas situaciones críticas en el automóvil. El SensorSafe emite alertas cuando el pequeño se queda sólo en el coche, cuando se desabrocha el clip del SensorSafe para retirarse el arnés, cuando la temperatura del coche es demasiado alta o baja o si el niño lleva más de 2 horas sentado en la silla sin descansar.

Los avances tecnológicos en CYBEX también están presentes en sus productos de paseo, como en el e-PRIAM, el primer cochecito inteligente con motores eléctricos incorporados. Los vehículos eléctricos marcarán la movilidad del futuro y CYBEX es muy consciente de ello. Este cochecito cuenta con unos sensores integrados en el manillar que detectan la necesidad de una fuerza extra de apoyo o de retención, activando para ello ambos motores. En su última versión, CYBEX ha desarrollado una app gratuita que añade una práctica función de balanceo automático, similar al de una mecedora, que ayuda a dormir el bebé en cualquier momento y en cualquier lugar.

En el corazón de todos los productos CYBEX se encuentra el principio de innovación D.S.F. (Diseño, Seguridad y Funcionalidad), que rige la investigación y desarrollo de la marca. Cada una de las creaciones de CYBEX combina un diseño único y exclusivo con una seguridad y funcionalidad inigualables. ●

e-PRIAM

Las previsiones de cierre de 2022 dividen a las compañías

El sector se polariza a partes iguales (34%) entre los que esperan una mejora del negocio y los que prevén un descenso

El sector de movilidad y automoción prevé una situación difícil hasta final de 2022, según el 51,5% de las empresas. La previsión del negocio al cierre de 2022 está muy afectada por la incertidumbre general. Las empresas del sector se dividen a partes iguales (34%) entre las que esperan una mejora de la facturación y las que prevén un descenso, a las que se suma un 23% que confía en mantener la misma actividad según **Auto Mobility Trends By Metyis**.

Existen grandes diferencias en las perspectivas de negocio para 2022 en función del tipo de empresa. Los más pesimistas son los concesionarios, con 51,8% que prevé un descenso del negocio en 2022. En el otro extremo se encuentran los fabricantes de vehículos, que en un 60% esperan una mejora en 2022 y los proveedores, con un 37% de optimistas. Las empresas de nueva movilidad no tienen duda: el 100% esperan un aumento en su negocio.

Si se tiene en cuenta el tamaño, las empresas más optimistas son

las grandes, con un 60% que prevé una mayor facturación, frente al pesimismo de las pequeñas firmas, que en un 45,8% esperan un empeoramiento.

MEJORA DEL 10%

La mejora del negocio prevista en 2022 será moderada, hasta el 10%, según la respuesta más significativa con un 17,7% de las empresas consultadas. Las empresas de nueva movilidad se desmarcan nuevamente con un 50% que prevé el mismo porcentaje de mejora en su cifra de negocio en 2022.

En los fabricantes de vehículos, el colectivo más importante (20%) espera hasta un 10% de aumento, que en el caso de los proveedores llega al 23% y los concesionarios, menos de un 11%. La confianza en la mejora es más alta en las empresas medianas, con un 23% que espera hasta un 10% más de facturación.

Las previsiones del sector apuntan a una mejora del resultado operativo en 2022 para casi el

38% de las empresas y se reduce la cifra de las que prevén un empeoramiento hasta el 21,5%.

El clima de mayor optimismo también se aprecia en las previsiones de mejora de las exportaciones para el 20% de las empresas, con solo un 9% que esperan vender menos en el extranjero.

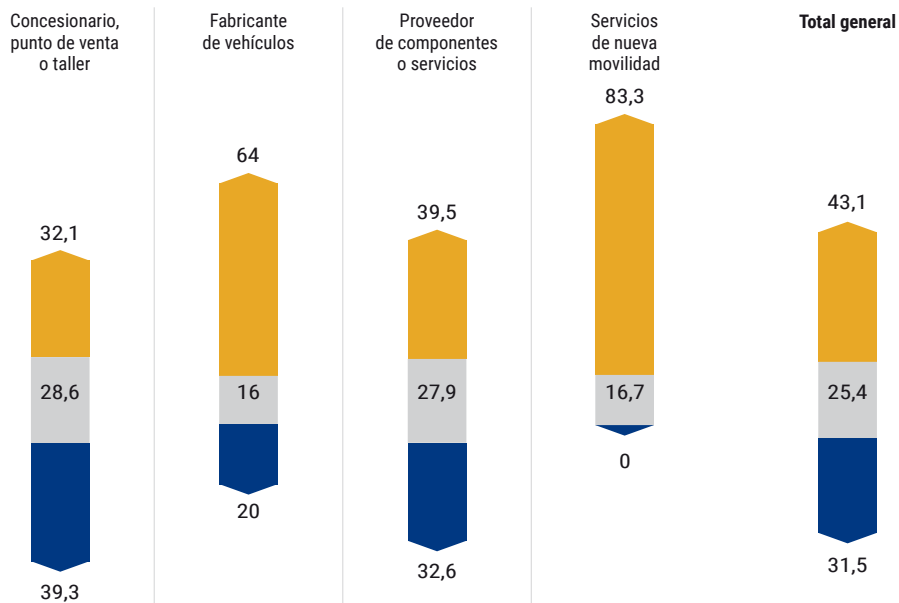
El ejercicio 2021 fue un año de recuperación para el 43% de las empresas de automoción y movilidad, mientras que el 31,5% sufrió un nuevo descenso en su facturación y un 25,4% esquivó la caída y se quedó igual que en 2020. El 37% de las empresas aumentaron sus ingresos entre un 10% y un 20%. Entre las que empeoran, el colectivo más amplio, con un 21%, declara que redujo su facturación entre un 10% y un 20%. ●

LEYENDA

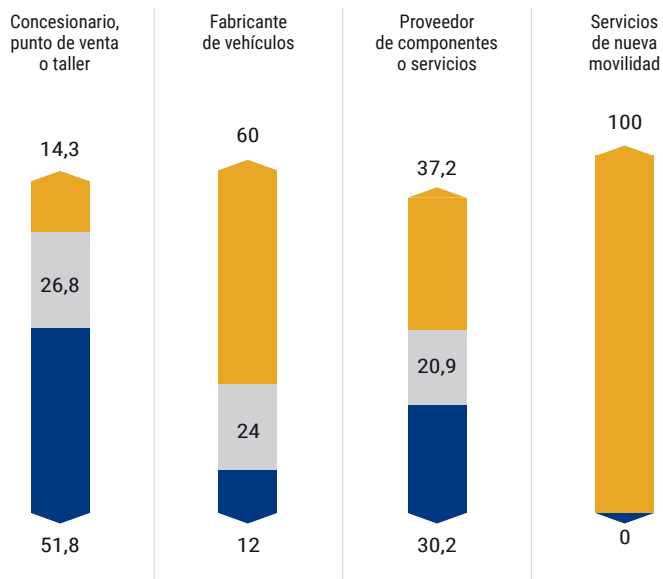


EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO (en porcentaje)

Facturación en 2021 respecto a 2020



Facturación en 2022 respecto a 2021



Un impulso para la transformación

El Grupo Volkswagen y SEAT S.A. queremos establecer en nuestro país el ecosistema del vehículo eléctrico y convertir a España en un hub de electromovilidad en Europa



Wayne Griffiths

Presidente de SEAT S.A.

El Grupo Volkswagen y SEAT S.A. llevamos más de dos años trabajando en el proyecto Future: Fast Forward (F3), con el que impulsaremos la transformación de la industria del automóvil en España hacia la electrificación. Con este plan, queremos establecer en nuestro país el ecosistema del vehículo eléctrico y convertir así a España en un hub de electromovilidad en Europa.

Para desarrollarlo, hemos sido capaces de establecer una estrecha colaboración entre el sector público y el privado. En este sentido, estamos muy orgullosos de la asociación que lideramos, formada por 62 empresas de diversos sectores, el 61% pymes, de 11 comunidades autónomas.

La oportunidad que se abre para el sector del automóvil, para España y para Europa es enorme

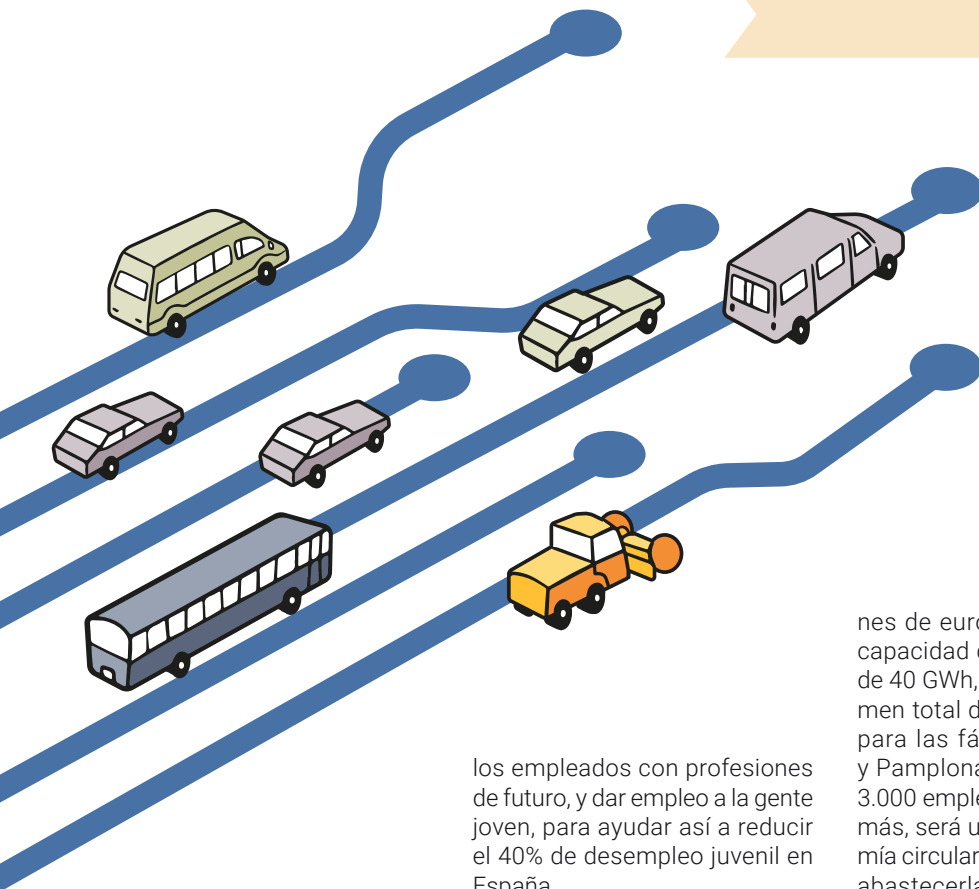
Juntos, presentamos nuestro proyecto F3 al PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado, que debe convertirse en una palanca necesaria para acelerar la transformación de la industria del automóvil en nuestro país.

El Grupo Volkswagen y SEAT S.A. destinaremos 7.000 millones de

euros a este plan, y nuestros socios 3.000 millones más, con el objetivo de impulsar la competitividad del sector de la automoción en España. Se trata de la mayor inversión industrial en la historia de España, y del Grupo Volkswagen fuera de Alemania. Esta cifra se destinará, principalmente, a la nueva gigafactoría de Sagunto, a la producción de vehículos eléctricos en las plantas de Martorell y Pamplona y a la construcción de un ecosistema integral de proveedores.

COCHES «MADE IN SPAIN» PARA DEMOCRATIZAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

El corazón de este proyecto se encuentra en la electrificación de los vehículos para crear un



hub de producción del Grupo Volkswagen en España para el coche eléctrico. La fábrica de Martorell, donde se invertirán la mayoría de los 3.000 millones de euros que destinará SEAT S.A., y la de Pamplona, que contará con una inversión de cerca de 1.000 millones, producirán el vehículo eléctrico urbano del Grupo Volkswagen para diferentes marcas de la compañía.

SEAT liderará, además, el diseño, el desarrollo y la producción del vehículo que está llamado a democratizar la movilidad eléctrica en Europa, un coche sostenible y eléctrico «made in Spain». Esto también permitirá transformar a

los empleados con profesiones de futuro, y dar empleo a la gente joven, para ayudar así a reducir el 40% de desempleo juvenil en España.

LA GIGAFATORÍA DEL FUTURO

La construcción de la planta de baterías en Sagunto es uno de los pilares fundamentales del proyecto Future: Fast Forward, ya que la expansión del vehículo eléctrico depende, en gran medida, del aumento en la producción de baterías.

La primera fábrica de celdas de España, y la tercera de las seis que el Grupo Volkswagen quiere construir en Europa hasta 2030, ocupará una superficie de 200 hectáreas y arrancará la producción en 2026. Con una inversión prevista de más de 3.000 millo-

nes de euros, contará con una capacidad de producción anual de 40 GWh, suministrará el volumen total de celdas necesarias para las fábricas de Martorell y Pamplona y generará más de 3.000 empleos hasta 2030. Además, será un ejemplo de economía circular y la electricidad para abastecerla procederá al 100% de energías renovables, el 20% de una nueva planta fotovoltaica de Iberdrola situada a pocos kilómetros de la fábrica de baterías. Sagunto es una gigafactoría de presente y, sobre todo, de futuro ya que amplía y refuerza el compromiso del Grupo Volkswagen con España.

La oportunidad que se abre para el sector del automóvil, para España y para Europa es enorme. Nosotros hemos trabajado duro y, con Future: Fast Forward, hemos tomado el impulso necesario para que la transformación de la industria sea una realidad. Ahora, ya podemos salir a ganar. ●

ERTE y extinciones de contratos, principales medidas para afrontar la coyuntura

Las regulaciones temporales de empleo y la finalización de contratos se aplican por el 50% y el 25% de las empresas, respectivamente

A pesar de la recuperación registrada, la incertidumbre y los vaivenes del mercado y la producción han llevado a las empresas de movilidad y automoción a aplicar algunas medidas para estabilizar la situación. Entre esas medidas para afrontar la coyuntura destacan los ERTe, aplicados por un 50% de las compañías, según el **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis**.

Después de los ERTe, en la lista de medidas más utilizadas para hacer frente a la desafiante coyuntura se encuentran la finalización de contratos temporales (25%), reducción o paralización de inversiones (25%), aumento de

Las pequeñas empresas recurren más a la extinción de contratos indefinidos ante la incertidumbre

la financiación (10,8%) y extinción de contratos indefinidos (8,5%).

El 84% de los fabricantes de vehículos han aplicado uno o varios ERTe y un 24% de las empresas han recortado empleos tempora-

les, entre las principales medidas aplicadas en ese colectivo de compañías.

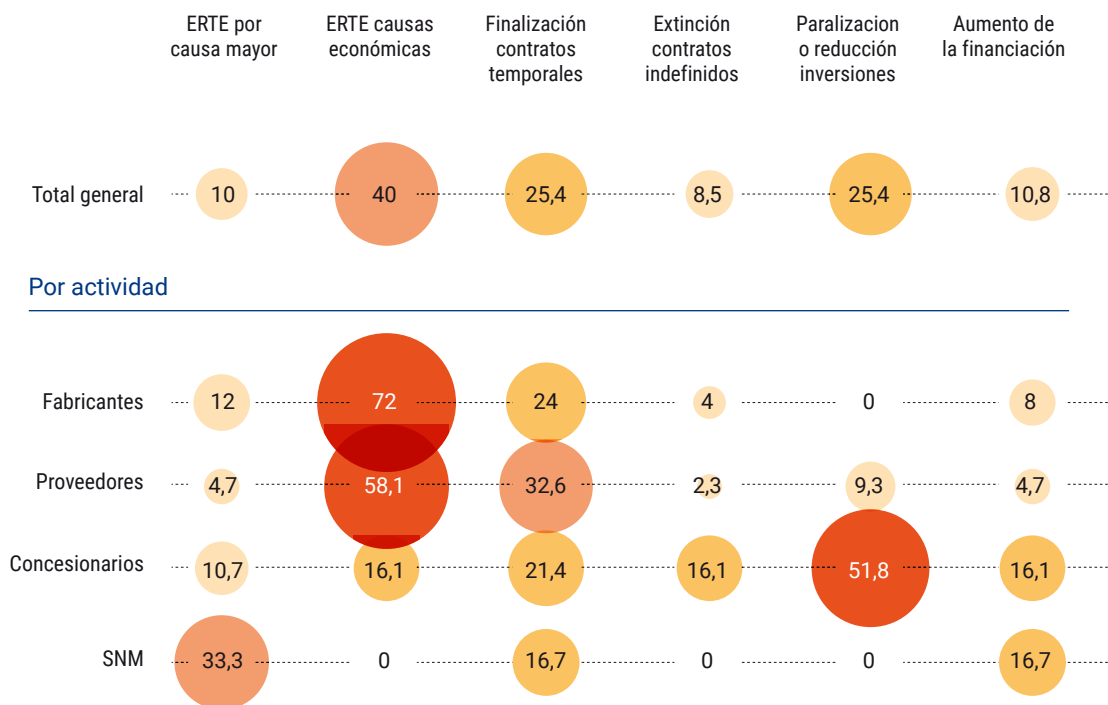
MÁS EXTINCIONES EN CONCESIONARIOS

Los concesionarios, puntos de venta y talleres aplicaron menos los ERTe (casi el 29% de las empresas) pero recurrieron más a la finalización de contratos temporales (21%) e indefinidos (16%), a más financiación (16%) y a parar inversiones (52%).

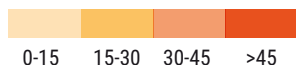
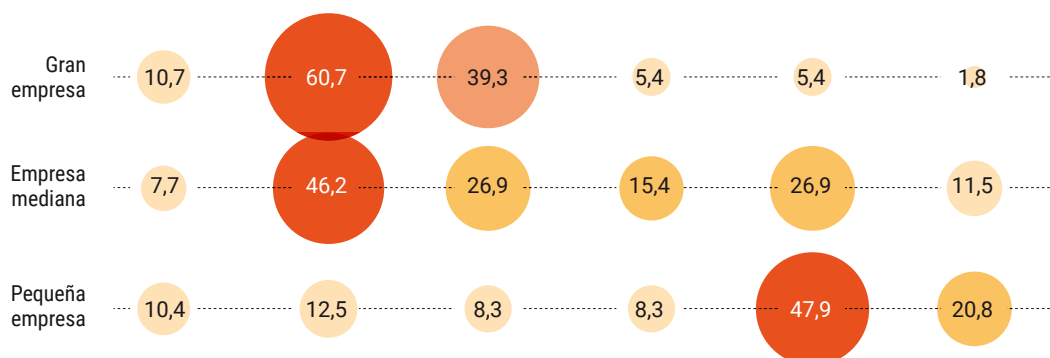
Las pequeñas empresas son las que recurren más a la extinción de contratos indefinidos, con un 15,4% de las compañías encuestadas. ●

¿QUÉ MEDIDAS APLICA LA EMPRESA ANTE LA COYUNTURA ACTUAL?

En porcentaje



Por tamaño



Finalmente, algo se mueve

Con más de una década por delante hasta 2035, se puede esperar que se dulcifiquen medidas tan radicales como la de la prohibición de los coches de combustión



Sergio Piccione

Periodista

Tengo que admitir una cierta satisfacción al constatar que algo comienza a moverse de nuevo en el sector del automóvil europeo. Y no es sólo por los datos del estudio **Auto Mobility Trends By Metyis** que son esperanzadores.

Personalmente aplaudo la decisión de Carlos Tavares, el presidente ejecutivo (CEO) de Stellantis, de abandonar ACEA (Asociación Europea de Constructores de Automóviles) con todas sus marcas. Habrá quien piense que hubiera sido mejor que todos los grupos se mantuviesen unidos, pero esta asociación, de la que Tavares fue presidente, ha mantenido demasiado tiempo la postura de pecadora arrepentida dispuesta a aguantar los latigazos de los políticos. Habrá que esperar para ver qué puede

aportar con el Fórum que quiere crear para discutir los problemas del sector.

Por otro lado, después de que el Parlamento Europeo aprobara el fin de los automóviles con motor de combustión interna en 2035, los gobiernos de varios países de la Unión Europea se plantearon el no aceptarlo. De momento, las dudas internas del Gobierno de Alemania han dejado la puerta abierta a que se acepten aquellos que puedan utilizar combustibles neutros en carbono (algunos sintéticos) que inicialmente estaban también prohibidos.

Con más de una década por delante, se puede esperar que se dulcifiquen medidas tan radicales como la de esta prohibición. O se

abran otras alternativas a la movilidad, porque si bien es cierto que el coche eléctrico ha venido para quedarse, también lo es que, salvo un inesperado milagro, hoy por hoy no es capaz de dar respuesta a la demanda de transporte de nuestra sociedad.

De todas formas, contemplando el ansia con la que se presiona para la desaparición de la "máquina que cambió el mundo", según el famoso libro del Massachusetts Institute of Technology (MIT), uno se pregunta qué pecado habrá cometido para que, teniendo en cuenta que las emisiones de CO₂ que produce su uso no llegan al 20% del total, genere tanta inquina. En un momento en que muchos gobiernos europeos, no sólo están utilizando sus centrales nucleares, sino también el carbón para producir energía. ●

Cambio de era

Los datos del barómetro de 2022 confirman la transformación del sector, acosado por la falta de suministros, la guerra y la escalada de precios



Ana Montenegro

Periodista

La historia nos demuestra que cuando se produce un fuerte impacto en la vida económica y social los resultados son inesperados y sorprendentes, enriquecen a algunos, pero también dejan a otros en el camino. A estas alturas del siglo XXI ya no cabe duda que estamos viviendo un cambio de era. Y se está produciendo ahora mismo.

La economía mundial bascula hacia otros continentes y productos de forma vertiginosa e imparable. Mientras, surgen nuevos y poderosos protagonistas de la innovación sobre las cenizas de los del pasado. Como cuando las intocables tabaquerías, líderes bursátiles el siglo pasado, fueron arrasadas como los dinosaurios por el impulso de la informáti-

ca. IBM, Microsoft o Apple, ocuparon su lugar en los salones del poder.

Fumar no es imprescindible y está mal visto, moverse sí es imprescindible, pero empieza estar mal visto hacerlo con tecnología de combustión. Tampoco vamos a profundizar mucho, como no lo hace nadie, si pasar de un eficiente y ecológico motor diésel a un coche eléctrico con una batería de producción descontrolada en un lejano país asiático y que utiliza un elemento químico, el litio, que la UE estudia declarar tóxico, es realmente bueno para el medio ambiente. Cómo vamos a producir electricidad para los más de 240 millones de vehículos que circulan en la UE es otra incógnita.

Sin hacerse muchas preguntas, el 'mundo occidental' se han lanzado a la carrera de la movilidad electrificada como absorbe las nuevas tendencias que llegan de NY vía Instagram. Hace ya unos años que Tesla vale en bolsa más que cualquiera de los fabricantes tradicionales, de lo que se ha beneficiado su propietario.

Los datos de **Auto Mobility Trends By Metysis** confirman el cambio que se está produciendo en el sector, acosado por la falta de suministros que provoca el covid, la guerra, la escalada de precios... y todavía sin contabilizar el impacto de la inflación y de la anunciada subida de tipos. Se ralentizan las inversiones, se frena la creación de empleo y las ayudas no llegan, pero surgen nuevos actores que impulsan nuevos negocios. ●

Fundación Ibercaja, referente en movilidad internacional con MOBILITY CITY

Mobility City es una iniciativa de ámbito internacional, impulsada por Fundación Ibercaja con el apoyo del Gobierno de Aragón, que nace con la idea de convertirse en un referente de la movilidad del futuro

El mundo está viviendo procesos de cambio acelerado y disruptivo sin precedentes, en los que el proceso de urbanización creciente e imparable, el consumo de recursos naturales, las nuevas tecnologías, el reto demográfico y la despoblación están generando nuevos paradigmas en muchos aspectos claves para la sociedad.

Nunca en la historia de la humanidad las ciudades habían tenido el protagonismo que tienen hoy. El mundo es urbano y la sociedad también. De ahí la importancia de actuar sobre aquéllas, dentro de un contexto global y holístico, en el que los tradicionales mecanismos de intervención, tanto sobre

la ciudad, como sobre el territorio, plantean limitaciones importantes y marcos ampliamente superados.

Una movilidad futura y sostenible, donde las Administraciones en todos sus niveles, la sociedad civil, el sector privado y la universidad tienen mucho que decir y que aportar en este cambio de paradigma. **Mobility City** dará respuesta a las necesidades de una forma diferente y punto de encuentro de los agentes del ecosistema de la movilidad del futuro: sostenible, conectada, inteligente, segura, personal y cooperativa, donde se desarrollan actividades de innovación, I+D, transferencia de conocimiento y tecnología,

de formación, sensibilización y comunicación, y de presentación de productos innovadores.

Aragón y Zaragoza, lugar donde los sectores de la nueva movilidad colaboran para crear la comunidad científico-tecnológica e industrial que potencien el emprendimiento, el talento, la creación de empresas y la atracción de inversión, con impacto nacional e internacional en el horizonte del año 2030.

El proyecto, que cuenta con más de 50 empresas y entidades adheridas desde su lanzamiento en 2018, ha venido acompañado durante estos años de ciclos de conferencias, congresos, jor-



La sede de Mobility City estará ubicada en el icónico Pabellón Puente diseñado por Zaha Hadid en Zaragoza y su inauguración está prevista para primavera de 2023.

nada de innovación y la organización de los Premios Impulso para la movilidad sostenible.

Mobility City se materializará con la creación de un espacio expográfico abierto a la ciudadanía para explicar los cambios que atraviesa la movilidad y que estará ubicado en el pabellón puente, emblemático espacio diseñado por la arquitecta Zaha Hadid para la Expo 2008 de Zaragoza. Su inauguración está prevista para primavera de 2023 para convertirse en el centro y la vanguardia de la

movilidad del futuro. El Pabellón Puente será el lugar dónde se podrá comprobar cómo la movilidad va a seguir cambiando nuestras vidas y mejorará el mundo en el que vivimos.

El espacio del Pabellón se dividirá en dos zonas diferenciadas: la primera estará dedicada a las empresas donde las compañías más punteras de automoción, energía, telecomunicaciones y entidades públicas trabajarán conjuntamente y la segunda zona será un espacio donde la ciudadanía podrá co-

nocer las nuevas fórmulas y vehículos de la movilidad sostenible y compartida, familiarizarse con la normativa vigente y con las novedades tecnológicas y científicas.

Hasta entonces, Fundación Ibercaja continúa con su clara apuesta por formar parte del futuro de la movilidad sostenible, organizando actividades y formaciones relacionadas sobre la materia, pasando por la publicación de estudios y trabajos o la celebración de actividades de emprendimiento e innovación. ●

Hacia una nueva forma de entender la movilidad

Aparecen nuevos vehículos: patinetes, motos, bicis eléctricas, y debemos ser capaces de unir todos los actores, saber entender la realidad y actuar en consecuencia



Pep Gómez

Chairman de REBY

La movilidad compartida es el futuro. No podemos entender un mundo sostenible sin cambiar la movilidad. No tiene sentido gastar dinero y tiempo en el mantenimiento y estacionamiento de vehículos que en realidad solo utilizamos alrededor de un 5% del tiempo. No puede ser que estos vehículos condicionen las ciudades, como las pensamos, como las vivimos. No es lógico que la propiedad pase por encima de la practicidad, del medio ambiente. Y hay cambios que se pueden hacer.

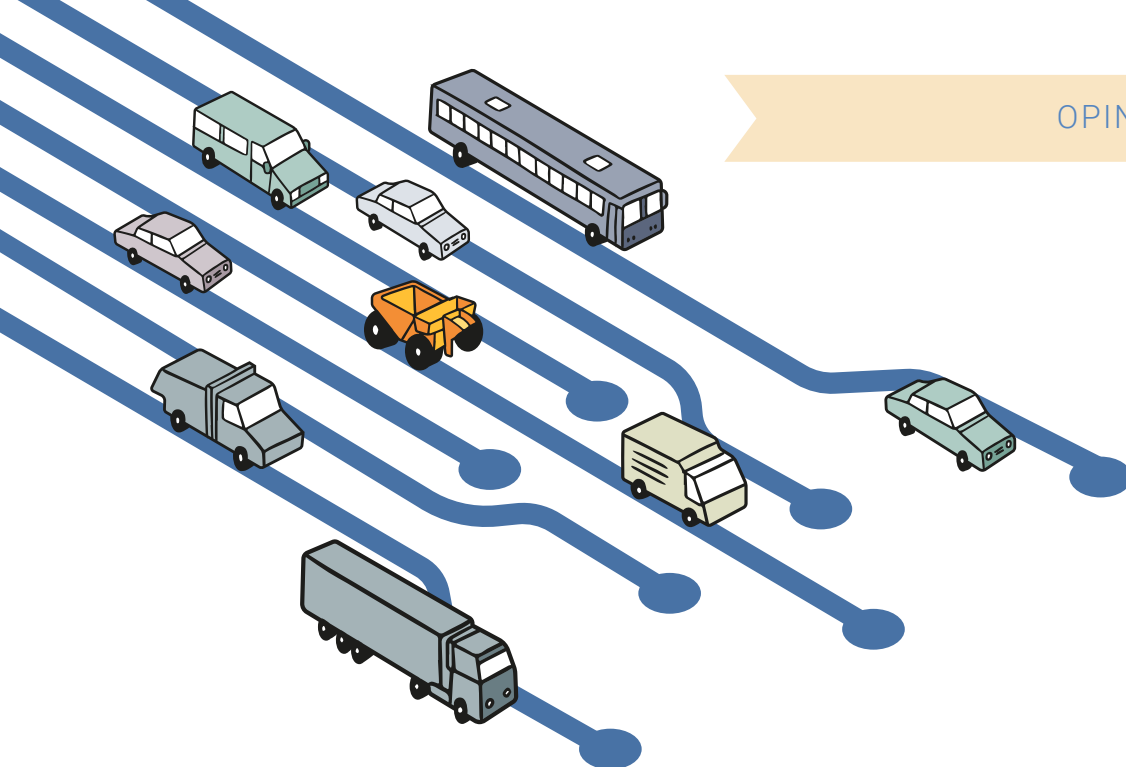
En términos de movilidad me parece claro que debemos pasar de

En términos de movilidad me parece claro que debemos pasar de una propiedad privada que es demostradamente inefectiva, a otra que sea compartida

una propiedad privada que es demostradamente inefectiva, a otra

que sea compartida, en la que no tengamos un solo vehículo, sino múltiples interconectados entre ellos y con el transporte público. Esta red es la que puede por un lado hacer más habitables las ciudades y por el otro más eficientes la multitud de desplazamientos que cada día se realizan y que no parará de crecer.

Llegar a este punto solo se puede hacer de una única forma: involucrando a todos los actores, públicos y privados. Y para hacerlo usemos los conceptos que ya existen en el mundo de la sostenibilidad, como el de economía circular. Esto implica llevar la nueva



movilidad a todos los segmentos: desde los materiales, fabricación o la explotación (energía verde) al trabajo, implementación y desarrollo (personas con discapacidad asociaciones, vecinos...)

En este contexto la iniciativa privada no debe pensar solo en ella. Debe, y digo debe, no puede, ser parte. Su servicio, su tecnología, la tiene que poner al alcance de la ciudad. Datos, conocimientos, APIs... Un fácil ejemplo: imaginemos que hay 15 servicios de vehículos compartidos y cada uno va por libre. ¿Serán útiles? No. El ciudadano se verá incapaz de utilizarlos sin instalar igual número de aplicaciones. ¿Resultado? Fracaso. En este caso, la colaboración sería el uso de plataformas transversales e integradoras. La MaaS es el término más utilizado para explicar a lo que me refiero.

Lo que yo veo en este sentido es que el futuro de la micromobili-

dad es un negocio basado en la infraestructura. Partimos de un contexto en el que esta micromovilidad se está convirtiendo en un producto de bajo margen, controlado por el municipio, a través de la regulación y los límites de la utilización del espacio público, y que lo que hace falta es un MaaS que permita a los operadores y las ciudades obtener un verdadero valor. Hoy no es así. Las ciudades carecen de soluciones integrales para los problemas de movilidad urbana, las que hay son caras, fragmentadas, les falta desarrollo y menos dificultades burocráticas. De esta forma, ni operadores, ni administración ni usuarios sacan ninguna ventaja de su uso. Ninguna.

Pero aún hay más: la movilidad sostenible, el cambio que comporta, te puede beneficiar a ti. Y te daré tres motivos:

1. La movilidad sostenible impacta en el progreso económico.
2. Movilidad sostenible lleva asociados estilos de vida más saludables.
3. La movilidad sostenible puede salvar el planeta.

Para poder actuar hace falta entender, pues, todos los conceptos que rodean este cambio que estamos viviendo. Este cambio que revolucionará la forma en la que entendemos las ciudades, el entorno. Aparecen nuevos vehículos: patinetes, motos, bicis eléctricas, y debemos ser capaces de unir todos los actores, saber entender la realidad y actuar en consecuencia para prepararnos por la nueva movilidad que no es que esté llegando, sino que ya está aquí y lo hace para quedarse. ●

El empleo mejora en 2022

El 74,6% de las empresas mantendrá o aumentará sus plantillas, en las que crece la necesidad de nuevos perfiles profesionales

El empleo en las empresas de movilidad y automoción mejorará en el año 2022 al mantenerse o crecer en el 74,6% de las empresas de movilidad y automoción, según el **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis**.

El 53% prevé mantener a sus trabajadores y el 21,5% tiene planes para aumentar su plantilla. En cambio, el 20,8% aplicará recortes de efectivos. Las empresas de nueva movilidad son las más optimistas en las previsiones de contratación con dos tercios que prevén aumentar sus plantillas. Respecto a 2021, el cambio más significativo es un aumento de la intención de ampliar plantillas de los fabricantes de vehículos (32%). En cambio, los concesionarios se muestran más pesimistas ante la caída de las ventas con un porcentaje más alto (casi 27%) que esperan ajustes de plantilla.

La mitad de las empresas de movilidad y automoción mantuvieron sus plantillas en 2021,

mientras que un 28,5% recortó sus efectivos y un 20,8% llevó a cabo nuevas contrataciones. El crecimiento de las plantillas se centró en las empresas de nueva movilidad, con dos tercios de las mismas que ficharon a más trabajadores en su estrategia de crecimiento. El 32,6% de los proveedores también reforzaron sus plantillas en 2021, frente a un 34,9% que las redujeron y otro tercio que las mantuvo estables. En cambio, el 32% de los fabricantes de vehículos recortaron sus plantillas y solo un 16% las aumentaron. En los concesionarios, solo un 9% hicieron más contrataciones.

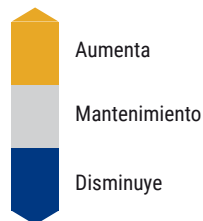
PERFILES NUEVOS

Las empresas que redujeron más sus fuerza laboral fueron las de tamaño mediano (46,2%), seguidas de las grandes. En cambio, las pequeñas empresas optaron mayoritariamente (72,9%) por mantener a sus empleados y solo un 12,5% redujo la cifra.

El 22% de las empresas prevé incorporar nuevos perfiles profesionales vinculados a los nuevos negocios y necesidades ante la evolución de la movilidad. Las compañías que harán más contrataciones de perfiles innovadores son las de nueva movilidad (casi 67%), proveedores de componentes (28%), fabricantes de vehículos (24%) y la red comercial y de talleres (12,5%). ●

LEYENDA

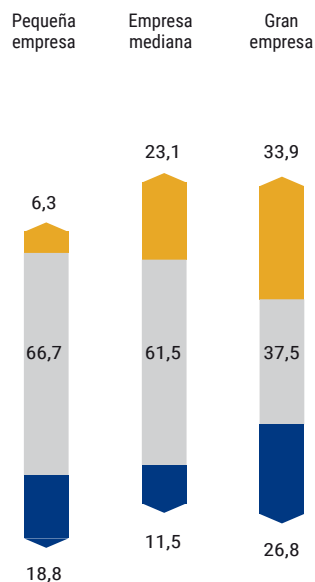
En relación con 2021



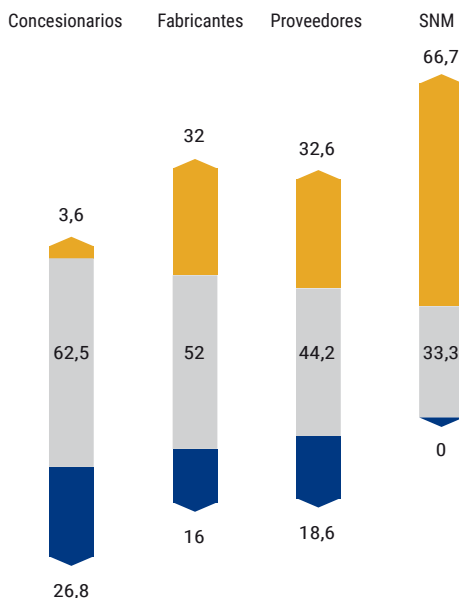
PREVISIÓN PLANTILLA EN 2022

(en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad



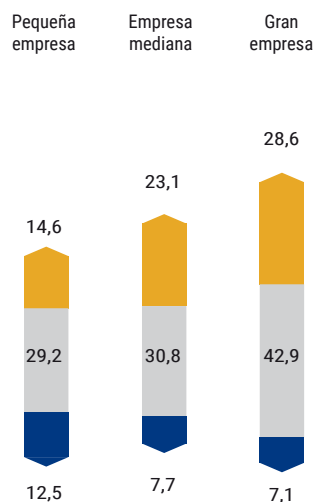
Total



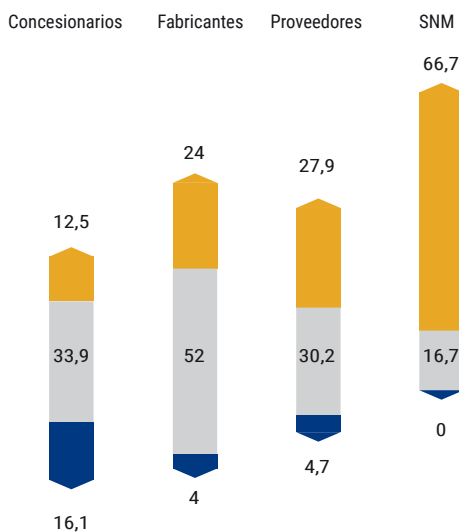
INCORPORACIÓN DE NUEVOS PERFILES PROFESIONALES EN 2022

(en porcentaje)

Por tamaño



Por actividad



Total



El nuevo paradigma de la movilidad



Rafa Guerrero

**Coordinador de movilidad
sostenible de CCOO Industria**

El sector del auto es clave para la economía del país tanto por su peso en el PIB (11%), como por su capacidad exportadora (15% del total de la economía española) así como por el empleo cualificado y de calidad que supone el 9% de la industria manufacturera, con plantas que se encuentran entre las más eficientes y automatizadas de Europa. En nuestro país ejerce un importante efecto tractor.

Es un sector especialmente impactado por las crisis que han afectado a la economía global desde la pandemia y los efectos aún impredecibles de la guerra de Rusia en Ucrania que ya han significado un encarecimiento energético y una crisis inflacionista que probablemente acabe en un recesión en pocos meses. La crisis de semiconductores, aunque coyuntural, tiene que servir de punto de inflexión que cambie la política errónea de deslocalización de

parte de la cadena de valor, entendiendo que para competir en el nuevo paradigma de la movilidad sostenible, la electrónica y el software deben considerarse como partes estratégicas.

Un nuevo paradigma que plantea retos importantes y que está relacionado con la mayor conciencia medioambiental, donde cada vez se ve más a el vehículo como parte de un amplio abanico de servicios de movilidad. Hay retos en forma de riesgos de sectores y tareas que desaparecerán, fundamentalmente los vinculados al ecosistema de los motores de combustión, pero también con nuevas oportunidades de negocio y creación de empleo como el ecosistema de las baterías, la gestión de los datos, el desarrollo de software, el hidrógeno verde, la economía circular, la infraestructura de carga, la generación de renovables, etc.

Oportunidades para abordar de forma inclusiva la transformación del sector hacia la movilidad sostenible acompañadas de recursos de los fondos de la UE Next Generation. El PERTE VEC es una oportunidad para abordar la transformación del sector ya que está bien orientado en sus objetivos de ganar soberanía industrial y con un impacto muy positivo para la cohesión territorial. Diferentes PERTE que carecen en su gestión y seguimiento del necesario impulso del diálogo social, entre ellos el PERTE VEC que a través de la comprometida Mesa del Auto tiene que servir como canalizador de una política industrial de largo recorrido hacia una transición justa. Sería imperdonable olvidar la importancia del dialogo social durante la pandemia, que articuló diferentes medidas como los ERTE, que permitieron salvarguardar en la peor crisis económica y social de la historia moderna tanto el tejido productivo como el empleo. ●

Riesgos políticos para la automoción



Jordi Carmona

Secretario sectorial de Industria
Automovilística de UGT FICA

El sector automovilístico se encuentra en un proceso de transformación hacia el vehículo neutro en emisiones con dos posturas políticas que pueden hacer peligrar su futuro. La más radical aboga por un futuro sin coches, mientras que la posición algo menos radical apuesta «cueste lo que cueste» por el vehículo cero en emisiones. En ningún caso se valora el impacto sobre el empleo.

Desde UGT FICA apostamos por el vehículo de cero emisiones pero requiere de una planificación ordenada y un desarrollo justo en el que primen industria y empleo por igual. Abogamos por las 23 propuestas que venimos defendiendo para anticiparnos a un escenario de vehículos verdes con el factor humano en el centro.

Observamos que a nivel europeo, nacional e incluso municipal se

adoptan decisiones de forma descoordinada y obviando el impacto negativo sobre industria y empleo. Estamos cansados de escuchar los miles de puestos de trabajo que se crearán con las nuevas tecnologías neutras, pero poco se dice de la pérdida de empleo y mucho menos de las necesidades formativas.

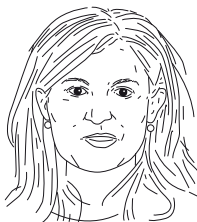
Es un error lanzarnos al vacío del titular de prensa fácil y a la adopción precipitada de medidas. Aunque el Parlamento Europeo ha adelantado a 2035 el final de los vehículos de combustión, algunas autonomías y ayuntamientos han anunciado que discriminarán ya la circulación de estos modelos. Y aunque el Gobierno ha aprobado el PERTE VEC sin consensuarlo con los sindicatos es una buena noticia en la que echamos en falta los condicionantes sociales, es decir, el impacto del PERTE en la propia

industria del automóvil y en el empleo de la firma.

El vehículo de combustión no es sinónimo de contaminación. La industria ha reducido mucho las emisiones de CO₂ y con algo más de tiempo, seguramente, habría avanzado todavía más. Demonizar la gasolina o el diésel no nos hace más ecologistas, pero sí pone en peligro a una industria puntera. En UGT FICA somos tan ecologistas como el que más, pero creemos que las políticas deben hacerse desde la responsabilidad y la evaluación de su impacto. Por ello apostamos porque el vehículo verde y el de combustión avancen en paralelo hasta que en un horizonte no muy lejano prevalezca el más ecológico. Necesitamos una transición ordenada, justa para empresas y trabajadoras, que no deje a nadie atrás y en la que los agentes sociales sean actores decisivos y decisivos. ●

Seguir invirtiendo

Los concesionarios demandan un nuevo marco en sus relaciones con las marcas fabricantes para asegurar las inversiones y la viabilidad



Marta Blázquez

Vicepresidenta ejecutiva
de FACONAUTO

Los concesionarios, dentro de la cadena de valor del automóvil, están en ese 50% de las empresas que mantuvieron el empleo el pasado ejercicio. Este dato, de todos los que maneja **Auto Mobility Trends By Metyis**, es el que más alegría y esperanza nos genera y responde al objetivo que siempre tienen los concesionarios: hacer todo lo posible para que sus estructuras se mantengan, porque se trata de puestos altamente cualificados y vinculados a contratos indefinidos en la mayor parte de los casos.

El contexto, lo sabemos, no es el más fácil, pero los concesionarios están volviendo a demostrar

su compromiso con el futuro del sector. Porque, ante un presente tan exigente y de tanta incertidumbre, la apuesta de nuestros empresarios está pasando por seguir invirtiendo en su transformación, en la búsqueda de nuevas oportunidades de negocio para seguir siendo competitivos y creadores de actividad en cada rincón de nuestro país.

Hablamos de un futuro (que cada vez es más presente) que pasa, como también apunta el **Auto Mobility Trends By Metyis**, por la electrificación y la nueva movilidad, por la digitalización y por la eficiencia energética. Estas tres tendencias se resumen en la pa-

labra "eConcesionario", la hoja de ruta que desde Faconauto estamos dibujando junto a los concesionarios y que les hace estar en ese 76% de las empresas sectoriales que han seguido invirtiendo el año pasado.

No queremos que esto cambie, por eso, al mismo tiempo, los concesionarios demandan con urgencia un nuevo marco en sus relaciones con las marcas fabricantes, de tal forma que se aseguren no solo esas inversiones, sino también la viabilidad de miles de pymes nacionales, gracias a unas garantías mínimas para seguir siendo esenciales para el empleo y la actividad económica de España. ●

El sector encaja las medidas para reducir las emisiones y el tráfico

Solo el 18,5% de las empresas encuestadas espera que medidas como el veto a los coches de combustión en 2035 tengan un impacto muy negativo en su negocio

Las empresas del sector de la movilidad y la automoción han ido modulando su opinión en relación a las restricciones de tráfico y a las medidas en contra de los coches más contaminantes. La evolución desde un rechazo frontal hasta la resignación se aprecia con claridad a lo largo de las tres ediciones de **Auto Mobility Trends By Metyis**.

En el sondeo de 2022 sigue la tendencia del año anterior a la suavización del rechazo mostrado a las medidas de las administraciones para reducir la contaminación y el tráfico en grandes ciudades. Solo el 18,5% de las empresas encuestadas espera que esas medidas, entre las que se incluye, por ejemplo, el anticipo del veto a la venta de coches de combustión en 2035 en la Unión Europea, tengan un impacto muy negativo en su negocio.

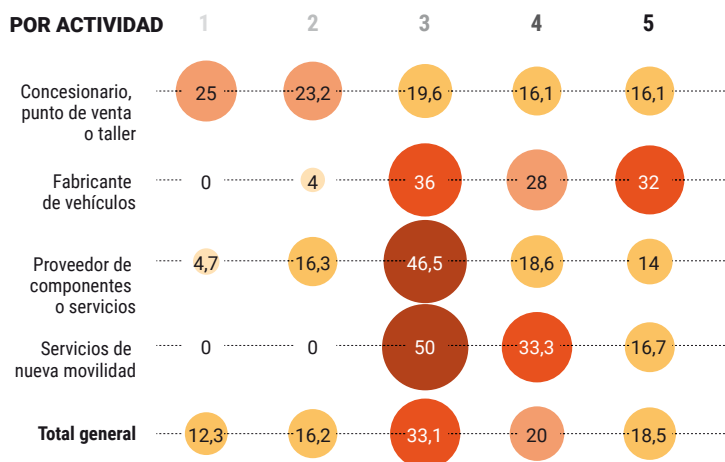
Las compañías que muestran un mayor grado de preocupación ante medidas como la extensión

de las zonas de bajas emisiones que limitan la circulación de los vehículos más viejos y contaminantes siguen siendo los fabri-

cantes de vehículos, que en un 60% temen un efecto negativo o muy negativo de las medidas anticontaminación. ●

¿QUÉ IMPACTO TIENEN LAS MEDIDAS DE LAS ADMINISTRACIONES PARA REDUCIR LA CONTAMINACIÓN EN EL NEGOCIO DE LA EMPRESA?

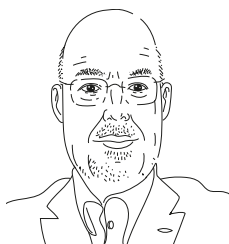
Porcentaje de respuestas en cada nivel. 1= Nulo impacto 5= Mucho impacto



en porcentaje



Chronos, Kairós y la movilidad eléctrica



Arturo Pérez de Lucía

**Director General de AEDIVE
y Vicepresidente de AVERE**

La movilidad eléctrica, la conectividad, los vehículos sin conductor, la automatización de las fábricas y la movilidad compartida son algunas irrupciones que afronta la industria de la automoción en la última década, unido a los efectos de una pandemia y de un conflicto armado a escala global y en medio de una estrategia medioambiental que sigue estando enfocada a la descarbonización del transporte y que acelerará los cambios de la industria, especialmente a partir de 2035, cuando ya no se van a comercializar en la UE coches y furgonetas nuevas con motores contaminantes.

La antigua Grecia definía el tiempo como: Chronos y Kairós. Chronos mide el tiempo lineal, cuantitativo, es el paso inexorable de las agujas del reloj. Kairós es un concepto cualitativo ligado a la ocasión, un lapso indeterminado en el que algo importante sucede. Su significado es «momento adecuado u oportuno».

La movilidad eléctrica intenta abrirse paso en la automoción desde hace más de un siglo y el tiempo lineal nunca fue buen compañero de viaje, pero hace poco más de una década confluyeron Chronos y Kairós para repensar un cambio en la automoción en una revolución industrial, tecnológica y de servicios, enfocada al vehículo eléctrico, conectado, compartido y autónomo.

En estos dos últimos años, los líderes de la automoción han recompuesto sus estructuras organizativas y operacionales en base a estrategias como la construcción de una cadena de suministro resistente y que, en algunos eslabones, infravaloraron, como los microprocesadores, así como alianzas estratégicas que garanticen la calidad de sus productos y servicios, no solo entre la industria tradicional, sino también con empresas energéticas.

El conflicto en Ucrania llevó a repensar el modelo logístico del «just in time», eliminando la necesidad de stock, al «just in case», donde se acumula producto para evitar roturas de stock y afectar al proceso productivo.

Los modelos de venta remota y canales digitales se están convirtiendo en la próxima normalidad y algunos fabricantes ya se están preparando para ello en reacción a la demanda de los consumidores.

Un enfoque hacia flujos de ingresos recurrentes, ofreciendo soluciones flexibles basadas en suscripciones que no se vinculan a un capital significativo. El renting flexible para la gestión de flotas, el renting para particulares y la movilidad eléctrica compartida, son ejemplos de ello. La Automoción ya no será la misma, pero seguirá siendo clave como eje de movilidad sostenible y eficiencia energética, merced al vehículo eléctrico. ●

La receta de la descarbonización

Las conclusiones de Auto Mobility Trends By Metyis evidencian las inversiones para pasar de vendedores de coches a proveedores de servicios de movilidad conectada



Raúl Palacios

Presidente de GANVAM

“E n un momento comprendí, que el futuro ya está aquí”, decía Radio Futura en los años 80. Ellos hablaban de la moda juvenil, pero es igual de aplicable hoy a la automoción, que está viviendo una profunda transformación como consecuencia de la transición digital y ecológica.

Si bien la pandemia, la crisis de los chips y la invasión de Ucrania por parte de Rusia han tenido un innegable impacto económico en nuestros negocios, las conclusiones de la tercera edición del **Barómetro Auto Mobility Trends By Metyis** evidencian las inversiones que están acometiendo las empresas del sector para pasar de vendedores de coches a proveedores de servicios de movilidad

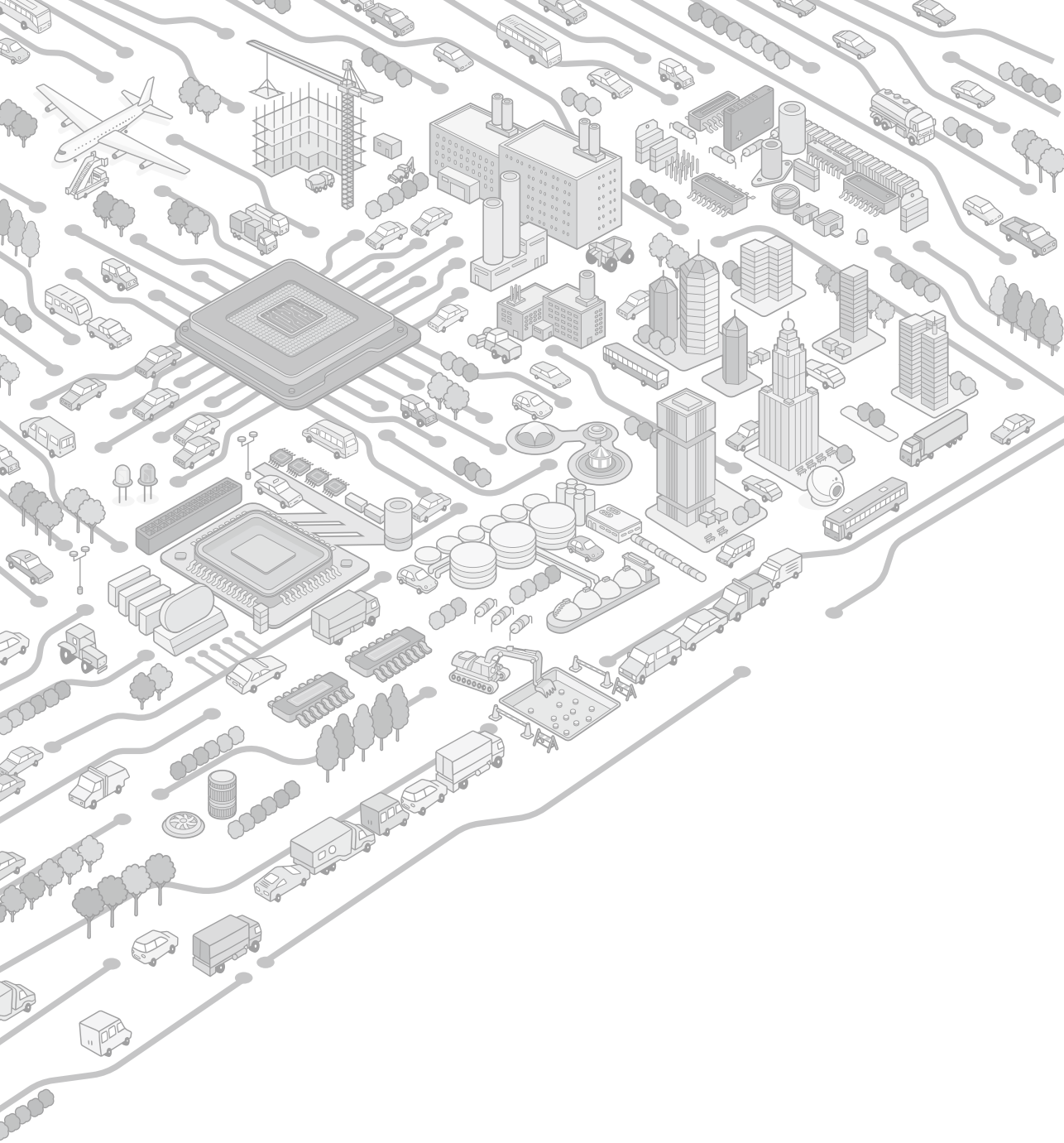
conectada. En concreto, según el informe, más de la tercera parte del capítulo inversor se centra en este tipo de plataformas.

No es de extrañar que en un contexto donde el peso creciente del canal online y la tendencia a la venta directa por parte del fabricante están llevando a los principales grupos automovilísticos a reformular la relación con sus redes, se busquen vías para compensar la desintermediación, poniendo el foco en los servicios adicionales asociados a la movilidad conectada.

No es de extrañar tampoco que, en un momento en el que Europa sentencia al motor térmico, los vehículos eléctricos se lleven más de la mitad de las inversiones. Lo

que sí me llama la atención es que, por parte de las Administraciones, se estén poniendo en marcha políticas de descarbonización basadas en prohibiciones, a sabiendas de que el efecto que provocan es la incertidumbre tecnológica, el retraso en la renovación del parque y, por ende, la dificultad para cumplir unos ambiciosos objetivos con los que todo el sector, sin excepción, estamos absolutamente comprometidos.

Las políticas de descarbonización no pueden excluir a grandes capas de la población del acceso a soluciones de movilidad eficientes por razones económicas. Solo con una transición ordenada y justa en términos económicos y sociales avanzaremos a buen ritmo hacia la descarbonización. ●



Partners for impact

Our strategic locations

Abu Dhabi
Amsterdam
Baar
Bangalore

Barcelona
Dubai
Faro
Gurgaon

Istanbul
Lisbon
London
Madrid

Munich
New Delhi
Porto
Zurich

We are Metyis. Partners for impact.

Una consultoría innovadora y con visión de futuro, enfocada al desarrollo de nuevas estrategias y soluciones basadas en la inteligencia de los datos para impulsar la transformación de empresas del sector de la automoción en España. Los desafíos actuales a los que se enfrenta la industria, así como los retos de la movilidad en nuestra sociedad, requieren alianzas, partenariados y suma de esfuerzos con espíritu emprendedor y con pasión por crear, como Metyis. Partners for Impact.

Madrid
Paseo de Recoletos,
16 3º, 28001,
Madrid
Tif. 91 781 06 51

Barcelona
Calle Entença,
332-334, 2-5,
08029, Barcelona
Tif. 93 015 36 15

E: spain@metyis.com