

EDICIÓN ESPECIAL

Empresa

15 Octubre 2025

XXI



AUTOMOCIÓN

EDICIÓN
2025

OPINIÓN | UNA POLÍTICA REALISTA

DEL DESAFÍO A LA OPORTUNIDAD

JOSÉ
PORTILLADirector general de
Sernauto

La industria de automoción atraviesa uno de los periodos más complejos y transformadores de su historia. Factores como la transición tecnológica, la descarbonización, una regulación cada vez más exigente, los cambios geopolíticos, la ralentización de los mercados y una fuerte competencia global son determinantes para el futuro del sector y nos están obligando a redoblar los esfuerzos para no perder competitividad ni liderazgo.

En el epicentro de este proceso de cambio se encuentra España, que ostenta el título de segundo fabricante de automóviles de Europa, noveno a nivel mundial y cuenta más de 1.000 empresas fabricantes de equipos y componentes, un sector que representa más de 41.000 millones de euros de facturación anual, exporta el 60% de su producción, genera más de 332.000 empleos directos e indirectos y representa cerca del 3% del PIB nacional.

Además, la industria española de proveedores de automoción cuenta con una base industrial sólida, diversificada y altamente tecnológica, que la consolida como un sector estratégico para la economía y la sociedad española, y refuerza la posición de nuestro país como uno de los grandes hubs de automoción europeos.

A ello se suma una apuesta por la innovación, destinando el 3% de la facturación a I+D+i, casi el triple que la media industrial, lo que nos permite liderar desarrollos en electrificación, conectividad, seguridad y sostenibilidad, tanto en productos como en procesos de fabricación.

El sector también destaca por su talento cualificado, que genera empleo estable y de calidad a lo largo de todo el territorio, y por su firme compromiso con la sostenibilidad, integrando criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en sus estrategias empresariales.

En definitiva, la industria de los proveedores de automoción en España conforma un tejido

productivo altamente innovador y con un fuerte arraigo territorial que constituye un verdadero motor de competitividad, empleo de calidad y cohesión económica y social en nuestro país.

Sin embargo, los esfuerzos que está realizando el sector para adaptarse a las exigencias normativas y avanzar hacia una movilidad más sostenible, inteligente y segura, exige un acompañamiento real por parte de las administraciones que garantice que nuestras empresas, especialmente las pymes, puedan mantener su posición de liderazgo en la cadena de valor internacional.

La situación actual demanda actuar con rapidez, unidad y visión estratégica. Es imprescindible que Europa y España definan una estrategia industrial a largo plazo, que proteja y refuerce la automoción como sector estratégico a través de políticas que generen confianza y favorezcan la inversión productiva, la innovación y la formación.

Concretamente, desde Sernauto reclamamos medidas como la agilización y simplificación de las herramientas de apoyo a la financiación, el refuerzo de los programas de ayudas a la I+D+i y un marco regulatorio estable, predecible y realista que atraiga inversiones y proyectos industriales a nuestro país. También es fundamental poner en marcha planes de formación y recualificación de profesionales que aseguren el talento necesario para la transición.

Neutralidad tecnológica

En este proceso, es esencial también apostar por la neutralidad tecnológica. No existe una única solución, y debemos mantener abiertas todas las opciones que permitan reducir emisiones y atiendan a las necesidades de todos los ciudadanos. Además del vehículo eléc-

trico, existen otras alternativas altamente eficientes y con bajas emisiones que también pueden y deben formar parte de la transición para no poner en riesgo la continuidad de empresas, empleos y capacidades industriales que hoy son estratégicas para Europa y España.

Se trata de impulsar un proyecto-país sin dejar a nadie atrás, en el que la colaboración público-privada y la defensa de la viabilidad industrial sea fundamental. Solo así podremos garantizar que nuestras fábricas, nuestros centros de I+D y nuestras empresas sigan siendo competitivas y capaces de atraer inversión internacional.

Otras regiones competidoras ya han puesto en marcha fuertes programas de apoyo a su industria, y España y Europa no pueden mirar hacia otro lado en este proceso de transición.

La diferencia entre acompañar de forma decidida a nuestras empresas o no hacerlo, marcará el lugar que ocupemos en la movilidad del futuro.

La automoción española ya ha demostrado, una y otra vez, su capacidad de adaptación ante escenarios de cambio e incertidumbre. Por nuestra posición y capacidades, estamos llamados a jugar un papel protagonista en este proceso de transformación. Tenemos la experiencia, la tecnología, el talento y el compromiso necesarios para seguir liderando la transición, pero no podemos hacerlo solos. Necesitamos contar con un apoyo sólido por parte de las administraciones públicas para poder afrontar el futuro con seguridad y garantías.

El reto es complejo, pero también implica grandes oportunidades: si hacemos las cosas bien, España y Europa no solo mantendrán su posición en la industria global de automoción, sino que podrán liderar una movilidad más sostenible, inteligente y segura.

**LOS ESFUERZOS
DEL SECTOR PARA
ADAPTARSE EXIGE
COMPLICIDAD REAL
POR PARTE DE LA
ADMINISTRACIÓN**



AMM Madrid reunió en 2023 a 600 profesionales de 200 empresas procedentes de 15 países.

LA FERIA | ESTRATEGIA B2B

AMM MADRID PROPULSA EL NEGOCIO AUTOMOTRIZ

MÁS DE 90 EMPRESAS DE VARIOS PAÍSES HAN CONFIRMADO SU PARTICIPACIÓN EN UN CONGRESO QUE REUNIRÁ A LOS PRINCIPALES ACTORES DE LA CADENA DE SUMINISTRO DE LA AUTOMOCIÓN EL 21 Y 22 DE OCTUBRE EN MADRID

Automotive Manufacturing Meetings Madrid abrirá las puertas de su tercera edición los días 21 y 22 de octubre en Ifema. Organizado por la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto), AMM Madrid reunirá a los principales actores de la cadena de suministro de la automoción en un encuentro que congregará a los líderes más destacados de la industria automotriz. El evento ofrecerá la oportunidad de conocer las tendencias más recientes de esta industria, además de facilitar la concreción de acuerdos comerciales a través de reuniones previamente programadas y la creación de nuevas relaciones comerciales.

El certamen se focaliza en toda la cadena de suministro con el propósito de convertirse en punto de encuentro entre los fabricantes de automóviles y los proveedores del sector, en el que los equipos de ingeniería, compras, cadena de suministros, fabricación, productos básicos y proveedores se reunirán a través de reuniones individuales pre-establecidas. Hasta la fecha, más de 90 empresas pertenecientes al sector de automoción a nivel nacional e internacional han confirmado su participación en el congreso.

Programa de conferencias

El evento ofrecerá un programa estructurado que incluye reuniones B2B previamente agendadas, conferencias especializadas y talleres temáticos. Un formato que permitirá ma-

ximizar las oportunidades de negocio y fomentar el intercambio de conocimientos entre los participantes.

Por su lado, el programa de conferencias incluirá ponencias sobre la capacidad de resiliencia y competitividad de la cadena de suministro del sector automovilístico, apoyadas en un informe elaborado por PwC sobre la industria automovilística; así como la organización de diversas mesas redondas en las que se debatirá sobre el nuevo panorama geopolítico; amenazas y oportunidades; cómo abordar los aranceles a las exportaciones; nuevos mercados alternativos; o el camino hacia la descarbonización.

Algunas de las principales empresas Tier 1 de España como Benteler o Ficosa, entre otros, participarán en el evento, además de referentes de la industria vasca como CIE Automotive, Antolin,

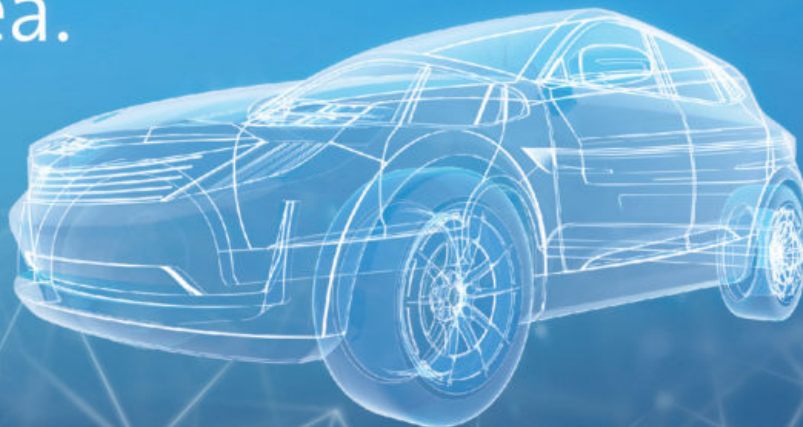
Gestamp o Aernnova Composites. También han confirmado su participación fabricantes como Ebro, Ford, Renault y Stellantis con el propósito de maximizar sus oportunidades de negocio, impulsar relaciones comerciales estratégicas y fomentar el intercambio de conocimiento.

Como referencia, la edición de 2023 reunió a 600 profesionales de 200 empresas procedentes de quince países. Durante los dos días del encuentro se celebraron más de 4.000 reuniones de negocio, consolidando AMM Madrid como una plataforma internacional de referencia para el sector.

GRANDES MARCAS Y TIER1 ESTARÁN PRESENTES

Drive e-mobility
with Mubea.

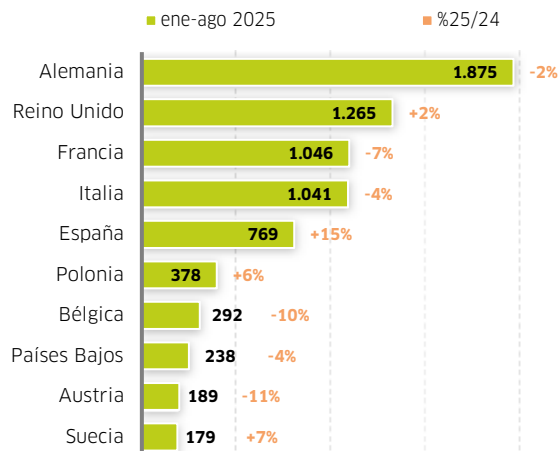
Mubea



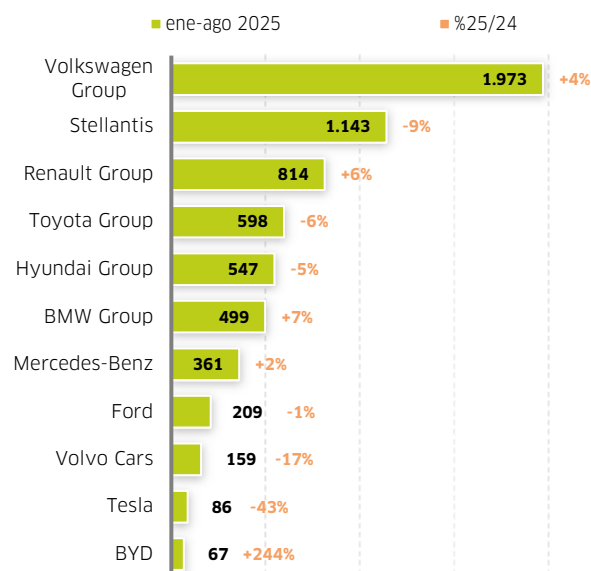
ALEMANIA MANTIENE SU HEGEMONÍA

Alemania prosigue como primer mercado del continente pese a caer un 1,7% las matriculaciones, mientras España es uno de los motores más dinámicos.

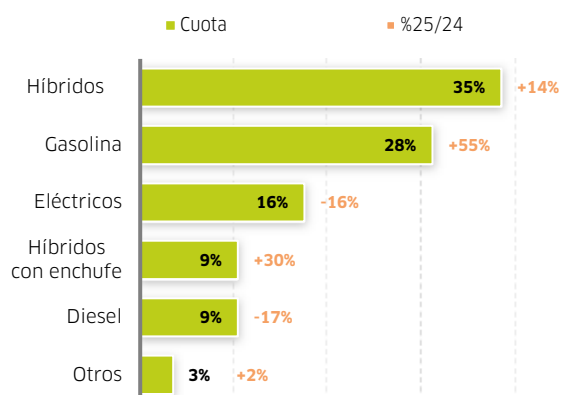
LOS GRANDES MERCADOS EN EUROPA



MARCAS POR VOLUMEN EN EUROPA



MATRICULACIONES EN LA UE POR TECNOLOGÍA



Datos en miles de unidades y porcentaje, de enero a agosto de 2025. Fuente: Acea.

UNIÓN EUROPEA | MERCADO

EUROPA ACELERA EN LA CARRERA ELÉCTRICA

LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS GANAN TERRENO EN LOS PRIMEROS OCHO MESES DEL AÑO CON UNA CUOTA DE MERCADO DE UN 15,8%, MIENTRAS LAS MATRICULACIONES SE ESTANCAN

La automoción europea atraviesa un 2025 de claroscuros. Entre tensiones comerciales, la presión regulatoria de Bruselas y la creciente competencia asiática, el Viejo Continente acelera el paso hacia la movilidad eléctrica, si bien lo hace a un ritmo desigual en un mercado lleno de desafíos.

Los últimos datos publicados por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) así lo atestiguan. Entre enero y agosto de 2025, las matriculaciones de turismos en la Unión Europea apenas variaron, con un descenso marginal del 0,1% interanual y un total de 7,16 millones de unidades, pese a que las ventas de turismos aumentaron un 5,3% en agosto, a la estela del mes de julio. Sin embargo, detrás de este estancamiento subyace un cambio de tendencia. El 60% de los turismos matriculados entre enero y agosto presentaban algún grado de electrificación, ya porque fueran híbridos enchufables (PHEV), no enchufables (HEV) o eléctricos puros (BEV). Una proporción prácticamente idéntica si se amplía el análisis a toda Europa, lo que incluye a Reino Unido, Islandia, Noruega y Suiza.

Los híbridos se han afianzado como la elección preferente de los conductores europeos. Pilotan la demanda con 2,48 millones de unidades matriculadas hasta agosto y una cuota de mercado del 34,7%, mientras que los eléctricos de batería mantienen un fuerte ritmo de crecimiento. En los primeros ocho meses del año alcanzaron las 1,13 millones de unidades, lo que implica un incremento interanual del 30,2% y una cuota de mercado del 15,8%, frente al 12,6% de 2024. El avance es notable, pero todavía lejos de la cuota que en Bruselas consideran necesario para cumplir los objetivos de reducción de emisiones de CO2 fijados para 2030.

Las ventas de híbridos enchufables, por su parte, aceleraron entre enero y agosto

tras experimentar un alza de un 54,5% respecto al mismo periodo de 2024. En total, se matricularon 631.783 unidades, lo que le reportó una cuota del 8,8%.

Los grandes damnificados de la transición que aborda el sector son los motores de combustión. Los modelos de gasolina vieron caer sus ventas un 19,7%, quedando con una cuota del 28,1%. El diésel, igualmente, se hundió por debajo del 10% al perder un 25,7% de sus matriculaciones. En conjunto, ambos tipos de propulsión representan el 37,5% del mercado, cuando un año antes era del 47,6%.

España, motor de crecimiento

El comportamiento global del mercado europeo cambia por completo si se analiza país por país. Alemania, con más de 1,87 millones de matriculaciones, ha retrocedido un 1,7% en el acumulado del año, pero se sitúa como líder en la venta de eléctricos con un avance del 39,2%, así como los híbridos enchufables, que se dispararon un 61,2%.

Muy distinta ha sido la evolución de Francia, donde las matriculaciones se contrajeron un 7,1%, así como un 2% los eléctricos, pese al fuerte incremento registrado en agosto (+29,3%). Mientras, los híbridos eléctricos despearon en el mercado galo con un alza del 30,5%.

En el sur de Europa, España se confirmó como uno de los motores más dinámicos del continente, con 769.452 matriculaciones y un sólido crecimiento del 14,6%. Fue el país con mayor incremento en híbridos enchufables, casi duplicando su volumen (+99,9%), y destacó, a su vez, por el fuerte tirón de los híbridos convencionales (+29,3%) y de los eléctricos puros, que se dispararon un 95,6%. Italia, en cambio, con 1,04 millones de unidades, registró una caída del 3,7%. Aun así, los híbridos eléctricos avanzaron un 9,4%, los PHEV un

30%

HAN CRECIDO LAS MATRICULACIONES BEV

62,6% y los eléctricos un 28,9%, aunque el todavía tiene recorrido para consolidarse en su mercado.

En el norte, Países Bajos elevó la venta de coches de batería con un crecimiento del 5,1%, a la vez que los híbridos eléctrico retrocedieron (-7,4%), lo que refleja un viraje más decidido hacia la electrificación total. Bélgica, por su parte, mostró un comportamiento más volátil. Avanzó en eléctricos un 14,4%, pero perdió la mitad de sus ventas de híbridos enchufables, en parte por los cambios en su marco fiscal.

La reconfiguración tecnológica también está reordenando el mapa industrial. El Grupo Volkswagen mantuvo su liderazgo con una cuota del 28% en la UE y cerca de dos millones de unidades vendidas, gracias al crecimiento de Skoda (+10%) y al despegue de Cupra, que subió un 39%. En contraste, Stellantis

perdió casi nueve puntos de volumen respecto a 2024 y cayó hasta el 15,9%, afectada por la debilidad de Fiat (-19%) y Opel (-11,8%). El Grupo Renault, por el contrario, logró avanzar hasta el 11,4% tras los sólidos resultados de Renault (+7,2%) y Dacia (+3,4%).

Entre los nuevos actores, destaca el adelantamiento de BYD a Tesla. El fabricante chino logró triplicar sus ventas en agosto respecto al mismo mes de 2024 (+201,3%), alcanzando un crecimiento interanual del 201,3% con un 1,3% del mercado. Mientras, la compañía estadounidense sufrió una caída del 36,6% en sus matriculaciones, reduciendo su cuota al 1,2%, frente al 2% que tenía hace un año.

REINO UNIDO Y TURQUÍA IMPULSAN LAS EXPORTACIONES DEL SECTOR

El desplome de las ventas en China y los aranceles de Estados Unidos lastraron la balanza comercial de la automoción europea durante el primer semestre de 2025. Según datos de Eurostat recogidos por la patronal ACEA, el sector de la UE cerró los seis primeros meses del año con el superávit comercial más bajo de los tres últimos ejercicios: 43.025 millones de euros, una cifra un 3,3% inferior que en el mismo periodo de 2024.

El muro arancelario levantado por Donald Trump pasó factura en las ventas al otro lado del Atlántico. Entre enero y junio las exportaciones a EE. UU. cayeron un 13,6% hasta los 17.293 millones de euros, cediendo el testigo a Reino Unido como primer destino de los turismos 'Made in Europe' tras crecer las ventas un 8,1% (18.500 millones de euros). Y si se toma como referencia el número de vehículos, cae al tercer puesto por detrás de Turquía, donde se registró una fuerte recuperación del mercado al aumentar las ventas un 34,5% (7.800 millones de euros).

China es otro quebradero de cabeza para la industria euro-

CHINA Y EE. UU. GOLPEAN LA BALANZA COMERCIAL

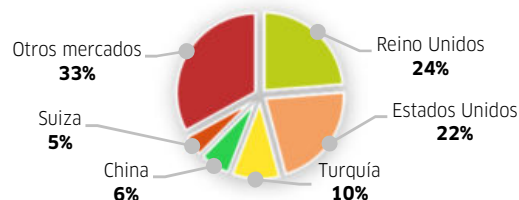
El sector automoción de la UE cerró el primer semestre de 2025 con el superávit comercial más bajo de los últimos tres años.

	2025	%25/24	2024	2023
Importaciones	35.198	-3,3%	36.414	39.632
Exportaciones	78.222	-3,3%	80.901	86.606
Balance Comercial	43.025	-3,3%	44.486	46.974

Datos de enero a junio de 2025, en millones de euros. Fuente: Eurostat.

UK, PRIMER DESTINO DE LAS EXPORTACIONES

Reino Unido desplaza a Estados Unidos como primer mercado de las ventas fuera de la UE, mientras las exportaciones en China se desploman un 42%.



Datos en porcentaje de los 5 primeros destinos de exportación fuera de la UE. Fuente: Eurostat.

pea. La intensificación de la competencia de los fabricantes nacionales, que ya suponen el 70% del mercado local, y la reorientación de la demanda hacia nuevos modelos puros de batería e híbridos enchufables desplomaron las exportaciones de vehículos europeos al gigan-

te asiático un 42,4% (5.100 millones). Las importaciones de automóviles chinos a Europa, por el contrario, se incrementaron un 3,7% (465.000 unidades/ 6.182 millones de euros), pese a los aranceles extras que la UE impuso a los eléctricos chinos el pasado otoño.

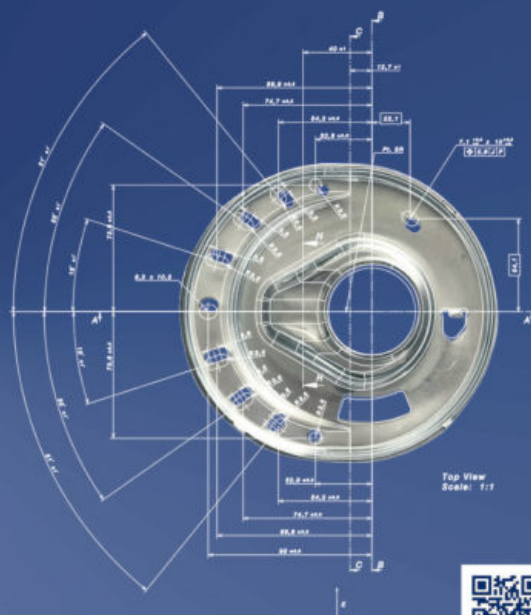
GRUPO AZPIARAN

TECNOLOGÍAS DE ESTAMPACIÓN METÁLICA

PROGRESIVO, TRANSFER, CORTE FINO Y CONFORMADO



PLANTAS EN ESPAÑA, MEXICO Y POLONIA



www.azpiaran.com

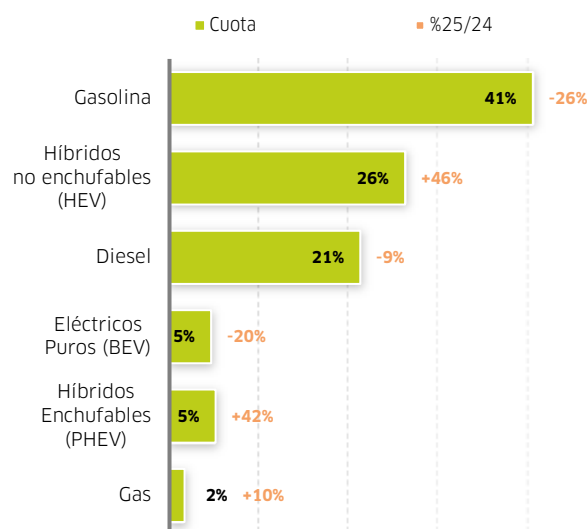


UN LARGO CAMINO POR RECORRER

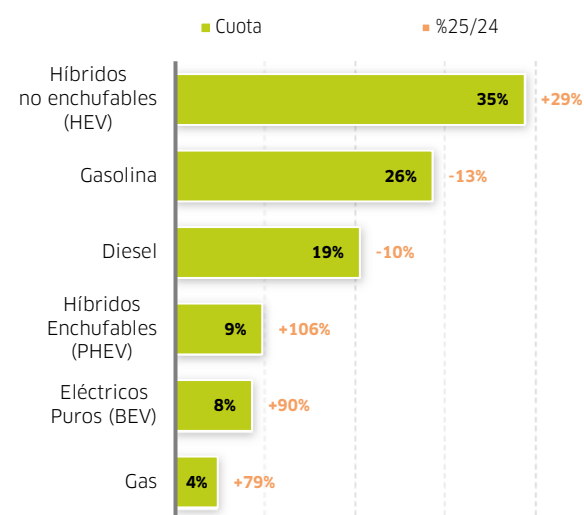
La producción y matriculación de vehículos avanza lentamente hacia el objetivo de recuperar las cifras de 2019.

	2024	%25/24	2023	2022	2021
Producción vehículos	2.377	-3,0%	2.451	2.219	2.098
Cuota de Electrificados	8,5%	-25,4%	11,4%	10,7%	9,3%
Matriculación de vehículos	1.219	+8,1%	1.128	959	1.034
Cuota de Electrificados	11,4%	-5,0%	12,0%	9,6%	4,8%

PRODUCCIÓN VEHÍCULOS POR FUENTES DE ENERGÍA



MATRICULACIÓN VEHÍCULOS POR FUENTES DE ENERGÍA



Datos en porcentaje, de enero a agosto de 2025. Fuente: Anfac.

ESPAÑA | MERCADO

LA INERCIA MARCA LA TENDENCIA AL ALZA

PESE A LA INCERTIDUMBRE GEOPOLÍTICA Y EL VAIVÉN REGULATORIO, LAS VENTAS SUMAN 13 MESES EN POSITIVO IMPULSADAS POR LOS ELECTRIFICADOS

La industria de automoción en España está encarando el gran reto que representa alcanzar la meta del cero emisiones descarbonizando los procesos sin perder competitividad. Una hoja de ruta que viene acompañada de una tormenta regulatoria, la volatilidad de los precios, las dificultades de suministro y otros elementos añadidos que demandan su incorporación de manera como la digitalización o la IA.

Pese al entorno desfavorable propiciado por la incertidumbre y las tensiones geopolíticas, España se mantiene como el 2º mayor productor europeo de vehículos y se sitúa dentro del Top 10 mundial.

El ejercicio 2024 cerró superando el hito del millón de unidades matriculadas, un 7% más que en 2023, y aunque la facturación descendió un 2%, hasta los 76.855 millones de euros, y la producción de vehículos un 3% con respecto al año anterior (2,3 millones unidades), la inversión aumentó un 2,6% con una cifra de 2.434 millones de euros.

Por fuentes de energía

las ventas de turismos electrificados crecieron un 2%, hasta las 115.948 unidades, lo que representa el 11,4% del mercado, 6 décimas menos que en 2023 e inferior al promedio europeo, cercano al 20%.

Con todo, el avance de la electrificación está marcando el paso en 2025, mejorando el dinamismo del mercado que, tras los datos de septiembre, mantiene la

18,6%

ES LA CUOTA DE MERCADO DE LOS TURISMOS ELECTRIFICADOS

tendencia al alza y acumula 13 meses en positivo. Entre enero y septiembre, la matriculación de turismos mejoró un 14,8% con 854.658 unidades, impulsada por el segmento electrificado, cuyas ventas sumaron 158.744 turismos, un 98% más que el año anterior y un 18,6% de cuota de mercado, 8 puntos porcentuales más que en 2024.

Más de un millón de coches

Este avance permite mantener la previsión de cierre de año por encima del 1,1 millón de matriculaciones para 2025, si bien se mantiene un 11,5% inferior a 2019. Para superar las cifras prepandemia sería necesario alcanzar entre 1,2 y

1,3 millones de ventas de turismos y afrontar la renovación del parque automovilístico, con una edad media superior a los 15 años.

Perpetuar las ayudas

Tras estos últimos datos, Anfac considera que el mercado en su conjunto sigue una tendencia positiva. No obstante, preocupa que el agotamiento de los presupuestos del plan Moves III en las principales CCAA suponga una parálisis del mercado electrificado. Su director general, José López-Tafall, reitera: “empleo y economía necesitan que esta buena inercia de mercado continúe, y que se vea acompañada por un apoyo a la inversión industrial”.

Peor saldo arroja la exportación, que acumula una caída del 8% en siete meses; y la producción, que hasta agosto se deja un 7%, con 1.478.582 vehículos ensamblados, condicionado por el descenso de la demanda europea. Los electrificados sumaron un total de 145.096 unidades (+4,1%) y una cuota del 9,8% de la fabricación total, un punto más que un año antes.



LOS PROVEEDORES DE AUTOMOCIÓN MANTENDRÁN LOS NIVELES DE FACTURACIÓN EN 2025

En 2024, los proveedores de automoción continuaron realizando fuertes inversiones en capacidades productivas e I+D+i para afrontar la transformación hacia la descarbonización y la digitalización. Sin embargo, este ímpetu perdió intensidad hasta un 12,3% en capacidades productivas (1.466 millones de euros) y un 2% en I+D, confirmando la entrada en una fase de ralentización tras dos años consecutivos de crecimiento. Además, la facturación retrocedió un 0,7% hasta los 41.238 millones de euros y la exportación un 0,3% (25.065 millones de euros). Para 2025, el sector prevé mantener la facturación, en línea con la ralentización motivada por volúmenes bajos de producción, incertidumbre global, márgenes ajustados y baja rentabilidad.

En el marco de la primera edición de BaM Vision Tech, organizada por el Basque Automotive Manufacturing Center (BaM) en la Universidad vitoriana Euneiz, el presidente ejecutivo de Gestamp, Francisco J. Riberas, manifestó ante 200 profesionales del sector, que “las tensiones geopolíticas están marcando el ritmo en un momento en el que la transición hacia el vehículo eléctrico avanza con fuerza”. Y, en es-

En España hay 38.725 puntos de recarga, pero 1 de cada 5 no están operativos.

te contexto, “solo podremos responder a los desafíos apostando por el talento, la digitalización y la descarbonización como ejes estratégicos de futuro”.

30.000 millones en la cadena de valor

De la misma manera se pronunció el presidente de Anfac, Josep Maria Recasens, al asegurar en el informe anual de la Asociación que “el valor añadido de la industria de automoción en el futuro está en el coche eléctrico y el software que ofrece la conectividad”. Pero, para avanzar “necesitaremos movilizar de forma conjunta casi 30.000 millones de euros en toda nuestra cadena de valor”.

En esta línea, una mayor flexibilidad que garantice la transición realista hacia el cero emisiones es una de las reivindicaciones que demandan fabricantes de vehículos y proveedores de automoción. En ese contexto se enmarca el Plan de Acción 2030-2035 que urge a acelerar la revisión de las regulaciones de CO2, incentivos de compra y fiscales para la adopción masiva de vehículos cero emisiones, mantener la apertura tecnológica y asegurar una política comercial equilibrada que iguale las condiciones de competencia global.

EL RETROCESO CONTINÚA

La exportación de vehículos y componentes reduce el volumen entre enero y julio.

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

	2025	% 25/24	%24/23	2024	2023
Ene	3.777	-24%	+14%	4.958	4.349
Feb	4.600	-17%	+5%	5.572	5.322
Mar	4.976	-4%	-9%	5.193	5.710
Abr	4.541	-7%	+13%	4.902	4.336
May	5.170	-5%	-2%	5.448	5.553
Jun	5.100	+0%	-14%	5.097	5.933
Jul	4.587	-0%	-4%	4.590	4.795
Ago			-9%	2.855	3.130
Sep			-4%	5.123	5.314
Oct			+4%	5.742	5.543
Nov			-15%	5.213	6.121
Dic			-7%	4.023	4.345
ENE-JUL	32.753	-8%	-1%	35.763	36.002
TOTAL AÑO			-3%	58.724	60.459

EXPORTACIÓN DE COMPONENTES

	2025	% 25/24	%24/23	2024	2023
Ene	1.020	-3%	+10%	1.055	957
Feb	1.044	-8%	-13%	1.130	1.305
Mar	1.079	+0%	-33%	1.076	1.601
Abr	1.043	-5%	+21%	1.096	903
May	1.074	-9%	+9%	1.186	1.092
Jun	1.046	+4%	-9%	1.008	1.113
Jul	986	-1%	+4%	993	958
Ago			+5%	811	769
Sep			+13%	1.155	1.026
Oct			+8%	1.169	1.079
Nov			-5%	1.023	1.076
Dic			-2%	733	746
ENE-JUL	7.293	-3%	-5%	7.547	7.931
TOTAL AÑO			-2%	12.440	12.630

IMPORTACIÓN DE COMPONENTES

	2025	% 25/24	%24/23	2024	2023
Ene	1.168	-25%	+8%	1.562	1.451
Feb	1.342	-25%	+11%	1.796	1.618
Mar	1.609	+2%	-4%	1.582	1.653
Abr	1.257	-23%	+9%	1.627	1.494
May	1.432	-13%	-8%	1.648	1.791
Jun	1.684	+7%	-13%	1.581	1.818
Jul	1.339	-16%	+2%	1.603	1.578
Ago			-14%	812	944
Sep			-6%	1.469	1.571
Oct			+7%	1.784	1.665
Nov			-6%	1.591	1.697
Dic			-11%	1.049	1.176
ENE-JUL	9.832	-14%	-0%	11.402	11.407
TOTAL AÑO			-2%	18.109	18.462

Millones de euros. Vehículos y componentes, piezas y accesorios de automoción. Datos provisionales. Fuente: Icxex.



ENCUESTA | VISIÓN DE CONJUNTO

INVERSIÓN Y COMPETITIVIDAD

LOS PROFESIONALES DE LA AUTOMOCIÓN DEMANDAN REGLAS DE JUEGO FIRMES E IGUALES PARA TODOS

La incertidumbre regulatoria y la elevada volatilidad de los mercados aboca a estrategias de inversión conservadoras. Los directivos de Fagor Ederlan, Jon Zuazo; Teknia, Rafael Morales; Garita Automotive, Jesús Conde; Ingemat, Adolfo del Campo; Azpiaran; Manuel García Iturri; y Gestamp, Mireia Arroyo, coinciden en que para avanzar, la automoción necesita políticas coordinadas y realistas, una regulación clara y firme, ayudas a la infraestructuras de recarga y una acción determinante contra las diferentes reglas de juego de países como China.

► ¿LA INCERTIDUMBRE Y LA FALTA DE CONFIANZA EN LOS VOLUMENES DE PRODUCCIÓN ESTÁN HACIENDO MELLA EN LAS EMPRESAS PARA ABORDAR FUTURAS INVERSIONES?

Jon Zuazo / Fagor Ederlan

El contexto de incertidumbre económica y de falta de confianza generalizada en los volúmenes de producción, junto a unas condiciones financieras aún más restrictivas inhibe el apetito de expansión, priorizando las inversiones de reposición frente a capacidad. Nuestra compañía mantiene una posición financiera sólida que nos permite seguir adelante con las inversiones estratégicas centradas en la mejora de la resiliencia. Esta solidez nos brinda la capacidad de actuar con visión a largo plazo, priorizando proyectos que estén alineados con nuestros objetivos de sostenibilidad y crecimiento responsable. Entendemos que el entorno actual exige prudencia, pero también creemos que es precisamente en estos momentos cuando se deben tomar decisiones valientes que refuercen nuestro compromiso con el futuro. Por ello, seguimos apostando por iniciativas que generen valor duradero para la organización y para la sociedad.

Rafael Morales / Teknia

El contexto actual exige a las empresas una mayor prudencia y capacidad de adaptación, pero no debería suponer una renuncia total a invertir. En Teknia entendemos la inversión como una herramienta clave para reforzar nuestra competitividad futura, incluso en escenarios inciertos. Por eso, estamos reorientando nuestras decisiones hacia proyectos más estratégicos que nos ayuden a mejorar la eficiencia en nues-

tras plantas, fortalezcan nuestra posición en la cadena de suministro y amplíen nuestra presencia internacional

Jesús Conde / Garita Automotive

La confianza empresarial se está viendo afectada por la volatilidad económica global, con contracción del PIB, altas tasas de interés que encarecen la financiación, incertidumbre política y disrupciones energéticas por los conflictos bélicos. Las empresas están llevando a cabo estrategias conservadoras, priorizando la liquidez y evitando compromisos a largo plazo. Esto ralentiza decisiones estratégicas en sectores clave como es la industria reduciendo la disposición a invertir o expandirse en el actual entorno incierto.

Adolfo del Campo / Ingemat

Absolutamente, incertidumbre e inversión no se conjugan bien en la misma frase y se está notando mucho. El informe del Observatorio de Automoción de la SPRI de junio de este año muestran bien a las claras la situación en la que la inversión global (excepto África y Oriente Medio) se redujo un 52% en el segundo semestre de 2024, respecto al mismo periodo del año anterior (son datos de 2024 pero es evidente que 2025 no ha cambiado la tendencia de 2024). Ahora mismo la inversión ni está ni se la espera en el corto plazo.

Manuel García Iturri / Azpiaran

No cabe duda de que las inversiones se están reduciendo, especialmente en España, donde la incertidumbre en los volúmenes de producción de los OEMs asentados en la península es muy acusada. Es difícil arriesgarse a gastar en nueva tecnología o incremento de capacidad en este escenario.

Mireia Arroyo / Gestamp

La fabricación de vehículos en España se ralentizó un 8,4% en el primer semestre, mientras que las matriculaciones descendieron un 1,9% en la UE. En este contexto, los fabricantes europeos de vehículos y de componentes de automoción no se han replegado, sino que han continuado invirtiendo en innovación, tecnología, capacidades industriales y talento para acelerar la transición hacia la nueva movilidad, más segura, sostenible y con el vehículo eléctrico como pieza clave. Una transformación, la de la industria de la

automoción, que, si bien tiene impacto en la producción actual, es necesaria para garantizar el futuro del sector.

En Gestamp venimos haciendo los deberes para fortalecer nuestra posición en el mercado. Esto ya nos permite ofrecer productos innovadores que ayudan a los fabricantes en su carrera por avanzar en la movilidad del futuro. Además, nuestra presencia global nos ayuda a tener una visión 360° de la industria de automoción y a avanzar en innovación con nuestros clientes.

► ¿QUÉ FACTORES CONDICIONAN LA ACTIVIDAD SECTORIAL EN 2025?

Jon Zuazo

En 2025, la actividad sectorial está siendo condicionada por una combinación de factores complejos que generan un entorno de alta volatilidad. Destacar las tensiones geopolíticas persistentes, la pérdida de posicionamiento de Europa y la inestabilidad del comercio global. En nuestro sector, preocupa especialmente la incertidumbre regulatoria, que dificulta la planificación a medio y largo plazo, y la creciente presencia de fabricantes chinos, que alteran las dinámicas competitivas. Además, la transición al vehículo eléctrico avanza de forma más lenta de lo esperado, lo que añade presión sobre las estrategias de innovación y adaptación tecnológica de las empresas.

Rafael Morales

Durante 2025, la evolución del sector se está viendo marcada fundamentalmente por las tensiones geopolíticas, que crean un ecosistema de incertidumbre que acaba por contagiar a toda la actividad industrial. Esto también se traduce en una bajada de las ventas derivada de una evolución de la demanda también marcada por la incertidumbre del consumidor.

Jesús Conde

La actividad sectorial en el caso de España está influenciada por los factores siguientes: la ventaja energética relativa favorece a la industria manufacturera; la digitalización impulsa sectores de alto valor añadido como TIC y servicios científicos; la presión comercial internacional perjudica a industrias como la textil y papelería; el turismo, aunque desacelera, y la construcción siguen siendo motores clave; el sector agroa-

JON
ZUAZODirector General de
Fagor Ederlan

“SEGUIMOS
ADELANTE CON
INVERSIONES
ESTRATÉGICAS”

limentario crece por condiciones climáticas favorables y apoyo político. En el caso de Europa, destacan la desaceleración económica y baja productividad, la transición climática y digital, y las presiones salariales y la inflación en servicios, debido a su alta intensidad en mano de obra, afectando a la competitividad.

Adolfo del Campo

Principalmente, la caída de la inversión, basada en gran parte en la incertidumbre sobre el futuro a medio y largo plazo de los sistemas de propulsión (ICE, PHEV, EV, H2....) y su velocidad de penetración; los aranceles y lo incierto sobre su cuantía y duración, han contribuido de manera importante a frenar el avance del sector. Esto, en el mundo “occidental”, dado que China, aun teniendo niveles bajos de inversión y a pesar de verse afectada por los aranceles, al menos tiene clara su hoja de ruta en lo relativo a la propulsión (apuesta clara por los EV a precios muy competitivos y con una buena infraestructura de recarga).

Manuel García Iturri

En 2025 el factor más importante es la desconfianza en el volumen de producción. La inflación y los altos costes financieros siguen pesando, pero en menor medida. En Euskadi preocupa cada vez más el absentismo laboral.

Mireia Arroyo

La fuerte competencia de otras grandes regiones, la transformación tecnológica para avanzar en la nueva movilidad y las tensiones comerciales actuales son algunos de los desafíos que debe supe-

RAFAEL MORALES

Chief Operations Officer de Teknia



“EL SECTOR NECESITA UNA HOJA DE RUTA COMPARTIDA”

rar el sector de la automoción, clave para la economía y el desarrollo del Viejo Continente.

En ese contexto, electrificación, digitalización y descarbonización han dejado de ser palabras de futuro: son exigencias del presente para todo el sector. Toda la industria está apostando fuerte por ellas. Y es que, aunque a simple vista todo parezca inmóvil, en los centros de I+D ya se fragua el vehículo del mañana y las fábricas son la mejor demostración de la capacidad de la industria para adelantarse y hacerlo posible. Sin duda, este desafiante entorno está permitiendo que el sector muestre su inagotable capacidad de resiliencia. No vale con transformarse, el reto es hacerlo a tiempo.

► ¿QUÉ PRIORIDADES DEMANDA EL SECTOR PARA GARANTIZAR LA COMPETITIVIDAD E IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?

Jon Zuazo

Para garantizar la competitividad futura del sector automovilístico e impulsar una movilidad verdaderamente sostenible, es imprescindible contar con un marco regulatorio claro, estable y firme que respalde a la industria europea frente a los desafíos globales. Además, se deben fomentar activamente proyectos que aceleren la digitalización de procesos, la electrificación de la movilidad y la innovación tecnológica. Otro pilar clave es la inversión en formación y atracción de talento, asegurando que las nuevas generaciones de profesionales estén preparadas para liderar esta transformación. Solo mediante una combinación de apoyo ins-

titucional, visión estratégica y colaboración público-privada a largo plazo se podrá asegurar un desarrollo sostenible y competitivo.

Rafael Morales

El sector necesita una hoja de ruta clara, realista y compartida entre la industria y las administraciones. Es esencial contar con políticas industriales coordinadas a nivel europeo que acompañen la transición hacia una movilidad más sostenible, pero también más competitiva. Desde Teknia, reivindicamos la importancia de mantener el peso del tejido productivo en Europa, proteger el empleo industrial y facilitar a las empresas la inversión y la innovación.

Jesús Conde

El sector automovilístico en España y Europa se enfoca en 5 ejes estratégicos para liderar la movilidad sostenible: electrificación, con un alza del 107% en matriculaciones de eléctricos y crecimiento de la infraestructura de recarga; digitalización, con impulso a vehículos conectados y autónomos y marcos de ciberseguridad; transformación industrial que busca relocalizar la producción y fortalecer la cadena de valor de baterías; regulación flexible, con propuestas para adaptar los objetivos de emisiones y fomentar flotas limpias; y geopolítica, ante la presión de marcas chinas y medidas arancelarias que afectan la competitividad europea.

Adolfo del Campo

En lo tocante a la competitividad: una regulación clara, estable y sencilla (me-

(pasa a la página X)

El futuro ahorra energía

A veces, menos es más.

La planta de pintura del futuro es electrificada, basada en procesos optimizados que hacen su producción más sostenible. En Dürr, estamos comprometidos con la innovación y la sostenibilidad:

- utilizamos un 50% menos de energía,
- reducimos las emisiones de carbono en un 50%,
- disminuimos las emisiones de COV en un 48%.

El futuro empieza ahora.



≤ 40 %

durr.com

ENCUESTA | VISIÓN DE CONJUNTO

(viene de la página IX)

nos regulación = mejor regulación), que no imponga sino que ayude en la transición y la evolución del sector. En lo que a la movilidad sostenible se refiere, una infraestructura de recarga (EVs, H2 si fuera el caso) y unos planes de ayuda (tanto al sector como a los consumidores) que permita en la práctica que haya alternativas reales al motor de combustión. Y una menor ingenuidad a nivel político, con una actuación clara respecto a países cuyas reglas de juego son diferentes (en el mejor de los casos) o están, directamente, ocultas (sí, me refiero a China).

Manuel García Iturri

La prioridad es exigir a los gobiernos europeos una flexibilización de las normativas para la movilidad eléctrica. Es evidente que los elementos que deben confluír para que la demanda de VE crezca, no avanzan al mismo ritmo. Esto frena a los OEMs europeos y facilita la entrada de la competencia china.

Mireia Arroyo

Hace años que el sector dio un paso adelante para proteger su competitividad. Pero la voluntad empresarial no es suficiente. Hace falta que los gobiernos también aceleren y apoyen a la industria. El sector necesita incentivos fiscales reales, un acceso fácil a la financiación y ayudas dirigidas a incentivar la demanda que se mantengan en el tiempo. También es clave contar con infraestructuras de recarga que generen confianza en el consumidor. Es clave crear las condiciones necesarias para que los potenciales compradores sientan que el día a día con un eléctrico es tan sencillo como lo era cuando teníamos que llenar el depósito de gasolina.

Y, sobre todo, se necesita un marco regulatorio estable que acompañe el ritmo real de la transformación, sin castigar inversiones ni poner en jaque el empleo. La flexibilización de los plazos que limitan a 2035 las ventas de coches con motor de combustión es un clamor en el sector desde hace tiempo.

► DADA LA LENTA PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN EL MERCADO, ¿COMO AFECTA A LA CADENA DE SUMINISTRO LOS AJUSTES DE LAS ESTRATEGIAS DE ELECTRIFICACIÓN DE LOS OEMS EUROPEOS?

Jon Zuazo

La lenta penetración del vehículo eléctrico en el mercado está obligando a los OEMs europeos a revisar sus estrategias de electrificación, lo que genera un impacto directo en la cadena de sumi-

nistro. La baja demanda provoca que las líneas productivas operen en condiciones poco rentables, dificultando la amortización de inversiones y generando incertidumbre que complica el acceso a financiación. Esta situación obliga a buscar proyectos con lanzamiento a corto plazo, pero no siempre hay disponibilidad. Para mitigar estos riesgos es fundamental diversificar la actividad entre vehículos eléctricos, híbridos e ICE, permitiendo una mayor flexibilidad operativa y una adaptación más eficiente a la evolución del mercado.

Rafael Morales

Los cambios de ritmo en las estrategias de electrificación generan una presión adicional sobre la cadena de valor del vehículo y eso nunca es positivo. Las decisiones de los OEMs afectan directamente a la planificación de los proveedores, que necesitamos visibilidad y estabilidad para alinear inversiones y capacidades, pero somos conscientes del porqué de estos cambios.

Esta situación, sin embargo, también pone en valor la importancia de contar con un modelo de negocio diversificado, como el de Teknia, que opera en múltiples tecnologías, productos y mercados. Esa diversificación nos permite adaptarnos con mayor agilidad a las circunstancias del mercado y seguir respondiendo con agilidad a las demandas de nuestros clientes.

Jesús Conde

La lenta adopción del vehículo eléctrico está obligando a los fabricantes europeos (OEMs) a reajustar sus estrategias, impactando profundamente la cadena de suministro. Se prioriza la relocalización y el *nearshoring* para reducir la dependencia asiática, mientras la resiliencia gana terreno frente a la eficiencia. La electrificación exige rediseñar procesos industriales y abastecerse de materiales estratégicos como litio y níquel. La infrautilización de capacidades y la revisión de inversiones generan incertidumbre entre proveedores. Europa está respondiendo con gigafactorías y alianzas público-privadas para reforzar su autonomía tecnológica y mantener la competitividad en un entorno global desafiante.

Adolfo del Campo

El retraso, la reducción de los volúmenes o directamente la cancelación de proyectos de electrificación no sólo está suponiendo un problema evidente en la cadena de suministro (menores cantidades, paralización o cancelación de las inversiones) sino que además está generando un nivel mayor de incertidumbre sobre el qué va a ocurrir,

cuándo y cómo. Esto para la inversión, los planes a medio/largo plazo y obliga a gestionar con las luces cortas la mayor parte del tiempo, lo cual es una mala receta pensando en el futuro a medio y largo plazo de las empresas.

Manuel García Iturri

El efecto es evidente: las inversiones previstas se retrasan o cancelan. Mientras tanto, los OEMs chinos, con tecnología ya desarrollada y capacidad excedentaria, exportan a Europa a precios reducidos.

Mireia Arroyo

Si bien es verdad que en la actual transición hacia la electrificación se puede observar un impacto en el volumen de producción a corto plazo, el camino pasa por seguir preparándonos para la nueva movilidad. Y los productores de componentes jugamos un papel clave en la transformación de la cadena de valor del automóvil porque nuestras piezas representan un 70% del valor del vehículo final.

Las claves para tomar la delantera en el actual contexto de transformación pasan por la rápida adaptación tecnológica de productos y procesos, la óptima gestión de los costes y la inflación y el adecuado reposicionamiento estratégico frente a OEMs y nuevos actores. Todo ello, en medio de las crecientes incertidumbres en materia regulatoria y fiscal. Pero también hay oportunidades claras en innovación, sostenibilidad y alianzas. La clave está en anticiparse, invertir en I+D y colaborar en toda la cadena de valor, algo que, como comentaba anteriormente, está en el ADN de Gestamp.

► ALGUNOS EXPERTOS AVANZAN UN PROGRESIVO AUMENTO DE LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS. ¿DE QUÉ MERCADOS CREE QUE PROCEDERÁ EL ALZA DE LA DEMANDA?

Jon Zuazo

En los próximos tres años, se espera un incremento progresivo en la fabricación de vehículos, impulsado principalmente por la demanda procedente de países emergentes como India, Sudamérica, Asia meridional y algunas regiones de África. Estos mercados experimentan un crecimiento económico sostenido y una expansión de la clase media, lo que favorece el aumento del consumo. Europa y Norteamérica también contribuirán, aunque con menor intensidad, debido a factores como la incertidumbre regulatoria y la reducción de incentivos al vehículo eléctrico. Por otro lado, se prevé que China registre

JESÚS CONDE
 Director general de
 Garita Automotive


“LA RESILIENCIA GANA TERRENO FRENTE A LA EFICIENCIA”

ADOLFO DEL CAMPO
 Director general de
 Ingemat


“LA INVERSIÓN NO ESTÁ NI SE LA ESPERA A CORTO PLAZO”

un leve retroceso, lo que podría redistribuir el foco de producción hacia otras regiones con mayor dinamismo.

Rafael Morales

El crecimiento de la demanda se concentrará previsiblemente en regiones con una base industrial en expansión y un aumento sostenido del poder adquisitivo, donde todavía existe un amplio margen de desarrollo del parque automovilístico. En Teknia, contamos con una estructura internacional que nos permite identificar oportunidades en mercados en crecimiento, adaptarnos a sus particularidades y dar respuesta de forma ágil y eficiente a las necesidades de nuestros clientes en cualquier parte del mundo.

Jesús Conde

El crecimiento de la demanda automotriz global puede que esté liderado por Asia-Pacífico, con China, India y el Sudeste Asiático representando más del 43% del mercado, impulsados por la electrificación y la urbanización acelerada (aumento de la clase media y las políticas de electrificación). Estados Unidos aporta el 19%, con fuerte interés en SUV, camiones ligeros y tecnologías autónomas. Europa avanza hacia la sostenibilidad, priorizando vehículos eléctricos, híbridos y movilidad compartida. América Latina, especialmente México y Brasil, muestra signos de recuperación y dinamismo. Factores clave como electrificación (52%), conectividad (41%) y plataformas digitales (36%) aceleran la demanda. Se prevé un crecimiento anual de en torno al 6% hasta 2034.

Adolfo del Campo

Del mercado USA, que sigue teniendo un nivel de dinamismo mayor que el de Europa y que además no tiene una regulación que vaya a penalizar a los fabricantes ni exigirles una tecnología concreta. Y si esto se concreta, empujará también al mercado de México que va unido indisolublemente al mercado estadounidense.

Manuel García Iturri

Es difícil pensar que ese incremento se produzca en Europa, donde la situación económica no es favorable. Quizá pueda darse en algunos países africanos y, sobre todo, en Asia. Pero esa demanda difícilmente se cubrirá con vehículos europeos.

Mireia Arroyo

Las medidas directas de apoyo a la industria son fundamentales, pero no suficientes. También es necesario impulsar iniciativas que dinamicen la demanda porque si no se compran coches la producción no va a crecer, más bien al contrario.

Y el repunte de ésta, como comentaba anteriormente, depende, en gran medida, de la capacidad para completar una infraestructura de recarga rápida que genere confianza y de la ambición por dotar ayudas que no solo sean suficientes, sino ágiles en su despliegue. Y ahí las administraciones juegan un papel clave.

Eso permitiría espolear la demanda de mercados maduros y emergentes. Pero tenemos que actuar ya porque España y Europa se juegan más que cifras de ventas o producción: se disputan la competitividad de un sector estratégico y la soberanía industrial. Si nos resignamos, no marcaremos nosotros el paso. Si apostamos de verdad, seguiremos siendo relevantes y líderes.

► EL AUGE DEL COCHE ELÉCTRICO CHINO, ¿REPRESENTA UNA AMENAZA O UNA OPORTUNIDAD PARA EL SECTOR EUROPEO DEL AUTOMÓVIL?

Jon Zuazo

El auge del coche eléctrico chino representa un desafío significativo para la industria europea del automóvil, especialmente en términos de competitividad en precio, velocidad de desarrollo y acceso a nuevas tecnologías. Sin embargo, también puede convertirse en una oportunidad estratégica si se gestiona adecuadamente. La entrada de estos fabricantes puede incentivar la atracción de inversión extranjera, fomentar la colaboración tecnológica y acelerar los procesos de innovación dentro del ecosistema europeo. Además, puede servir como catalizador para revisar y reforzar las políticas industriales, impulsar la digitalización y fortalecer la cadena de valor, posicionando a Europa como un referente en movilidad sostenible y avanzada.

Rafael Morales

El posicionamiento de los fabricantes chinos en el segmento eléctrico representa un reto de enorme calado para la industria europea. Su combinación de competitividad en costes, integración vertical y rapidez en el desarrollo de producto plantea una presión significativa. Sin embargo, también puede abrir oportunidades de colaboración tecnológica e industrial. Europa debe responder reforzando su ecosistema industrial, acelerando su transformación y apostando por una cadena de valor propia, innovadora y sostenible, sin perder de vista la apertura a alianzas globales.

Jesús Conde

El avance del coche eléctrico chino supone un desafío crucial para la automoción europea, combinando amenaza y oportunidad. China domina la producción global de vehículos eléctricos

MANUEL GARCÍA ITURRI

Director General de Azpiaran



“LA DEMANDA PODRÍA AUMENTAR EN ÁFRICA Y ASIA”

MIREIA ARROYO

Dtra. Corp. Comunic. MK y RR.II Gestamp



“EL RETO ES ADAPTARSE, Y HACERLO A TIEMPO”

y el refinado de litio, ofreciendo precios muy competitivos gracias a subvenciones y una cadena de suministro integrada. En 2023 sus marcas ya alcanzaban el 20% de las matriculaciones en la EU, frente al 0,4% en 2019, mientras proyectos europeos como Northvolt y Britishvolt fracasaban. Sin embargo, esta presión puede acelerar la electrificación en Europa, atraer inversión extranjera, como la de CATL, y fomentar una respuesta coordinada desde Bruselas. El reto chino impulsa una reindustrialización verde basada en innovación y sostenibilidad.

Adolfo del Campo

Entendemos que puede representar ambas (amenaza y oportunidad) a la vez. Y en nuestra mano (al menos en parte) estará que tenga más de una o de otra. Los chinos tienen un exceso de capacidad productiva y un mercado que es una trituradora de precios (por el desequilibrio oferta-demanda y por la propia cultura comercial china), por lo que están buscando salidas en mercados más saludables y sostenibles para ellos. Dado que USA ha ‘construido un muro’ a base de aranceles para protegerse de las exportaciones chinas, el principal destinatario de las exportaciones chinas será Europa. Esto tendrá un efecto importante en la industria automovilística no sólo europea, sino, en última instancia, a nivel global. E incluso podría tener impacto hasta en el mercado de trabajo, porque uno de los factores de la competitividad china es su alta dedicación.

Manuel García Iturri

Se trata de una amenaza evidente y muy seria. Las empresas chinas desarrollan tecnologías antes que los demás y cuentan con una potencia financiera que supera nuestras posibilidades.

Mireia Arroyo

La irrupción de fabricantes asiáticos no debería leerse como una amenaza, sino como una oportunidad. Pronto no solo venderán, sino que producirán en nuestro continente. Esto debe contribuir a dinamizar el sector, lo que tendrá un impacto directo en el mantenimiento de la inversión y el empleo de toda la industria.

Necesitamos un sector fuerte y competitivo, con capacidad para invertir en innovación, digitalización y talento, palancas claves para liderar la carrera. Pero Europa no puede esperar más. Debemos dar un paso adelante para asegurar que seguimos ocupando un lugar relevante en la cada vez más competitiva industria de automoción. Hay que ir día a día, pero sin detenerse, porque en esta carrera no gana el que acelera en el último tramo, sino el que sabe tomar antes las curvas.

INVERSIONES | PAÍS VASCO

LA INDUSTRIA SE ENCHUFA AL COCHE ELÉCTRICO

EL PERTE VEC IMPULSA LOS PLANES DE UN BUEN NÚMERO DE COMPAÑÍAS

La industria vasca no ha querido dejar pasar la oportunidad de beneficiarse del impulso que suponen las ayudas del Perte del Vehículo Eléctrico y Conectado (VEC), tanto para el crecimiento y la transformación del sector de automoción, en general, como de las propias compañías, en particular. De la mano de este plan, en los últimos tiempos se han ido conociendo diferentes proyectos (en mayor o menor grado de desarrollo) en los que trabajan o tienen previsto tomar parte

Interior de las instalaciones de Gestamp Bizkaia.



LA CUARTA ENTREGA DEL VEC DISPONE DE 1.250 MILLONES DE EUROS

empresas de toda índole, desde fabricantes, como Mercedes o Irizar, hasta Tier 1 como Gestamp u otros proveedores. En cuanto a los ámbitos de actuación, se contemplan iniciativas relacionadas con el desarrollo de baterías, como la liderada por Basquevolt, pero también con el resto de la cadena de valor industrial del VEC.

La financiación asequible, en forma de créditos 'blandos', y las subvenciones que ofrece este Perte (en total cerca de 900 millones de euros en la primera convocatoria, casi 1.200

millones en la segunda y unas previsiones de 500 millones más para la tercera, así como de otros 1.250 millones para la cuarta) han hecho aflorar los planes de las compañías. Entre todos ellos destaca, por su volumen inversor, el de Mercedes-Benz en Vitoria para la transformación integral de su fábrica con el fin de orientarla a la producción eléctrica, sostenible y eficiente.

ción para un nuevo accionamiento electrificado en eje propulsor o el desarrollo de un eje propulsor electrificado para vehículos pesados de más de tres toneladas, por citar algunas.

Basquevolt, en la 4ª

Compañías vascas de las que también han transcendido planes a través de su participación en el Perte VEC, en sus distintas convocatorias y líneas, han si-

Irizar también se presentó a estas ayudas con, entre otros, un proyecto en consorcio con una veintena de empresas, algunas vascas, orientado a la capacitación tecnológica y el desarrollo industrial de la cadena de valor del autobús y sus infraestructuras asociadas que persigue la descarbonización del sector con soluciones cero emisiones.

Al igual que Sapa, que ha registrado diferentes iniciativas, como la investiga-

do Cikautxo, Jema Energy, Birziplastic, RPK, Gestamp, Spool Sistemas; Autotech Engineering, Mugape, Global Laser Araba o Basquevolt, entre otras.

Precisamente, el Ministerio de Industria confirmó hace unos días a esta última, en el marco de la cuarta convocatoria del Perte, una ayuda provisional destinada a su nueva planta de fabricación de electrolitos para la producción de celdas de estado sólido.



Nueva Mercedes-Benz VLE.

MERCEDES AFINA EL PASO A LA NUEVA ERA

La planta de Mercedes en Vitoria ha iniciado con éxito la producción de los primeros vehículos de preserie de la nueva Mercedes-Benz VLE totalmente eléctrica, preparándose así para el inicio de su producción en serie en 2026, según confirmó la propia compañía.

A partir de esa fecha, la factoría alavesa producirá inicialmente el nuevo VLE totalmente eléctrico, la Clase V, la Vito y la eVito, con "total flexibilidad" y "adaptándose a las necesidades individuales de cada cliente". El VLE se integrará en la producción de la fábrica vasca, inicialmente como vehículo eléctrico y posteriormente también con un motor de combustión de última generación. De este modo, diferentes modelos de vehículos podrán salir de la misma línea de montaje. Para ello, Mercedes ha revisado y adaptado los procesos de producción.

El fabricante alemán explicó que para la preparación de la fabricación de esta nueva furgoneta basada en la arquitectura eléctrica Van Electric Architecture (VAN.EA) se han utilizado

los procesos de producción más avanzados, como la Inteligencia Artificial y las herramientas digitales o la creación de un gemelo digital de producción.

Primera planta en la red global

En palabras del director de la planta vitoriana, Bernd Krottmayer, el nuevo VLE "marca el comienzo de una nueva era". Según subrayó, "Vitoria es la primera planta de la red global de producción de furgonetas Mercedes-Benz" en producir el modelo. Además, adelantó que "más del 90% de las obras ya se han completado y se han iniciado las primeras pruebas de producción".

EXPORTACIONES | PAÍS VASCO

EL MERCADO EXTERIOR SE REACTIVA

LAS EMPRESAS RELACIONADAS CON EL AUTOMÓVIL SUBEN UN 5% SUS VENTAS INTERNACIONALES HASTA JUNIO

A pesar de que el sector de automoción europeo atraviesa por momentos complicados, lo cierto es que, en términos de comercio exterior, las compañías vascas relacionadas con el automóvil experimentaron en el primer semestre de este año, en líneas generales, una reactivación de sus ventas, que se elevaron hasta los 4.355 millones de euros, un +5% sobre la cifra del mismo periodo de 2024, según se desprende de las estadísticas del Eustat.

No obstante, esta mejora se circunscribió, únicamente, a los fabricantes de vehículos de motor, es decir, fundamentalmente a Mercedes. En concreto, este grupo (Cnae 291) vendió en los mercados internacionales por valor de 2.634 millones de euros, un 21% más. Como referencia, en la primera mitad del pasado ejercicio el valor de sus exportaciones se contrajo un -25%.

Por lo que se refiere a los ingresos foráneos de las empresas de la CAPV en-

cuadradas en la fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor (Cnae 293), alcanzaron un agregado de 1.097 millones de euros entre enero y junio (-10%), frente a un alza del +3% de un año antes.

Caucho y carroceros

En cuanto a las exportaciones de las firmas dedicadas a la fabricación de productos de caucho (Cnae 221), se cifraron en un total de 614 millones de euros en los seis primeros meses del presente ejercicio (-18%), ralentizando el descenso sufrido en el mismo periodo del año anterior (-22%).

Por su parte, las compañías de Euskadi vinculadas a la fabricación de carrocerías, remolques y semirremolques vendieron al exterior 10 millones de euros (-4%) en la primera mitad del año. En el primer semestre de 2024 sus ingresos internacionales cedieron a un ritmo de -36%.

LOS FABRICANTES DE COCHES TIRAN DEL CARRO

Los fabricantes de vehículos impulsaron las exportaciones vascas del sector en el primer semestre. En cambio, el resto de grupos registraron retrocesos.

	15-25	%25/24	%24/23	15-24	2024	2023
EUSKADI	4.355	+5%	-16%	4.155	8.225	9.750
Productos de caucho	614	-18%	-25%	748	1.360	1.801
Vehículos de motor	2.634	+21%	-20%	2.173	4.499	5.617
Carrocerías y remolques	10	-4%	-14%	11	21	25
Componentes para vehíc. motor	1.097	-10%	+2%	1.224	2.345	2.307
ÁLAVA	2.909	+10%	-15%	2.637	5.329	6.287
Productos de caucho	298	-25%	+9%	395	713	657
Vehículos de motor	2.385	+22%	-21%	1.959	4.055	5.114
Carrocerías y remolques	4	+6%	+98%	4	8	4
Componentes para vehíc. motor	222	-20%	+8%	279	552	512
BIZKAIA	738	-9%	-28%	814	1.548	2.164
Productos de caucho	255	-11%	-49%	288	525	1.025
Vehículos de motor	94	+29%	-33%	73	169	253
Carrocerías y remolques	5	-12%	+39%	6	11	8
Componentes para vehíc. motor	384	-14%	-4%	447	843	878
GIPUZKOA	707	+0%	+4%	704	1.349	1.298
Productos de caucho	61	-7%	+2%	65	121	119
Vehículos de motor	154	+10%	+11%	140	276	249
Carrocerías y remolques	1	-5%	-84%	1	2	13
Componentes para vehíc. motor	491	-1%	+4%	498	950	917
%ÁLAVA/PAÍS VASCO	67%	+5%	+0%	63%	65%	64%
Productos de caucho	49%	-8%	+44%	53%	52%	36%
Vehículos de motor	91%	+0%	-1%	90%	90%	91%
Carrocerías y remolques	44%	+11%	+129%	39%	40%	17%
Componentes para vehíc. motor	20%	-11%	+6%	23%	24%	22%

Datos en millones de euros. Los del primer semestre de 2025 y 2024 son provisionales y corresponden a la suma de los dos primeros trimestres de cada ejercicio. El resto de ejercicios son datos anuales. Fuente: Eustat.



Operador logístico
ANIBAL BLANCO

C/ Ricardo Martín Esperanza nº 25,
P. Ind. San Ciprián de Viñas
32901 San Ciprián de Viñas,
Ourense, España

trafico@anibalblanco.com
info@anibalblanco.com
Tel. +34 988 38 49 38
Fax +34 988 25 68 24



Logística y transporte de mercancías

Liderazgo y excelencia empresarial.
Eficacia y competitividad.
Marcamos la diferencia.



AGENTES | MOVILIDAD SOSTENIBLE

MUBIL VALIDA A LOS MEJORES

COMPAÑÍAS EUROPEAS LÍDERES EN MOVILIDAD SOSTENIBLE TESTAN EN LOS LABORATORIOS DEL CENTRO SUS DESARROLLOS EN BATERÍAS O PROPULSIÓN ELÉCTRICA

Mubil Center comienza a tomar posiciones como referente europeo en investigación, desarrollo e innovación en movilidad inteligente y sostenible. Desde su sede de Eskuzaitzeta en San Sebastián, este pionero polo tecnológico alberga un auténtico ecosistema de innovación abierta, en el que empresas, startups y centros tecnológicos dan forma a la movilidad del futuro.

Uno de los principales elementos diferenciadores del centro son sus avanzados laboratorios de ensayos de almacenamiento eléctrico, tracción eléctrica y pilas de combustible, abiertos a las empresas para que prueben en ellos sus tecnologías y desarrollos.

Los laboratorios, que están dotados con los medios más avanzados para el testeo y validación de este tipo de tecnologías, ya acogen las pruebas de varias compañías vascas, nacionales y europeas.

En el caso del almacenamiento eléctrico, gestionado pro Cidetec, se ensayan en él celdas, módulos y packs de baterías bajo los más exigentes estándares de fiabilidad. Y como avanzan desde Mubil, algunos de los principales fabricantes europeos proyectan testar sus baterías en esta instalación sometiénolas, por ejemplo, a pruebas de fuerza.

Mubil acoge también un laboratorio de tracción eléctrica, gestionado por la empresa Epowerlabs, para probar sistemas de motor, inversor y transmisión, aplicables a vehículos ligeros, pesados y de competición. En esta infraestructu-

CUENTA CON TRES LABORATORIOS DE TESTEO Y VALIDACIÓN

ra se pueden analizar aspectos como el rendimiento, la eficiencia, la durabilidad y el comportamiento eléctrico en condiciones operativas y climáticas controladas

El tercer laboratorio del centro, enfocado en las pi-

precisión distintas condiciones de temperatura y humedad, para probar la eficiencia de estos sistemas.

Empresas instaladas

El centro acoge en la actualidad la actividad de ocho empresas instaladas en él. Se trata de Battera, Lazpiur, NX, Wattson, Battbelt, Veltium, AVL y Novac.

A este núcleo innovador se suma la reciente inauguración en sus inmediaciones de una nueva sede de Cidetec Energy Storage, orientada al desarrollo de las baterías del futuro. Más adelante, también se trasladarán al entorno de Mubil las unidades de I+D de movilidad de Vicomtech y Tecnalia, componiendo un hub de movilidad que quiere ser referente en Europa.

En el caso de Tecnalia,



Inauguración de Mubil Center el pasado mayo.

las de hidrógeno, sirve para testar y validar sistemas de generación eléctrica a partir del hidrógeno. Cuenta con una cámara estanca capaz de simular con

pondrá en marcha en 2026 un nuevo edificio de 7.000 m2 provisto de tres laboratorios, dedicados a la movilidad aérea y a las tecnologías limpias de propulsión.



Basquevolt quiere ser líder en baterías de litio de estado sólido.

BASQUEVOLT

BASQUEVOLT AVANZA EN EL DESARROLLO DE BATERÍAS SÓLIDAS

Basquevolt avanza hacia su objetivo de convertirse en el líder europeo de la próxima generación de baterías de litio de estado sólido. Con base en el Parque Tecnológico de Álava, la compañía ha desarrollado una innovadora tecnología con un gran potencial para reducir el coste de las actuales baterías eléctricas, además de aumentar en un 50% su autonomía. El objetivo de la compañía pasa por fabricar a escala industrial celdas de batería de 80Ah, que cuentan con una densidad energética suficiente para fabricar los battery packs de los coches eléctricos. Como paso previo, en 2024 alcanzó el hito de producir sus primeras celdas de 20Ah en su planta de prototipos, las cuales están siendo testadas por dos fabricantes mundiales de automoción.

Una vez escale y valide los prototipos de 80 Ah, y cuente con la financiación necesaria, la hoja de ruta contempla la construcción de una planta piloto frente a su centro de innovación.

En ese camino, Basquevolt acaba de recibir varios impulsos que le permitirán acercarse a estos objetivos. Por una parte, ha sido adjudicataria de una subvención de 6,1 millones de euros por parte del Ministerio de Industria y Turismo, en el marco del Perte VEC IV en su sección de baterías. Por otra parte, la Fundación Vital acaba de entrar con 4 millones de euros en el capital de la compañía, que también tiene entre sus socios accionistas a Iberdrola, CDTI Innvierte, CIE Automotive, Enagás, EIT InnoEnergy y el CIC EnergiGUNE. Además, Basquevolt ha sido premiada por el EIC Accelerator de la Comisión Europea para liderar la tecnología y fabricación de su electrolito en Europa, lo que le reporta una subvención de 2,5 millones de euros.

IREKA

AGENTES | MOVILIDAD ELÉCTRICA

BAM INNOVARÁ AL PIE DE LAS MÁQUINAS

BASQUE AUTOMOTIVE MANUFACTURING TRABAJARÁ A ESCASOS METROS DE LA PLANTA DE MERCEDES

Basque Automotive Manufacturing Center (BaM) abrirá sus puertas a mediados de 2026 en el parque empresarial de Jándiz, en Vitoria, donde ocupará un edificio de más de 10.000m² junto a la planta de Mercedes-Benz. Será un centro de investigación en fabricación avanzada orientado al desarrollo de nuevas tecnologías en el entorno del vehículo eléctrico, desde un punto de vista muy cercano al mercado y a la fabricación. Funcionará como un banco de pruebas en la etapa de preproducción de las empresas que lo forman.

BaM nace con tres socios privados, Mercedes-Benz, Gestamp, y la Universidad de Mondragón a través de la empresa MB Sistemas, y cuenta con la aportación pública del Gobierno vasco, que financia parte del proyecto. El centro desarrolla una fórmula de colaboración público-privada entre empresas, agentes tecnológicos y administración para la creación de una infraestructura científico-tecnológica en torno a la investigación de excelencia en un sector crítico para la economía como la automoción, que afronta, además, su transformación hacia el VEC.

El centro acompañará los desarrollos

de la planta de Mercedes-Benz, que lidera la producción de vehículos eléctricos en Euskadi, si bien tiene como objetivo incorporar a nuevos socios, empresas o centros tecnológico. BaM está llamado a ser un centro de referencia de automoción nacional y europeo, a través del impulso de la I+D.

Tecnologías de unión

BaM trabajará, entre otras cuestiones, en el desarrollo de conocimiento avanzado en tecnologías de unión (térmica, mecánica, con láser y adhesiva), logísticas y visión (fabricación flexible 4.0), recubrimientos (sellado y ceras) y calidad para el VEC, así como en el desarrollo del concepto de fábrica flexible e inteligente para productos complejos multitecnológica. Se dedicará al análisis

y desarrollo de tecnologías digitales (IA, digital twins, visión artificial) y su integración con las tecnologías de fabricación en el marco del vehículo del futuro. El centro incluirá el testeo y validación del conocimiento desarrollado a escala de laboratorio, además de la obtención de datos para realimentar el proceso de investigación y optimizar los resultados obtenidos.

DESARROLLARÁ TECNOLOGÍAS DE UNIÓN, LOGÍSTICAS Y DE VISIÓN PARA EL VEC



Interior de la planta de Mercedes-Benz de Vitoria, que trabajará codo a codo con BaM.

AIC AVANZA POR EL CARRIL DEL CONOCIMIENTO

El Automotive Intelligence Center (AIC), centro internacional de inteligencia para la automoción, avanza en sus objetivos de integrar conocimiento, tecnología y desarrollo industrial, bajo una orientación de mercado. El centro, que constituye un proyecto público-privado, impulsado por la Diputación Foral de Bizkaia, los ayuntamientos de Ernua y Amorebieta Etxeno, el Cluster ACICAE y varias empresas privadas, alberga en sus instalaciones una treintena de entidades como Teknia Group, Gestamp, Gonvarri, Lasai o Nuuk Mobility.

En el marco de su actividad como impulsor de soluciones avanzadas para el

sector, AIC ha desarrollado recientemente el proyecto Adapt-IA, en su Centro de Desarrollo Virtual, que avanza en el desarrollo de soluciones basadas en IA, con aplicaciones innovadoras. En el ámbito de sus



Instalaciones de AIC en Borroa, Amorebieta.

programas de innovación en electromovilidad ha incorporado un nuevo módulo en torno al hidrógeno y una experiencia de prueba de rendimiento con el vehículo BYD seal.

OPORTUNIDADES Y RETOS DE LA NUEVA CONDUCCIÓN

El Centro Vasco de Movilidad Conectada, Cooperativa y Automatizada (BasqueCCA), avanza en su objetivo de posicionar al País Vasco como un referente internacional en las tecnologías de movilidad del futuro, como la conectividad entre los vehículos y la infraestructura o la conducción automatizada.

La asociación, que integra organizaciones y empresas multidisciplinarias en torno a los avances en movilidad, trabaja en el desarrollo de un ecosistema de investigación y desarrollo a través de la colaboración entre organizaciones públicas y privadas con el objetivo de crear soluciones

más eficientes y seguras en este ámbito.

Por otra parte, a través de su laboratorio cooperativo (Basque CCAM Lab) ha desarrollado varios proyectos de I+D+i en torno a nuevos negocios y tecnolo-



La conducción automatizada gana terreno.

gías en torno a la movilidad autónoma.

El centro trabaja también en la atracción de proyectos y talento en el sector de la movilidad.

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport