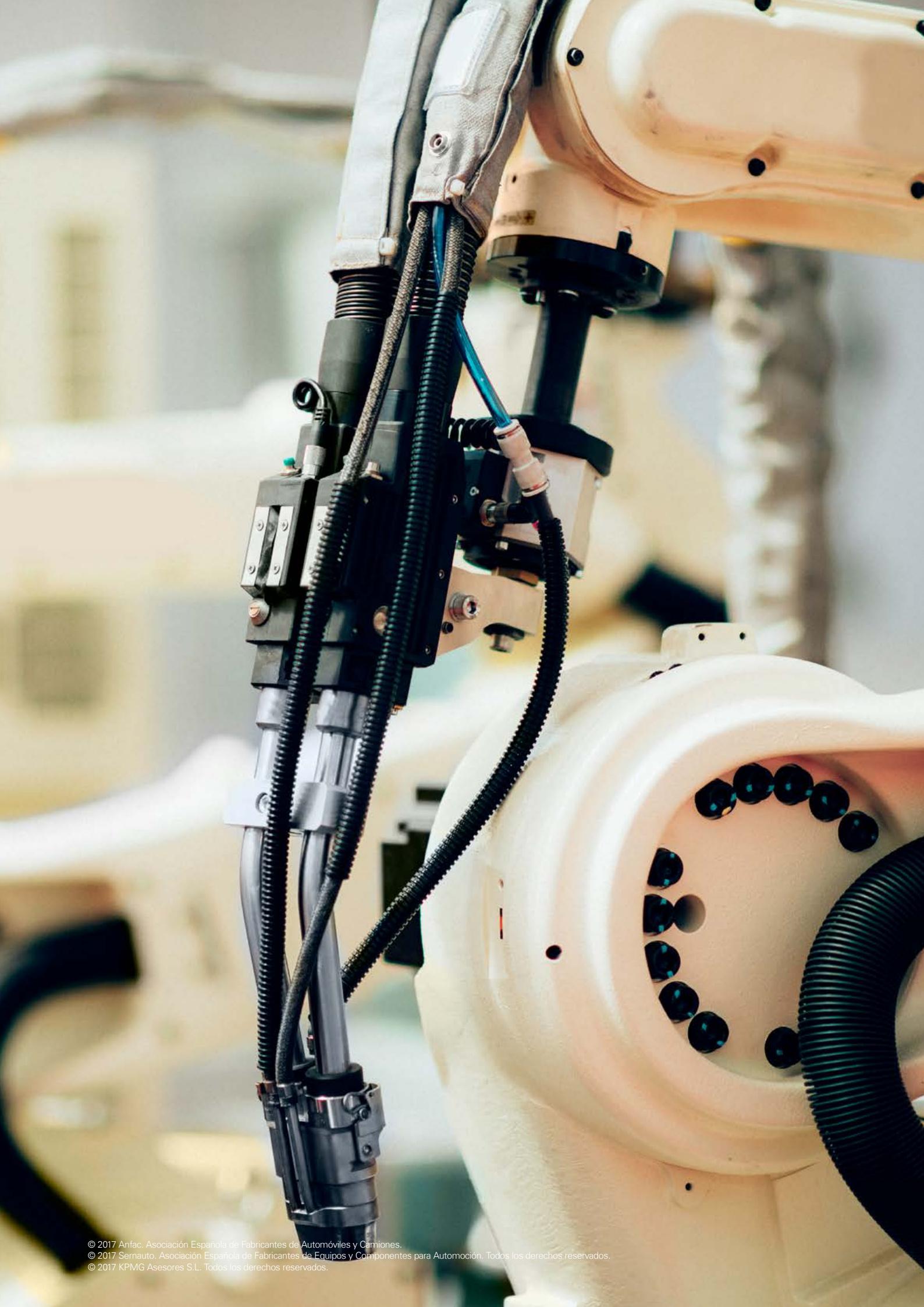


02

Claves de una industria competitiva





2.1 España recupera producción y valor

En el año 2016, España ostentó la segunda posición como productor de vehículos a nivel europeo y octavo a nivel mundial

Si se comparan las cifras de hace 30 años con las de 2016, en Europa se aprecian más cambios cualitativos que cuantitativos. A finales de los 80 se fabricaban en Europa algo menos de 14 millones de vehículos²¹, mientras que en 2016 se han fabricado más de 18 millones²². En los últimos años sólo Alemania ha continuado incrementado su producción respecto su máximo nivel antes de la crisis. España ha seguido una senda ascendente desde 2013, recuperando prácticamente los 3 millones de vehículos que llegó a producir en su máximo histórico. Específicamente en la fabricación de vehículos comerciales, España es el primer productor europeo.

Con respecto a los fabricantes de componentes, las empresas radicadas en España no sólo son líderes en la cadena de valor global, sino que atendiendo a la producción de ciertos equipos y componentes, el sector es mundialmente reconocido por procesos de estampación y fundición, baterías de arranque, interiores y revestimientos, entre otros componentes y tecnologías.

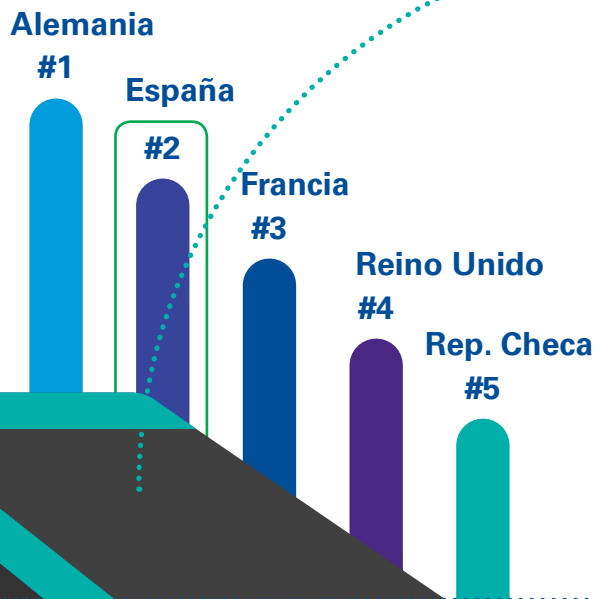
> Principales países productores de vehículos en Europa



Ayer
(hace 30 años)

Hoy (2016)

Después de 30 años sólo Alemania y España se mantienen entre los 10 principales productores del mundo



Líder España

En procesos de estampación en caliente

#1 España

Productor de baterías de arranque a nivel europeo



#3

**España
Piezas y componentes para el interior**

Fuentes: 2015, LMC Automotive, Sernauto 2016

Liderazgo en crecimiento de la producción en Europa

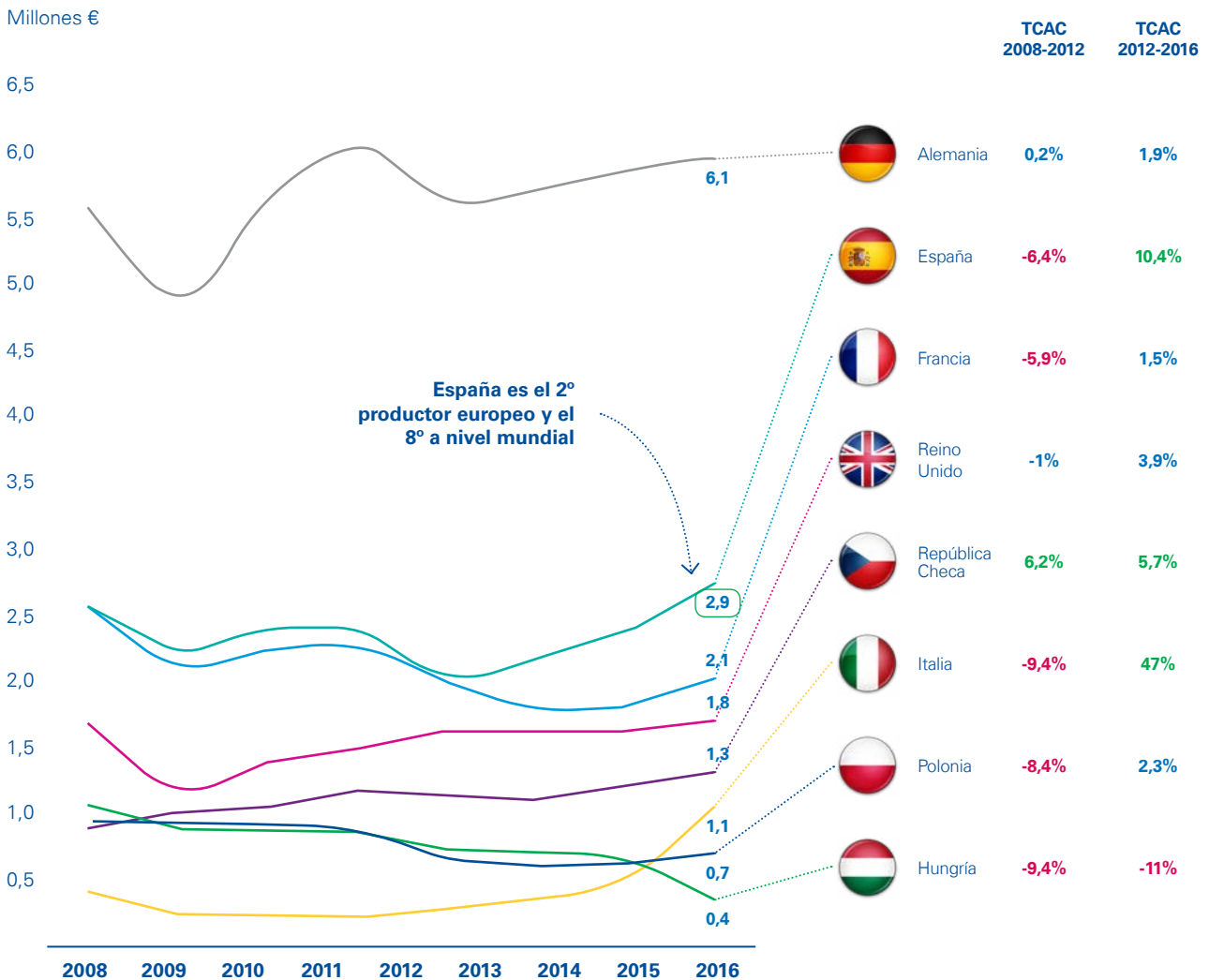
España lleva tres años de crecimiento y en 2016 superó los 2,8 millones de vehículos producidos

En 2016 se produjeron en España más de 2,8 millones de vehículos con un crecimiento del 5,6%, prácticamente el doble que la media europea (3%)²³. Esta mejora también se manifiesta si se tiene en cuenta el período 2012-2016, donde la media compuesta anual ha sido de 10,4%²⁴.

Efectivamente, la producción de vehículos y de componentes de automoción se ha ido adaptando

a las circunstancias del entorno, y tras unos años de volatilidad, desde el 2012 el índice de producción industrial ha recuperado su posición de partida. Es más, desde el 2009 la producción industrial nacional de España ha experimentado un ajuste del -0,8% anual²⁵, de tal forma que en 2015 se sitúa en tasas de producción similares a las del 2009. Así, desde el 2010, la industria de automoción, tanto los fabricantes de automóviles (5,9%)²⁶ como los fabricantes de componentes (4,7%)²⁶ siempre han registrado un crecimiento de la producción superior al de la industria nacional.

› Evolución de la producción (millones de vehículos; 2008 - 2016)

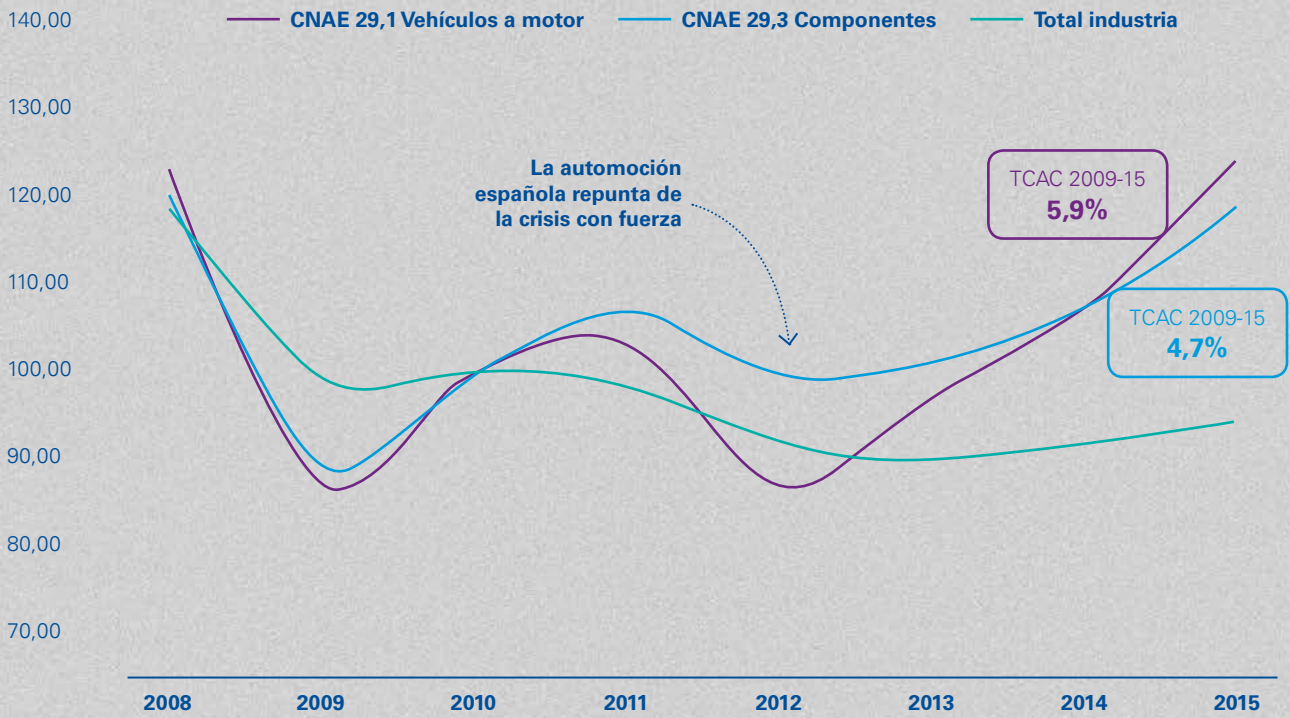


Fuente: LMC Automotive

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
 © 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.
 © 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

› **Evolución del Índice de Producción Industrial, media anual**



Fuente: INE; Índice de Producción Industrial

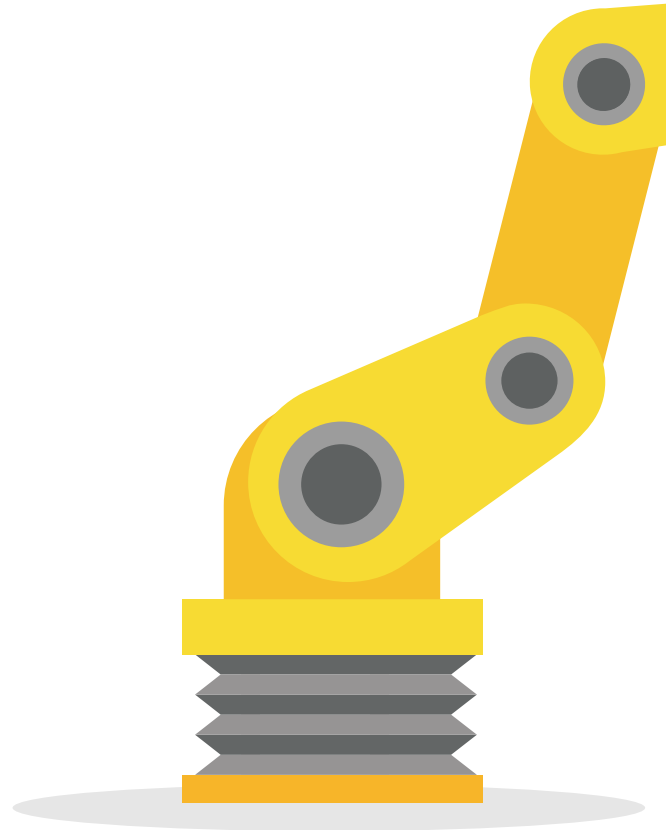
TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto



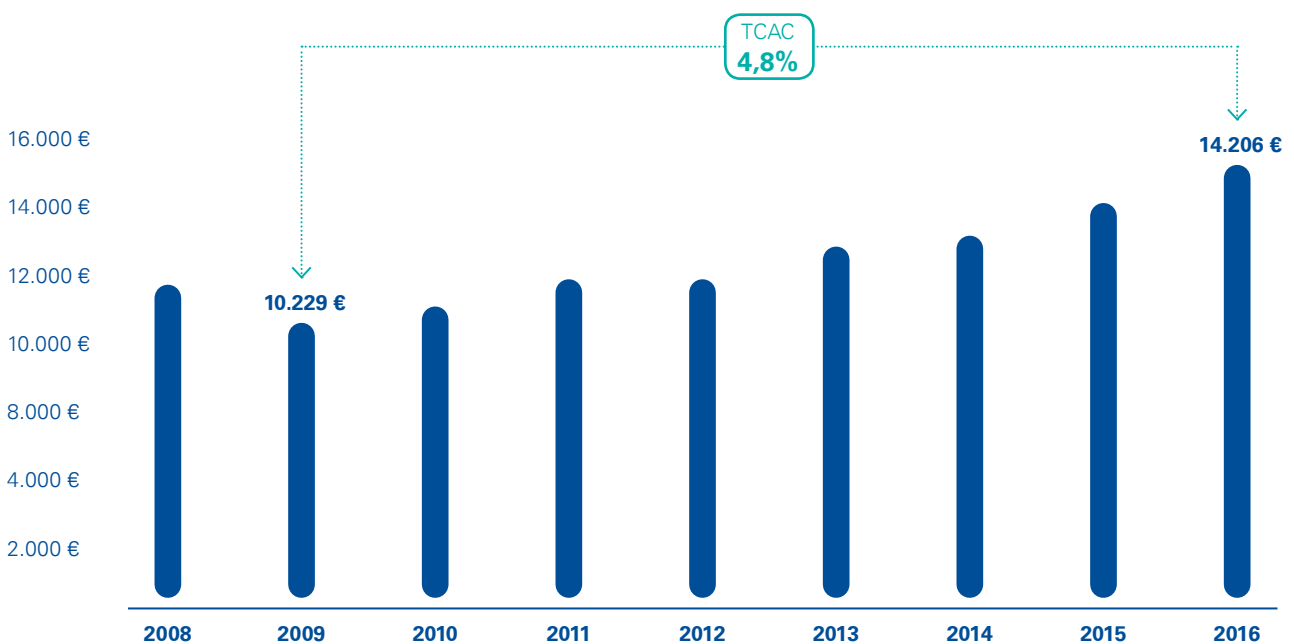
El incremento en valor de la producción nacional de vehículos pone de manifiesto que los vehículos españoles incorporan cada vez más tecnología

En el 2016 el valor de la producción nacional de vehículos ascendió a más de 41.000 millones de euros (+12,7% respecto a 2015)²⁷. Se ha llegado a esta situación gracias al continuo incremento del valor de la producción nacional; fenómeno que es debido no sólo al aumento de segmento de los vehículos producidos en España, sino también a que los componentes del vehículo cada vez son de mayor valor añadido por la extensión del uso de tecnología, nuevos materiales y equipamiento de última generación dirigidos a hacer los vehículos más seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

Esta senda, encamina a España hacia la competencia en valor y no sólo en función de la rentabilidad del producto. Supone un beneficio para toda la cadena porque el aumento del valor de la producción implica la introducción de mejoras cualitativas y cuantitativas tanto para los fabricantes de vehículos como de componentes.



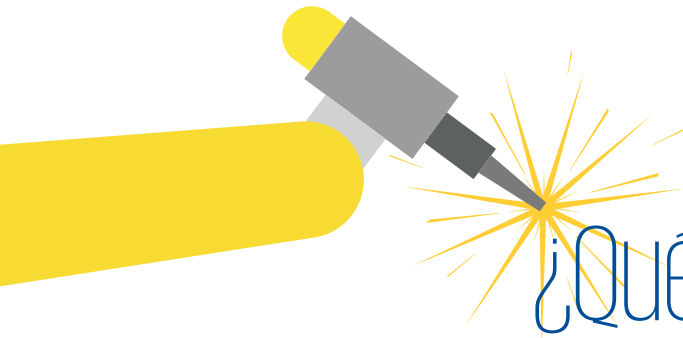
› Valor unitario medio de los vehículos producidos



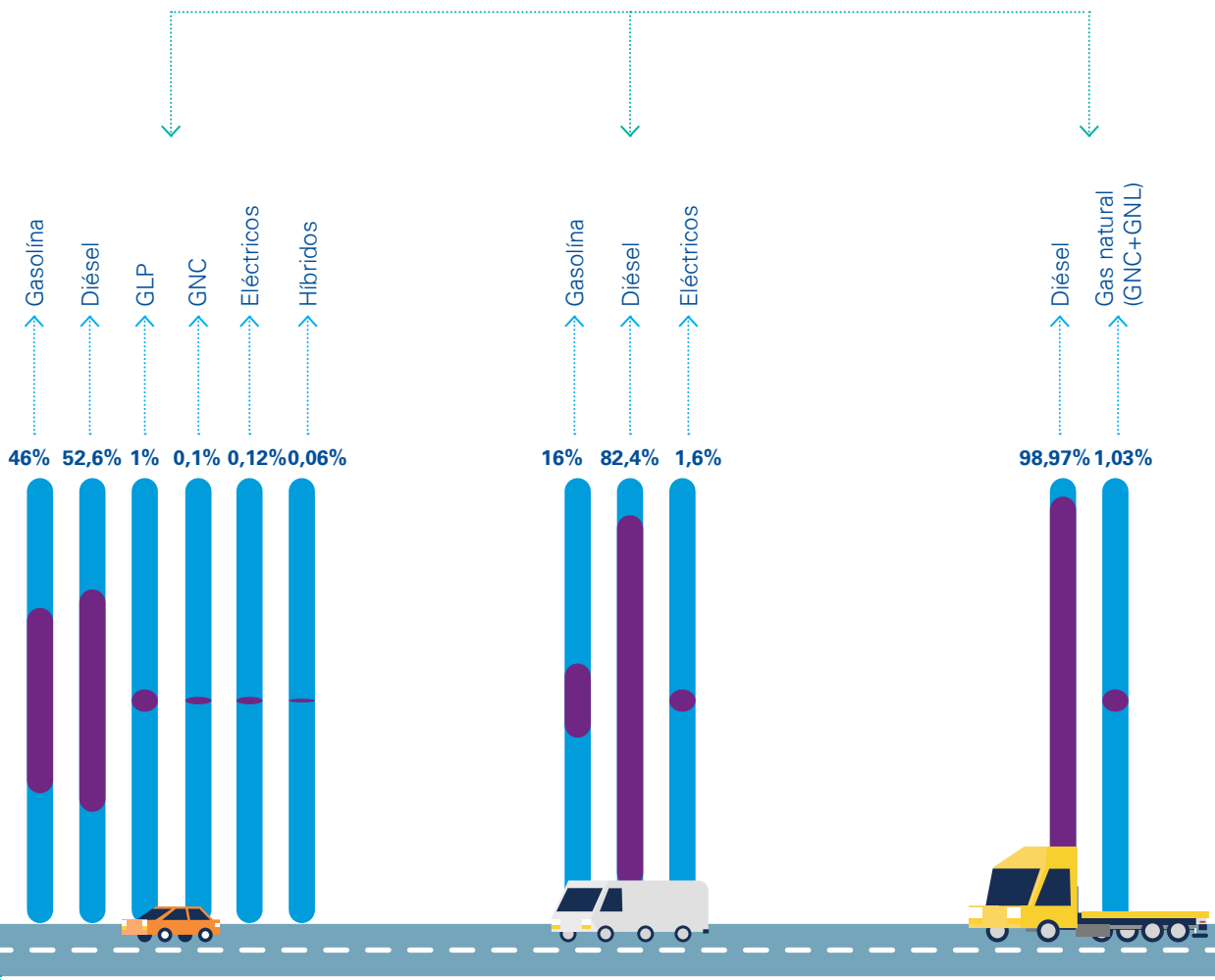
Fuente: elaboración propia; ANFAC

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
 © 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.
 © 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.



¿Qué se fabrica en España?



Desarrollo Investigación Tecnología

Turismos y todoterrenos

2º en Europa y 8º en el mundo

Comerciales (Derivados + Furgones)

1º en Europa

Industriales (Ligeros + Pesados + Tractoras)

Fuente: elaboración propia; ANFAC

Mayor capacidad de sus plantas



Fabricantes de vehículos

La media de la capacidad de utilización de las plantas españolas de vehículos se encuentra en torno al 80%, por encima de la media mundial.

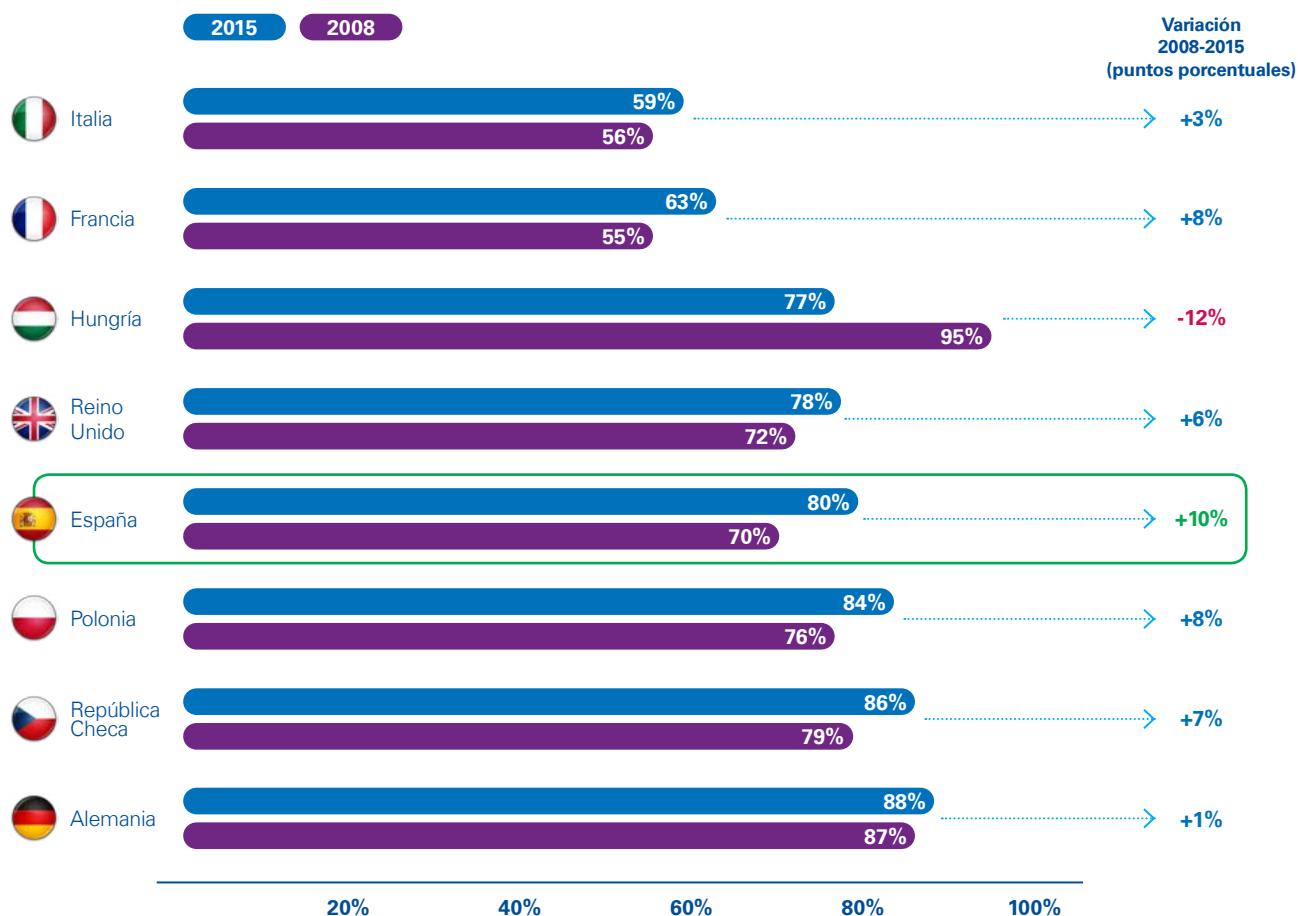
En el año 2015, España tenía una capacidad de producción de 3,4 millones de vehículos²⁸, un 3,1% más que en 2014 llegando a su máximo después del proceso de racionalización experimentado por el sector desde el 2012 (tasa anual de crecimiento compuesto 2012-15 del 12,4%).

En términos absolutos, la utilización de la capacidad de las plantas españolas ha pasado de situarse en torno a un 70% en el año 2008 a superar el 80% en el 2015²⁹. Es decir, en tan sólo 7 años se ha incrementado en 10 puntos; el mayor

incremento registrado de los países abajo referenciados, sin duda, fruto de las medidas de eficiencia, incremento de la productividad e innovación en procesos productivos realizados.

Efectivamente, en términos comparados, España es actualmente el cuarto país con un mayor grado de utilización de sus plantas, sólo superado por Alemania (88%), la República Checa (86%) y Polonia (84%)³⁰.

> Capacidad de utilización de las plantas de fabricantes de vehículos (2008 – 2015)



Fuente: elaboración propia a partir de LMC Automotive



Fabricantes de componentes

Los fabricantes de componentes españoles han incrementado sus inversiones en CAPEX para la mejora de la eficiencia de sus plantas

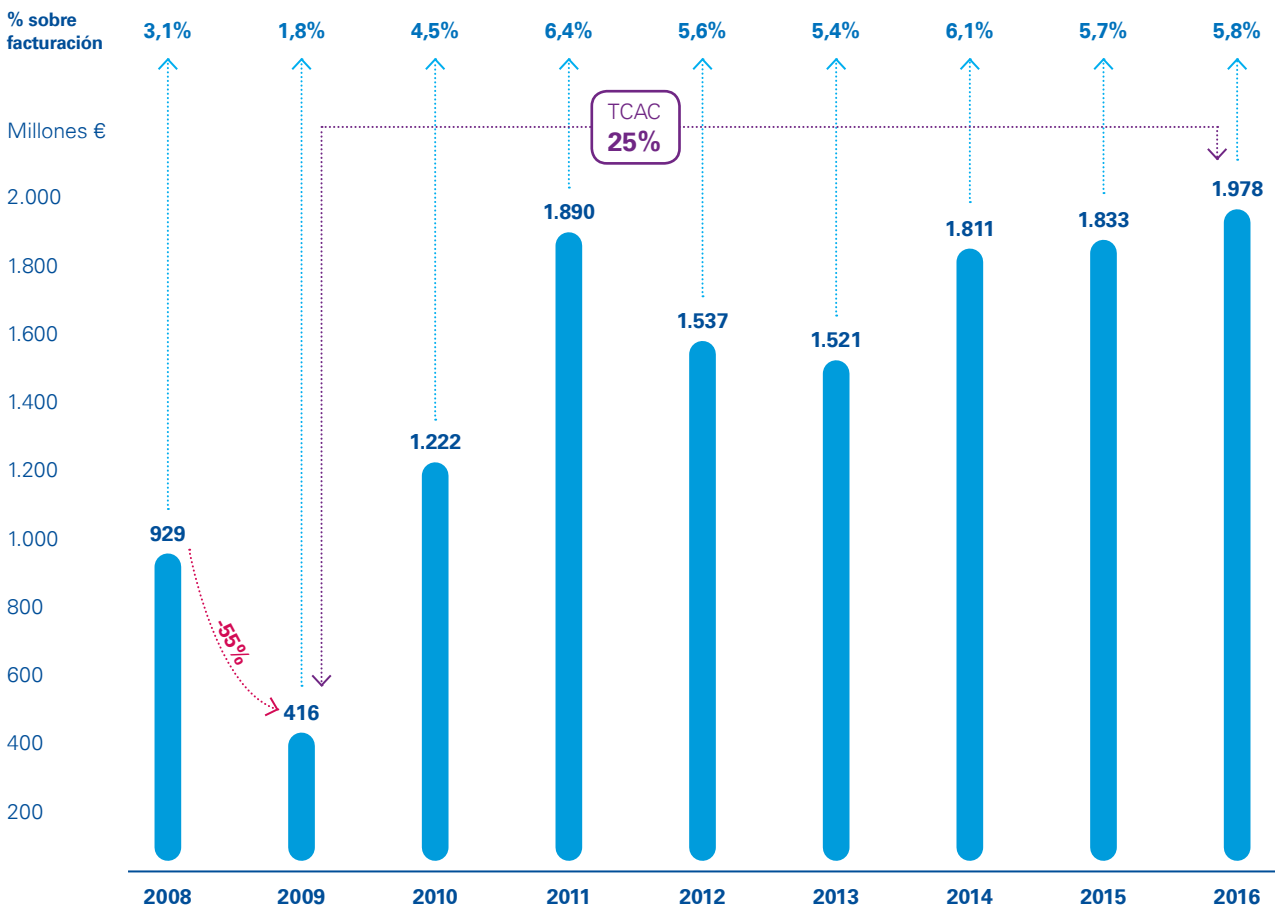
El sector español de componentes mantiene el proceso de mejora de la eficiencia en sus fábricas y es un sector que también ha incrementado la utilización en los últimos años.

Es más, los principales fabricantes del sector han puesto de manifiesto que la capacidad de utilización de sus plantas se encuentra a un alto grado de utilización, no sólo para satisfacer la demanda nacional, sino para

proveer a un mercado global cada vez más exigente que obliga al sector a renovar capacidades para encarar la tecnificación y digitalización de la industria para ofrecer un mayor valor añadido a sus clientes.

Entre los años 2008 y 2016 el sector ha invertido más de 18.000 millones de euros en mejoras de sus plantas³¹, lo que se traduce en una media del 5% de su facturación, hasta registrar en el 2016 más de 1.978 millones de euros.

Evolución de la inversión en bienes de capital (CAPEX) de fabricantes de componentes (2008-2016)



Fuente: SERNAUTO

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

Recuperación económica de la industria



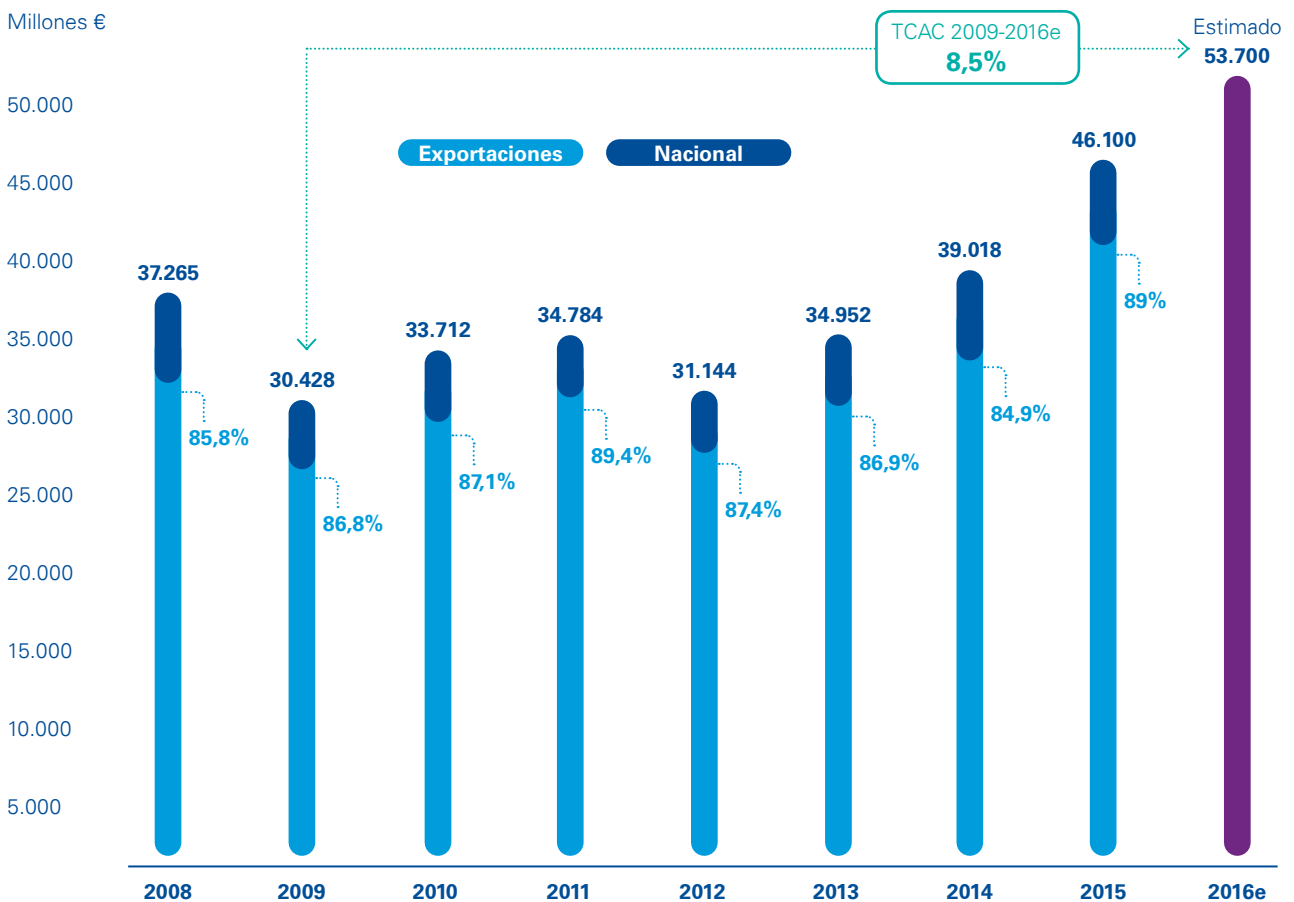
Fabricantes de vehículos

La asignación de nuevos modelos y la recuperación del mercado europeo y nacional provoca un impulso de la facturación de fabricantes de vehículos hasta superar los 53.700 millones de euros

Los fabricantes de vehículos llevan tres años de continuo crecimiento. Desde el año 2012 hasta el 2016 se ha registrado un crecimiento anual en valor del 14% de media³². En los últimos años, se ha pasado de fabricar 35 modelos a 43 en la actualidad, siendo la clave el aumento de la producción y consolidación de la

facturación. Todo ello, ha venido acompañado de tres factores fundamentales: la recuperación del mercado europeo; el repunte del mercado nacional, gracias a la afluencia directa de las medidas de dinamización de la demanda y por la diversificación de las exportaciones, buscando mercados de mayor crecimiento potencial.

› Evolución de la facturación del sector de fabricantes de automóviles



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX) e INE (Encuesta Industrial de Empresas; 2014). Facturación de 2015, estimada por ANFAC

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.



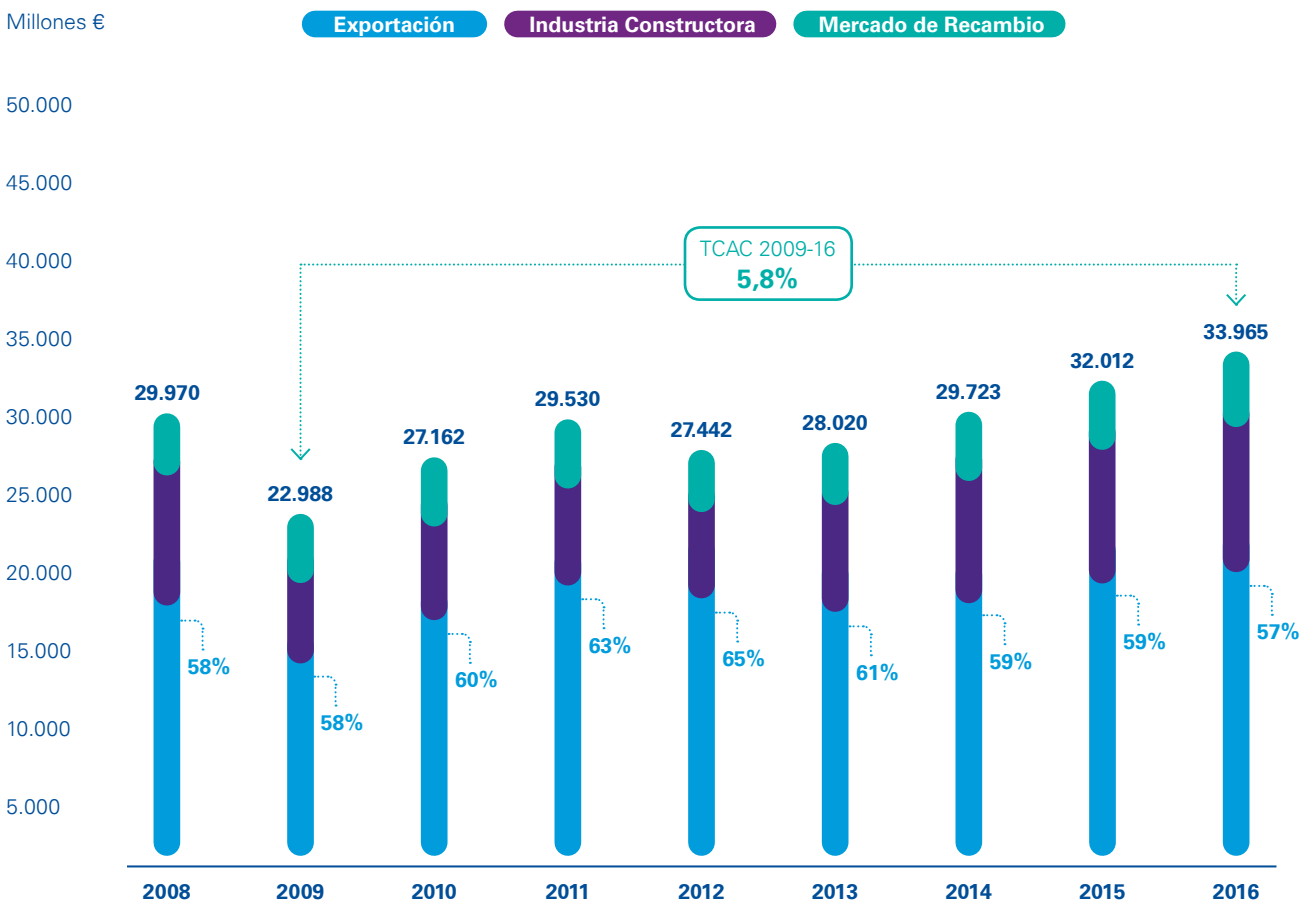
Fabricantes de componentes

En 2016 el sector de componentes ha alcanzado los 34.000 millones de euros de facturación

El sector español de componentes ha sabido hacer frente a la crisis y recuperar rápidamente los niveles de facturación previos. Esta situación radica en dos fenómenos:

- En primer lugar, en el periodo comprendido entre el 2009 y 2012, el sector se benefició del empuje de las exportaciones que registró un incremento del 35%³³, lo cual dotó al sector de mejores capacidades, y la confirmación de la penetración en mercados como Marruecos, China o Estados Unidos.
- En segundo lugar, en el período comprendido entre el 2012 y el 2016, España se puso al frente de la recuperación de la industria de automoción europea, gracias a la asignación de la fabricación de nuevos vehículos. Durante este periodo, la industria nacional de fabricación de componentes ha registrado un incremento del 24% de sus ventas, superando la posición alcanzada antes de 2008. Actualmente un 57% de la facturación corresponde a la exportación, un 28% a la industria constructora nacional y un 15% al mercado nacional del recambio³⁴.

› Evolución de la facturación del sector de fabricantes de componentes



Fuente: SERNAUTO

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

2.2

Creadores de empleo de calidad

La automoción ha exhibido una de las mejores recuperaciones en el empleo de toda la industria española

A partir del 2012 y gracias, entre otros factores, al esfuerzo realizado en conjunto por toda la industria de automoción, el empleo comienza a crecer a un ritmo moderado pero sostenido. Actualmente, el sector de automoción emplea de forma directa al 12% de la población asalariada en la industria manufacturera en España³⁵.

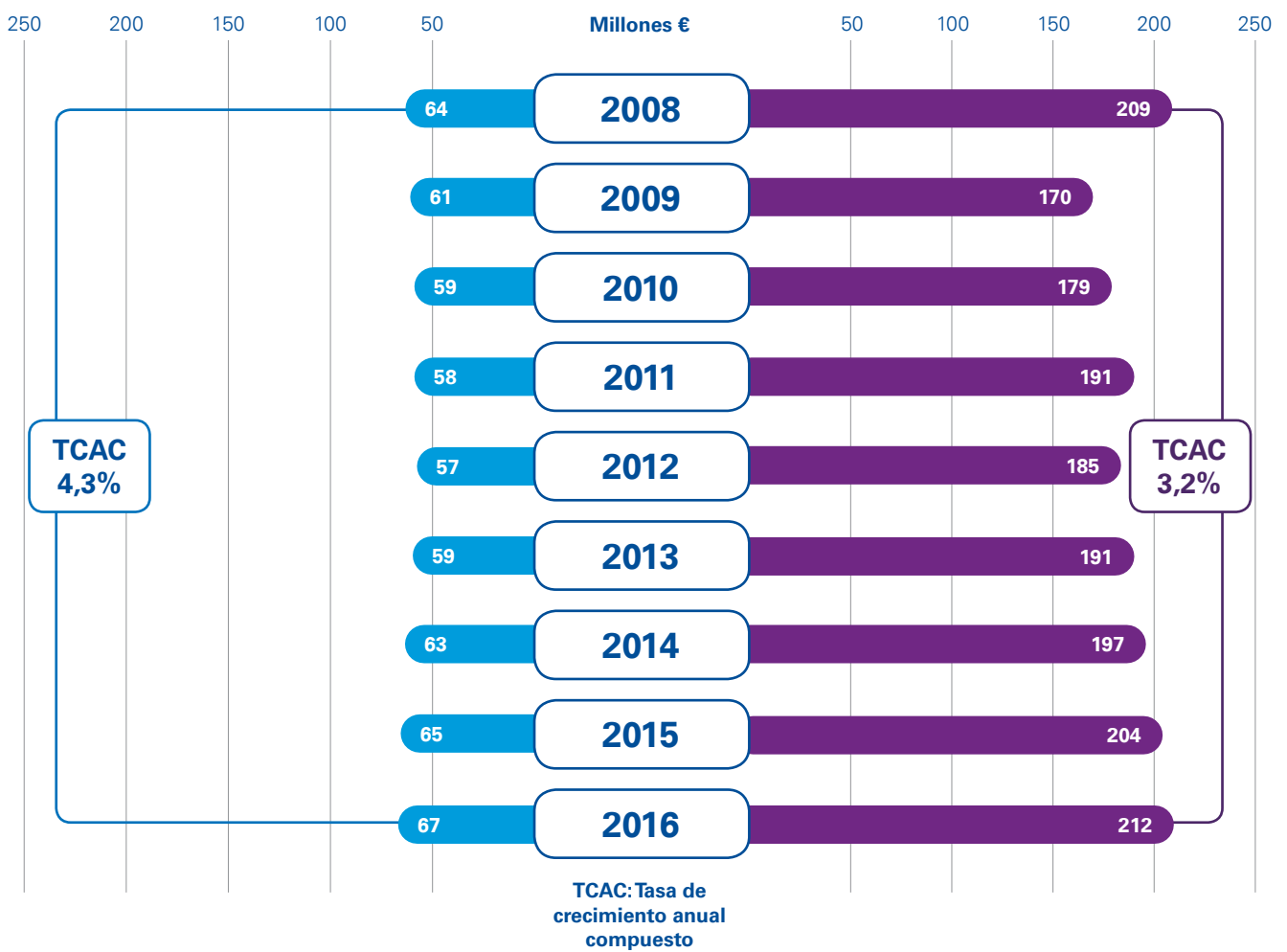
El empleo en las factorías de vehículos se ha incrementado durante la crisis en un 4,3%³⁶, en tanto que en el mismo periodo el empleo en la industria manufacturera ha caído un 17,3%³⁷. En 8 años ha superado la posición que alcanzó en 2008, dando empleo a más de 67.000 personas³⁶. La aplicación de medidas de eficiencia y la determinación por hacer de España una de las industrias más productivas de nuestro entorno han sentado las bases para la recuperación del sector en términos de empleo y de desarrollo social, registrando desde el 2012 una tasa de crecimiento anual compuesto del 4,3%. Para los próximos años, es crucial

mejorar la flexibilidad laboral y capacidad de adaptación y poder seguir compitiendo en las mismas condiciones en una industria global.

Por su parte, el sector español de fabricantes de componentes ha registrado una de las tasas de crecimiento en el empleo más elevadas dentro de toda la industria española: con una tasa de crecimiento anual compuesto del 3,2% desde el 2009. En el 2016, se han superado los 212.000 puestos de trabajo³⁸, habiendo sido un sector que ha empezado su recuperación rápidamente, al haber reestablecido en un 25% el empleo en 7 años.

Por último, en la industria de automoción se puede hablar de empleos de calidad. El coste laboral empresa se sitúa en torno a 43.600€³⁹, por encima de la media nacional. Además, el 82,6% son contratos indefinidos (los eventuales son sólo el 14,7%)⁴⁰ y en el sector se ofrecen oportunidades de desarrollo profesional aprovechando la mayor permeabilidad en el mercado laboral a través de la Formación Profesional.

> **Evolución del empleo sector de fabricantes de vehículos y sector de fabricantes de componentes**



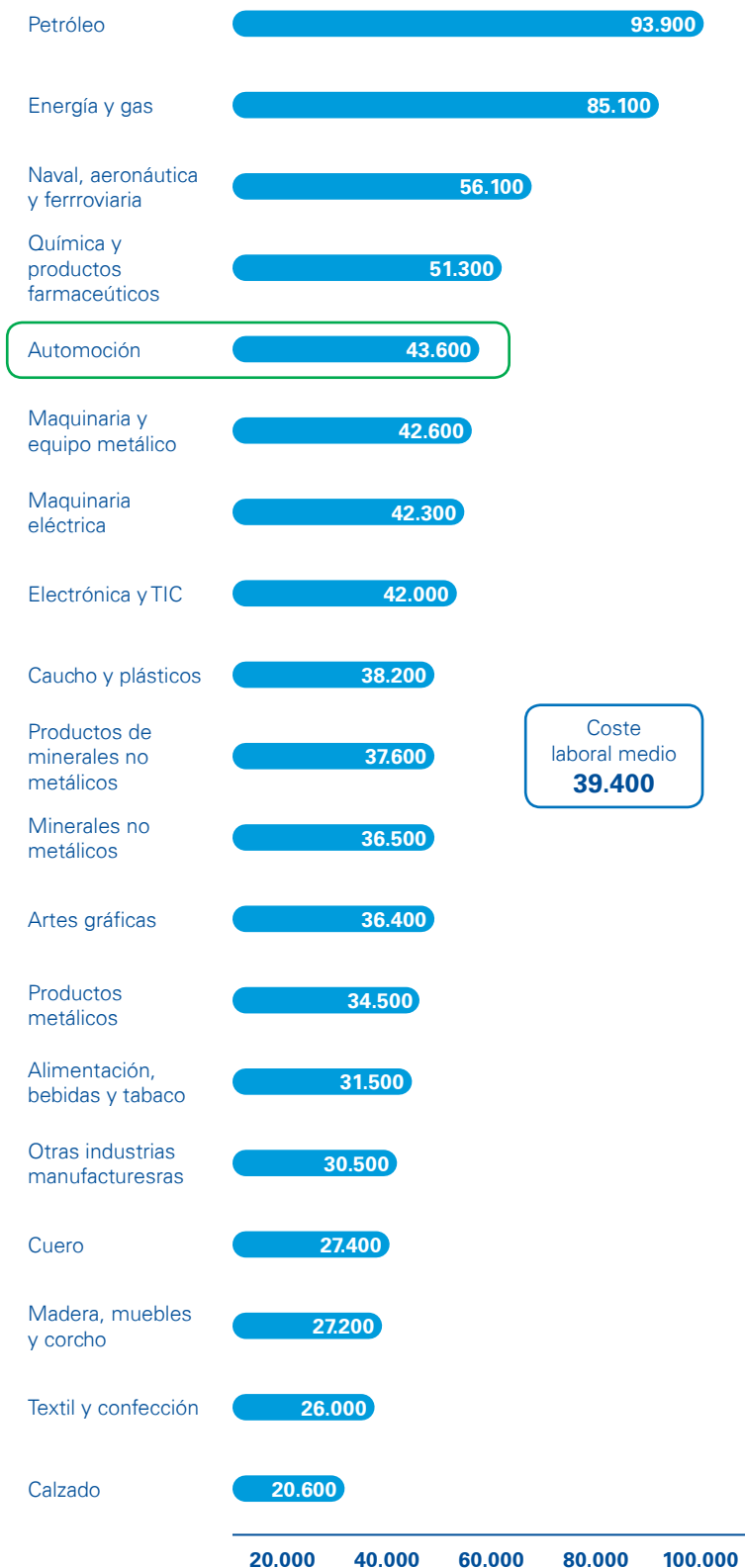
Fabricantes de vehículos

Fuente: ANFAC

Fabricantes de componentes

Fuente: SERNAUTO

> **Coste empresa por tipo de industria (top 20, €, 2014)**



Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín Estadístico del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital



Líder en productividad a nivel europeo

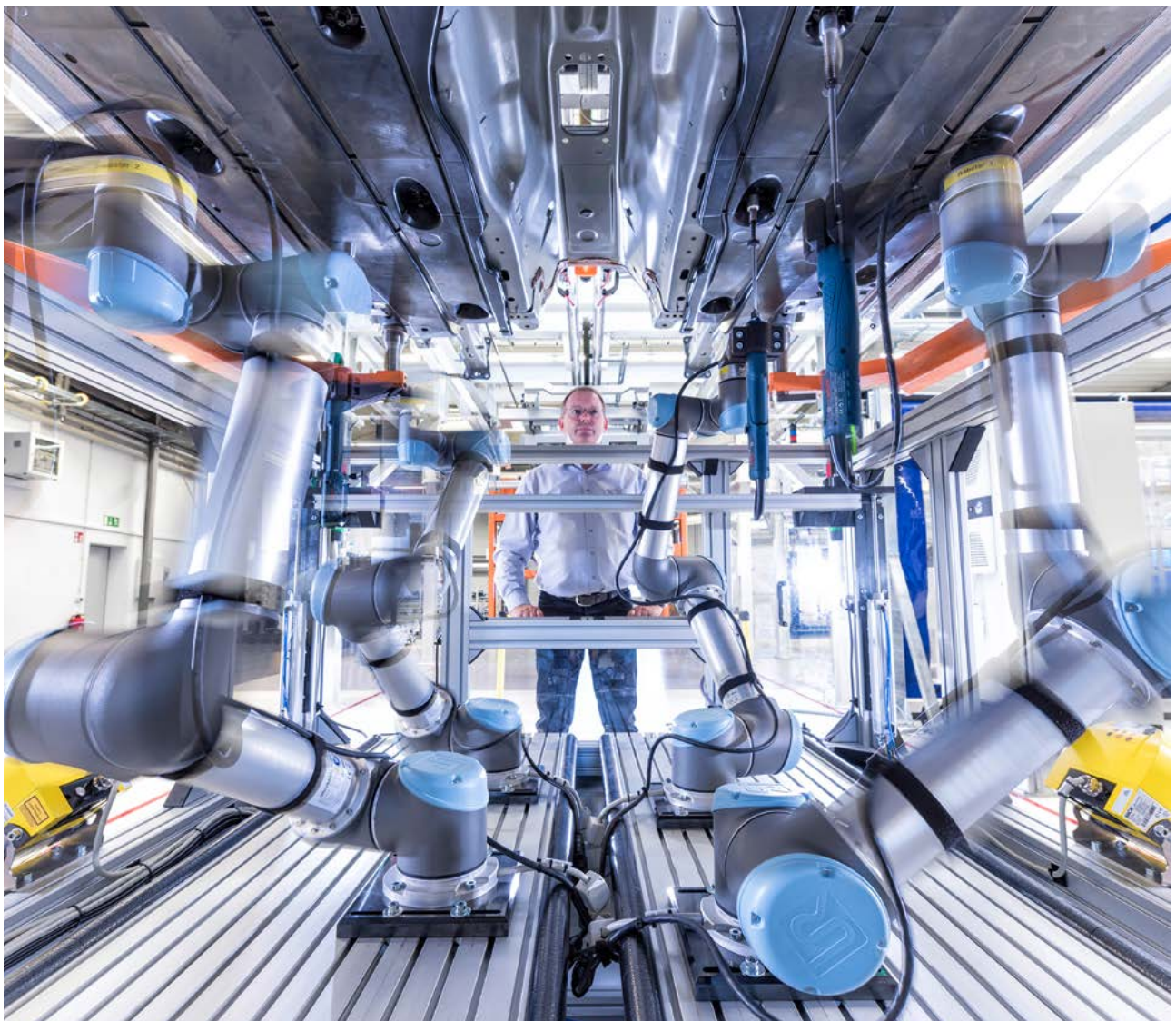
La automoción no sólo presenta uno de los mejores resultados en términos de productividad de la industria española, sino que es líder a nivel europeo

Uno de los grandes éxitos de conjunto de la industria española del automóvil reside en la fortaleza productiva de sus plantas. En los últimos años, ha existido una apuesta decidida de todo el sector por mantener e incrementar estos niveles, acción que no hubiera sido posible sin el consenso de los agentes económicos y sociales para seguir compitiendo y siendo referente a nivel global.

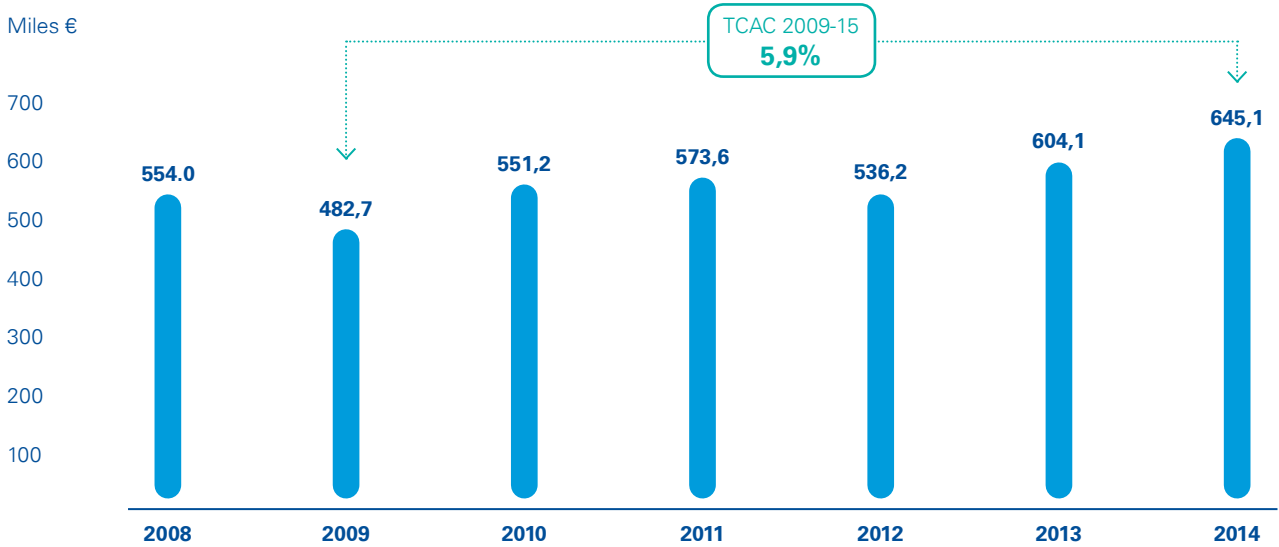
Desde principios del año 2000 el incremento ha sido constante, experimentando una mayor aceleración de la productividad a partir de 2012. Las ventas generadas

por empleado en el sector de fabricantes de vehículos han estado creciendo a un ritmo medio del 9% anual⁴¹, como consecuencia de los esfuerzos realizados en mejoras de la calidad del proceso productivo y del incremento del valor de lo producido.

Asimismo, el sector español de fabricantes de componentes en términos de facturación por empleado, ha experimentado un TCAC del 1,5%⁴² desde el año 2008 al 2015. Evolución que ha derivado en que el sector español de componentes sea el segundo más productivo de Europa, sólo superado por el alemán.



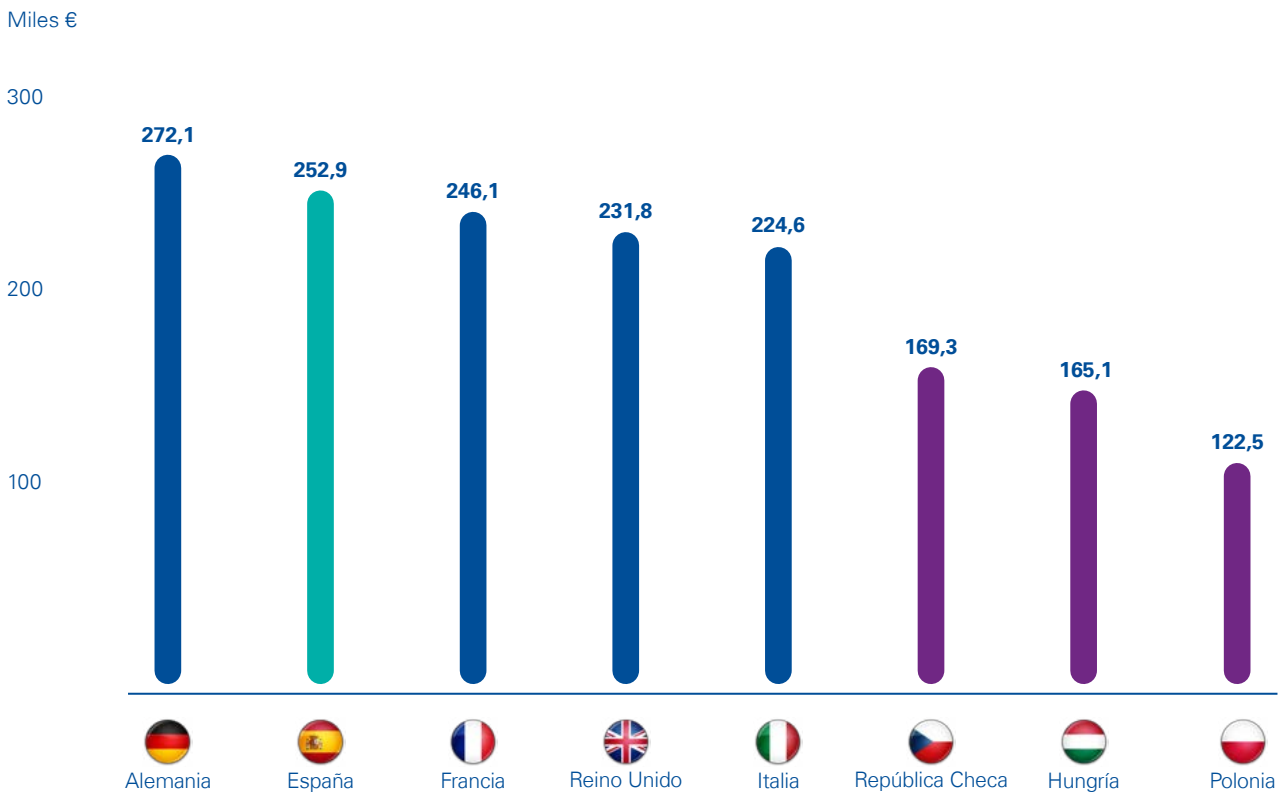
› **Ventas por empleado, sector fabricantes de vehículos, 2008-2014**



TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

Fuente: elaboración propia a partir del Boletín Estadístico del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital

› **Ventas por empleado, sector de fabricantes de componentes, 2014**



Fuente: elaboración propia a partir de Eurostat

El auge de los países emergentes

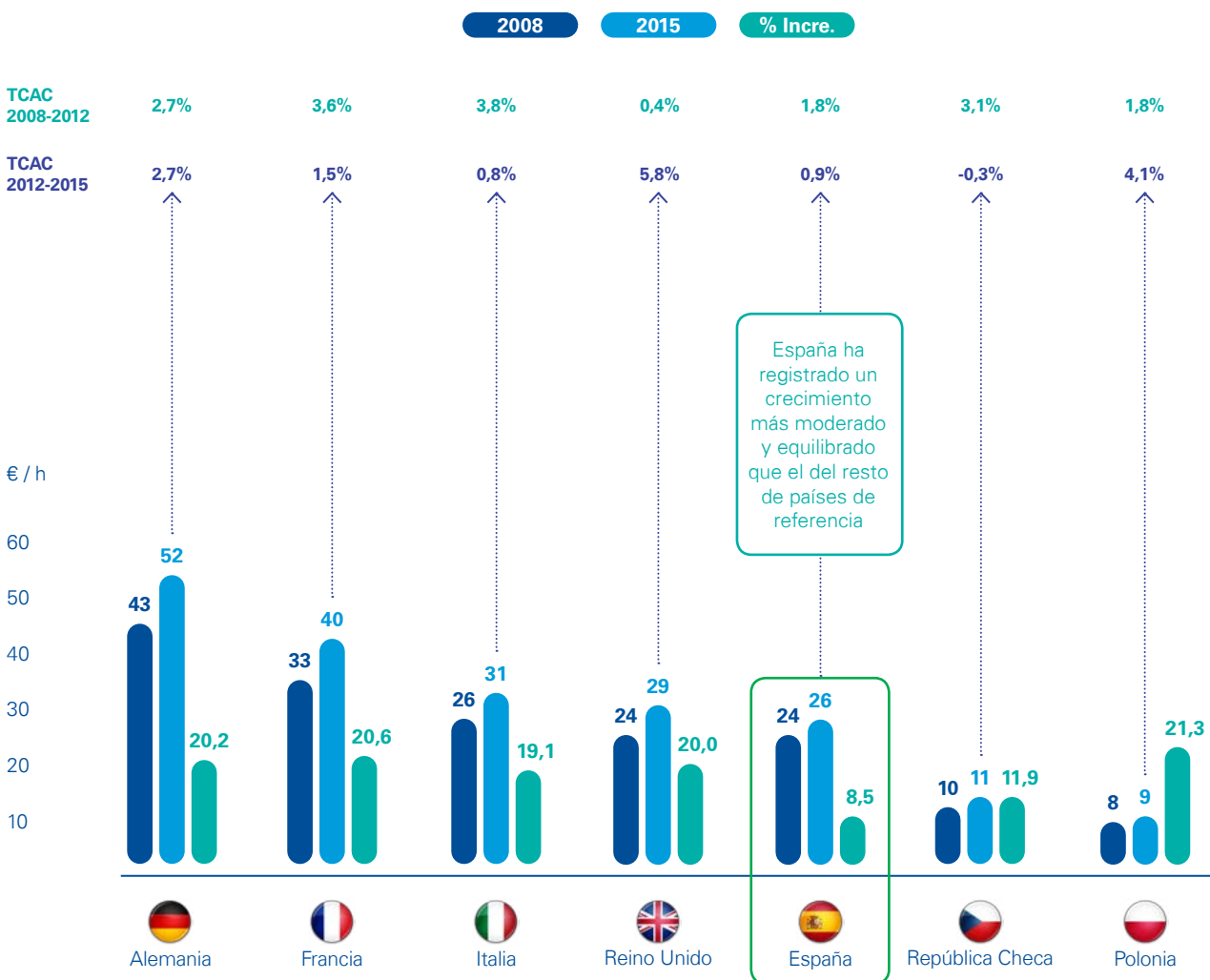
El coste laboral de la industria española de automoción ha aumentado en los últimos años pero de una forma más progresiva y más moderada que la de los principales competidores europeos

Desde el año 2008 el coste laboral por hora del sector de fabricantes de vehículos ha crecido de forma progresiva pero a un ritmo moderado⁴³. España actualmente presenta un coste más competitivo que los países tradicionalmente productores, no obstante, no debe perderse de vista la alta competitividad de los costes laborales de los países emergentes, como Polonia y República Checa, que son entre 1/3 y 1/4 del coste laboral hora del sector español del automóvil⁴³.

Por su parte, el sector español de fabricantes de componentes compite directamente con el Reino Unido en términos de coste laboral⁴⁴, pese a que este país ha racionalizado los costes, pero sin conseguir aumentar la productividad como en el caso de España.

En conjunto, la industria presenta una posición equilibrada en términos de coste laboral, de tal forma que si se sabe apostar por la formación y la adaptación tecnológica, la productividad total de los factores se verá fuertemente reforzada. Sin embargo, existen otros costes asociados al empleo que lastran la posición competitiva de España y deben mejorarse para que países como la República Checa no se vuelvan más atractivos.

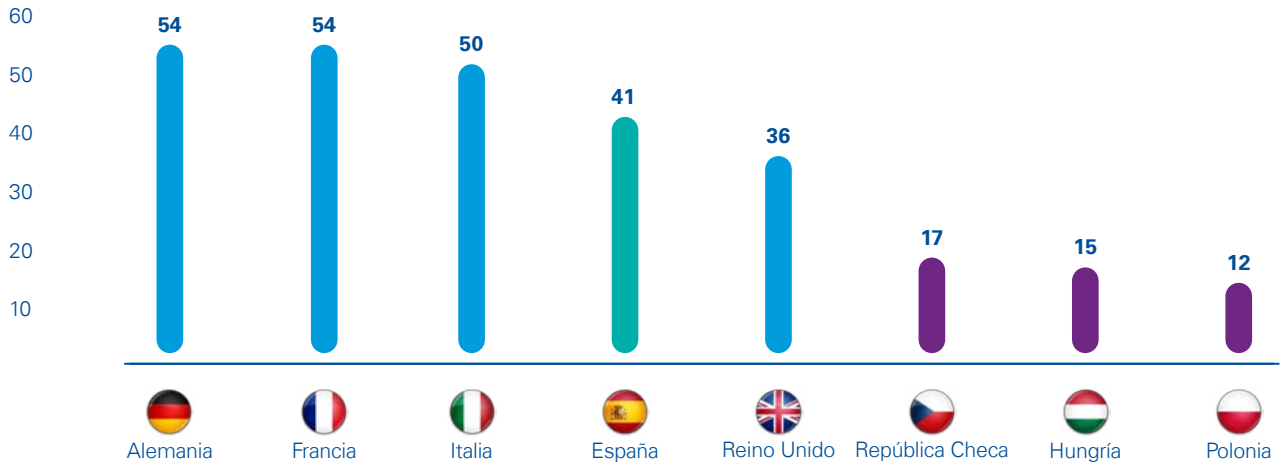
> Costes laborales de los fabricantes de vehículos, 2008 vs 2015 (€/hora)



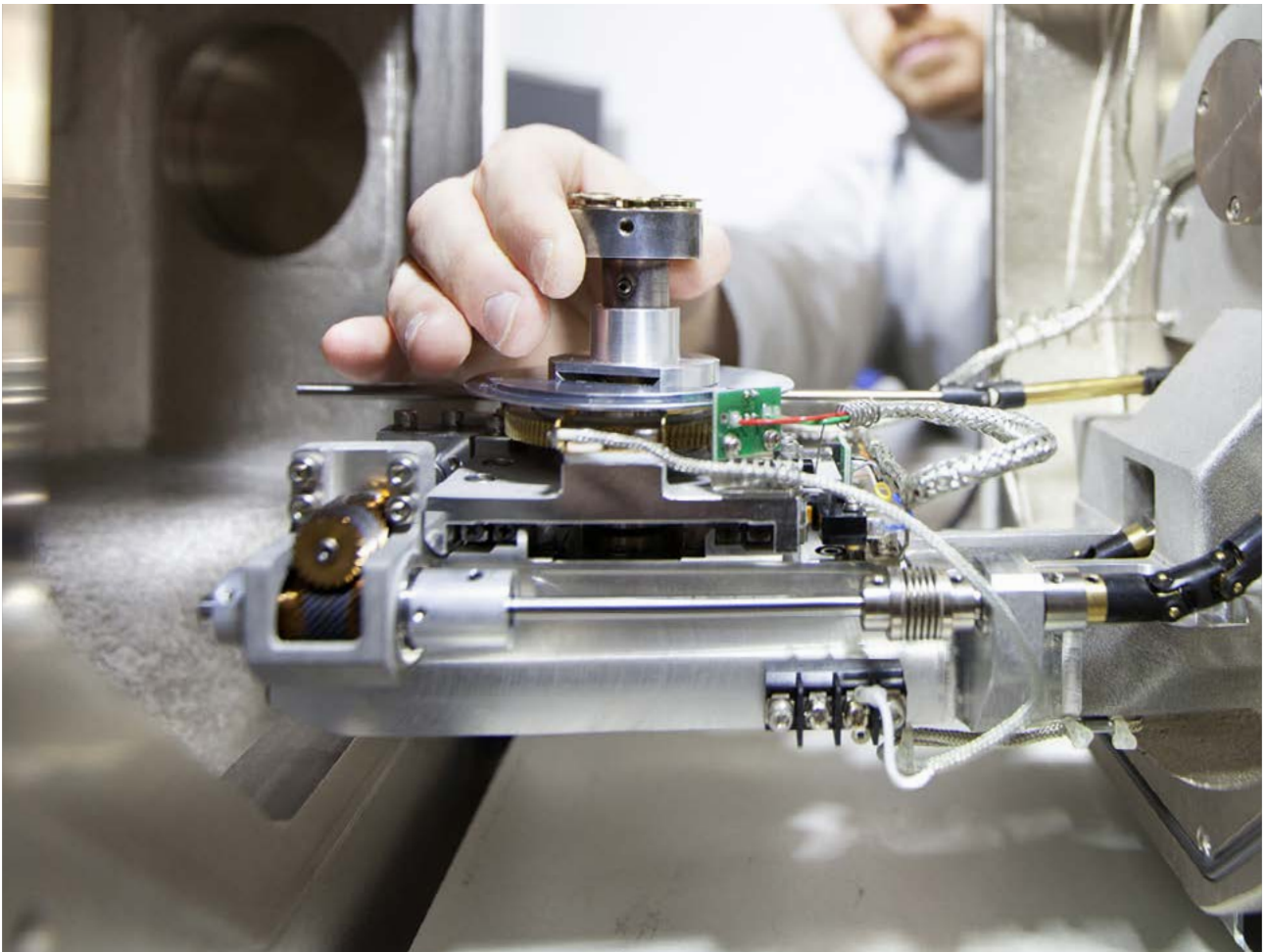
Fuente: elaboración propia a partir de los datos de VDA (German Association of the Automotive Industry) TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

> **Coste laboral por empleado, sector de componentes 2014 (en miles de euros)**

Miles €



Fuente: análisis de KPMG a partir de IHS



2.3

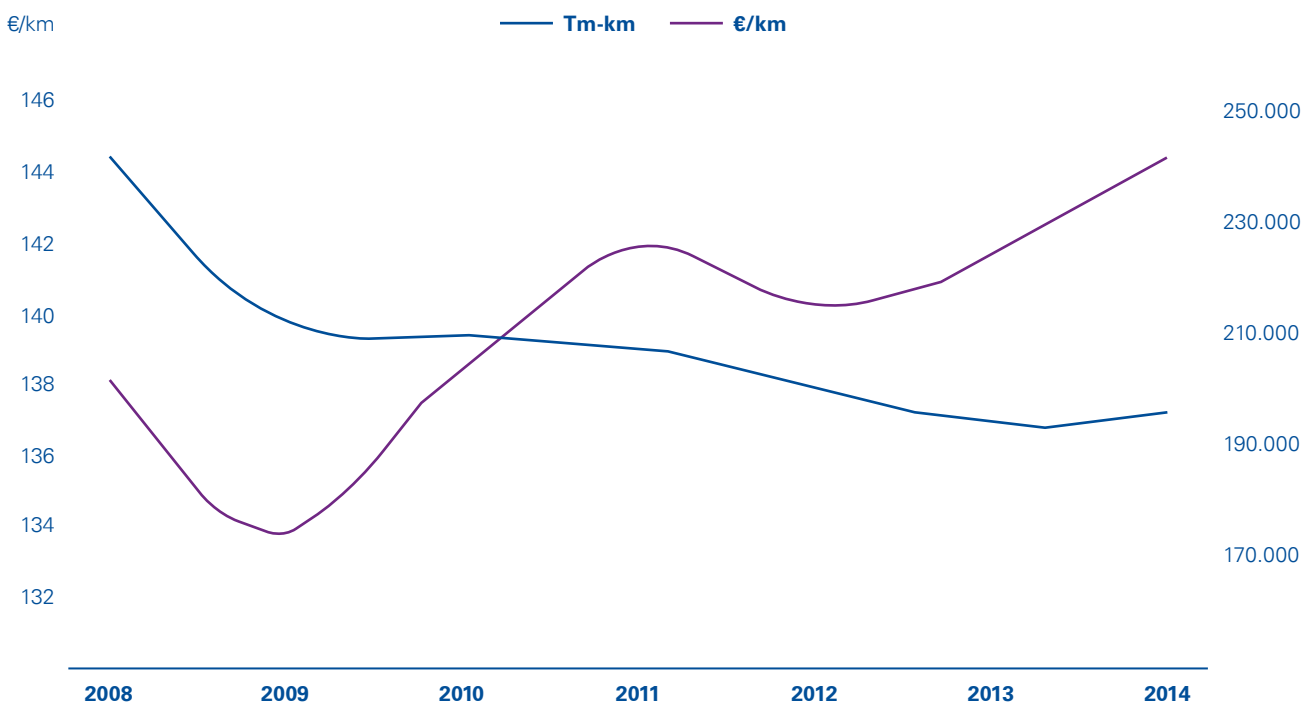
La necesaria mejora de los costes de producción

Los costes logísticos, y en particular los de transporte, son uno de los principales factores a tener en cuenta como palanca para mejora de la competitividad

Todos los modos de transporte son importantes para el sector del automóvil. Existe una utilización intensiva del modo marítimo para la exportación y una fuerte dependencia del transporte terrestre para la conexión con Europa. Por su parte, el transporte ferroviario también tiene un papel a desarrollar, especialmente para la conexión con los puertos peninsulares.

En la actualidad, como consecuencia del aumento del volumen de carga y de la limitada oferta, se están incrementando los costes del transporte terrestre en torno a un 3% y en un 12% para el ferroviario⁴⁵. Es importante que se avance en la eficiencia del transporte, canalizado mediante un diálogo constructivo entre cargadores y transportistas apoyado por la administración y que busque soluciones globales al sistema de infraestructuras. El sector del automóvil está en una media de 2.500 km del corazón del mercado europeo y de alrededor de 10.000 km del resto de sus mercados.

› Evolución del precio y la demanda del transporte por carretera en España



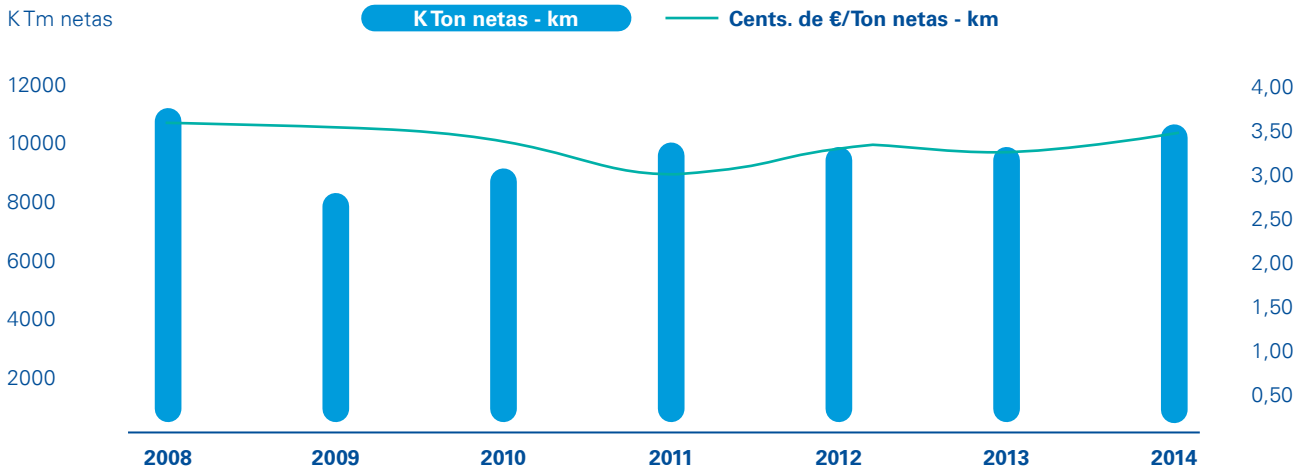
Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística, Ministerio de Fomento

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

► Evolución del precio y la demanda del transporte ferroviario en España



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística, Ministerio de Fomento

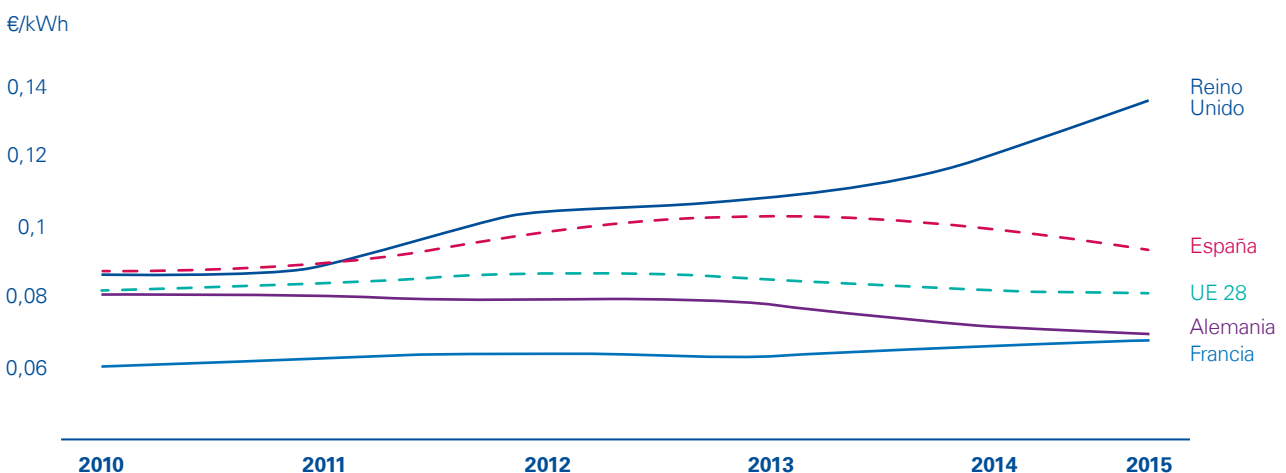
El contexto del sector energético merma la competitividad de la industria de automoción

El consumo energético de las fábricas es un aspecto muy relevante de los costes vinculados a la producción, incidiendo directamente en su competitividad, y por ende, en la asignación de nuevas inversiones. El precio de la electricidad en España está por encima de la media de la UE-28 (un 17% más por kWh)⁴⁶. Aunque desde 2013 se está reduciendo el precio neto de la electricidad para uso industrial (ver gráfico), el precio medio de la UE continúa siendo inferior.

Éste es un problema estructural de la economía española que tiene su raíz en la excesiva dependencia energética y en el déficit tarifario⁴⁷. El coste de la electricidad en España supone una pérdida de competitividad para las plantas españolas, que tienen que racionalizar los procesos productivos e intensificar la planificación de la producción para poder competir⁴⁸.

Es por ello que los objetivos prioritarios para las políticas energéticas deben equilibrar correctamente los siguientes aspectos: garantía de suministro, marco regulatorio estable, precios competitivos y sostenibilidad medioambiental.

► Evolución del precio neto de la electricidad para uso industrial (mediana empresa)



Fuente: Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital

2.4 Palanca de innovación



Fabricantes de vehículos

El sector de automoción debe promover su capacidad innovadora intensificando la inversión para mejorar su posición en el entorno europeo

La industria de automoción es uno de los principales motores de la actividad de I+D+i en Europa, donde se genera una inversión anual de más de 44.700 millones de euros, es decir, un 5% de su facturación, siendo el sector de mayor inversión con un 26% del total en Europa. Además, registra más de 6.000 patentes al año.⁴⁹

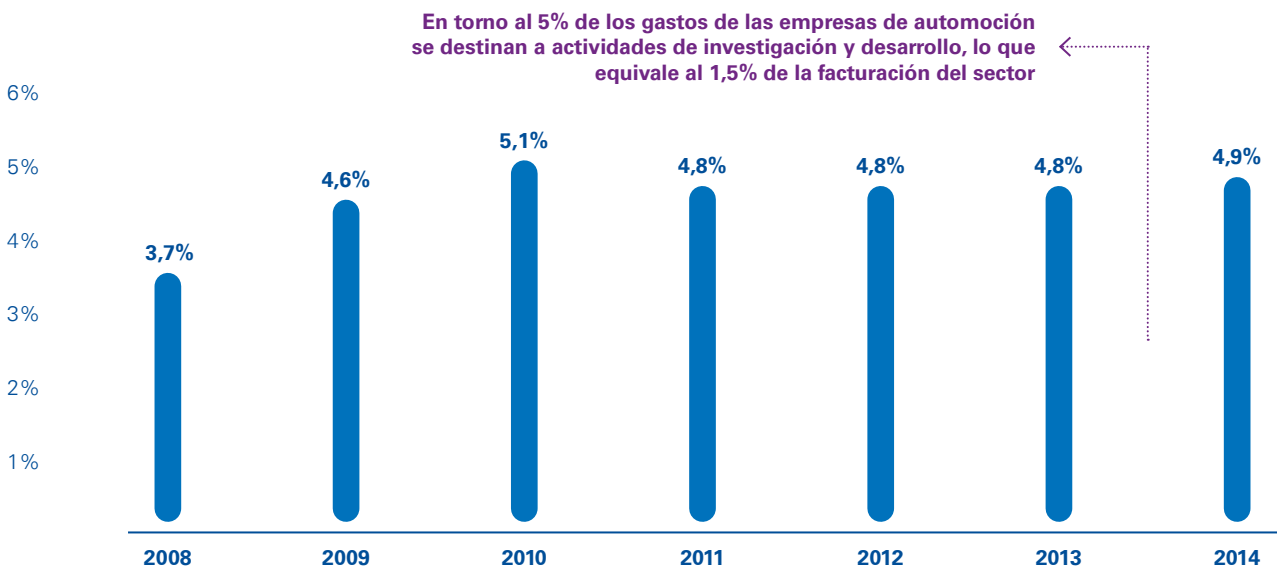
En España, se trata del quinto sector industrial por inversión en I+D representando más del 10,2% del total de la industria española con aproximadamente 336 millones de euros.⁵⁰

El sector del automóvil no sólo mantiene una relevante actividad industrial, sino que también desarrolla una

importante actividad de innovación, tanto en producto como en proceso, con más de 1.700 millones de euros anuales⁵⁰. Destacan las áreas relacionadas con la seguridad y arquitectura de los vehículos, la energía y el medio ambiente, la productividad y calidad de procesos industriales.

Esta actividad se ve complementada y reforzada mediante la cooperación con proveedores, universidades y centros tecnológicos. En España, se encuentran más de 20 centros tecnológicos con proyectos de I+D para el sector de automoción y más de 10 grupos de investigación universitarios relevantes.

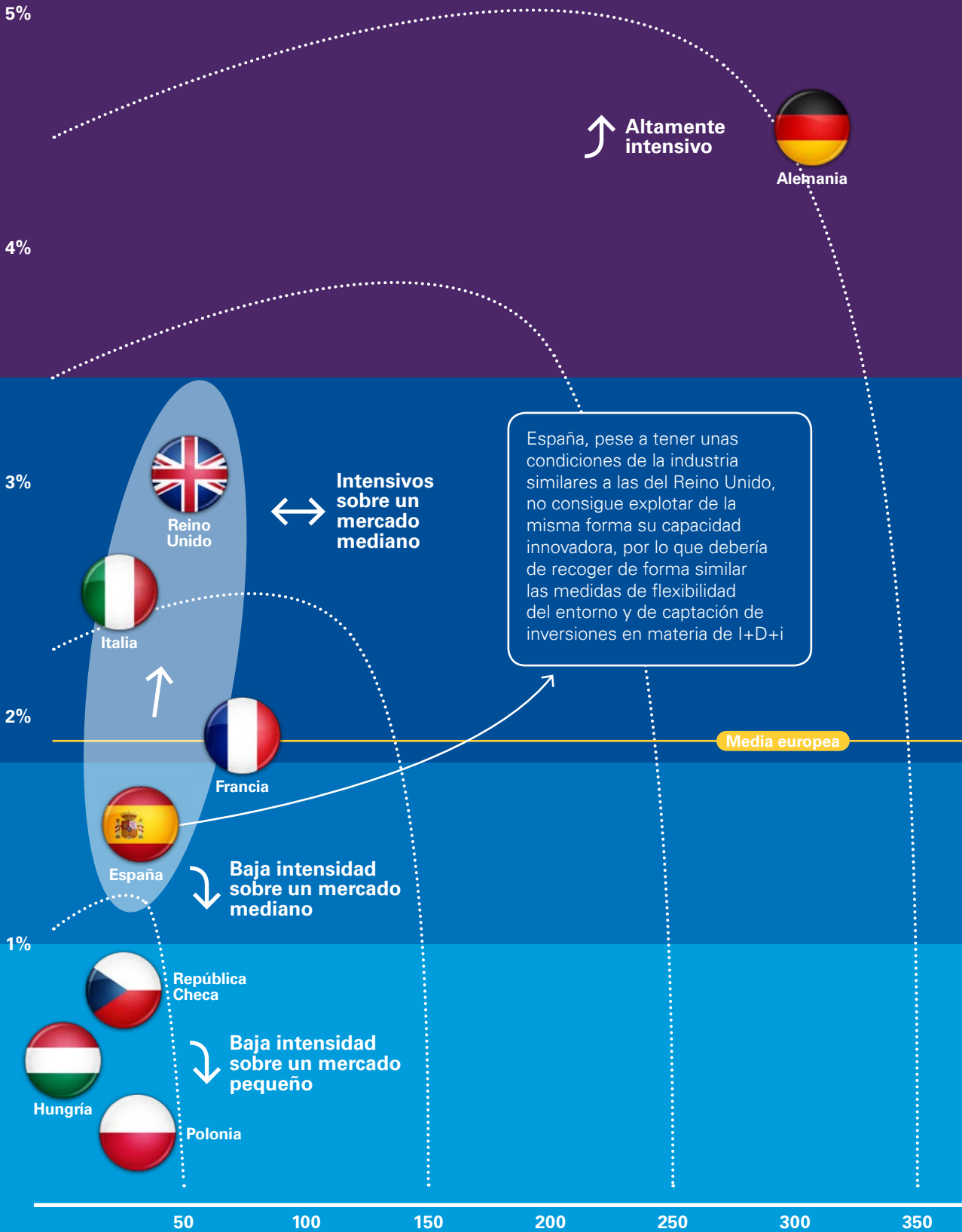
> Porcentaje de gastos internos en I+D



Fuente: INE. Estadísticas de I+D. CNAE 29 "Vehículos a motor"

› Posicionamiento de los sectores de fabricantes de vehículos con respecto a la I+D

% Gasto en I+D sobre facturación



España, pese a tener unas condiciones de la industria similares a las del Reino Unido, no consigue explotar de la misma forma su capacidad innovadora, por lo que debería de recoger de forma similar las medidas de flexibilidad del entorno y de captación de inversiones en materia de I+D+i

Tamaño del mercado: facturación del sector de automoción 2014 (en miles de millones de €)

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de ANFAC y de VDA (Asociación de la Industria Automovilística Alemana)



Fabricantes de componentes

El sector español de fabricantes de componentes ha invertido casi 7.500 millones de euros en I+D+i desde 2008

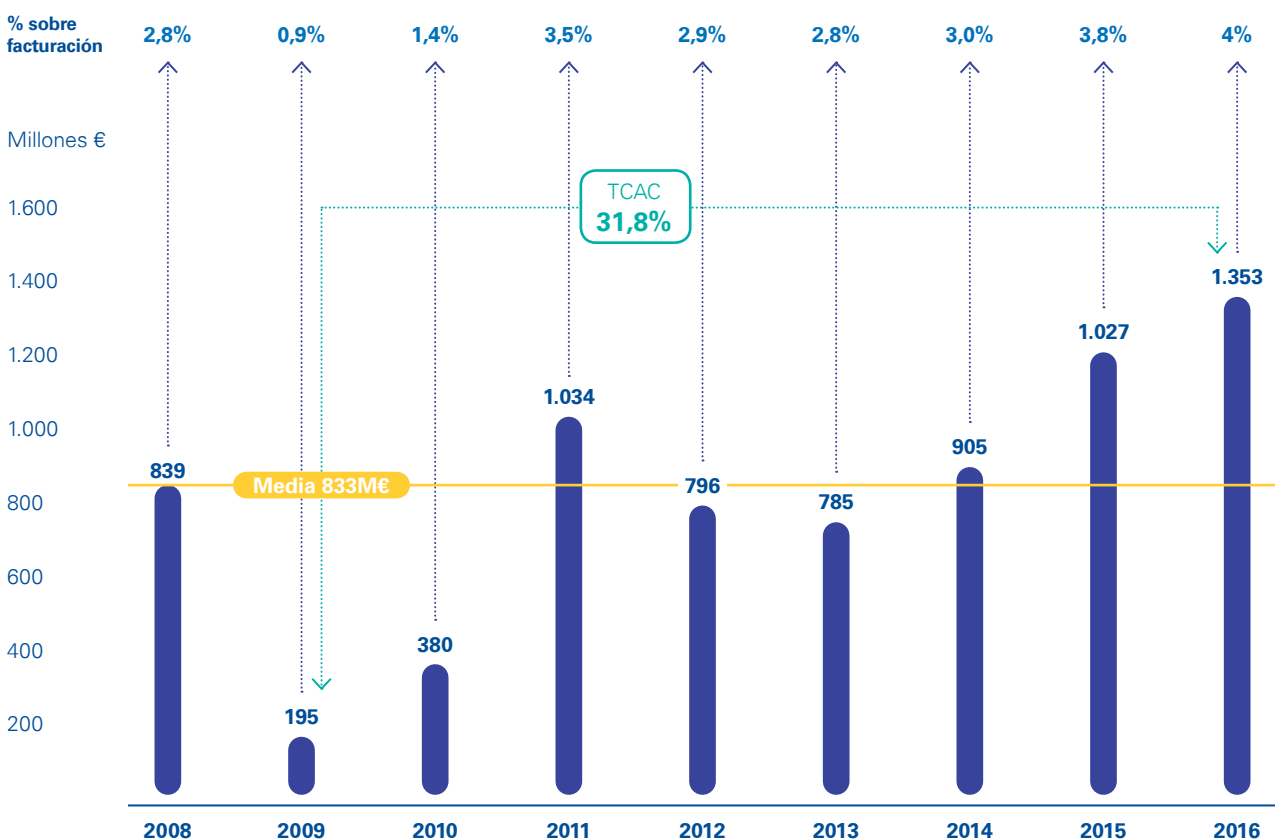
La competitividad hoy en día no puede ser entendida sin la materialización de los esfuerzos realizados en investigación y desarrollo, es decir, sin la innovación. En este sentido, uno de los principales objetivos de los fabricantes de componentes es llegar al 4% de gasto de I+D+i (alcanzado dicho porcentaje en el 2016), convirtiéndose en uno de los sectores de referencia en España.

Los esfuerzos realizados hasta la fecha son muy considerables: en 2016 la inversión en I+D+i ascendió a 1.353 millones de euros, el 4% de su facturación⁵¹, mientras que en 2008 la inversión en innovación significaba un 2,8%. Asimismo, a pesar de los ajustes

que ha experimentado toda la industria española, el sector de fabricantes de componentes ha sido consciente de que para competir se requiere de una constante adaptación tecnológica y ofrecer nuevas soluciones innovadoras a los fabricantes de vehículos.

La tendencia registrada desde 2008 ha sido positiva, acumulando una tasa de crecimiento anual compuesto del 6,2% con una media de inversión de 833 millones de euros anuales⁵² en áreas críticas para adquirir ventajas competitivas sostenibles como son la Industria 4.0, los vehículos de energías alternativas y la adaptación tecnológica e innovación en productos y soluciones integrales.

Evolución de las inversiones en I+D de fabricantes de componentes



Fuente: SERNAUTO

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.



2.5 Creando oportunidades de inversión



Fabricantes de vehículos

Los fabricantes de vehículos radicados en España han recibido en los últimos años más de 8.000 millones de inversión destinada a la mejora de las plantas, la tecnificación y adquisición de nuevos bienes

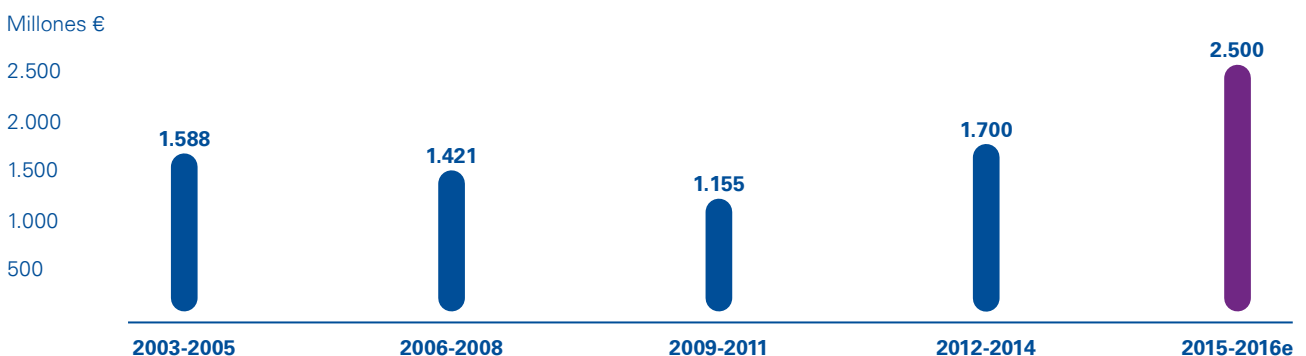
Desde 2003 el sector de fabricantes de vehículos ha recibido más de 8.000 millones de inversión directa. Como es tradicional en estos casos, los flujos de inversión no han sido constantes, de ahí que sea preciso analizarlos agrupándolos en periodos de inversión. El mayor inversor extranjero en el sector de fabricantes de vehículos ha sido Estados Unidos, que acumuló más del 90% de la Inversión Extranjera Directa (IED) realizada hasta 2008. En segundo lugar, se sitúa Alemania, que suma en torno al 60% de la inversión recibida entre 2008 y 2014. Finalmente, los inversores franceses han venido realizando inversiones moderadas pero constantes desde el 2003.⁵³

Estas inversiones manifiestan el interés de las multinacionales globales por la industria española que, a pesar de poder ser considerada como un

sector tradicional, sigue presentando oportunidades de inversión. Es más, una de las bases del éxito de la recuperación de la industria reside en que las inversiones se adelantaron a los ciclos económicos. La digitalización y adaptación tecnológica de las plantas de fabricantes han contribuido a aumentar los ratios de productividad, la eficiencia en costes y el aumento de la producción, impactando positivamente sobre el empleo.

Igualmente, el sector nacional de componentes de automoción también ha venido siendo atractivo y las multinacionales extranjeras han puesto su foco inversor en nuestro país. España no es solo sede de 30 empresas globales extranjeras sino que también es un referente en este segmento de la industria en el que se diseña y desarrolla tecnología de aplicación global.

> Inversiones directas en el sector de fabricantes de vehículos



Fuente: ANFAC



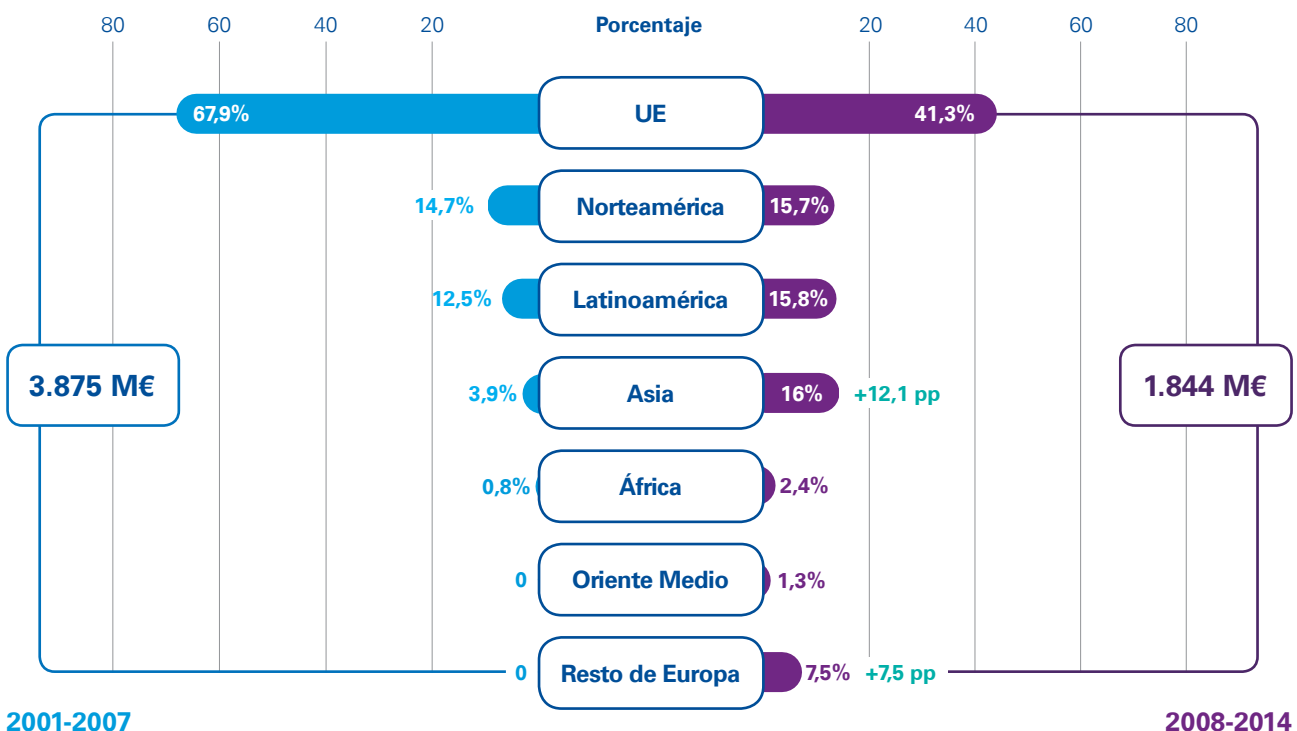
Fabricantes de componentes

En los últimos 14 años el sector español de componentes ha realizado inversiones en otros países por un valor superior a los 5.700 millones de euros; apostando por localizar producción en Europa, Norte y Latinoamérica, así como Asia

Sin lugar a dudas, es en el sector de componentes de automoción donde se materializa con claridad la máxima de think global, act local. Efectivamente, las empresas globales del sector español de componentes han sabido aprovechar esta oportunidad e invertir allí donde se localizan sus clientes. Si se analiza lo ocurrido en los últimos 15 años, se distinguen dos periodos en este proceso de multi-localización:

- La primera década del nuevo milenio fueron los años de la confirmación de la apuesta de las empresas españolas por localizar producción fuera de España. Supuso una forma de hacer los deberes antes, al ser conscientes de la multi-regionalidad de esta industria global. En total, se registró una IED superior a los 3.875 millones de euros; concentrándose en mercados clave como Europa del Este, Norteamérica, Latinoamérica y Asia. Entre los países que registraron una mayor IED española se encuentran Hungría (15%), Brasil (11%), Francia (11%), Estados Unidos (10%) o la República Checa (6%).⁵⁴
- En el segundo periodo, que comprende desde 2008 hasta la actualidad, la crisis económica y financiera ralentizó considerablemente las inversiones en el exterior. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que el periodo anterior estuvo marcado por una gran expansión. En estos años, se registraron más de 1.800 millones de euros de IED y supusieron la reafirmación de la multi-localización de las empresas españolas donde por un lado, se consolidó su posición en Europa con un 49% de IED como líderes de los proveedores de la industria de la automoción europea y, por otro, inició la apuesta por Asia (16%), sin perder el trabajo realizado en Latinoamérica. Así, entre los primeros países que fueron objetivo de las empresas españolas se encuentran México (16%), Alemania (11%), China (10%) o Rusia (7%).⁵⁴

> Flujos de Inversión Extranjera Directa (IED) española en el sector global de componentes



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio (DATAINVEX)

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

La importancia del efecto sede

España es sede de 36 empresas globales de fabricantes de componentes donde se crean actividades de alto valor añadido que contribuyen a generar redes de desarrollo tecnológico

El mercado de automoción en general y el de componentes en particular seguirán experimentando un crecimiento positivo a nivel global. La capacidad del sector de operar internacionalmente y capturar parte de este crecimiento será crítico en su evolución.

No obstante, no se puede entender esta posición sin conocer cómo opera la cadena de valor global de automoción, en la que los fabricantes de vehículos están plenamente globalizados y se localizan en aquellos mercados que son atractivos para la inversión. Éstos son los que marcan las dinámicas de la cadena, exigiendo proveedores cercanos con capacidad global, dando lugar a la multilocalización de los grandes TIERs y extendiendo un tejido empresarial por todos los centros de producción del planeta.

La internacionalización de estas empresas contribuye a que todo un conjunto de proveedores locales y regionales exporten y diversifiquen su negocio en nuevos mercados. Efectivamente, la expansión internacional llevada a cabo por las empresas españolas de fabricantes de componentes representa un hecho significativo: no importa tanto dónde se produzcan los bienes o se presten los servicios, la manifestación más importante de la nacionalidad empresarial sigue siendo la localización de su sede central.

La multilocalización favorecerá la creación de empresas más sólidas y diversificadas, con menor exposición al riesgo. Estas empresas, cada vez mayores, mantendrán sus sedes en España, continuarán creando empleo de calidad en nuestra economía y fomentando la inversión en investigación, impulsando el efecto tractor que realizan las empresas internacionalizadas sobre otras empresas de menor tamaño.

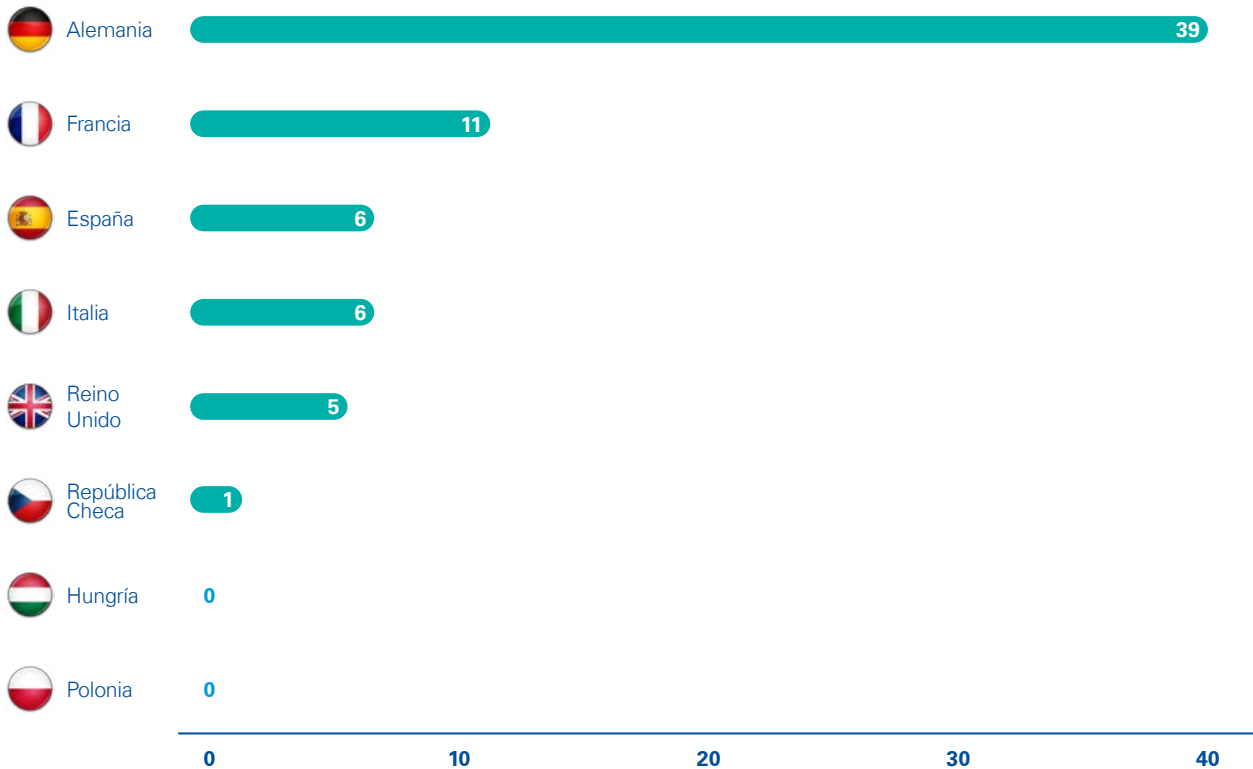
Es precisamente junto a estas sedes donde se desarrolla un conjunto de actividades de alto valor añadido, se utilizan tecnologías más avanzadas y se crea una red de empleos y servicios altamente cualificados. Entre estas actividades pueden citarse las financieras, de marketing, legales, de investigación, diseño y desarrollo o las de ingeniería.

El sector de componentes genera empleo de calidad con baja temporalidad y una remuneración superior a la media. Este hecho, unido al resto de factores mencionados a lo largo de este informe, es consecuencia del elevado número de sedes de empresas del sector situadas en España y a la gran inversión realizada en I+D+i, que fomenta el empleo de personal cualificado y la necesidad de mejora permanente. En la medida en que España sea un país competitivo tanto para las empresas españolas como para las extranjeras y elijan este país como sede para sus proyectos de I+D+i, el sector continuará generando este tipo de puestos tan relevantes para la industria y para el país.

Además de las actividades de alto valor añadido antes señaladas, que se suelen realizar en el entorno inmediato de la sede principal de las empresas, cabe señalar la importante actividad creadora que surge como un efecto de arrastre a los proveedores, que se ven obligados y motivados para ser cada vez más competitivos para satisfacer las necesidades de la empresa tractora. De esta forma, los grandes TIERs globales españoles generan un efecto tractor dentro y fuera de nuestras fronteras. Por un lado, contribuyen a crear un ecosistema innovador destinado a responder las cada vez más exigentes demandas de los OEMs y de los consumidores, y por otro lado estos ecosistemas generan economías de escala altamente productivas alrededor de la innovación.



› **Número de Empresas Nacionales en el T500 Global Suppliers⁵⁵**



Fuente: Lazard

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
 © 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.
 © 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

2.6

Mercado dinámico y con vocación exterior

Un mercado interior dinámico es determinante para el mantenimiento de las inversiones

A las buenas cifras arrojadas por el sector de fabricación de vehículos en España, hay que añadir la buena evolución de la demanda interna de vehículos en los últimos tres años, que no hubiera sido posible sin las ayudas a la compra para la mejora de la eficiencia y renovación del parque.

En concreto, durante el ejercicio 2016 se vendieron en total 1,35 millones de vehículos habiendo experimentado un crecimiento del 14,7% con respecto al año 2012⁵⁶. Estas cifras de crecimiento indican que se trata del mayor incremento experimentado en los principales mercados de referencia europeos. Si se atiende a la cuota del mercado europeo, España concentra el 8%, todavía lejos de mercados como el alemán (22%), el británico (18%) o el francés (15%).⁵⁷

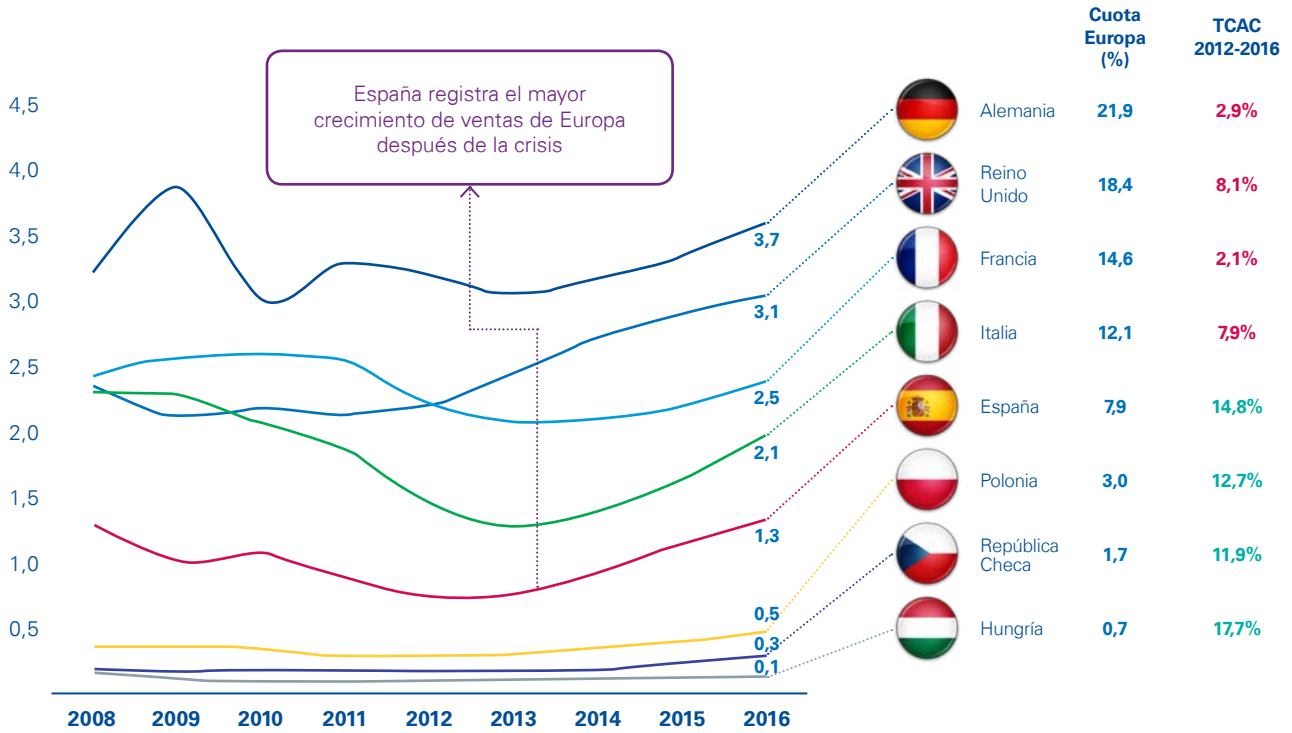
Al comparar con la media de nuevos vehículos por habitante en Europa (22,4 nuevos vehículos /1.000 habitantes, al año), se puede considerar que España (18,5 nuevos vehículos /1.000 habitantes) no ha alcanzado su máximo potencial que se sitúa en torno

a los 1,5 millones de vehículos vendidos al año.⁵⁸ Un desequilibrio entre producción y matriculación tiene consecuencias negativas a medio plazo ya que las inversiones se potencian con mercados nacionales fuertes y con previsión de expansión.

La Administración Pública ha venido realizando un importante esfuerzo en dinamizar la demanda interna a través del Plan de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE), apoyando la renovación del parque de vehículos en España y contribuyendo a un parque más joven, seguro y respetuoso con el medio ambiente. También se ayuda a estimular la demanda renovando el parque de vehículos desde el Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA), que pretende continuar y unificar el Plan PIMA Aire y el Plan MOVELE para promocionar los vehículos impulsados por energías alternativas. Asimismo, el BEI, por iniciativa de los ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha renovado la línea de crédito para el plan PIMA Transporte Financiación de vehículos agrícolas e industriales.

Efectivamente, un mercado nacional fuerte es atractivo para que los fabricantes de vehículos continúen impulsando inversiones en España.

› Evolución de las ventas de vehículos (millones de unidades)



Fuente: LMC Automotive

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto



2,4 millones de vehículos exportados en 2016 donde los países terceros representan en torno al 20%

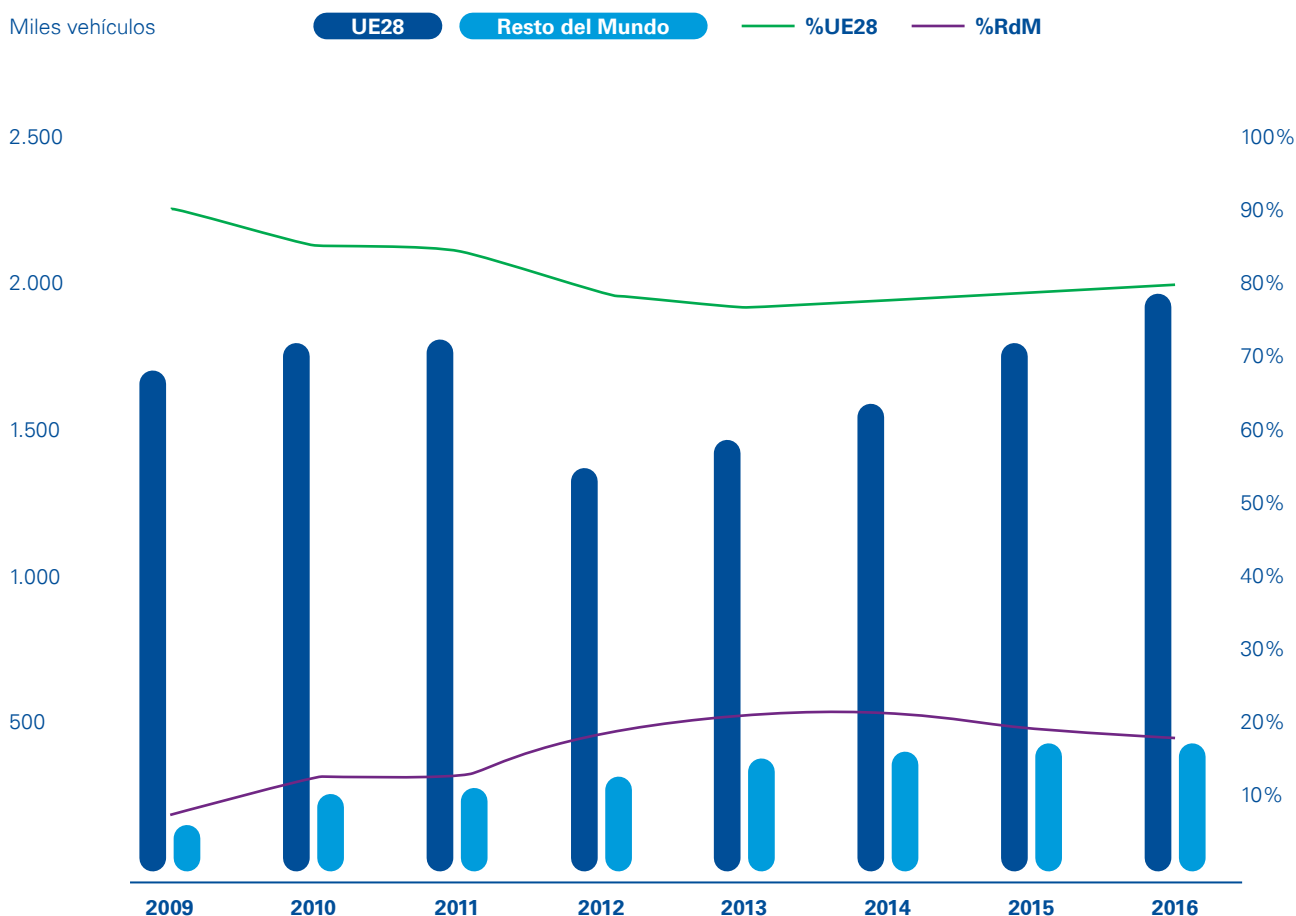
En el 2016 en torno al 84% de la producción que se realizaba en las plantas se destinaba a la exportación. En este sentido, cabe destacar que en España se fabrican 43 modelos, de los cuales 20 son en exclusiva mundial.⁵⁹

Concretamente en el año 2016, se exportaron un total de 2,4 millones de vehículos, un 7% más que con respecto al año anterior, manteniendo la segunda posición como país más exportador de la Unión Europea, únicamente superado por Alemania con 4,6 millones de vehículos exportados.⁶⁰

Además, nuestra industria es una de las que más han crecido durante el período 2008-2016, con una tasa de crecimiento compuesto del 1,4% anual, por delante de países como Alemania (0,8%).⁶¹

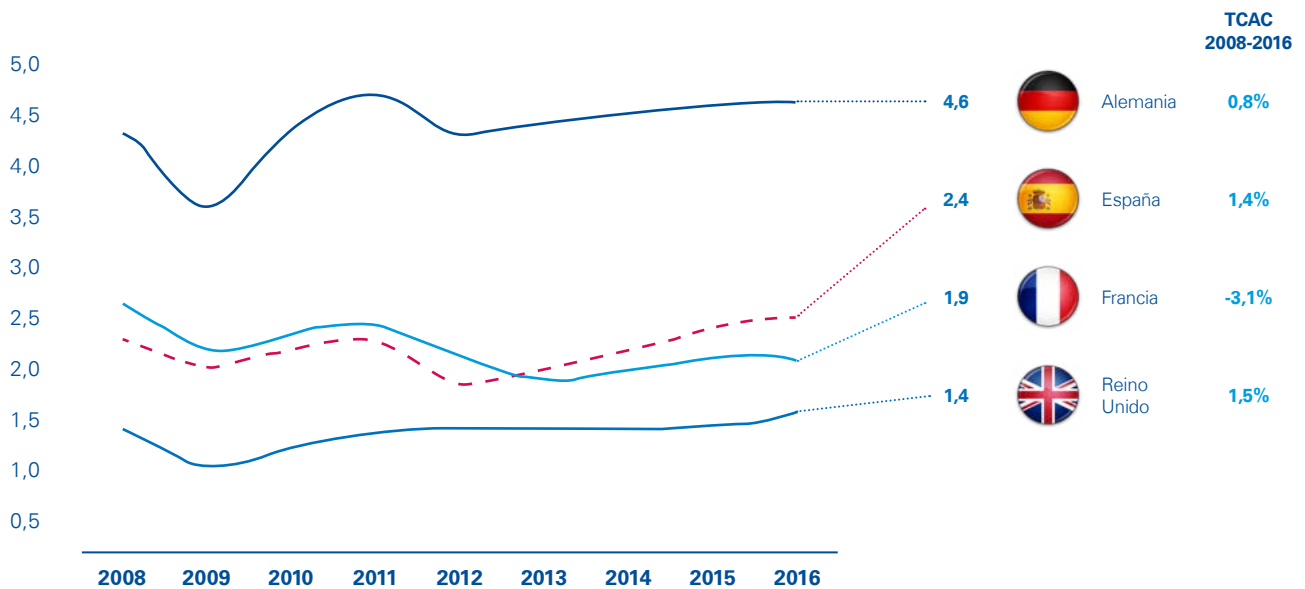
El principal destino sigue siendo la UE que supone el 81% de las exportaciones, donde los principales países son Alemania, Francia, Reino Unido e Italia. No obstante, en los últimos años los países NO-UE han venido ganando representatividad hasta suponer ya un 19%, destacando destinos como Turquía, Méjico y EE.UU. El sector exporta a más de 130 países.⁶²

› Evolución de las exportaciones de vehículos por destinos de exportación, 2009-2016



Fuente: ANFAC

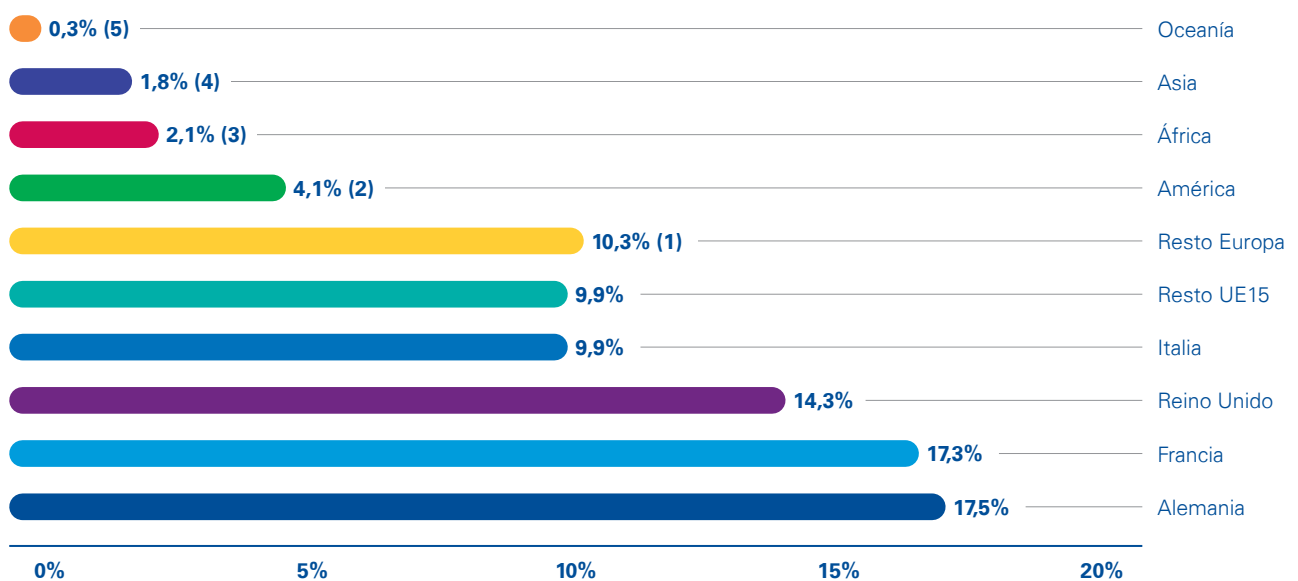
> Evolución exportaciones. Millones de vehículos



Fuente: Asociaciones Nacionales de Fabricantes de Vehículos (VDA, ANFAC, CEIA, SMMT)

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

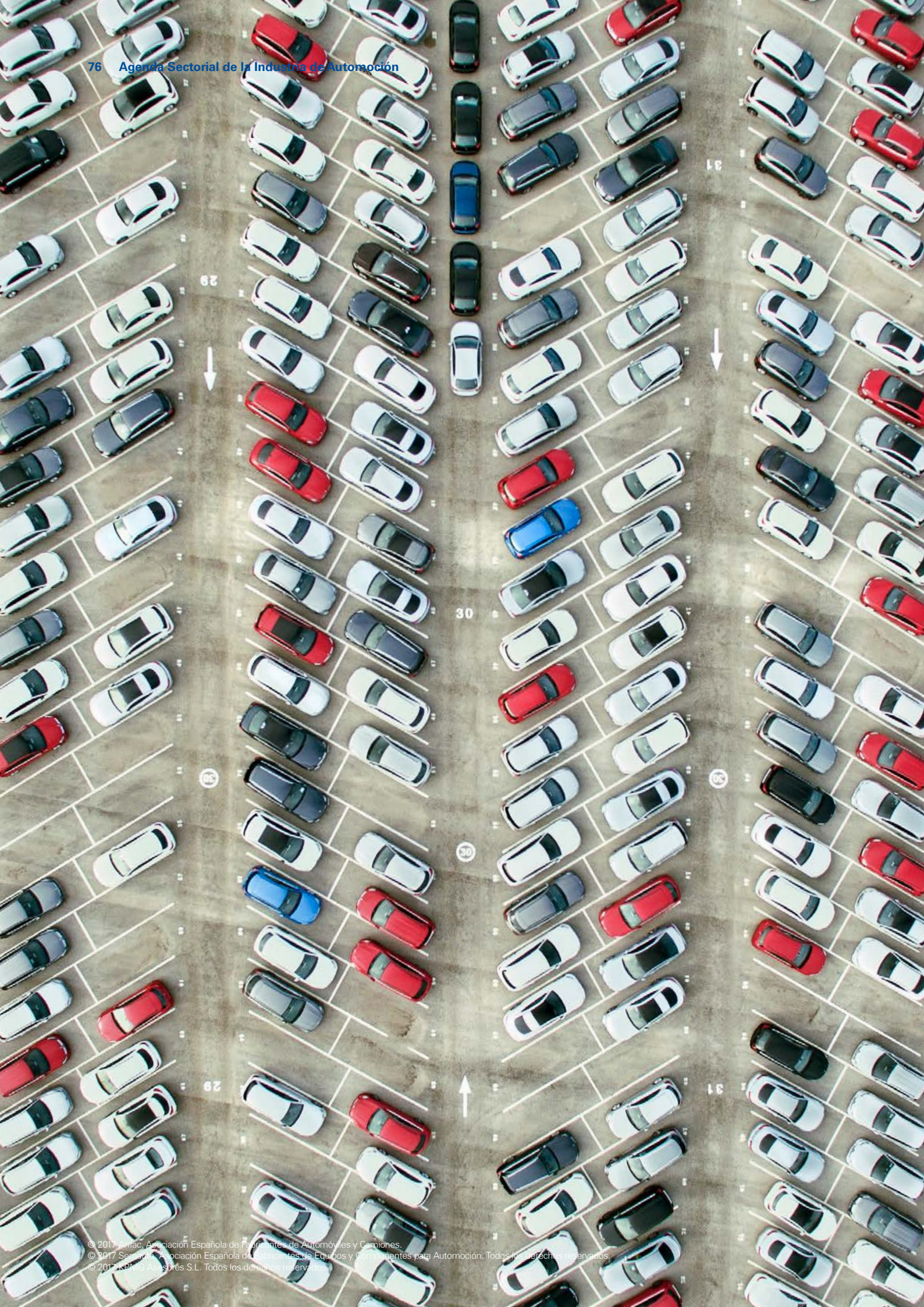
> Destinos de las exportaciones españolas de vehículos



Nota:

(1) Principal destino Turquía. Incluye Rusia e Israel
 (2) Principales destinos Méjico y EE.UU.
 (3) Principal destino Argelia y Marruecos

(4) Principal destino Corea del Sur y Japón. En 2015 China
 (5) Principal destino Australia
 Fuente: ANFAC



Un gran aporte a la balanza comercial

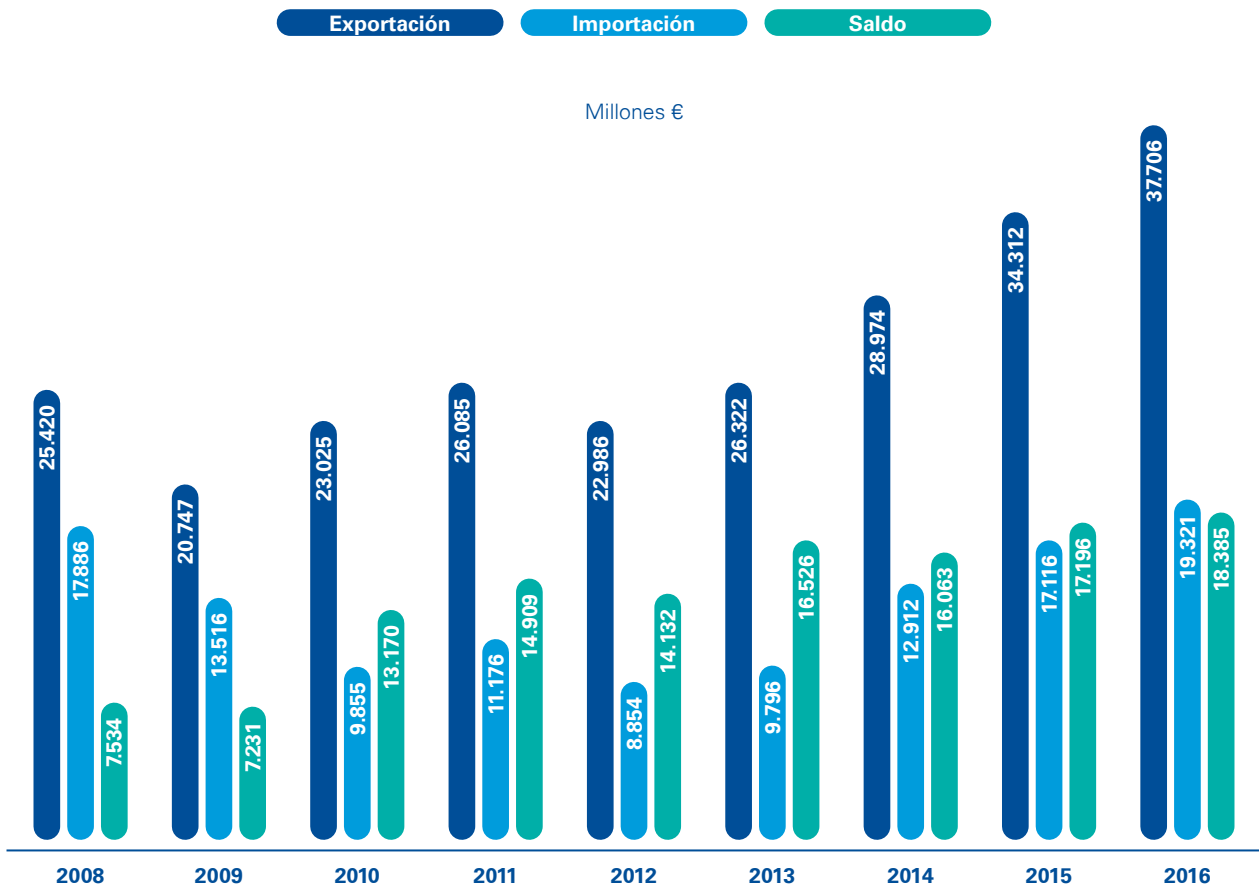
La industria del automóvil es una de las industrias que más contribuyen a construir un saldo positivo en la balanza comercial de España. En los últimos años, el saldo propio de la balanza comercial de vehículos ha sido positivo, ha registrado un crecimiento compuesto del 11,8% anual (2008-16) y ha llegado a representar en el 2016 más de 18.385 millones de euros.⁶³

Esta situación se deriva principalmente del buen comportamiento de las exportaciones, donde en el 2016 se ha batido un récord histórico en valor superior

a los 37.000 millones de euros, lo que se traduce en un crecimiento anual compuesto del 5,1% desde el 2008.⁶⁴

La buena marcha del sector de fabricación de vehículos en los últimos años ha propiciado que mantenga su liderazgo, aportando un 22% en el valor de las exportaciones nacionales⁶⁵. Asimismo, es preciso destacar que en torno al 75% del valor del vehículo está representado por los componentes, procedentes, en un porcentaje importante, de fabricantes con plantas en España o de filiales de empresas españolas en el extranjero.

› Evolución de la balanza comercial de vehículos



Fuente: ANFAC a partir de datos de la Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX)

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

Diversificación en mercado y base exportadora



Fabricantes de componentes

En los últimos 14 años el sector español de componentes ha realizado inversiones en otros países por un valor superior a los 5.700 millones de euros; apostando por localizar producción en Europa, Norte y Latinoamérica, así como Asia

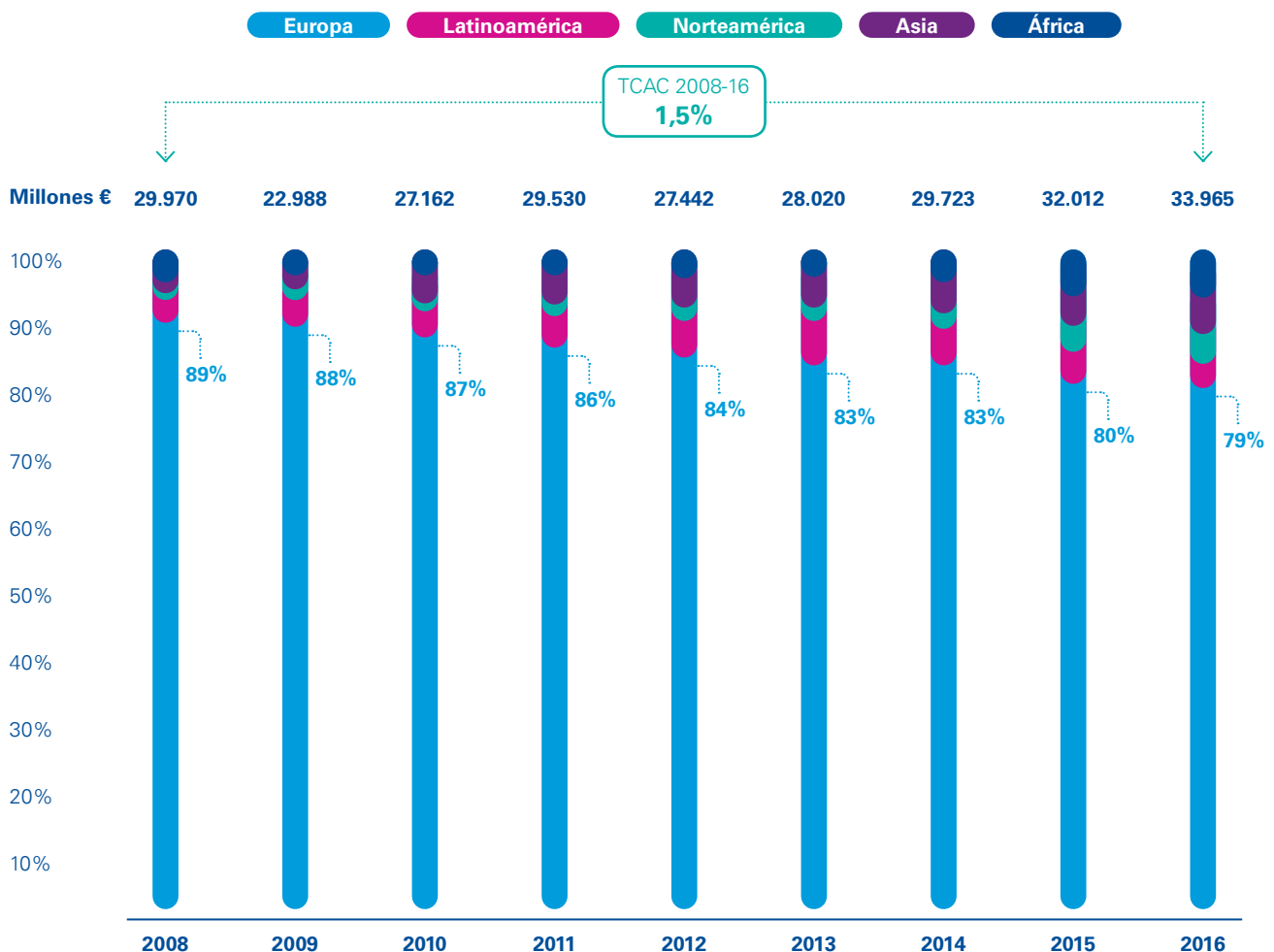
Actualmente, el sector español de componentes exporta a más de 170 países⁶⁶, pero al tratarse de una industria global basada en la concentración de importantes centros mundiales de producción, desde España se provee fundamentalmente a la industria europea del automóvil.

En el 2016, el 79% de las exportaciones se generaron hacia Europa. Es más, el 73,1% de las exportaciones se concentraron en los diez principales destinos, países como Alemania (20,6%), Francia (16,5%), Reino Unido (8,2%), Portugal (6,6%) o Italia (5,1%). En total, el sector

español de componentes contribuyó en un 7% a las exportaciones nacionales.⁶⁷

Efectivamente, la exportación ha sido el motor del sector en tiempos de crisis y actualmente ha recuperado su posición registrando una tasa compuesta de crecimiento del 1,5% anual desde 2008. Lo más significativo, sin embargo, es la apertura a nuevos destinos: mientras que en el 2008 Europa representaba el 89% de las exportaciones, en el 2016 ha descendido su peso hasta el 79%, creciendo en regiones como Asia (del 2,2% al 6,3%) y África (del 2,5% al 6,3%).⁶⁸

› Evolución de las exportaciones españolas de componentes para automoción en % por regiones, 2008 – 2016



Fuente: SERNAUTO a partir de datos de la Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX)

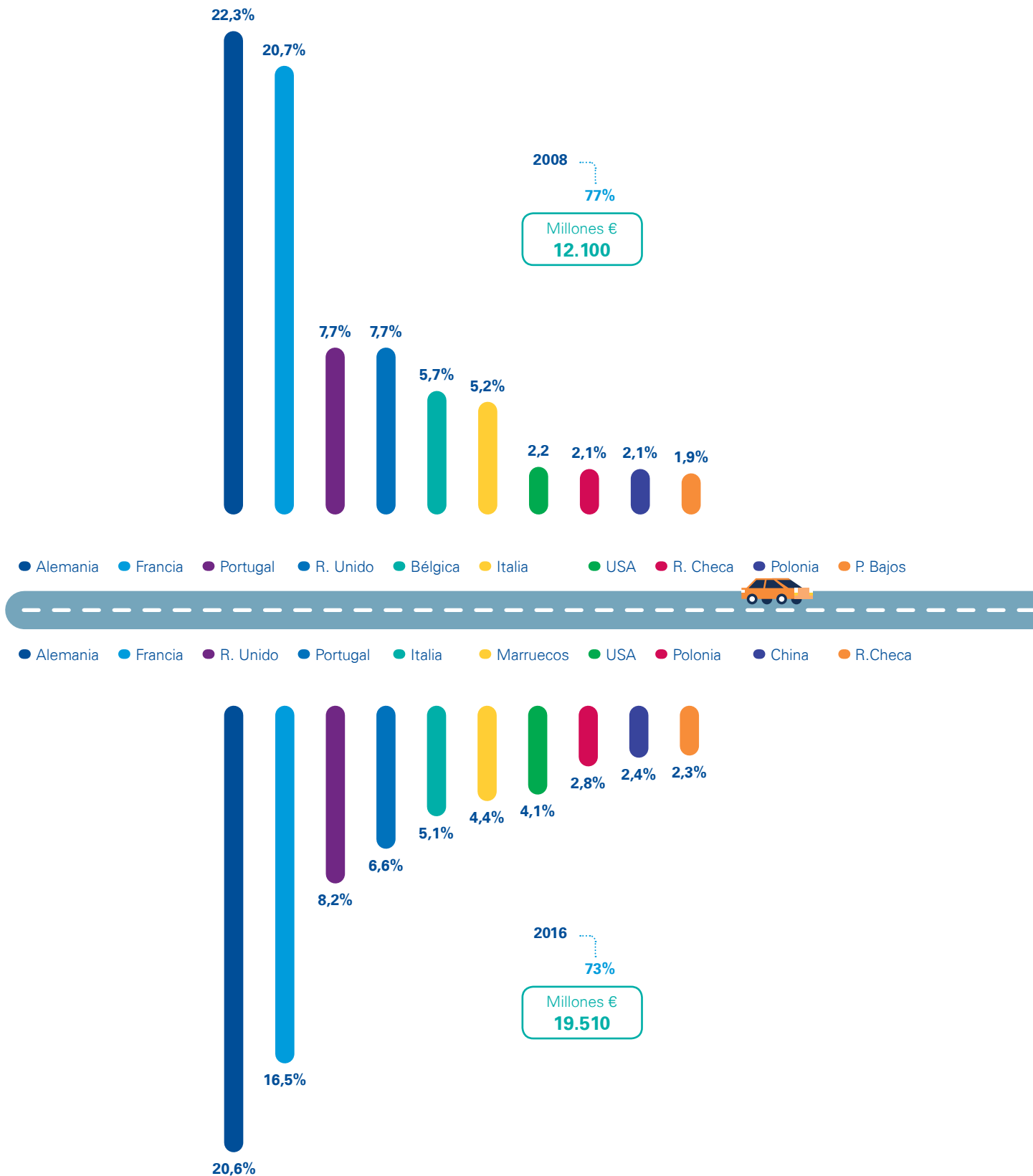
TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

› **Distribución de las exportaciones españolas de componentes de automoción en %, top-10 países, 2008 vs. 2016**



Fuente: SERNAUTO a partir de datos de la Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX)

TCAC: Tasa de crecimiento anual compuesto

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
 © 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.
 © 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

Diferenciación tecnológica para elevar la competitividad

Continuar siendo competitivos depende de la apuesta por la diferenciación tecnológica y mantener la inversión en innovación

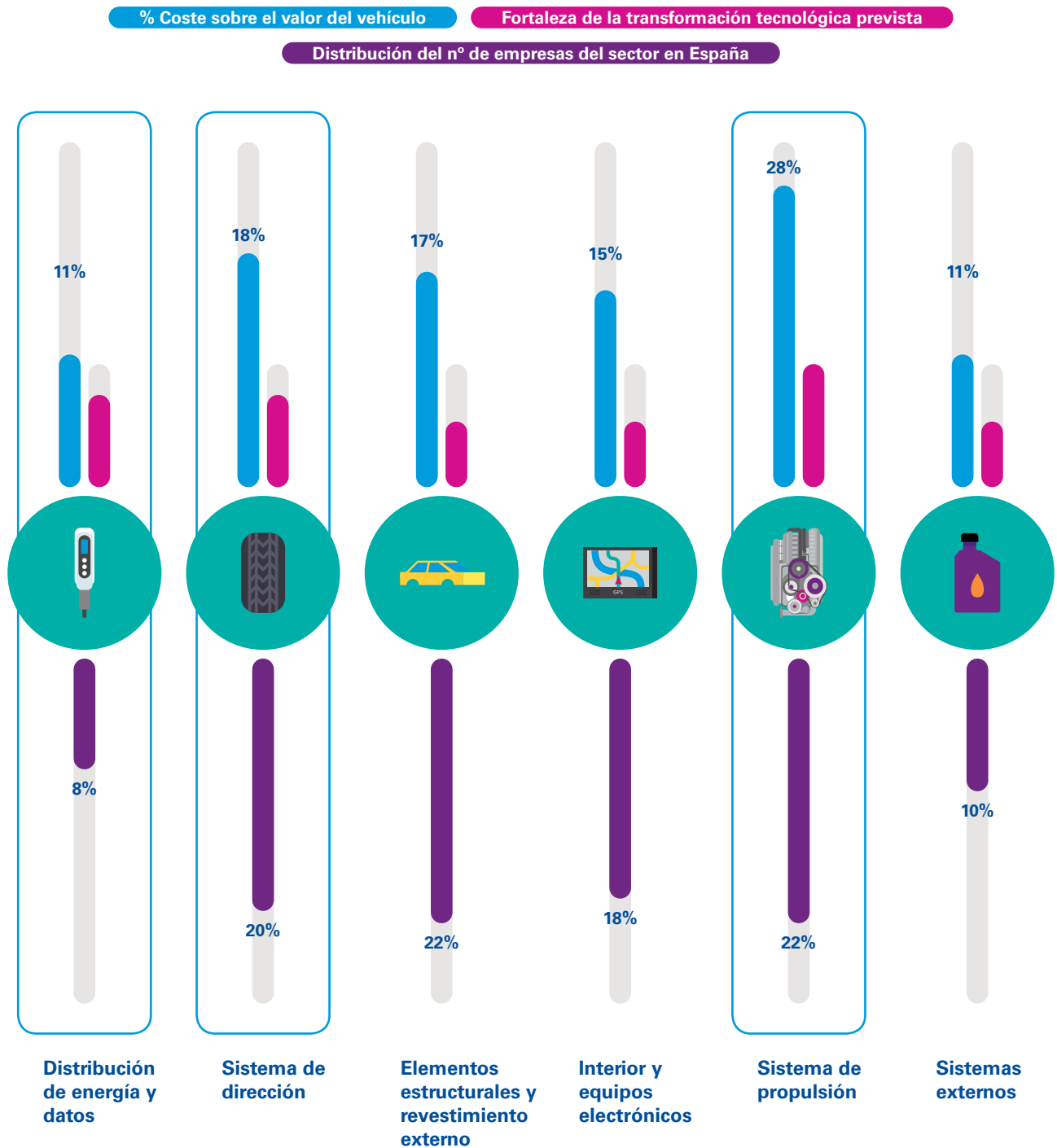
El sector español de fabricantes de componentes tiene un sólido reconocimiento en las plataformas internacionales, pero las macro-tendencias del futuro, el incremento de la competencia y la búsqueda del equilibrio entre la proximidad local y capacidad global, requieren un incremento de las capacidades para cubrir las constantes oportunidades que surgen en la industria. Los cambios previstos plantean un importante reto para todo el sector que exige intensificar las actividades de I+D+i para ofrecer nuevas soluciones y adecuarse a un entorno donde las irrupciones tecnológicas son cada vez más rápidas y bruscas.

La transformación del sector de componentes precisa continuar con la inversión en adaptación tecnológica para estar preparados para los nuevos retos que se avecinan. Efectivamente, actualmente se debate sobre la próxima disrupción tecnológica, que en un inicio pasa por la transformación del sistema de propulsión y por avanzar hacia un vehículo sostenible, eficiente, seguro, conectado y automatizado que dé también respuesta a las nuevas soluciones de movilidad.

Para ello, si el sector de componentes español quiere mantener su posición prioritaria en los próximos años, las empresas deberían encontrar nichos de mercado en los que ser tecnológicamente pioneras y alcanzar ventajas competitivas vía diferenciación.



› La distribución de la facturación en el sector en España ratifica su presencia y actividad en toda la cadena de componentes que soporta toda la demanda de los fabricantes en el país



Fuente: Análisis de KPMG

Un gran catálogo de producción



Distribución de energía y datos 8% empresas

Acumuladores
Aforadores
Aislantes eléctricos
Alarmas
Alternadores
Amperímetros
Arrancadores
Avisadores
Baterías
Bobinas
Bocinas
Cableado
Captadores
Carcasas
Cargadores
Catadióptricos
Centrales de intermitencia
Cerraduras Circuitos
Colectores
Condensadores
Conectores
Conmutadores
Contactores
Control electrónico del freno, escape y motor
Control y dinamizador de baterías
Controlador de frenos
Convertidores electrónicos
Convertidores
Cuadros de instrumentos
Cuenta horas
Cuenta-kilómetros
Densímetros
Depresor
Desconectores
Dinamos
Electroválvulas
Electro-ventiladores
Elevallas eléctricas
Encendedores
Enganches
Equipos de comprobación y verificación
Equipos de seguridad

Frenómetros
Fuentes de alimentación
Fusibles
Indicadores de nivel
Inducidos
Interruptores
Inversores
Juego de contactos
Manocontactos
Módulos eléctricos
Motores de arranque
Pilotos
Placas
Portafusibles
Pulsadores
Reguladores
Relés
Rotores y estatores
Ruptores
Sistema eléctrico y electrónico del HVAC
Sistemas de arranque
Sistemas de seguridad
Sistemas eléctricos de seguridad
Sistemas para el vehículo eléctrico
Sistemas para el control de emisiones
Sondas
Tapas
Temporizadores
Terminales
Termo-contactos
Termógrafos
Termómetros Termo-resistencias
Termostatos
Trampas
Transmisores Turbinas
Turbo-check Unidades de control
Utilejales medición
Velocímetros
Voltímetros
Zumbadores



Sistema de dirección 20% empresas

Abrazaderas
Actuadores
Amortiguadores
Anti-robot
Arandelas en teflón
Arboles de dirección
AVS
Ballestas
Barra de estabilización
Barra de Panhard
Barras de dirección
Barras de torsión
Bielas de dirección
Bielas de suspensión
Bieletas
Bisagras
Bola de suspensión
Bombas
Booster
Brazos
Cajas de dirección
Cajas de pedales
Calderines aire de suspensión
Carcasas
Cilindros maestros
Cojinetes
Columnas de dirección y suspensión
Componentes de dirección
Componentes de distribución
Componentes de suspensión
Compresores
Controladores de dirección
Correas
Cremallera de dirección
Decolataje
Depósito de líquido de frenos
Dirección hidráulica y componentes
Dirección mecánica y componentes
Direcciones asistidas
Direcciones mecánicas
Discos
Discos de freno
Ejes
Ejes de dirección
Elementos de amortiguación
Elementos de fricción
Engranajes

Enlaces
Esferas de suspensión
ESP/ABS/EVP
Filtros y sistemas de filtración
Freno de estacionamiento
Fuelles antichoque
Guarda polvos
Juntas
Kits de freno,
Kits de suspensión
Llantas de acero
Matrices
Módulos de rodaje
Muelles
Neumáticos
Pastillas
Pernos
Piezas de amortiguación
Pinzas
Portamanguetas
Protectores
Puentes
Resortes
Rodamientos
Rótulas
Ruedas
Servo-dirección
Servofrenos
Sistemas de control del chasis
Sistemas de dirección
Sistemas de flujo de aire
Sistemas de frenos
Sistemas de inducción de aire
Soportes Suspensión
Tambores
Terminales
Tirantes de
Transmisión de frenos
Trenes de rodaje
Tubería de dirección
Utilejales
Vacíos
Válvulas
Varillaje de dirección
Vástagos Ventilación
Volantes
Volantes
Zapatatas



Elementos estructurales 22% empresas

Absorbedores de impacto
Acabados
Adhesivos
Aislantes e insonorizantes
Alerones
Aletas
Amortiguadores
Bisagras
Bombos
Bulones de giro
Cámaras y salas insonorizadas
Campanas radiador
Capos
Carrocerías
Cauchos y fibra
CCBS
Chapa exterior
Cintas adhesivas
Columnas
Componentes metálicos para carrocerías
Conjuntos de estampación
Corte fino
Cubiertas
Cubre aletas
Cuerpos y estructuras metálicas
Decolataje
Ejes intermedios
Embellecedores exteriores
Emblemas
Embutición media y profunda
Ensamblaje de conjuntos
Entradas de aire
EPP EPS
Equilibradores
Espejos retrovisores
Espumas técnicas
Estampación, embutición, soldadura, plegado, punzonado, granallado, ensamblaje e inserción, diserto y fabricación de utilajes, moldes y troqueles de componentes de carrocería
Estructuras tubulares curvadas y soldadas
Exterior modules
Forja

Fundición de metales no férricos
Gatos
Guardabarros
Inyección de plástico
Kits de carrocería
Laminación en frío
Largueros
Marcajes
Materiales avanzados de carbono
Mecanizado en blando & duro
MIG / MAG,
Módulos
Montaje
Paneles de puerta
Parabrisas y cristales
Parachoques
Paragolpes
Parasoles
Pasorrueadas
Pedales
Perfiles metálicos y termoplásticos
Piezas fibra vidrio
Piezas de acero
Piezas de carrocería
Piezas de chapa y poliuretano rígido
Piezas integrantes del bastidor de chasis
Piezas troqueladas
Pilares
Plásticos de revestimiento
Plásticos y componentes técnicos
PUR y PE
Rectificados
Remachado & encolado
Revestimientos posteriores
Silenciadores
Sistemas panorámicos
Soldaduras
Soportes
Sustrato
Tapas maleteros
Tapones de deposito con cierre
Techos
Tejidos de revestimiento
Tratamiento anticorrosión y térmico

Fuente: Análisis de KPMG. Elaboración propia a partir de la Base de Asociados de SERNAUTO & Automotive Industry Solutions IHS.



Fabricantes de componentes

El sector sienta sus fortalezas en productos pertenecientes a los elementos estructurales y al sistema de propulsión, donde el 78% de las empresas del sector fabrican más de 120.000 productos de dos o más familias



Interior 18% empresas

Airbag
Aislante acústico
Alfombras
Apoyabrazos
Apoyacabezas
Armaduras, mecanismos y accesorios de asientos
Asientos completos y sus accesorios
Audio
Bandejas y cofres
Cabinas
Ceniceros
Cierres
Cinturones de seguridad
Climatizador
Colectores
Componentes de control de temperatura
Conformado de plástico
Consolas
Convertidores
Cromados y acabados
Decoración
Elevallunas
Electrónica de a bordo
Embellecedores de interior
Embellecedores y asideros
Emblemas
Espejo retrovisor interior
Espumas
Estructura asiento y patines
Frontales
Fundas
Guarnecido, insonorizantes y acolchados

Guías deslizantes
Hojas PVC, PV, mixtas
HVAC
Inyección de termoplásticos
Manecillas puerta
Módulo puerta
Módulos funcionales
Panel de instrumentos
Paneles de puertas
Partes decorativas
Pavimentos
Perfiles plásticos
Piel y tejidos
Piezas carrocería interior
Piezas moldeadas
Plásticos
Posavasos
Pretensores
Radiador
Reclinamientos
Recubrimientos
Rellenos de asientos
Reposapiés
Revestimientos de techos
Revestimientos interiores
Salpicaderos
Seguridad habitáculo
Silenciadores
Sistemas acústicos
Sistemas de conectividad
Sistemas electrónicos de visión
Tablero de instrumentos
Taloneras
Techos interiores
Tejidos
Tinturas



Sistema de propulsión 22% empresas

Actuadores
Amortiguadores
Anillos de refuerzo y bridas
Anillos de sincronización
Anillos de teflón
Apantallamientos
Aplicaciones de frenado y de transmisión
Árbol de levas
Arboles de transmisión
Balancines
Barras de acero
Bielas
Bimasas
Bloque motor
Bombas
Bujes de rueda
Bulones
Cables de acero
Cadenas de distribución y de transmisión
Caja de cambio
Caja de velocidad Cajas de distribución
Camisas de cilindro
Carcasas diferenciales
Cárteres
Cigüeñales
Cilindros
Cilindros
Cojinetes
Colectores
Collarines
Componentes bombas
Componentes de cajas de cambio
Componentes de escape
Componentes de motor
Componentes de transmisión
Condensadores
Conectores
Coronas
Correas de transmisión y distribución
Contrapesos
Culatas
Depósitos y válvulas
Diferenciales
Discos de embrague
Eje trasero
Ejes
Ejes de transmisión

Ejes delanteros
Ejes de cambio
Elevadores
Embragues
Empaquetaduras
Encapsulado de motor
Engranajes
Estrellas de rueda
Filtros de aceite
Filtros de habitáculo
Filtros de transmisión
Filtros refrigerante
Filtros de aire
Fluidos hidráulicos
Forros de embrague
Fuelles de transmisión
Gestión de aceite
Gestión de gasolina
Grupos cónicos
Grupos motoventilador
Guías de válvula
Horquillas de cajas
Horquillas de embragues
Horquillas selectoras
Inyectores
Insonorizantes de motor
Juego de reparación
Juegos de juntas
Juntas de estanqueidad
Juntas de motor
Juntas universales
Kits de distribución
Manguetas
Mecanismos de presión Mecanizado de sensores
Módulos de motor
Motores y sus componentes
Muelles de válvula
Muelles y resortes
Núcleos de embrague
Palanca mando cambio de velocidades
Palieres (semiejes)
Panal de radiador
Pantallas térmicas
Pasadores de pistón
Pastillas de motor
Pedaleras completas
Pies telescópicos
Piezas de estampación
Piezas estructurales
Pistones



Sistemas Externos 10% empresas

Acabados externos
Accionadores maletero
Acrilamientos
Alerones
Aletas
Argollas de remolque
Bisagras
Bulones
Cables de acero para elevallunas, puertas y maleteros
Cámaras
Capots y aletas
Caucho
Cerraduras de asiento
Cerraduras de capo
Cerraduras y mecanismos de cierre
Chapa
Componentes de Iluminación
Cristales
Derivabrisas
Electroventiladores
Empuñaduras y manillas
Espejos
Faros
Guardabarros
Iluminación
Intermitentes
Interruptores
Lámparas
Limpiaparabrisas y componentes
Luces de control
Luces de placa de matrícula
Lunas
Lunas de vidrio para retrovisores
Lunetas térmicas
Luz trasera de freno
Manecillas portón
Manija de la puerta
Neumáticos
Paneles de puerta
Paragolpes
Pestillos de puertas
Piezas de cierre
Pilotos
Placas de matrícula
Puertas
Rejillas de radiador
Rejillas decorativas
Resortes de gas
Resortes neumáticos para puertas y maleteros
Retenedores de puertas
Retrovisores
Señalización
Sistemas de iluminación para automóvil, delanteros y traseros
Tapas
Ventanas

03

Un escenario cambiante



3.1

Visión global como ventaja competitiva

Los polos industriales se han desplazado del Atlántico al Pacífico, emergiendo China, el Sudeste asiático y Latinoamérica como las únicas regiones en expansión que en el 2020 concentrarán en torno al 60% de la producción mundial.

Que el mundo está girando es un hecho que se viene manifestando desde principios de esta última década. Esta situación no ha sido ajena al sector industrial y mucho menos al entorno de la automoción. Ya en 2015, China era el primer productor mundial, concentrando uno de cada cuatro vehículos producidos en el mundo, y, según las previsiones, mantendrá su posición de liderazgo en el 2020 aumentando su peso hasta el 31% del total de la producción mundial.⁶⁹

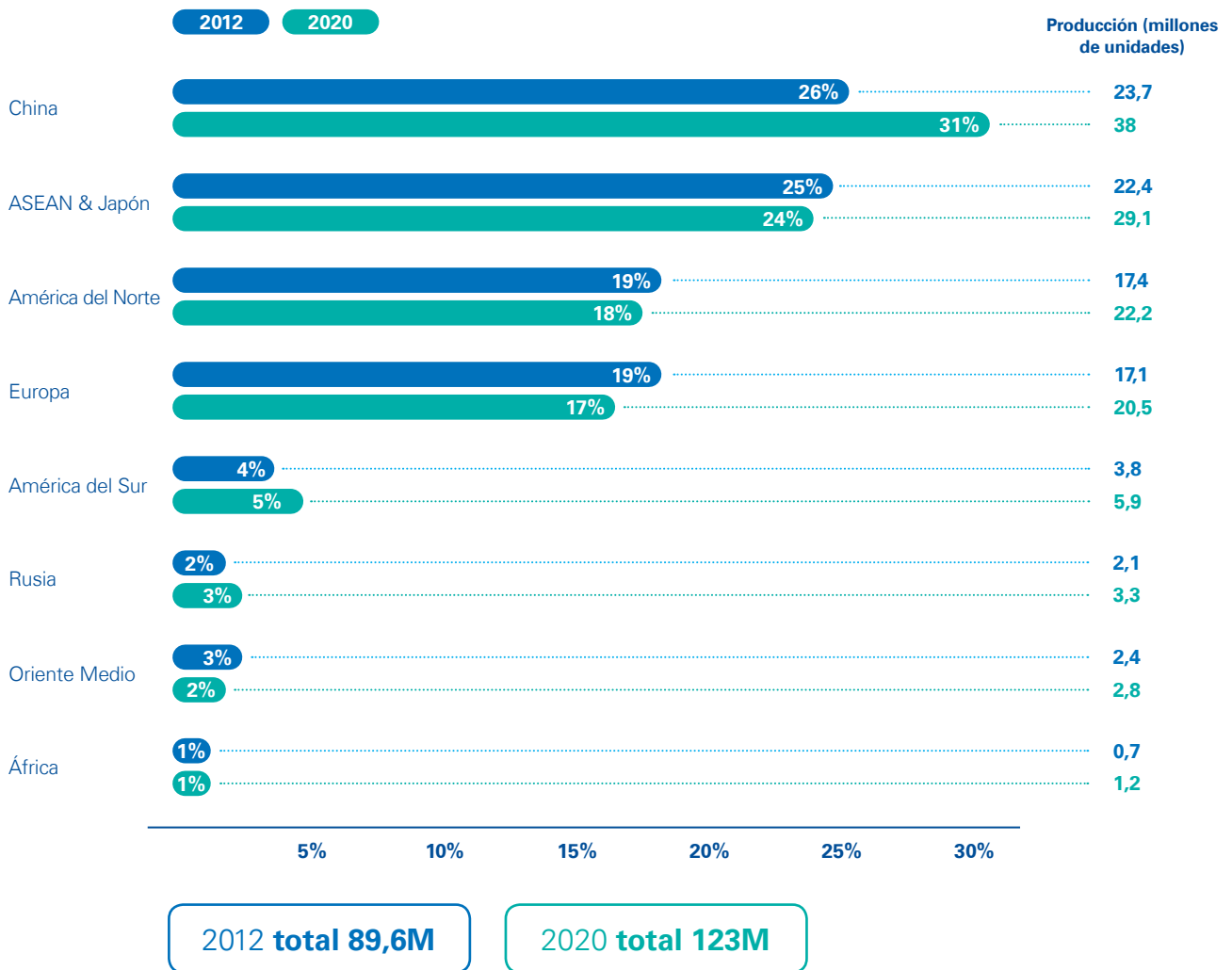
El eje atlántico, tradicionalmente sustentado entre Estados Unidos, Alemania, España y Francia lucha por mantener su representatividad apoyándose en los mercados interiores. No obstante, los países tradicionalmente productores tendrán que redoblar sus esfuerzos para mantener la pujanza internacional ya que, según las estimaciones, el volumen de producción del eje atlántico pasará de representar casi un 40% al 35%.

La cadena de valor va a seguir siendo global, de ahí que sea imprescindible adaptarse a esta circunstancia, pero manteniendo la dicotomía de tener que operar de forma regional. La nueva denominada “glocalización” obliga a las empresas a tener una fuerte presencia regional en los mercados emergentes, pero basando sus estrategias, compras y modelo productivo en función de un mercado global.

Ante esta tesitura, por un lado, el sector español de fabricantes de vehículos debe intensificar su modelo productivo para competir a escala mundial principalmente a través de dos posibles vías: atrayendo la fabricación de nuevos modelos en exclusiva procedentes de nuevas inversiones de fabricantes ya instalados en España, y optar por fabricantes procedentes de países emergentes que se planteen la internacionalización.

Por otro lado, el sector español de fabricantes de componentes tendrá que buscar una mayor presencia internacional, identificar y proponer posibles alianzas y buscar relaciones a largo plazo con socios estratégicos que puedan estar presentes en todas las localizaciones, especialmente en los mercados que van a marcar el ritmo en los próximos años.

> **Evolución de la producción mundial de vehículos en volumen en las principales regiones del mundo**



Fuente: LMC Automotive

3.2

Autónomo, conectado y ecológico: así será el coche del futuro

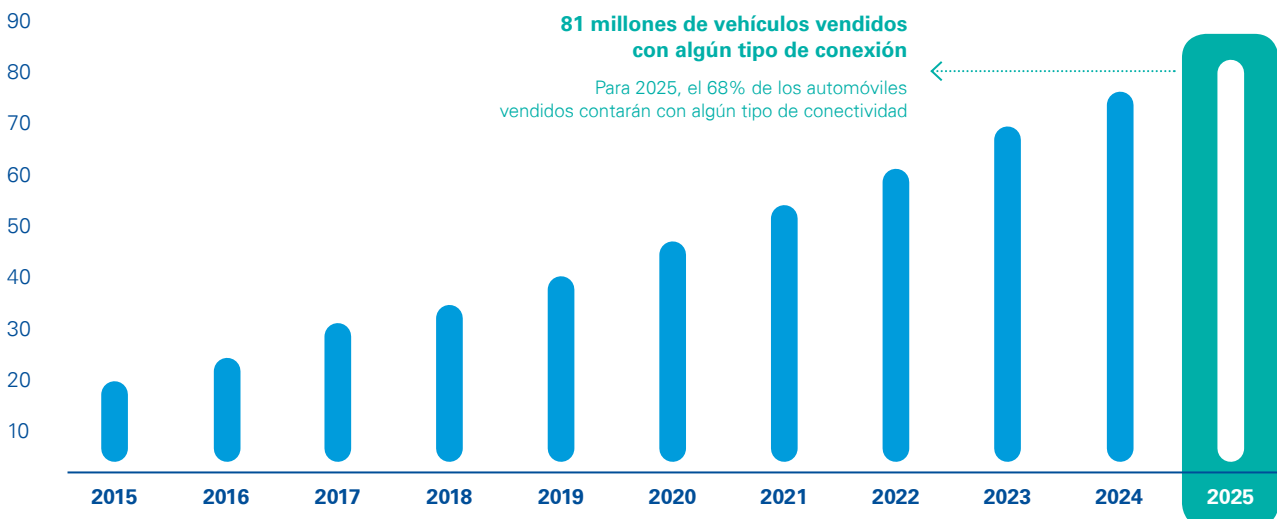
En la actualidad, el sector de automoción está abordando un proceso de transformación tecnológica de manera acelerada, por el cual, los fabricantes de automóviles y de componentes españoles deben apostar para seguir manteniendo su competitividad. La industria de automoción continua trabajando intensamente en la búsqueda de una movilidad más sostenible y con el uso de energías alternativas

La industria europea del automóvil, a la vanguardia en investigación y desarrollo de tecnologías de propulsión bajas en emisiones, está comprometida con el reto de la movilidad sostenible y eficiente, realizando grandes inversiones para adecuarse a los nuevos conceptos y necesidades del transporte.

La optimización de los motores convencionales y la introducción de energías alternativas, entendiendo como tales al hidrógeno, la electricidad, el gas natural, el gas licuado del petróleo y los biocarburantes, se perfilan como pilares fundamentales para la consecución de los estrictos objetivos establecidos en términos medioambientales y de calidad del aire.

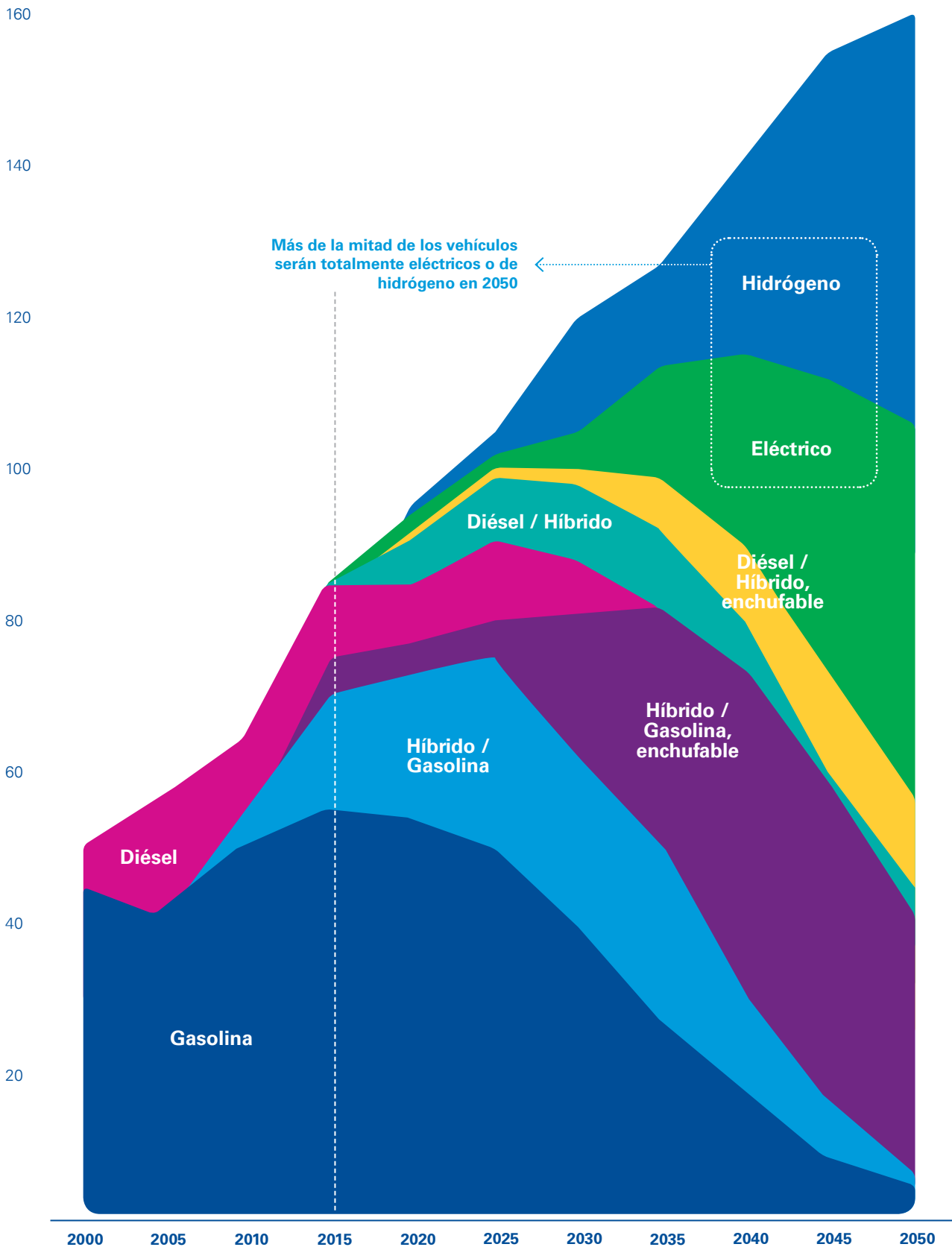
Aunque el compromiso del sector con este objetivo es firme, existen todavía grandes cuestiones a abordar. Por un lado, cómo frenar el envejecimiento del parque y fomentar su renovación con vehículos nuevos de bajas emisiones y, por otro, cómo gestionar adecuadamente la transición tecnológica hacia otros sistemas alternativos de propulsión. Respecto a este último punto, los desarrollos tecnológicos, la infraestructura de carga y las políticas de estímulo, deben evolucionar de manera acompañada para garantizar el éxito.

› Estimación de ventas de vehículos conectados (millones)



Fuente: SBD automotive technology consultancy and research

> Previsión de ventas, según propulsión (millones ud)



Fuente: Agencia Internacional de la Energía

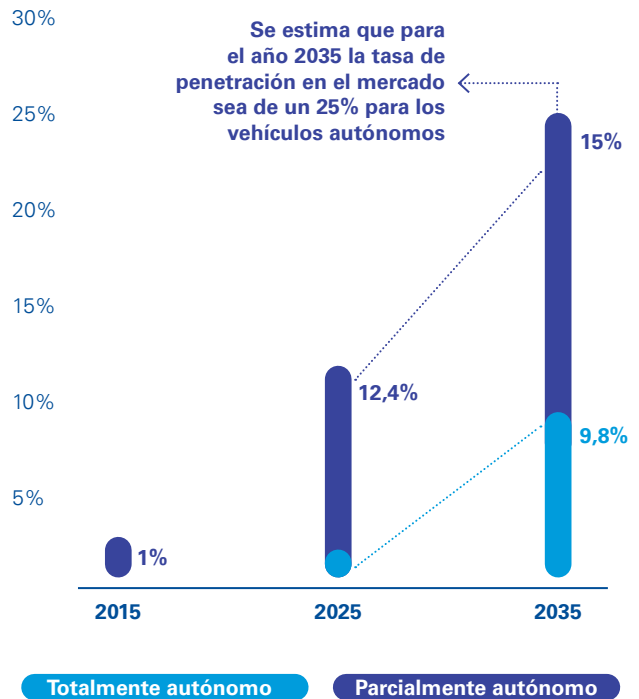
© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
 © 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.
 © 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

La revolución con efectos más inmediatos es la relacionada con la conectividad del vehículo

El horizonte de posibilidades que ofrece la conectividad entre un vehículo y su entorno mediante la transferencia de datos, está suponiendo una transformación en la industria automovilística que ve en el coche conectado un producto cuya implantación en el mercado será prácticamente de un 100% en los próximos diez o quince años. Concretamente se estima que para el año 2025 más de 81 millones de vehículos estarán conectados.⁷⁰

Las predicciones de un despliegue comercial generalizado de vehículos de conducción autónoma son bastante optimistas, habiéndose estimado que para 2035 uno de cada cuatro vehículos serán total o parcialmente autónomos⁷¹. Prueba de ello, es que actualmente ya son una realidad los sistemas de asistencia a la conducción como paso previo a la conducción autónoma, proceso que exige de una inversión en innovación constante por parte de los fabricantes y la adaptación del marco regulatorio con celeridad.

> Penetración del mercado de vehículos autónomos



Fuente: Agencia Internacional de la Energía



3.3

El vehículo compartido y el pago por uso, principales cambios del consumidor

El consumidor ha cambiado: se ha vuelto más exigente y demanda una nueva forma de entender tanto la movilidad como el vehículo. La industria debe hacer frente a nuevas necesidades, a nuevos usos y a extender el estilo de vida actual al vehículo



Nuevas fórmulas de movilidad: alquiler de coche por horas y vehículo compartido

01

En las principales ciudades europeas se triplicará el uso compartido de vehículos (carsharing).⁷²

El 75% de los españoles piensan que en 10 años el automóvil ya no será propiedad de una sola persona, sino que se tratará de un bien compartido.⁷²

Servicios de movilidad paquetizables: integración de los servicios públicos de transporte

02

Las grandes ciudades europeas tienen integrados todos sus servicios de transporte público a través de una única tarjeta (bicicleta, tren, automóvil, metro y autobús) de manera que los usuarios puedan seleccionar en cada momento el medio de transporte que necesiten.⁷³

Tendencias

Hábitos de consumo



Nueva concepción del vehículo: más pequeños, eficientes y conectados

03

Se estima que el mercado para los servicios conectados de vehículos alcanzará los 152.000 millones de dólares en el año 2020⁷⁴.

La fabricación de automóviles más ligeros implica mejorar la eficiencia energética: una reducción del 10% del peso del coche proporciona un 6% o un 7% de mejora en economía de combustible.⁷⁵

Mayor concienciación política y social: necesidad de disponer de vehículos más seguros, eficientes y menos contaminantes

04

La seguridad y el medioambiente se han convertido en requisitos esenciales.

La UE tiene como objetivo para 2020 reducir un 50% el número de fallecidos en accidentes de tráfico con respecto a 2010. Igualmente, el objetivo vinculante asociado a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para la UE en 2030 es el de lograr, al menos, una reducción del 40% en comparación con 1990.⁷⁶ La presión de la calidad del aire en las ciudades será cada vez mayor.

Variación en los hábitos de compra de los consumidores

05

Un alto porcentaje de jóvenes no cuenta con vehículo propio (40% de los menores de 35 años⁷⁷), optando así por las nuevas fórmulas de movilidad comentadas en el primer apartado.

Asimismo, en Europa, la edad media para comprarse un vehículo nuevo es superior a la mundial (42 años frente a 36 años).⁷⁷

Mayor uso de los canales de información antes de realizar la compra: Internet y las redes sociales

06

La mayoría de los consumidores (97%) utilizan Internet para estudiar las características del vehículo, las valoraciones y los niveles de satisfacción de los conductores.⁷⁸

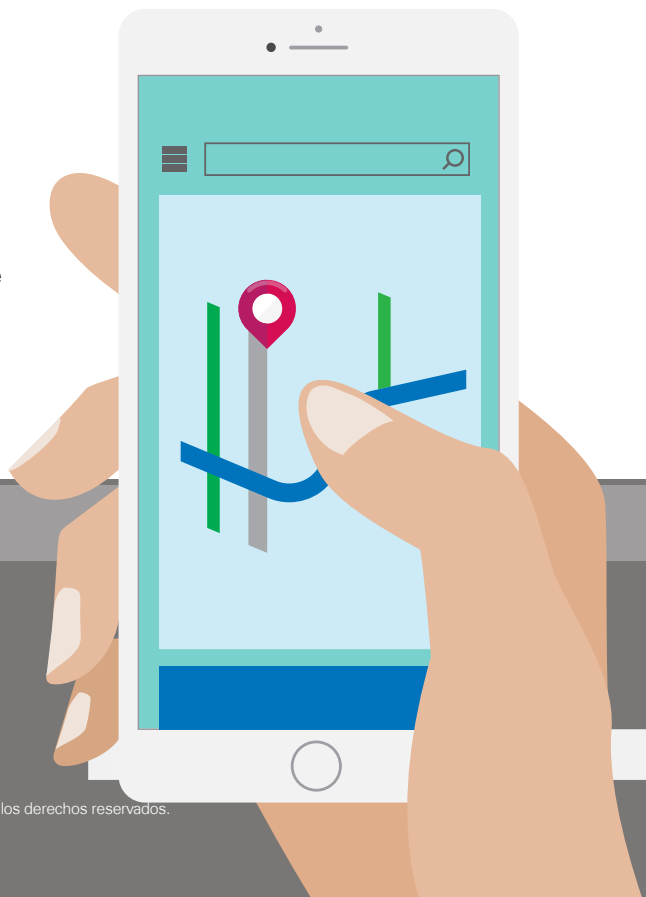
El 73% de los compradores de vehículos vieron influenciada su decisión por las redes sociales.⁷⁹

Auge del "make yourself": irrupción del comercio electrónico

07

Las ventas online de piezas y componentes de vehículos han crecido un 17%⁸⁰ hasta alcanzar la cifra record de 6.000 millones de dólares en el mundo.

Los aficionados a los home-made cars se disparan año a año, actualmente se estima que entre un 10% - 15% de las ventas mundiales online de aftermarket son para autoconsumo.⁸¹

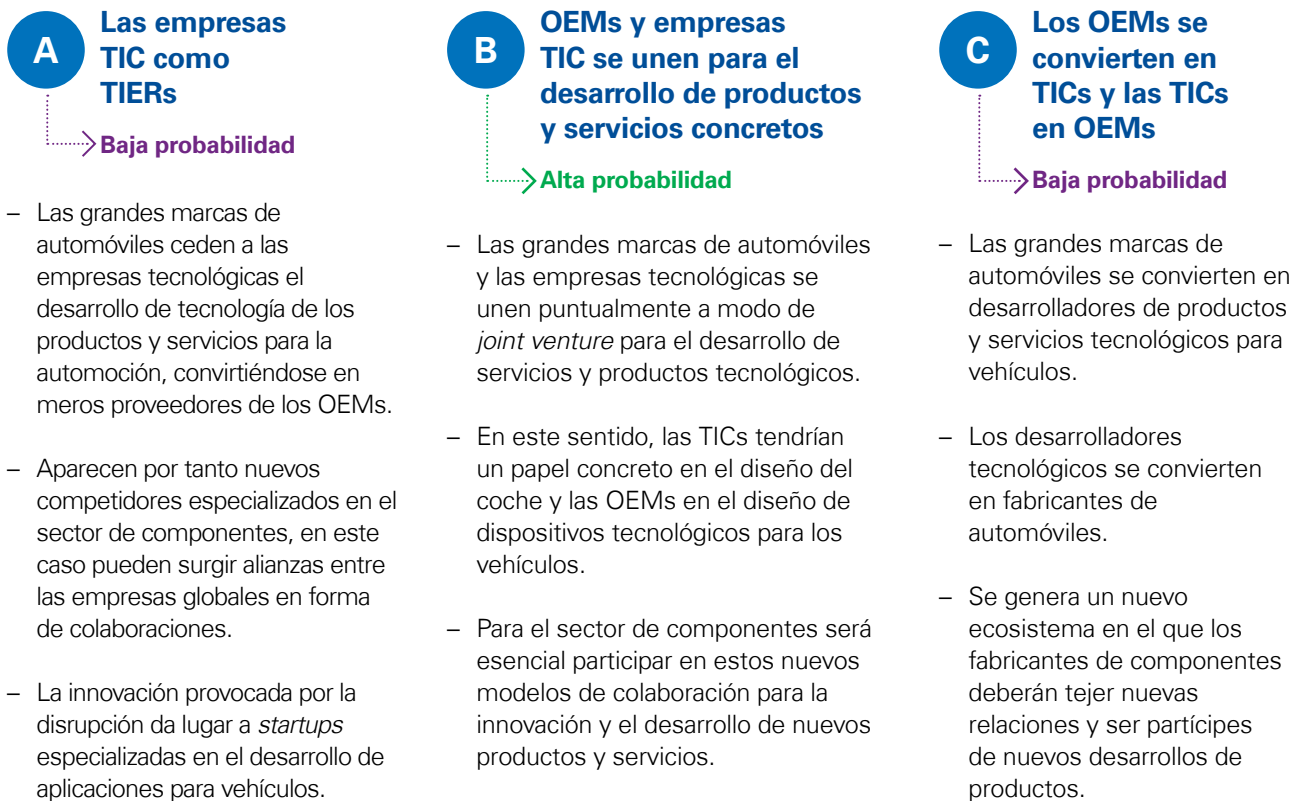


3.4

Atentos a los nuevos modelos de negocio

La industria se enfrenta a un modelo de negocio disruptivo en el que tendrán un papel importante las TICs y las empresas de telecomunicaciones. Ante esta situación, se han establecido tres posibles escenarios sobre cómo pueden afectar al modelo de negocio actual.

Tres posibles modelos de negocio



Escenarios según la encuesta KPMG’s Global Automotive Executive, 2016

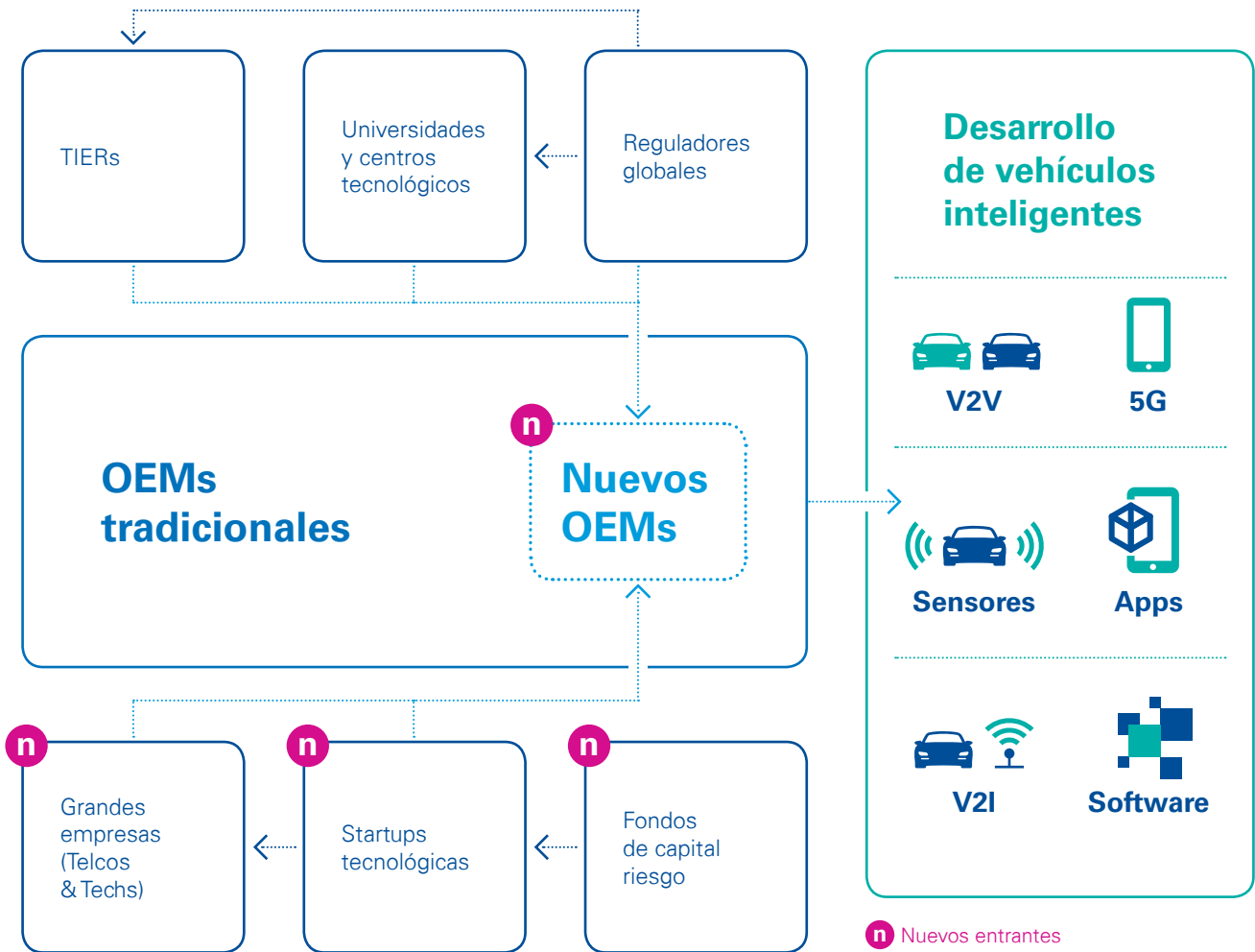
Fuente: Informes de KPMG “Metalsmith or Grid Master” y “Global Automotive Executive Survey”

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

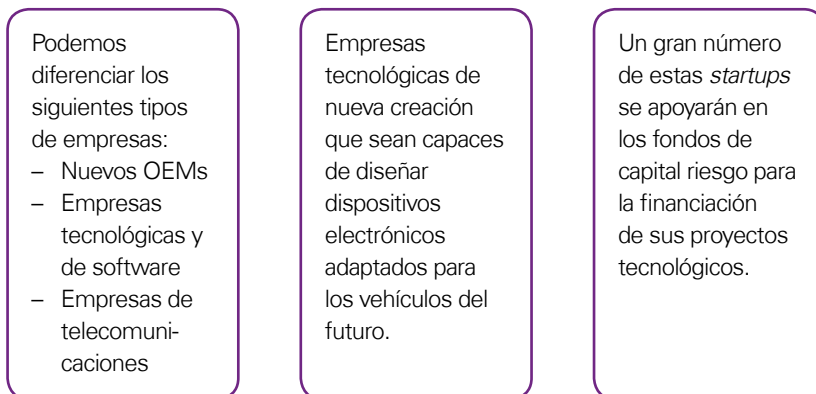
Escenario a futuro



n Nuevos entrantes

Fuente: Informe KPMG "Me, my car, my life in the ultraconnected age"

Nuevos actores



La incorporación de nuevos productos y servicios sobre conectividad y autonomía en los vehículos está dando lugar a la aparición de nuevos actores dentro del ciclo de vida del vehículo.

Esta tendencia está provocando que el modelo de negocio de la industria se redefina, obligando a los antiguos actores a repositionarse en el mercado.

3.5 Colaboración público-privada

Actuaciones de países de nuestro entorno dirigidas a favorecer la colaboración público-privada

Benchmarking



Francia



Reino Unido

Colaboración Público-Privada	<ul style="list-style-type: none"> – La Comisión Estratégica de Industria de Automoción, constituida en el año 2014, tiene como objetivo potenciar el desarrollo de la industria a partir de la mejora de la cualificación de los profesionales, la colaboración entre agentes públicos y privados, la innovación y la competitividad. – Esta Comisión la integran tanto agentes públicos como privados. 	<ul style="list-style-type: none"> – El Automotive Council UK fue creado con el objetivo de mejorar y fortalecer el diálogo y la cooperación entre el gobierno del Reino Unido y el sector de automoción. A través de esta organización se pretende mejorar las líneas de financiación del sector, potenciar la innovación y mejorar la competitividad de la cadena de suministro del Reino Unido y cualificación del personal.
Formación	<ul style="list-style-type: none"> – El modelo francés de formación cuenta con un sistema que alterna períodos de formación y de trabajo en la empresa. Incluyen la figura del aprendiz para los empleados más jóvenes. – Asimismo, existe una colaboración público-privada en la planificación de las actividades formativas. 	<ul style="list-style-type: none"> – La Estrategia para la Industria de Automoción (2010-2015) incluye un plan de formación por el cual se establecen diferentes acciones de capacitación. Del Plan se beneficiaron un total de 7.600 aprendices y 1.200 graduados.
Innovación: Organismos	<ul style="list-style-type: none"> – Bpifrance - Banque Publique d'Investissement (cuenta con una financiación de más de 800 M€ hasta 2017). 	<ul style="list-style-type: none"> – STFC - Science and Technology Facilities Council. – EPSRC - Engineering and Physical Sciences Research Center.
Innovación: Impulso de la I+D+i	<ul style="list-style-type: none"> – El nuevo Plan Industrial francés incluye iniciativas que están destinadas al desarrollo de la innovación y a la utilización de vehículos ecológicos. 	<ul style="list-style-type: none"> – Creación del Centro de Propulsión Avanzada: se invertirán alrededor de 1.000 M€ en un nuevo centro para el desarrollo, la fabricación y comercialización de tecnologías avanzadas de propulsión en el Reino Unido.
Apoyo a la Industria	<ul style="list-style-type: none"> – Dentro del Plan de Apoyo a la Industria de automoción de 2014 se han presupuestado las siguientes ayudas: constitución de un fondo por un importe total de 270 M€; establecimiento de incentivos de hasta 10.000 euros por la compra de vehículo eléctrico o híbrido; dotación de 600 M€ para el impulso de la innovación. – Asimismo, se está dotando de la infraestructura necesaria para el impulso del vehículo eléctrico (más de 16.000 nuevos puntos de recarga en toda Francia). 	<ul style="list-style-type: none"> – La Estrategia para la Industria de la Automoción (2010-2015) cuenta con la creación del Organismo de Atracción de Inversión en Automoción cuyo objetivo es comercializar la imagen del Reino Unido como destino de inversión en automoción. Asimismo, apoyará a los proveedores locales para el acceso a la financiación.
Industria 4.0	<ul style="list-style-type: none"> – El gobierno francés elaboró en el año 2013 el nuevo Plan Industrial que tiene como objetivo la transformación digital de las plantas industriales de Francia. El Plan cuenta con un total de 34 actuaciones en diferentes ámbitos. 	<ul style="list-style-type: none"> – El Reino Unido ha elaborado un plan de acción para el impulso de la transformación hacia la industria 4.0. El plan incluye, como sectores estratégicos para la industria británica, la automoción y el sector aeroespacial.



Alemania

- En el proceso de transformación de la industria automovilística hacia la Industria 4.0, se creó **la Plataforma de la Industria 4.0** donde se han puesto en marcha diferentes grupos de trabajo compuestos por representantes de la industria de automoción y autoridades públicas.
- Alemania cuenta con un modelo de FP dual, por el cual la persona adquiere las competencias en la empresa. En la planificación de esta formación intervienen las empresas, los sindicatos y la Administración. La FP dual alemana cuenta con más de 270 titulaciones en el sector industrial.
- Federal Funding Advisory Service on Research and Innovation (cuenta con más de 830 M€ para atender más de 1.250 proyectos).
- Proyecto impulsado por el Ministerio Federal de Transporte, que tiene como objetivo posicionar a Alemania como líder en **el transporte automatizado, la movilidad eléctrica y los vehículos conectados**.
- El Gobierno alemán desarrolló la estrategia de automatización y conectividad del transporte.
- Asimismo, ha diseñado una hoja de ruta para el impulso de la movilidad eléctrica en Alemania.
- Dentro de las actuaciones de cada uno de estos planes se establecen diferentes líneas de financiación.
- La Industria 4.0 es uno de los ejes prioritarios de la Agenda Digital alemana.
- A través de los programas Automatismos para la Industria 4.0 y Servicios inteligentes se ha destinado un presupuesto de 100 millones de euros para su impulso.



España

- En el año 2014 se creó el **Foro de Diálogo del Sector de Automoción**, espacio de encuentro entre las principales asociaciones del sector: ANFAC y SERNAUTO, así como de los sindicatos y ministerios vinculados que, en función de la temática de la reunión, se reúnen en torno a la Secretaría General de Industria, para tratar distintos aspectos de política industrial.
- Las competencias sobre **Formación Profesional** recaen en las distintas Comunidades Autónomas, no existiendo homogeneidad de mercado en contenidos de las titulaciones y en ciertas particularidades exigidas a las empresas.
- El principal instrumento para la articulación de la innovación es el **CDTI**, aunque ciertas líneas recaen sobre la **Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y Agenda Digital y las Comunidades Autónomas**.
- La Secretaría General de Industria y PYME ha venido impulsando, entre otros: Programa de Agrupaciones Empresariales Innovadoras, o el **Plan de Digitalización Industrial**. Desde la S.E. I+d+i destaca el **Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016**.
- El Programa de Fortalecimiento de la Competitividad Industrial financia proyectos de inversión industrial, con préstamos de un 75% a un interés mínimo dependiendo del año pero que se sitúa entre un 1,6% y un 4%.
- A través del **ICO** y del **ICEX** convocan planes de ayudas a la internacionalización y para mejora de la financiación.
- El **Programa Industria Conectada 4.0** consiste en la introducción de las tecnologías digitales en la industria. Se ha lanzado como una iniciativa público-privada que se circunscribe en la Agenda para el Fortalecimiento del Sector Industrial.

04

20 medidas
para el 2020



4.1

Hacia la industria del futuro

Seis objetivos estratégicos para hacer de la automoción un sector clave de la industria del futuro

El presente capítulo tiene el propósito de diseñar un plan de acción que redunde en el beneficio del conjunto de la industria española de automoción. Un plan que tiene que seguir ahondando en la mejora de la competitividad, para impulsar a este sector como uno de los agentes del cambio del modelo productivo de España.

Partiendo de la premisa de que no se puede perder el camino que se ha emprendido en los últimos años, y fijando el horizonte en el 2020, actualmente existen unas buenas bases sobre las que sustentar la generación de valor e ir construyendo nuevos cambios estructurales que harán del motor un referente internacional.

Este plan de acción se ha construido a partir de actuaciones tangibles y concretas que han emanado de los propios agentes del sector y de los distintos departamentos ministeriales en un trabajo de colaboración público-privada, por lo que se espera que ofrezcan resultados en el corto plazo, beneficiando no sólo a toda la cadena de valor del motor, sino en general, a toda la economía española por su considerable efecto multiplicador.

Así, de la formulación estratégica se han identificado seis objetivos que de aquí a los próximos cuatro años deberán articular la puesta en marcha de un programa que requiere tanto del compromiso de la Administración, como de todos los agentes económicos y sociales de la industria.



Mantener a España como país de referencia de la industria de automoción europea, incrementando su poder competitivo a nivel global y aumentar la contribución del valor añadido de la automoción a toda la industria

1

Fomentar un entorno propicio para seguir atrayendo inversiones y nuevos modelos a las plantas españolas mediante la mejora de la competitividad de los factores clave de producción y creando un marco de relaciones laborales adecuado a las necesidades del sector y que favorezca la creación de empleo de calidad

2

Contribuir al incremento de las capacidades empresariales e impulsar el crecimiento de la industria española del automóvil con el propósito de introducir más componentes españoles en plataformas globales, redundando en el aumento de la facturación global del sector

3

Continuar reactivando el mercado interior para que España recupere su mercado potencial realizando una renovación hacia vehículos más seguros, más eficientes y más respetuosos con el medio ambiente

4

Posicionar a España a la vanguardia de la innovación en producto y proceso, impulsando los avances tecnológicos, facilitando a toda la cadena de valor el acceso a las oportunidades que ofrece la movilidad inteligente así como la digitalización de la industria, todo ello a través de la construcción de un entorno que siga impulsando la I+D+i de forma efectiva

5

Una industria global requiere de un comercio a nivel global. Por este motivo, se deberá seguir potenciando la internacionalización y la apertura comercial para simplificar y hacer más flexible y eficiente el comercio internacional y la salida de las empresas españolas al exterior

6



4.2

Claves para impulsar la industria

La industria y el Gobierno trabajan para mantener la competitividad de la automoción española, para que continúe situándose como un sector de referencia dentro y fuera de nuestras fronteras

La industria del automóvil es una industria global. En términos de competitividad las reglas del juego no se determinan ni en cada país ni en cada región; es una industria que exige reinventarse de forma continua para seguir compitiendo bajo unas condiciones mínimas.

La industria española de automoción ha venido realizando un extraordinario esfuerzo en un período de transición difícil. Es más, la automoción ha sabido reposicionarse y recuperar la senda del crecimiento. Esta situación no habría sido posible sin las medidas adoptadas que han permitido aumentar la flexibilidad, mantener los niveles de productividad, seguir invirtiendo en innovación de procesos y producto y en I+D y, sobre todo, generando empleo.

La atracción a las plantas españolas de nuevos modelos de vehículos, la reconversión industrial hacia una mayor tecnificación y digitalización, la creación de nuevas formas de relaciones laborales para incrementar la productividad y el empleo han sido posibles gracias a una visión de conjunto de la realidad de esta industria global realizada no sólo por las empresas, sino también por los agentes económicos y sociales, los trabajadores y las Administraciones a todos sus niveles. Esta fórmula se ha de mantener en los próximos años para convertir a la industria española del automóvil en uno de los motores de la reindustrialización de España.

En este sentido, KPMG considera que la competitividad hoy en día debe ser entendida desde una realidad multi-prismática. Donde sus bases se sustentan en torno a una serie de factores que redundan sobre el rendimiento de las empresas en un contexto sujeto a la disrupción, la incertidumbre y la entrada en juego de nuevos productores, junto con un nuevo cliente y un nuevo modelo de negocio.

El modelo de competitividad desarrollado por KPMG se basa en 7 factores que contribuyen a entender el posicionamiento competitivo de la automoción a nivel global para alcanzar los 6 objetivos mencionados anteriormente:

1 Productividad y flexibilidad

La diversidad de los costes de producción y la necesidad de crear mayores economías de escala para competir cerca de la cadena de valor global precisan optimizar los niveles de eficiencia de la industria.

2 Logística

El acceso a los mercados globales y el mantenimiento de los estándares de calidad, precio y entrega requieren posicionarse de la mejor forma posible en la cadena de suministro mediante una logística inteligente y productiva.

3 Fiscalidad y financiación

Mantener el atractivo de la industria y continuar con las inversiones que demanda el mercado necesitan disponer de un entorno regulatorio flexible y racional con las circunstancias actuales.

4 I+D+i

Invertir recursos en investigación para que los beneficios del retorno en forma de innovación repercutan en toda la industria española exige el reconocimiento de los esfuerzos realizados para ser pioneros a nivel global.

5 Capital humano

Continuar siendo una industria diferenciada y reconocida internacionalmente requiere continuar apostando por el talento, la cualificación y por mantener la productividad de un sector que apuesta por la formación, pero donde es necesario una optimización de los costes indirectos ligados al capital humano.

6 Internacionalización

En un mercado global el negocio es internacional por lo que mantener el grado de apertura de las empresas del sector a mercados exteriores es esencial para continuar creciendo y consolidarse como proveedores de referencia.

7 Regulación

Adecuación del entorno regulatorio para garantizar una interacción armonizada y coherente con el marco ya establecido, asegurando que sea previsible, viable tecnológicamente y con una relación coste-beneficio asumible para avanzar en nuevos objetivos sin comprometer la competitividad de la industria.

España puede ser considerado como el tercer país más competitivo de la industria europea de automoción

El modelo de competitividad de la industria de automoción desarrollado por KPMG debe ser entendido como una realidad multidisciplinar y holística, en la que se han analizado cinco áreas de competitividad y un total de 20 factores (consultar anexo) configurando un ranking global con los ocho países analizados en este estudio.

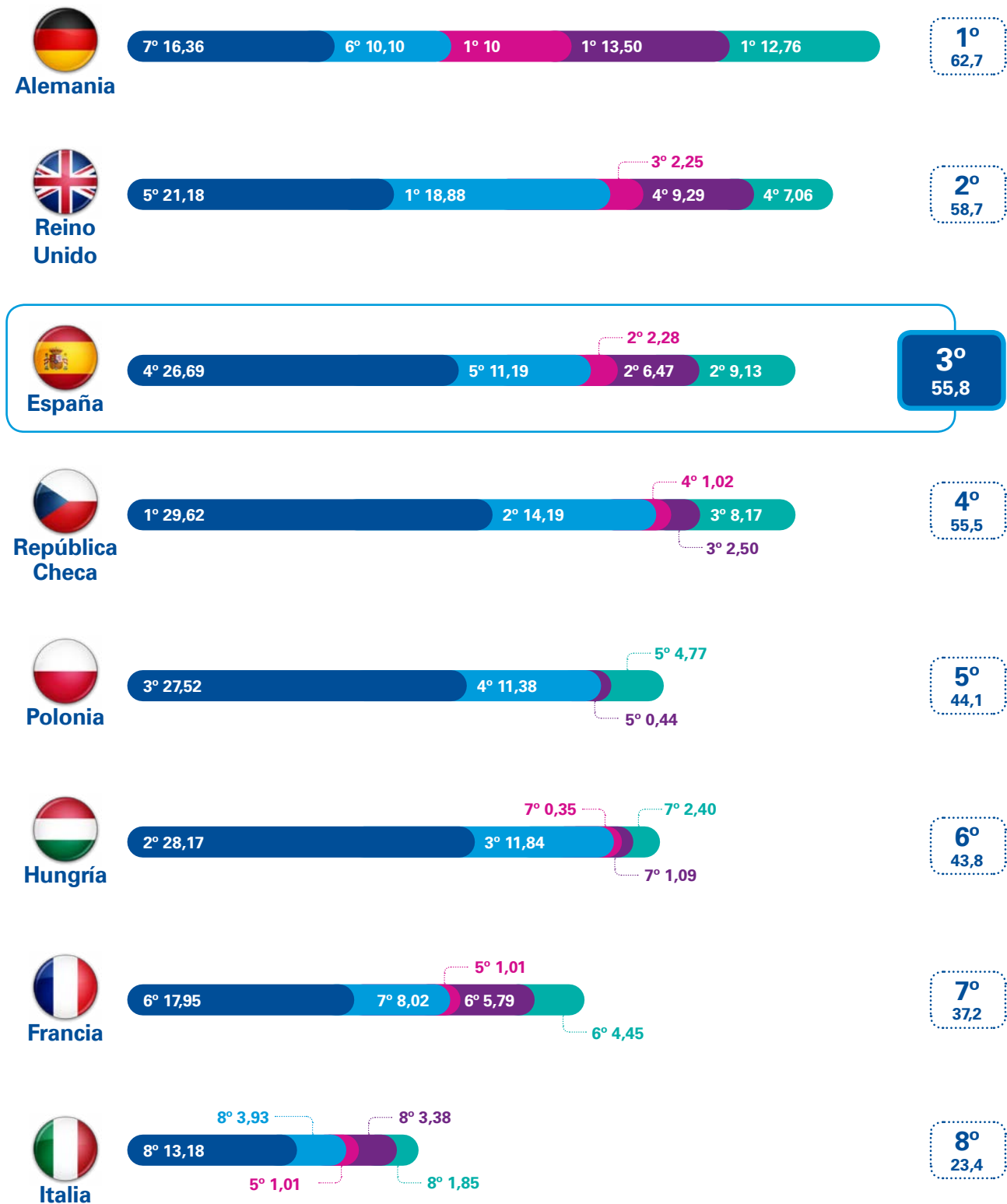
España se erige como el tercer país más competitivo del entorno europeo y ocupa la segunda posición en tres de los cinco factores analizados: “fortaleza innovadora”, “capital humano” y “capacidad exterior”.

Así, Alemania ocupa el primer puesto del ranking, siendo el mejor posicionado en las tres áreas mencionadas. En segunda posición se encuentra el Reino Unido, que alcanza esta posición debido al entorno industrial. Dado que este indicador se ha realizado con los datos disponibles de 2015, no contempla el nuevo entorno creado por el Brexit, pudiendo variar en las actualizaciones posteriores de estos indicadores ya que existe una gran incertidumbre sobre el resultado de las negociaciones. En cuarta posición, compitiendo muy de cerca con España, se encuentra la República Checa que ocupa el primer puesto en competitividad de los “factores productivos”. La mitad baja del ranking está compuesta por Polonia, seguido de Hungría, Francia y finalmente Italia.

Desde otra perspectiva, si se atiende a las áreas de competitividad analizadas, se han obtenido los siguientes resultados:

- Competitividad de los factores productivos: República Checa, Hungría y Polonia destacan como los países en los que el coste laboral unitario es más moderado así como los costes logísticos y de electricidad.
- Atractivo del entorno para invertir: la flexibilidad de la regulación, junto con la facilidad para hacer negocios y la seguridad jurídica posicionan como países líderes a Reino Unido, República Checa y Hungría.
- Fortaleza innovadora: entendiendo este área como el gasto de toda la industria en relación a su facturación, los líderes son Alemania, España y Reino Unido, aupados por la fortaleza demostrada por los fabricantes de componentes.
- Capital Humano: entendido como el talento y cualificación, mano de obra disponible y formación, los tres mejor posicionados son Alemania, España y República Checa.
- Capacidad exterior: teniendo en cuenta la apertura a los mercados internacionales y dinamismo exportador, los líderes son Alemania, España y República Checa.

> Ranking de Competitividad de Automoción, 2016



Factores productivos Atractivo del entorno Fortaleza innovadora Capital Humano Capacidad exterior

Fuente: Análisis de KPMG. Consultar detalle en el Anexo.

20 medidas para el 2020 y hacer de la automoción una industria clave

De la formulación estratégica realizada se han establecido seis objetivos que surgen de la visión compartida del sector. Así, aplicando el modelo de competitividad de automoción desarrollado se han obtenido un total de siete líneas de acción prioritarias para encauzar la industria del futuro a través del incremento de la competitividad del sector de la automoción.

Dichos ejes configuran un total de 20 medidas que contribuirán a la consecución de los objetivos establecidos. Así, cada una de estas 20 medidas comprenden una serie de acciones específicas que, de forma programática, concreta, objetiva y tangible, servirán de hoja de ruta para que desde las Administraciones Públicas, en coordinación con el resto de actores implicados en la automoción, pongan en marcha cada una de ellas para hacer de la automoción española un modelo global de competitividad, productividad e innovación.

Esta Agenda, propone no sólo una programación estratégica de acciones y medidas, sino que también profundiza en el papel del Foro de Diálogo del Sector de Automoción, creado en mayo de 2014, como la estructura organizativa para coordinar, gestionar y ejecutar dicha Agenda.

Es preciso destacar los logros conseguidos a raíz de la elaboración de esta Agenda Sectorial ya que es esta la primera vez que se presenta una visión conjunta e integral de la industria de automoción. Además, esta hoja de ruta ha surgido a raíz de la identificación de las necesidades comunes de fabricantes tanto de vehículos como de equipos y componentes, para construir sobre las bases que potencian el poder competitivo de la industria y desarrollar el crecimiento.

Las medidas y acciones que aquí se proponen han surgido de los actores estratégicos de la industria española. A continuación, se describen cada una de las líneas de acción estratégica así como las medidas y acciones concretas que se deberán ir implementando en los próximos años.

En esta sección, desde un objetivo específico, se describen cada una de las 7 líneas de acción de las que se desprenden 20 medidas programáticas con acciones concretas destinadas a seguir impulsando la automoción como industria clave.

1 Productividad y Flexibilidad

Generar economías de escala y cambios en el modelo productivo y en el marco laboral para mejorar la flexibilidad laboral

2 Logística

Avanzar en la mejora de la eficiencia del transporte y armonización con Europa

3 Fiscalidad y Financiación

Mejorar el modelo fiscal y mayores facilidades de acceso a la financiación

4 I+D+i

Aumentar la capacidad empresarial y mejorar la coordinación de los planes de innovación

5 Capital Humano

Retener el talento, impulsar la cualificación y disponer de una formación adaptada a las necesidades reales

6 Internacionalización

Aumentar las capacidades globales y suprimir las barreras de comercio exterior

7 Regulación (transversal)

Armonización de la regulación y construcción de un marco que fomente el desarrollo del futuro automóvil

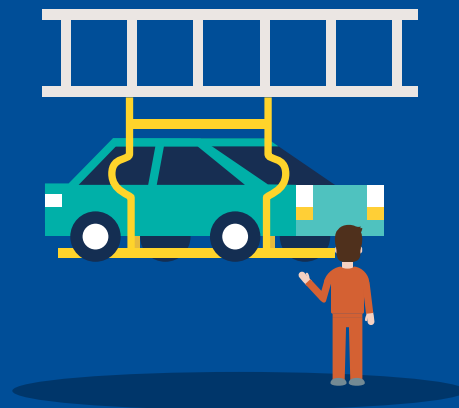
	Corto y medio plazo	Largo plazo
– Intensificar la productividad a través de la inversión en la mejora continua de los procesos productivos y productos, basados en las mejores tecnologías disponibles, como vía ideal de diferenciación de la industria española de automoción	●	
– Garantizar un coste energético competitivo, sostenible y previsible	●	●
– Estimular el mercado laboral para el desarrollo social	●	●
– Apoyar las medidas que incrementan la flexibilidad laboral y garantizan el diálogo social en la empresa como eje de las relaciones laborales	●	●
– Reducir los costes estructurales asociados al transporte	●	●
– Impulsar la intermodalidad y creación de un sistema integral de infraestructuras de transporte	●	●
– Estimular la demanda para generar un efecto multiplicador sobre la economía	●	●
– Fomentar las alternativas de financiación no convencional para promover la rentabilidad económica	●	●
– Impulsar un modelo fiscal que fomente la competitividad y la igualdad de oportunidades	●	●
– Incrementar la eficiencia de las inversiones en I+D+i de las empresas de la industria de automoción	●	●
– Reestructuración del ecosistema de innovación en torno a la industria de automoción orientándolo más al mercado y fomentando la digitalización de la industria		●
– Impulsar la inversión en formación y capacitación para el aumento de la productividad y de la adaptación tecnológica de la industria española del automóvil	●	●
– Buscar mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a las necesidades reales de las empresas para retener el capital humano de alto valor	●	●
– Promoción de la inserción laboral en la industria	●	●
– Apoyo a la internacionalización y diversificación de mercados de la industria española de automoción	●	●
– Promoción del comercio internacional	●	
– Vigilancia de mercado en el control de importaciones y defensa de nuestros productos	●	
– Reforzar el marco regulatorio y garantía de la unidad de mercado	●	●
– Favorecer el desarrollo de una regulación inteligente que posicione a la industria de automoción como referencia sin poner en riesgo su competitividad	●	●
– Mejorar la coordinación y colaboración a lo largo de toda la cadena de valor creando estructuras y herramientas para seguimiento de la política industrial del automóvil	●	

1

Productividad y Flexibilidad

Generar economías de escala y cambios en el modelo de producción para mejorar la flexibilidad laboral

Para alcanzar ventajas competitivas sostenibles en una industria global es necesario sustentar el rendimiento de las empresas sobre aquellos factores que son susceptibles de generar un éxito diferenciado con respecto a los principales países productores. La productividad y la flexibilidad se erigen como los dos ejes vertebradores del desarrollo industrial de los últimos años. Para seguir creando empleo y continuar siendo competitivos hay que avanzar sobre estos dos factores. A este respecto, se han identificado como medidas de importancia estratégica: la mejora de la competitividad de los factores productivos clave; asegurar un suministro energético competitivo y sostenible, equiparándonos a otros países industrializados en el marco de la UE, y profundizar en el marco de relaciones laborales, para facilitar la creación de empleo a través de la flexibilización y el diálogo social en las empresas.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Medidas a largo plazo

Responsable

Intensificar la productividad a través de la inversión en la mejora continua de los procesos productivos y productos, basados en las mejores tecnologías disponibles, como vía ideal de diferenciación de la industria española de automoción.

- **Impulsar los préstamos del Programa de Fortalecimiento de la Competitividad Industrial** en las mejores condiciones posibles para apoyar las inversiones tecnológicas tanto en las líneas de producción existentes como las destinadas a nuevos productos.
- **Potenciar los préstamos del Programa Industria 4.0** para apoyar a las empresas industriales en sus actuaciones de digitalización.

MINECO-SGIPYME

MINECO-SGIPYME

Garantizar un coste energético competitivo, sostenible y previsible

- **Seguir impulsando el desarrollo de un mercado energético europeo común** para garantizar el acceso a una energía segura y asequible para los consumidores industriales, que reduzca la distorsión con la competencia internacional y sirva para fortalecer la competitividad de la industria europea en los mercados mundiales. Para ello, será necesario continuar trabajando en el desarrollo de las infraestructuras de interconexión tanto dentro de la UE como transfronterizas.

MINETAD-S.E.
ENERGIA

Estimular el mercado laboral para el desarrollo social

- Seguir cooperando con el Ministerio de Empleo y Seguridad Social para el impulso del mercado laboral en el sector, evaluando conjuntamente las medidas más adecuadas para ello.

MEYSS

Medidas a corto y medio plazo

Responsable

Apoyar las medidas que incrementan la flexibilidad laboral y garantizan el diálogo social en la empresa como eje de las relaciones laborales.

- Analizar la adecuación actual de las modalidades de contratación laboral a las necesidades de la industria de la automoción y evaluación de las posibles modificaciones a incorporar, conciliándolo con las políticas públicas sobre reducción de la dualidad del mercado de trabajo.
- Mejorar las medidas de flexibilidad de jornada y tiempos de trabajo, individuales y colectivas, capaces de atender de forma ágil y eficaz los cambios del mercado, sin poner en riesgo los costes laborales.
- Garantizar la prioridad del convenio de empresa frente al convenio sectorial para el mantenimiento de la competitividad y el modelo de relaciones laborales del sector, por las particularidades de la industria de automoción y la relevancia del diálogo social en la empresa.

MEYSS

MEYSS

MEYSS

Medidas a largo plazo

Responsable

Garantizar un coste energético competitivo, sostenible y previsible

- **Precio competitivo de la energía.** Las empresas precisan de un clima inversor favorable con marcos regulatorios estables y predecibles de cara al planteamiento de nuevas inversiones. Aunque se han realizado esfuerzos por mejorar el sistema eléctrico en España, el precio del kWh sigue siendo menos competitivo que el de otros países de nuestro entorno, competidores directos en la fabricación de vehículos terminados:
 - Continuar la senda para la reducción del impuesto de electricidad para acercarlo a la media europea en el menor plazo posible.
 - Reducción de los peajes de acceso a las redes eléctricas, eliminando o reduciendo componentes del coste a sectores industriales estratégicos.
 - Continuar trabajando en la construcción de un entorno regulatorio más estable y predecible para la cogeneración, como herramienta fundamental para reducir la dependencia energética de las plantas.

MINETAD- S.E.
ENERGÍA

Estimular el mercado laboral para el desarrollo social

- Incrementar la flexibilidad laboral mediante la identificación y posible eliminación de rigideces innecesarias en la regulación o en el mercado laboral.

MEYSS

Apoyar las medidas que incrementan la flexibilidad laboral y garantizan el diálogo social en la empresa como eje de las relaciones laborales

- Facilitar la adaptación a los nuevos puestos de trabajo y la movilidad geográfica, adaptando la normativa de clasificación profesional y el sistema convencional de traslados y desplazamientos.
- Desvincular los salarios de las variaciones en el IPC e introducción paulatina de criterios objetivos de retribución variable, contando con el acuerdo de los agentes sociales.

MEYSS

MEYSS



2

Logística

Avanzar en la mejora de la eficiencia del transporte y armonización con Europa

Actualmente, el poder competitivo de una industria se asienta sobre caracteres tangibles e intangibles. En el primer grupo, aparecen como los más relevantes las infraestructuras y los elementos de transporte que tienen como misión garantizar un suministro competitivo y la transferencia de valor en la cadena mediante mecanismos logísticos. Es por ello, que el establecimiento de medidas de homogeneización y reducción del coste logístico y de transporte se convierte en una materia esencial para el apoyo al crecimiento y desarrollo de la industria de automoción, más si cabe, cuando nos referimos a una industria global que se nutre de los mercados internacionales. Esta industria necesita, por sus particularidades especiales, el compromiso tácito de todos los agentes públicos y privados para impulsar, de forma coordinada, un Plan Nacional que recoja de forma integral todas las necesidades de la logística del automóvil. A continuación, se exponen algunas de las necesidades que requieren de una implementación inmediata en aras de reducir el coste del transporte y mejorar las redes y conexiones nacionales y europeas son las que se exponen a continuación.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Responsable

Reducir los costes estructurales asociados al transporte

- Analizar, conjuntamente entre transportistas y cargadores, la posibilidad de revisar la regulación vigente sobre masas y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías por carretera y proponer, en su caso, aquellas modificaciones que cuenten con el consenso de todos los agentes implicados y que redunden en la eficiencia del transporte.
- Mejorar la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril aumentando la capacidad y velocidad de los convoyes.
- Impulsar las bonificaciones en las autopistas y autovías de peaje para el transporte de mercancías.
- Reducir los costes portuarios y de las tasas, junto con una ampliación de las terminales portuarias y la mejora de la eficiencia y gestión, con una ampliación del horario de carga y descarga.
- Impulsar la productividad de la mano de obra portuaria.
- Potenciar las "Autopistas del Mar" mediante la aplicación de una serie de incentivos dirigidos preferentemente a la demanda y ligados a mejoras ambientales y de eficiencia del servicio, eliminando las barreras existentes y fomentando el uso de los fondos europeos disponibles.
- Apoyar a las empresas de transporte para su tecnificación, formación, conexión EDI, sistemas GPS y de comunicación y ventanillas únicas. En esta línea, entre otras medidas, deben plantearse actuaciones del IDAE con el Fondo Nacional de Eficiencia Energética para mejorar y ampliar las que ya se pusieron en marcha en 2015.

INTERIOR
DGT

FOMENTO

FOMENTO

FOMENTO

FOMENTO

FOMENTO

FOMENTO
S.E..ENERGIA
(IDAE)

Impulsar la intermodalidad y creación de un sistema integral de infraestructuras de transporte

- Reforzar la conexión de la red ferroviaria y viaria con los principales puertos, maximizando la utilización del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.
- Promover la mejora continua de la calidad de servicio con un enfoque de comodidad.

FOMENTO

FOMENTO

Medidas a largo plazo

Reducir los costes estructurales asociados al transporte

- Creación de corredores en el transporte por carretera para las mercancías durante el fin de semana que eviten las restricciones en algunas regiones o áreas.

INTERIOR
DGT
CC.AA.

Impulsar la intermodalidad y creación de un sistema integral de infraestructuras de transporte

- Impulsar la construcción de los corredores ferroviarios del mediterráneo y atlántico adaptando la conexión con el ancho UIC y completando los accesos a los puertos integrados en los citados corredores.

FOMENTO

3

Fiscalidad y Financiación

Un mejor modelo fiscal y mayores facilidades de acceso a la financiación

La industria de automoción estructuralmente se enfrenta a continuos procesos de ajuste. Es decir, los ciclos económicos le afectan de forma adelantada por lo que tiene que tener la suficiente capacidad de recuperación – resiliencia- para adelantarse a los cambios de ciclo antes que otros sectores, en particular, por su fuerte efecto multiplicador sobre toda la economía. Esta situación sólo será posible si se dota a esta industria de medios que contribuyan a mejorar su capacidad financiera, proporcionando mayor flexibilidad a los recursos a través de la introducción de mejoras en el modelo fiscal y aumentando la financiación no convencional para mejorar la independencia de las empresas.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Responsable

Estimular la demanda para generar un efecto multiplicador sobre la economía

- Adaptación y puesta en marcha de los planes de apoyo a la adquisición de vehículos de bajas emisiones, más eficientes y de energías alternativas, con un enfoque a medio y largo plazo. Estos planes permiten responder a las nuevas necesidades y demandas del mercado y el entorno, como mejor alternativa para aumentar la seguridad y el respeto al medioambiente, con la dotación necesaria que permita cumplir con los objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte.

MINECO-SGIPYME

Fomentar las alternativas de financiación no convencional para promover la rentabilidad económica

- Optimizar el conjunto de instrumentos de capital riesgo existentes (FONDICO Global, FondICO Pyme) y promover la utilización de los fondos por las empresas de capitalización media y PYMEs del sector.

MINECO

Impulsar un modelo fiscal que fomente la competitividad y la igualdad de oportunidades

- Reordenar la imposición al automóvil vinculándola al uso y a las emisiones.

MINHAFP-S.E.
HACIENDA CC.AA.

Medidas a largo plazo

Estimular la demanda para generar un efecto multiplicador sobre la economía

- Renovación de la Línea ICO-PYME para la financiación de nuevos activos fijos adaptando los requisitos a la realidad de la pyme industrial de la automoción española.
- Renovación de la Línea ICO-Liquidez para poder hacer frente a situaciones de falta de liquidez.

MINECO (ICO)

MINECO (ICO)

Fomentar las alternativas de financiación no convencional para promover la rentabilidad económica

- Creación de nuevos fondos para potenciar los instrumentos de capital riesgo existentes (ENISA, Coinvestment Fund, etc.).
- Creación de un fondo público-privado de private equity para el impulso de las operaciones de mid-market en el entorno industrial.

MINECO-SGIPYME
(ENISA)MINECO-SGIPYME
(ENISA)

Impulsar un modelo fiscal que fomente la competitividad y la igualdad de oportunidades

- Mantenimiento y posible mejora de las desgravaciones fiscales en el Impuesto sobre Sociedades de los gastos en I+D+i.

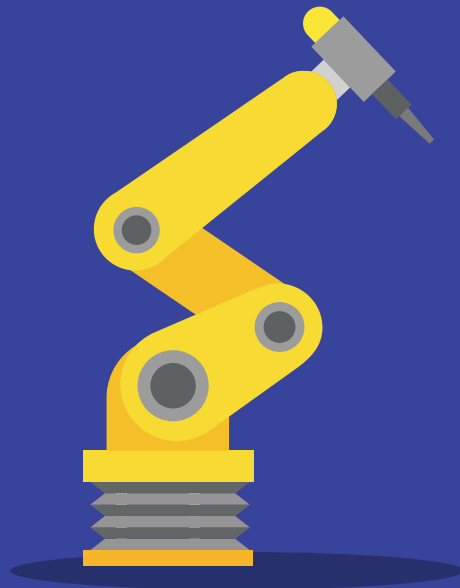
MINHAFP- S.E.
HACIENDA

4

I+D+i

Aumentar la capacidad empresarial y mejorar la coordinación de los planes de innovación

La industria de automoción está expuesta a un proceso de transformación disruptivo por el auge de las nuevas tecnologías, de los nuevos modelos de producción y por la búsqueda de un nuevo vehículo más seguro, más respetuoso con el medio ambiente y que ofrezca una mayor experiencia al usuario. Las TICs han llegado a la automoción para quedarse, y como en cualquier proceso de innovación disruptiva, surgen un sinnúmero de oportunidades que hay que saber aprovechar. Con este enfoque, es necesario racionalizar y reorientar las inversiones que se están haciendo en investigación y desarrollo para incrementar su eficiencia, orientándolas más al mercado, buscar el aumento de las capacidades del tejido empresarial para que se produzca, de forma más rápida, la adaptación tecnológica y ser conscientes de los retos de la I+D+i.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Incrementar la eficiencia de las inversiones en I+D+i de las empresas de la industria de automoción

- Incrementar la eficiencia de las inversiones en I+D+i de las empresas de la industria de automoción, aumentando la deducción fiscal de la innovación en producto y proceso.
- Continuar con el Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación, reforzando la financiación destinada al fomento de la I+D+i en la industria de automoción y mejorando las condiciones para facilitar la participación de las empresas.
- Impulsar un programa específico destinado a la atracción de capital extranjero para intensificar las actividades en torno a la I+D+i: creando nuevos centros de I+D, diseño e innovación y potenciando los ya existentes, en línea con programas puestos en marcha en años anteriores de Invest in Spain.
- Considerar los gastos de certificación de proyectos como concepto deducible.
- Continuar apoyando la participación de las empresas españolas en programas e instrumentos de financiación de la I+D+i comunitarios, facilitando información y unificando los canales de tramitación.

Responsable

MINECO-
S.E.I+D+i

MINECO-
S.E.I+D+i

MINECO S.E.I+D+i
ICEX-INVEST IN SPAIN

MINECO-
S.E.I+D+i

MINECO
S.E.I+D+i CDTI

Medidas a largo plazo

Incrementar la eficiencia de las inversiones en I+D+i de las empresas de la industria de automoción

- Acometer un estudio en profundidad que identifique las oportunidades reales que surgen en torno a los nuevos retos de la automoción para acelerar el aprovechamiento de la industria nacional, creando, en su caso, un programa de ayudas a la innovación ad hoc.
- Calificación como innovación tecnológica de los gastos de adaptación de los procesos de producción de componentes (maquinaria, utillajes, moldes y líneas de producción) a los requisitos de los fabricantes.

MINECO-S.E.
I+D+i

MINECO-S.E.
I+D+i

Reestructuración del ecosistema de innovación en torno a la industria de automoción orientándolo más al mercado y fomentando la digitalización de la industria

- Creación de una entidad nacional de carácter público-privado con involucración de las CCAA y de toda la industria, para orientar las actuaciones en materia de I+D+i, coordinar los distintos centros tecnológicos, racionalizar los recursos disponibles y reorientar las actividades para generar un mayor retorno para la industria del automóvil.
- Creación de mecanismos que mejoren la protección de las patentes a nivel internacional que aglutine los diferentes derechos de propiedad intelectual, impulsando una taxonomía unificada dentro de la UE.

MINECO-S.E.
I+D+i

OEPM

5

Capital Humano

Disponer de una formación adaptada a las necesidades reales

La productividad y por ende la competitividad de la industria se sustenta sobre el capital humano. Sin lugar a dudas es el recurso estratégico más importante de las empresas, de ahí la importancia del fomento de la formación y la necesidad de retener el talento, para generar valor a través del conocimiento. Con esta premisa, en los próximos años es necesario poner el enfoque en el estímulo del mercado laboral, promocionando la inserción en la industria a través del fomento de la Formación Profesional, la formación dual y las titulaciones universitarias, incrementando las habilidades, cualificación y titulaciones en el nuevo entorno industrial 4.0. que está emergiendo.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Impulsar la inversión en formación y capacitación para el aumento de la productividad y de la adaptación tecnológica de la industria española del automóvil

- Impulsar un sistema integrado de Formación Profesional que involucre a las empresas en el diseño de los programas formativos y propicie una mayor adaptación del mismo a las necesidades de la industria.

Responsable

MEYSS

Buscar mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a las necesidades reales de las empresas para retener el capital humano de alto valor

- Incentivar el contrato para la formación y el aprendizaje mediante su adaptación normativa a las necesidades de la Industria, de forma que pueda utilizarse en trabajo a turnos y trabajo nocturno, consustanciales a gran parte de la actividad industrial y en especial del sector del automóvil.

MECD / CCAA

Promoción de la inserción laboral en la industria

- Continuar fomentando el reconocimiento social y educativo de la Formación Profesional.

MECD / CCAA

Medidas a largo plazo

Impulsar la inversión en formación y capacitación para el aumento de la productividad y de la adaptación tecnológica de la industria española del automóvil

- Uniformidad en los contenidos de las titulaciones, mediante la competencia exclusiva estatal en su diseño.
- Establecimiento de un período mínimo de prácticas profesionales reforzando el compromiso de las universidades y los centros de formación mediante el aumento de los convenios de colaboración universidad – empresa. Incentivar a las empresas para su participación.

MECD-S.E.
EDUCACION / CCAAMECD-S.E.
EDUCACION / CCAA

Buscar mayores retornos de la Administración por las inversiones en formación y capacitación realizadas por las empresas así como una mayor adecuación de las titulaciones y los contratos formativos a las necesidades reales de las empresas para retener el capital humano de alto valor

- Diseñar una oferta de plazas en las titulaciones más adecuadas a las necesidades técnicas de la industria del motor con el objetivo de aumentar el nivel medio de cualificación.

MECD-S.E.
EDUCACION / CCAA

Promoción de la inserción laboral en la industria

- Impulso del visado científico para atraer talento extranjero y facilitar la obtención de permisos de trabajo.

MECD / MEYSS

6

Internacionalización

Aumentar las capacidades globales y suprimir las barreras de comercio exterior

La industria de automoción es uno de los sectores económicos con mayor visión exterior. Es más, se trata de una industria global donde cada vez se exigen más y mejores capacidades globales. De ahí, que sea necesario impulsar la promoción de la internacionalización y el comercio exterior, reajustando las actuaciones a las necesidades reales. En consecuencia, para alimentar el crecimiento vía exterior es necesario apoyar a la internacionalización de las empresas industriales y la diversificación de mercados. Del mismo modo, es preciso desarrollar una promoción coherente del comercio internacional para aumentar el tamaño del mercado potencial, así como ser consecuentes en el principio de equidad vigilando el equilibrio de las relaciones comerciales y la defensa de nuestros productos.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Medidas a largo plazo

Responsable

Apoyo a la internacionalización y diversificación de mercados de la industria española de automoción

- Fomentar la colaboración público-privada en el desarrollo de instrumentos para promover los procesos de internacionalización y la mejora de la competitividad de las empresas españolas con proyectos e inversión productiva o cooperación empresarial en el exterior que tengan vocación de permanencia. Es este sentido, el sector considera necesario que las entidades con competencias en este campo, como el ICEX, cuenten con presupuesto suficiente para garantizar el nivel de capacidad de apoyo a la internacionalización de las empresas del sector, especialmente de las PYMEs.

MINECO
S.E. COMERCIO
(ICEX Y CESCE)
SGIPYME (CERSA)
- Mantener el respaldo en la interacción con instituciones financieras multilaterales y en especial el apoyo en la consecución de avales para financiar tanto la exportación como la implantación de instalaciones de producción u oficinas comerciales en otros mercados.

MINECO-S.E.
COMERCIO
ICEX
- La promoción internacional a través de los distintos programas de ICEX. Como ejemplos: ICEX INTEGRA, cuyo objetivo es canalizar la participación de PYMEs en proyectos internacionales, ICEX SOURCING... adaptándolos en su caso al sector de automoción.

MINECO-S.E.
COMERCIO
ICEX
- Máximo apoyo y presencia institucional en toda actividad de internacionalización por parte de ICEX, de Oficinas Económicas y Comerciales y de Direcciones Territoriales y Provinciales de Comercio.

MINECO-S.E.
COMERCIO
ICEX
- Identificar y promover sinergias entre las actividades de promoción internacional de otros sectores productivos (plásticos, metalmecánico, máquina-herramienta, TICs, químico, ...) relacionados con el sector de automoción.

MINECO-S.E.
COMERCIO
ICEX
- Potenciar acciones para promover la imagen de país en terceros países, contando con la colaboración de las empresas españolas instaladas en los mismos.

MINECO-S.E.
COMERCIO
ICEX
- Potenciar y ligar la innovación española con la promoción exterior del sector, promoviendo iniciativas relacionadas con el desarrollo tecnológico de los vehículos eléctricos, o con fuentes alternativas de energía, conectados y automatizados.

ICEX
CDTI

Medidas a corto y medio plazo

Responsable

Promoción del comercio internacional

- Reforzar la posición de España como centro industrial del automóvil y sede de empresas multinacionales, incentivando el régimen de entidades de tenencia de valores extranjeros, impulsando la posición de España como puente entre Iberoamérica y Europa y reforzando los mecanismos de seguridad de las inversiones.
- Reforzar la defensa de la industria ante la obstaculización de las exportaciones mediante la eliminación de las barreras no arancelarias.
- Búsqueda de nuevos acuerdos bilaterales, impulsando una armonización y equivalencia de regulación con las partes en el marco de la UE.
- Potenciar la aplicación de las líneas ICO internacionalización por las empresas del sector para financiar el proceso de internacionalización y la actividad exportadora de las empresas, dándoles continuidad y manteniendo condiciones flexibles que permitan adaptarse a las necesidades de todo tipo de empresas.

MINECO-S.E.
COMERCIO

MINECO-
S.E. COMERCIO

MINECO-
S.E. COMERCIO

MINECO - S.E. Economía
y Apoyo a la Empresa / ICO

Vigilancia de mercado en el control de importaciones y defensa de nuestros productos

- Adoptar medidas que aseguren una relación comercial simétrica con otros países importadores.
- Reforzar las medidas de control de productos de terceros países y asegurar el cumplimiento de la normativa europea, con especial atención a la falsificación de piezas y al cumplimiento de la normativa de homologación de las piezas de recambio.

MINECO-S.E.
COMERCIO/ MINHAFP

MINHAFP / MINECO-
S.E.COMERCIO/
CCAA

Medidas a largo plazo

Apoyo a la internacionalización y diversificación de mercados de la industria española de automoción

- Flexibilización de los límites de riesgo de los créditos y seguros a la exportación.
- Apoyo en la repatriación de los beneficios obtenidos por empresas españolas en el exterior, estableciendo mecanismos adecuados en los acuerdos bilaterales de doble imposición internacional y contando con el soporte de las Oficinas Económicas y Comerciales de España en el exterior.

MINECO-S.E.
COMERCIO

MINECO-S.E.
COMERCIO MINHFP-S.E.
HACIENDA



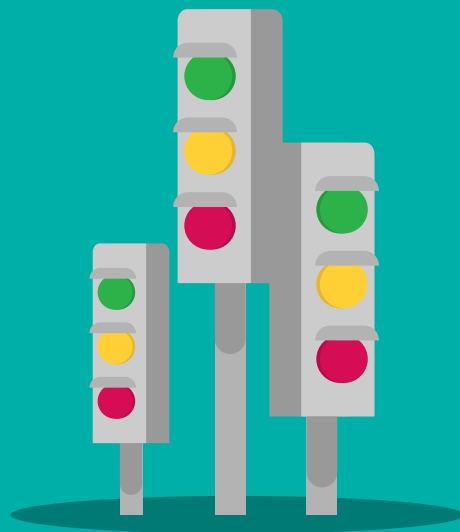
7

Regulación

Armonización de la regulación y construcción de un marco que fomente el desarrollo del futuro automóvil

El entorno extremadamente competitivo al que se enfrenta el sector de automoción, establece altos niveles de exigencia tecnológica asociados a la producción, homologación, distribución, matriculación, puesta en circulación y fin de la vida útil de los vehículos.

En este contexto y sobre un producto complejo, innovador y de comercialización global como es el automóvil, altamente regulado y con ciclos de desarrollo largos, se pone de manifiesto la necesidad de que cualquier iniciativa que modifique y amplíe su marco reglamentario, se elabore, aplique y revise de forma abierta y transparente, sobre la base de la mejor información disponible y con el respaldo de las partes interesadas. Asimismo, deberá desarrollarse bajo el concepto de "regulación inteligente", asegurando la coherencia, previsibilidad, neutralidad y viabilidad técnica y económica.



1 2 3 4 5 6 7

Medidas a corto y medio plazo

Reforzar el marco regulatorio y garantía de la unidad de mercado

- Profundizar en la coordinación y mejora de la regulación para evitar barreras innecesarias o desproporcionadas
- Avanzar en la unificación de los criterios impositivos de las CCAA y Haciendas Locales para garantizar la unidad de mercado.

Responsable

Fundamentalmente:
MAPAMA y MINHAF
CONSEJO PARA LA
UNIDAD DE MERCADO
MINHAF

Favorecer el desarrollo de una regulación inteligente que posicione a la industria de automoción como referencia sin poner en riesgo su competitividad

- Continuar con la realización de estudios de impacto normativo previos a la asunción de nuevos compromisos regulatorios, mediante la incorporación del test PYME y el test de impacto en la competitividad, con especial énfasis en el análisis de criterios de viabilidad técnica y económica.
- Evolucionar hacia una mayor armonización de requisitos técnicos internacionales, ampliando los alcances actuales de la reglamentación internacional elaborada en Naciones Unidas, e incluso en los países que exijan homologación, hacia una homologación de Tipo Internacional de Vehículo Completo como la herramienta más eficiente para abordar los obstáculos técnicos asociados a la comercialización de vehículos.
- Continuar con el fomento del “principio de neutralidad tecnológica” como fundamento para el desarrollo de un mercado de vehículos de energías alternativas sin distorsiones.

TODOS

TODOS

TODOS

Mejorar la coordinación y colaboración a lo largo de toda la cadena de valor, creando estructuras y herramientas para el control y seguimiento de la política industrial del automóvil

- Potenciar el Foro de Diálogo del Sector de Automoción, creado en mayo de 2014, dotándole de mayor entidad, funciones, estructura, presupuesto y plan de trabajo. El Foro ha de establecerse como el principal marco de relaciones y punto de encuentro de la industria, los agentes sociales y todas las Administraciones, más participativo con todos los representantes del sector de automoción, y con una configuración abierta y flexible.

TODOS

Medidas a largo plazo

Reforzar la estabilidad del marco regulatorio y garantía de la unidad de mercado

- Homogeneizar los requisitos y la legislación del transporte en todo el territorio nacional constituyendo una mesa de diálogo entre la AGE y las CCAA.

FOMENTO,
DGT, CCAA

Favorecer el desarrollo de una regulación inteligente que posicione a la industria de automoción como referencia sin poner en riesgo su competitividad

- Favorecer el establecimiento de un entorno normativo adaptado a las nuevas tecnologías y al concepto de movilidad inteligente, inteligente (eficiente, seguro y conectado).

TODOS

Anexos

Colaboradores

Este estudio ha sido elaborado conjuntamente por ANFAC, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, por SERNAUTO, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción, y por KPMG en España, con la colaboración del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, con el fin de promover un análisis independiente y objetivo de la industria de automoción.

La firma KPMG en España ha prestado su apoyo en aspectos de la metodología empleada y análisis realizados, detalles que se resumen en las Notas metodológicas y Referencias contenidas en el presente Anexo. Por su parte, ANFAC y SERNAUTO han realizado la formulación estratégica proporcionando una visión compartida y, junto con la colaboración del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, han concretado en las "20 medidas para el 2020" con las que pretenden encauzar el futuro a través del incremento de la competitividad de la industria de automoción y que contribuirán a la consecución de los objetivos establecidos.

Asimismo, en este estudio, han colaborado directamente algunos de los principales actores clave de la industria, que han dedicado su tiempo a propiciar su visión y necesidades en la Agenda Sectorial de la Industria de Automoción.

A continuación se detalla la lista de las personas que han colaborado y a las que les agradecemos su participación:

- D^a Begoña Cristeto, secretaria general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.
- D. Antonio Cobo, presidente de ANFAC.
- D. José Vicente de los Mozos, presidente del Consejo de Administración de Renault España, director de Fabricación y Logística del Grupo Renault y miembro del Comité Ejecutivo del Grupo Renault.
- D. Yann Martín, director del Polo Industrial Ibérico, Grupo PSA. (hasta septiembre de 2016)
- D. José Manuel Machado, presidente de Ford España (hasta 31 de julio de 2016)
- D. Emilio Titos, director de Centros Industriales de Mercedes-Benz España.
- D. José Esmoris, director R&D de CIE Automotive y presidente de ACICAE
- D. Jesús Pascual, consejero delegado de Grupo Antolin
- D. César Molins, director general de AMES
- D. Frank Seidel, presidente de R. Bosch España (hasta diciembre 2016)
- D. Jean-Luc di Paola Galloni, Corporate VP de VALEO
- D. Joaquín Bencomo, director de GKN Aftermarket (hasta abril 2017)
- D. José Manuel Martínez Sánchez, vicepresidente ejecutivo de AJUSA
- D. Francisco Aparicio, presidente de ASEPA
- D. José María López, director del INSIA
- D. Vicenç Aguilera, presidente de CIAC

Notas metodológicas

- I. La **representatividad de las exportaciones** de automoción ha sido entendida como el valor de la exportación de los sectores de fabricantes de vehículos y de fabricantes de componentes de automoción sobre el valor total de las exportaciones nacionales. (2015, Datacomex, Secretaría de Estado de Comercio a partir de datos del Departamento de Aduanas e II.EE. de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria). Elaboración por parte de ANFAC y SERNAUTO a partir de los datos desagregados del “TaricTrade -Base de Datos de Estadísticas de Comercio Exterior”, utilizando para el cálculo las partidas arancelarias con 8 dígitos de todos los grupos de productos que se consideran de automoción. Respecto a la fabricación de vehículos, incluye las partidas arancelarias de vehículos turismos, comerciales, industriales y autobuses nuevos y no incluye motos ni ciclomotores. En relación con la fabricación de equipos y componentes, se consideran las distintas partidas aunque no pertenezcan a los grupos específicos de componentes. Concretamente se han incluido las partidas 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 para vehículo nuevo y la 8708, así como partidas no específicas (4011, 8544, 8512 o 8409, entre otras) para componentes de automoción.
- II. El **efecto multiplicador** de un sector concreto es el incremento de actividad que el aumento de la demanda de dicho sector genera en el conjunto de la economía. Se ha calculado a partir de las tablas de origen y destino y las tablas simétricas de la economía que el INE publica cada año. Según las consideraciones realizadas por el sector, los componentes de automoción se sitúan en tercer lugar como productos que generan mayor demanda económica dentro de un abanico de 109 productos definidos por el INE.
- III. El **impacto de la industria de automoción sobre el mercado laboral** es entendido tanto en términos de empleos directos como indirectos. Se ha considerado a los sectores de fabricantes de vehículos y fabricantes de componentes de automoción como los sectores que a través de la generación de su gasto ejercen un efecto tractor sobre la economía en su conjunto. A partir de las consideraciones realizadas por el sector respecto al impacto descrito en los multiplicadores de las tablas origen y destino (2013, Tablas de origen y destino, INE) se ha obtenido que por cada empleo creado en las fábricas de automoción se generan 7,4 empleos fuera de los sectores tractores, como en el sector servicios (transporte, hostelería y restauración, servicios financieros y de seguros y servicios técnicos de arquitectura e ingeniería)
- IV. Para el análisis del **impacto sobre el crecimiento económico** se ha partido de los 78.000 millones de euros de facturación del sector en 2015 (46.000 millones de euros de la fabricación de vehículos y 32.000 millones de euros de la fabricación de equipos y componentes) y de la capacidad de utilización histórica de las plantas de automoción (80% y 70%, respectivamente). Si se aumentase la utilización al escenario previo a la crisis de 2008 (85% y el 80%, respectivamente), se aumentaría la facturación hasta alcanzar los 95.285 millones de euros, es decir un incremento de más de 17.285 millones de euros. Si se fijase este aumento como objetivo, según las estimaciones del sector [2013, Tablas de origen y destino, INE-códigos de producto 26 y 45 (CPA 2008, 19 y 29.1 respectivamente)], se generaría un efecto arrastre equivalente al un +1,54% del PIB a precios corrientes y con la base actual.
- V. **Impacto sobre el crecimiento del empleo:** partiendo del incremental de facturación antes descrito (17.000 millones de euros), y teniendo en cuenta que por cada millón de facturación se crean 0,71 puestos directos en las fábricas de vehículos y 0,16 puestos en las fábricas de componentes (estadístico de inferencia directa calculado por el sector como driver de valor en base actual); se crearían 52.000 empleos directos en la industria de automoción. En referencia a empleos indirectos, por cada nuevo puesto se genera un efecto de arrastre de 7 empleos creados (estadístico de inferencia directa calculado por el sector como driver de valor en base actual), hablaríamos por tanto de 380.000 empleos en toda la economía. ANFAC Y SERNAUTO, en su calidad de asociaciones empresariales del sector, se han puesto el objetivo de 80.000 empleos creados por el efecto de esta Agenda Sectorial de la Industria de Automoción.

Referencias

1. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de facturación. Estimación realizada a partir de Instituto Nacional de Estadística -Encuesta Industrial de Empresas (2014).
2. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de producción de vehículos, unidades.
3. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de exportación de vehículos, unidades.
4. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a partir de datos de la Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior, exportación e importación.
5. 2016, Instituto Nacional de Estadística -Encuesta de Población Activa; asalariados para la actividad CNAE 29.1.
6. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones y Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles (OICA)
7. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción; datos de facturación obtenidos a partir de información aportada por las empresas del sector.
8. 2015, Global Automotive Supplier Study 2016; Lazard and Roland Berger.
9. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción; datos de inversión en I+D+i obtenidos a partir de información aportada por las empresas del sector.
10. 2013, "A picture of the EU car industry" Comisión Europea en colaboración con European Automobile Manufacturers' Association (ACEA).
11. 2014, Instituto Nacional de Estadística; Encuesta Industrial de Empresas.
12. 2016, Secretaría de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
13. 2016, "Estimación del impacto de la industria de automoción sobre el mercado laboral"; Análisis de KPMG (ver nota metodológica).
14. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
15. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción; datos obtenidos a partir de las empresas del sector.
16. 2015, Global Automotive Supplier Study; Lazard and Roland Berger.
17. 2014 (último dato disponible en abril de 2017), Boletín Estadístico/Fichas sectoriales del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (Encuesta Industrial de Empresas-2014). CNAE 29.1 y 2015 estimado por ANFAC.
18. 2015 (último dato disponible en abril de 2017), Boletín Estadístico/Fichas sectoriales del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (Encuesta Industrial de Empresas-2014). CNAE 29.1 y 2015 estimado por ANFAC.
19. 2015 (último dato disponible en abril de 2017), Boletín Estadístico/Fichas sectoriales del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (Encuesta Industrial de Empresas-2014). CNAE 29.1 y 2015 estimado por ANFAC.
20. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción; Tablas de origen y destino; INE; códigos de producto 26 y 45 (CPA 2008, 19 y 29.1 respectivamente).
21. 2015, LMC Automotive, Global Data Statistics.
22. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones y Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles (OICA); datos de producción de vehículos en volumen, unidades.
23. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones y Organización Mundial de Fabricantes de Automóviles (OICA); datos de producción de vehículos en volumen, unidades.
24. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Instituto de estudios de automoción; datos de producción de vehículos en volumen, unidades.
25. 2015, Instituto Nacional de Estadística -Índice de Producción Industrial CNAE C-Industria manufacturera. Análisis de KPMG
26. 2015, Instituto Nacional de Estadística -Índice de Producción Industria CNAE 29.1 (fabricación de vehículos) y 29,3 (fabricación de equipos y componentes). Análisis de KPMG
27. 2016, Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, Estadística de Fabricación de Vehículos Automóviles sin motocicletas.
28. 2015, LMC Automotive, Global Data Statistics
29. 2015, LMC Automotive, Global Data Statistics
30. 2015, LMC Automotive, Global Data Statistics.
31. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Datos de Inversión en Bienes de Capital y Equipo.
32. 2014, INE, Encuesta Industrial de Empresas, y 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (estimación de la facturación)
33. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción con datos de la Secretaría de Estado de Comercio elaborados a partir de Aduanas.
34. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Datos de facturación, ventas nacionales y exportación obtenidos a partir de información aportada por las empresas del sector. Secretaría de Estado de Comercio, a partir de datos de Aduanas (TARIC) para datos de exportación.
35. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (67.290 ocupados); Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (212.000 ocupados); 2016 INE (Encuesta de Población Activa, cuarto trimestre): 2.331.800 ocupados en la industria manufacturera.
36. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Datos de empleo obtenidos a partir de las empresas asociadas.
37. 2016, INE (Encuesta de Población Activa-cuarto trimestre de 2016 sobre 2008), Ocupados para la industria manufacturera.

38. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Datos de empleo obtenidos a partir de información facilitada por las empresas del sector.
39. 2015, Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital. Fichas sectoriales de la Secretaría General de Estudios y Planes de Actuación.
40. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Datos de empleo obtenidos a partir de las empresas asociadas.
41. 2015, Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital. Boletín estadístico de la Secretaría General de Estudios y Planes de Actuación (fichas sectoriales).
42. 2015, EUROSTAT "Employment in automotive parts and accessories industry"
43. 2015, German Association of the Automotive Industry (VDA).
44. 2015, Automotive Industry Solutions IHS; Market Data, Analysis and Forecast
45. 2015, Ministerio de Fomento, Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística
46. 2015, Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital a partir de datos de EUROSTAT. Boletín Estadístico de la SG Estudios y Planes de Actuación (IV.12. Precio neto de la electricidad para uso industrial)
47. 2015, Salvador, M.; "Situación eléctrica y el mercado ibérico de la electricidad, el análisis de las variables que afectan al precio de la energía eléctrica" Departamento de Energía; Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de Barcelona.
48. 2015, KPMG. "Perspectivas de los líderes del sector energético". México.
49. 2015, Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA); "The automobile industry pocket guide 2016-2017"
50. 2015, INE (Estadística sobre actividades de I+D y Encuesta sobre Innovación en las Empresas). CNAE 29.
51. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Datos de inversión en I+D+i obtenidos a partir de información facilitada por las empresas del sector.
52. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Datos de inversión en I+D+i obtenidos a partir de información facilitada por las empresas del sector.
53. 2015, ANFAC para dato de total inversión y DATAINVEX; Secretaria de Estado de Comercio, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.
54. 2015, Análisis de KPMG a partir de Secretaria de Estado de Comercio (DATAINVEX)
55. 2015, Global Automotive Supplier Study; Lazard and Roland Berger
56. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT); matriculación de vehículos.
57. 2016, Análisis de KPMG a partir de LMC Automotive; Global Data Statistics.
58. 2016, Análisis de KPMG a partir de LMC Automotive; Global Data Statistics.
59. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de producción obtenidos a partir de las empresas asociadas (unidades).
60. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de exportación obtenidos a partir de las empresas asociadas (unidades).
61. 2016, German Association of the Automotive Industry, VDA.
62. 2016, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones; datos de exportación obtenidos a partir de las empresas asociadas (unidades).
63. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
64. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
65. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
66. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
67. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
68. 2015, Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción a partir de datos de Secretaria de Estado de Comercio (DATACOMEX); datos de comercio exterior.
69. 2015, Análisis de KPMG a partir de LMC Automotive, Global Data Statistics.
70. 2015, SBD automotive technology consultancy and research; "Connected services forecast"
71. 2015, Agencia Internacional de la Energía, "Perspectiva Mundial del Vehículo Eléctrico"
72. 2014, CETELEM. Observatorio de Hábitos de Consumo. Movilidad Inteligente.
73. 2014, Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). Smart Cities y Movilidad Urbana
74. 2014, Gartner; "Plataforma de Servicios de Movilidad, BI Intelligence".
75. 2014, Departamento de Energía de Estados Unidos; Oficina de Tecnologías de Vehículos.
76. 2014, Comisión Europea; Hoja de ruta 2050
77. 2014, CETELEM (Entidad bancaria especializada en la concesión de créditos al consumo nacida en Francia). Observatorio de Hábitos de Consumo. Movilidad Inteligente.
78. 2014, Consultora CAPGEMINI , XV Informe anual Cars Online.
79. 2014, DITRENDIA, "Informe Mobile en España y en el Mundo"
80. 2015, Forrester; "Análisis del mercado del recambio".
81. 2014, Hedges, "Aftermarket and spare parts study".

Variables del ranking de competitividad de automoción









Ranking de Competitividad de Automoción	Fuente	
Factores productivos	Productividad OEMs (Ingresos por empleado '000€)	2015, LMC Automotive, Global Data Statistics
	Productividad TIERs (Ingresos por empleado '000€)	2015, Eurostat
	Coste Laboral Unitario (€/h OEMs)	2015, European Automobile Manufacturers' Association
	Coste Laboral Unitario ('000€ por empleado)	2015, Eurostat
	Capacidad de Utilización (%)	2015, LMC Automotive, Global Data Statistics
	Precio medio de electricidad en la industria (€/kWh)	2015, Eurostat
	Coste logístico (€ por Tm-km)	2015, Eurostat
Atractivo del entorno	Nivel de cargas administrativas (Doing Business 2015)	2015, World Bank, "Doing Business 2015"
	Facilidad para hacer negocios (Doing Business 2015)	2015, World Bank, "Doing Business 2015"
	Seguridad jurídica (Doing Business 2015)	2015, World Bank, "Doing Business 2015"
	Nivel de fiscalidad (%IS 2015)	2015, World Bank, "Doing Business 2015"
Fortaleza innovadora	Gasto en I+D OEMs (% Ingresos)	2015, European Automobile Manufacturers' Association
	Gastos en I+D TIERs (% Ingresos)	2015, Eurostat
Capital humano	Empleados en la industria ('000)	2015, Eurostat
	Profesionales altamente cualificados empleados en el sector automoción (%)	2015, Eurostat
	Gasto en Formación por empleado (€/000 empleados)	2015, Eurostat
Capacidad exterior	% Automoción en las exportaciones nacionales	2015, Eurostat
	Apertura del sector automoción	2015, Eurostat
	Producción (2014 M Veh)	2015, European Automobile Manufacturers' Association
	Tamaño del Mercado (M Veh)	2015, European Automobile Manufacturers' Association

Fuente: Elaboración propia, Análisis de KPMG con datos correspondientes al 2015

© 2017 Anfac. Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L. Todos los derechos reservados.

							
España	Reino Unido	Francia	Alemania	Rep. Checa	Polonia	Italia	Hungría
645	524	451	474	242	169	355	273
253	232	246	272	169	122	225	165
26	29	40	52	11	9	31	9
41	36	54	54	17	12	50	15
80%	78%	63%	88%	86%	84%	59%	77%
0,12 €	0,13 €	0,09 €	0,15 €	0,08 €	0,08 €	0,17 €	0,09 €
3,72 €	4,01 €	3,85 €	4,12 €	3,49 €	3,49 €	3,69 €	3,46 €
85	36	87	114	81	107	63	75
32	7	29	17	27	24	50	41
29	31	38	17	28	55	108	48
25,0%	20,0%	33,3%	29,7%	19,0%	19,0%	31,4%	19,0%
1,8%	2,0%	1,0%	5,7%	1,3%	0,5%	1,0%	0,6%
3,8%	3,0%	2,0%	18,0%	1,0%	0,1%	2,0%	1,0%
269	600	350	790	175	60	340	115
0,05%	0,05%	0,09%	0,35%	0,08%	0,04%	0,03%	0,01%
61,40	66,65	43,93	52,28	25,26	18,69	29,93	25,53
19,0%	11,0%	8,0%	17,0%	19,0%	10,0%	5,0%	9,0%
89%	78%	68%	83%	97%	90%	66%	77%
2,3	1,6	1,8	5,8	1,2	0,6	0,7	0,4
1,2	2,8	2,2	3,3	0,2	0,4	1,5	0,1

Algunas fotografías del
documento han sido cedidas
por ANFAC y SERNAUTO.

ANFAC, SERNAUTO y KPMG en España son empresas independientes entre sí.

© 2017 Anfac • Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

© 2017 Sernauto. Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Todos los derechos reservados.

© 2017 KPMG Asesores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la red KPMG de firmas independientes afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), sociedad suiza. Todos los derechos reservados.

KPMG y el logotipo de KPMG son marcas registradas de KPMG International Cooperative ("KPMG International"), sociedad suiza.

La información aquí contenida es de carácter general y no va dirigida a facilitar los datos o circunstancias concretas de personas o entidades. Si bien procuramos que la información que ofrecemos sea exacta y actual, no podemos garantizar que siga siéndolo en el futuro o en el momento en que se tenga acceso a la misma. Por tal motivo, cualquier iniciativa que pueda tomarse utilizando tal información como referencia, debe ir precedida de una exhaustiva verificación de su realidad y exactitud, así como del pertinente asesoramiento profesional.