

Agenda Estratégica SERNAUTO 2025

Impulsando la industria de componentes
para automoción en España



RELEVANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL



España ocupa el **2º** puesto en **producción de vehículos en Europa** y **9º** en el **mundo**, lo que ha permitido desarrollar un parque de fabricantes de componentes alrededor de los OEMs



El sector de componentes para automoción es un **vertebrador del territorio español** – Tejido empresarial **>1.000 empresas**



Las empresas de componentes en España **facturan ~36.000 mill. EUR** (~60% destinado a exportación a +170 países en los 5 continentes)



Los **equipos y componentes** tienen un peso fundamental en la cadena de valor del vehículo – representan **>75% del valor total**



El sector **contribuye de manera significativa al PIB español** – genera el ~5% del Valor Añadido Bruto del sector industrial



El sector **genera empleo de calidad**, bien remunerado y estable (+34.500 puestos directos desde 2013): **365.000 trabajadores** (>60% directos)



Los fabricantes de equipos y componentes de automoción han invertido **>8.400 mill. EUR en I+D+i desde 2013** (~4% de la facturación)



El sector aporta **4.900 mill. EUR anuales a las arcas del estado** y tiene un **efecto multiplicador sobre la actividad económica x3**

La industria española de fabricantes de equipos y componentes para automoción tiene una fuerte relevancia económica y social para España, así como un elevado efecto tractor sobre el resto de industrias y sectores



PRE COVID-19

Mobility

El futuro de la movilidad de personas y bienes

Las compañías de vehículos compartidos se convierten en **plataformas**, clave como futuros clientes



¿POST COVID-19?

- > ¿Cómo podría cambiar en el futuro la **percepción de los consumidores** respecto al *ride-hailing* y *car-sharing*?
- > Dada la esperada caída de las ventas, ¿**sobrevivirán los players de ride-hailing / cambiarán su oferta?**

Automation

Reemplazar conductores para mejorar la seguridad, el coste y la eficiencia

Los primeros players establecidos dentro de la movilidad autónoma. **El hype se ha calmado**



- > Dadas las **altas inversiones requeridas**, ¿la conducción autónoma seguirá siendo una prioridad para los OEMs?
- > ¿Cómo será la **capacidad de gasto del consumidor** medio y su **disposición a gastar en vehículo autónomo?**

Digitization

Big Data analytics, conectividad e inteligencia artificial

Digitalización de los modelos de negocio de las compañías en curso. Nuevos canales de ventas y productos



- > ¿Podría la digitalización de los negocios y procesos (p.ej., canales de venta) **apoyar la reducción de los costes de los OEMs y los proveedores?**
- > Dadas las **altas inversiones requeridas**, ¿cómo será el camino de desarrollo de las soluciones digitales?

Electrification

Trenes híbridos o eléctricos, baterías y accionamiento eléctrico

Cada vez hay **más modelos** disponibles. Los proveedores deben decidir si también intensifican sus actividades



- > ¿Cómo cambiarán **los incentivos para VEB¹⁾** y de **bajas emisiones** y cuál podría ser el impacto en la futura penetración?
- > ¿Se revisarán los **objetivos de CO₂ de la UE?**
- > Dada la nueva asignación de capital/rendimientos económicos, ¿qué implicaciones tiene sobre las inversiones en **infraestructuras de EV?**

La crisis derivada de la COVID-19 amplificará los desafíos estructurales a los que ya se enfrentaba la industria de automoción

1)Vehículo Eléctrico de Batería

Implicaciones

Ante cualquier escenario, todos los **OEMs** y **proveedores** deberán tomar **medidas decisivas** para **gestionar** la crisis

La **severidad de las medidas** desplegadas dependerá de la **posición financiera** de cada **compañía**

Muchas compañías han entrado en esta crisis en una **posición financiera menos segura** que el proveedor medio en **2008**

Las **interconexiones** a lo largo de la cadena de suministro podrían provocar un **efecto dominó**

Las valoraciones más bajas y las dificultades financieras impulsarán un **aumento de la actividad de fusiones y adquisiciones**

Consideraciones estratégicas

En áreas de **crecimiento e innovación** como la electrificación o la digitalización



- > Las empresas en **dificultades financieras** **recortarán las inversiones**, paralizarán los proyectos y perderán talento
- > Los OEMs y proveedores que sean **capaces de persistir emergerán** con menos competidores y más talento disponible

El aumento de las **fusiones y adquisiciones** tendrá un doble efecto



- > Los OEMs y proveedores en **dificultades financieras** se pondrán a la **defensiva**, convirtiéndose en objeto de reestructuración para los acreedores, inversores estratégicos y fondos de capital riesgo
- > Las empresas **solventes** deberán posicionarse a la **ofensiva**, impulsando la consolidación e integrando activos en áreas de elevado crecimiento

Aunque la gravedad y la duración de la crisis derivada de la COVID-19 es incierta, algunas conclusiones y dinámicas están claras

Sector de fabricantes de componentes para automoción



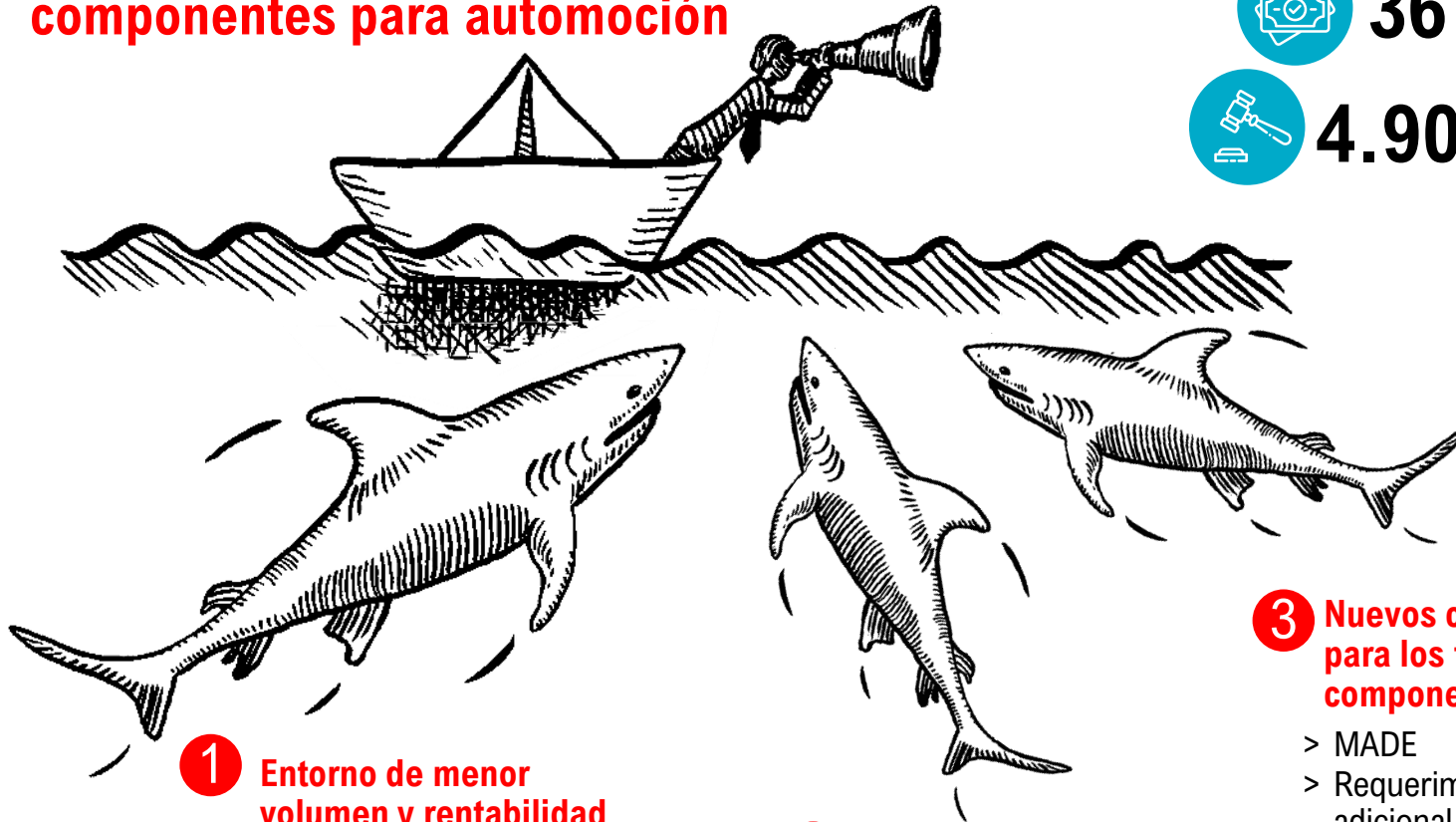
365 mil empleados



36 mil mill. EUR de facturación



4.900 mill. EUR aportación fiscal



1 Entorno de menor volumen y rentabilidad

- > Descenso de demanda
- > Políticas de reducción de costes por parte de los OEMs

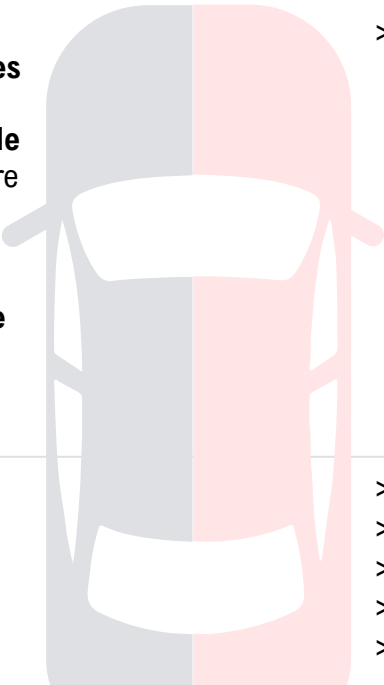


2 Presión regulatoria

- > Política sobre cambio climático (e.g., restricción emisiones, economía circular)
- > Incertidumbre regulatoria

3 Nuevos condicionantes para los fabricantes de componentes

- > MADE
- > Requerimiento de inversión adicional en I+D+i para mantener la competitividad

El contexto de mercado, la tecnología y la presión regulatoria ponen en riesgo a las PYMEs de componentes para automoción y a su vez en peligro la contribución del sector a la economía de España (pérdida de empleo, de tejido industrial en zonas de la España vaciada, de aportación al PIB, aportación fiscal, etc.)

		Escenario		
		A	B	
	Ayudas a la DEMANDA		Ayudas a la OFERTA Y LA DEMANDA	
RACIONAL	<ul style="list-style-type: none"> > Fomentar la renovación del parque con los nuevos vehículos de bajas y cero emisiones (e.g. xEV), mediante: <ul style="list-style-type: none"> – Ayudas a la compra y fiscalidad favorable – Aplicación de la regulación de la UE sobre los objetivos de emisiones de CO₂ y restricciones de acceso en las ciudades > Sin embargo, estas medidas serían insuficientes porque no se cubre el gap de precio (el precio de los xEV en España es elevado) y la infraestructura de recarga de vehículos es insuficiente a día de hoy 		<ul style="list-style-type: none"> > En paralelo a la renovación de la flota y a la fiscalidad asociada al uso, se debe incentivar la oferta mediante ayudas al desarrollo de la industria <ul style="list-style-type: none"> – Contribución al desarrollo de los proveedores tradicionales – Inversiones en infraestructura necesaria para soportar la penetración de los xEV, así como la tecnología que los sustenta 	
MEDIDAS potenciales	<ul style="list-style-type: none"> > Renovación del parque de vehículos > Reducción de emisiones > Legislación > Mantenimiento de vehículos 		<ul style="list-style-type: none"> > Renovación del parque de vehículos > Reducción de emisiones > Ayudas a la inversión en I+D+i > Talento > Vertebración del territorio 	
PROPUESTA	<p>Las ayudas a la demanda van dirigidas fundamentalmente a vehículos importados – su efecto en la industria nacional es muy limitado</p>			<p>Combinar medidas de oferta y demanda tendría un impacto directo sobre la economía (e.g., empleo, exportaciones, recaudaciones)...</p> <p>... así como un impacto indirecto, al permitir adaptar la oferta a las nuevas necesidades de demanda mediante la inversión en I+D+i</p>

Proponemos llevar a cabo un plan de acción con medidas enfocadas en el desarrollo de la oferta e impulso de la demanda

ESTRATEGIAS PARA EL PROCESO DE ELECTRIFICACIÓN

A Actual

Políticas de oferta y demanda

- ↗ Subvenciones a la compra de vehículos

Inversión en infraestructura

- ↗ Iniciativas privadas mayoritariamente

Restricciones a la compra

- ↗ Anuncio de restricciones futuras pero sin concretar

B

- ↗↗ Mayores subvenciones a la compra de vehículos

- ↗ Iniciativas privadas mayoritariamente

- ↗↗ Restricciones concretas a la compra de vehículos de combustión

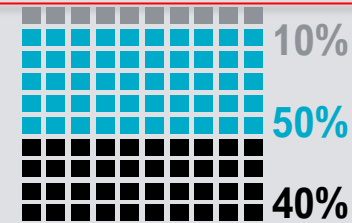
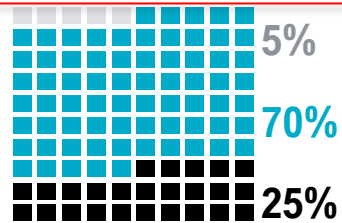
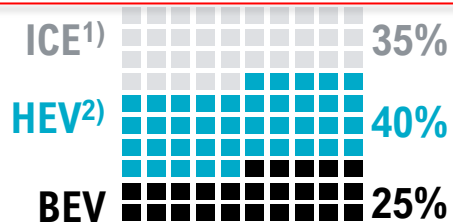
C Más positivo

- ↗↗ Combinar subvenciones a la compra de vehículos y a la oferta

- ↗↗ Introducción de iniciativas públicas

- ↗ Sin restricciones de compra

Mix de vehículos nuevos 2030



Emisiones CO₂ vehículos nuevos³⁾ 2030

80,4 g/CO₂

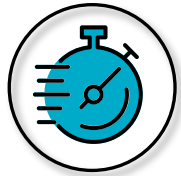
67,2 g/CO₂

59,0 g/CO₂ **Objetivo UE 2030**

↗ Nivel de intensidad de las medidas

11) Incluye diésel y gasolina; 2) Incluye híbridos enchufables; 3) Expresado en NEDC

Se hacen imprescindibles las iniciativas públicas de inversión en infraestructura para reducir las emisiones y potenciar la electrificación, y así alcanzar el objetivo de emisiones de vehículos nuevos de la UE para 2030



Corto plazo
6 meses

Plan de choque



Recuperar el sector de componentes de automoción de la crisis derivada de la COVID-19 por su fuerte carácter tractor puede ser un vector de importancia para la recuperación económica



Medio y largo plazo
5 años

Plan institucional Sernauto

- > Dotar a España de una **estrategia-país a medio y largo plazo en materia de automoción** y asegurar la **competitividad y el posicionamiento global del sector de componentes** de automoción español
- > Promover las **tecnologías para la nueva movilidad** y, a su vez, **preservar el empleo**



El plan de choque garantiza la supervivencia del sector post-COVID-19, y el plan institucional crear una estrategia-país para el largo plazo

Combinar medidas de oferta y demanda tendría un

...



...

impacto directo

en la economía de España, así como un...

Incremento de **facturación** de los fabricantes de componentes para automoción



+4.000 mill. EUR
facturación adicional en 2025

Contribución a la mejora de la **balanza comercial**



+2.295 mill. EUR
de exportaciones adicionales

Creación de **empleo**



+39.950
empleados

Incremento de la **recaudación fiscal**



+800 mill. EUR

Atracción de inversiones:
Incremento de **inversión en I+D+i**



+1.500 mill. EUR
en los próximos cinco años

...**impacto indirecto,**

permitiendo adaptar la oferta a las nuevas necesidades de demanda mediante la inversión en I+D+i

Renovación del parque de vehículos, contribuyendo a la **reducción de emisiones**

Como consecuencia del **desarrollo de la oferta** (e.g., mejora de la infraestructura de carga, inversión en I+D+i), los **precios de los vehículos xEV disminuirán**, impulsando de este modo su demanda



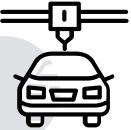





	Medidas de apoyo a...	Objetivos	Medidas DEMANDA	Medidas OFERTA		
1		Mercado	<ul style="list-style-type: none"> > Facilitar el acceso a financiación > Reducir emisiones > Renovar parque de vehículos > Mantenimiento de vehículos 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ 	✓	<p>En paralelo, las empresas deben también implementar una serie de medidas por su parte que les permitan adaptarse a la nueva normalidad post-COVID-19, teniendo en cuenta los recursos disponibles y el nivel de impacto que sufran</p> 
2		Inversión	<ul style="list-style-type: none"> > Atracción de inversiones > Fomentar la economía circular > Promover un ecosistema industrial colaborativo > Apoyar la consolidación del sector 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ ✓ ✓ 	
3		Regulación / Fiscalidad	<ul style="list-style-type: none"> > Crear un entorno regulatorio atractivo > Vigilancia del mercado 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ 	
4		I+D+i	<ul style="list-style-type: none"> > Potenciar I+D+i y digitalización 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 	
5		Talento	<ul style="list-style-type: none"> > Potenciar y atraer talento 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 	

La propuesta de medidas institucionales combina ayudas a la oferta y a la demanda



OBJETIVOS EN EL MEDIO Y LARGO PLAZO (1/2)

	Facilitar el acceso a la financiación	<ul style="list-style-type: none">> Medidas para mejorar las condiciones de financiación y/o subvención a las que pueden acceder las empresas, tanto en coste como en plazo (p.ej., ayudas para la concesión de préstamos participativos destinados tanto a la financiación de inversiones como del circulante, así como facilitar el acceso a la financiación bancaria tradicional)
	Reducir emisiones	<ul style="list-style-type: none">> Adaptar la oferta a la demanda cambiante, con tecnologías más eficientes, que reduzcan las emisiones
	Renovar el parque de vehículos	<ul style="list-style-type: none">> Desarrollar medidas para la renovación del parque automovilístico, uno de los más envejecidos de Europa, ligando las ayudas a la adquisición de vehículos nuevos al achatarramiento de los antiguos
	Mantenimiento de vehículos	<ul style="list-style-type: none">> Campañas de sensibilización al consumidor sobre el correcto mantenimiento y revisión de los vehículos, clave en la seguridad vial
	Atraer inversores	<ul style="list-style-type: none">> Aportar un marco de certidumbre y estabilidad a las empresas, para favorecer la toma de decisiones sobre la asignación a las plantas españolas de inversiones productivas para los vehículos con nuevas tecnologías y sus componentes
	Apoyar la consolidación del sector	<ul style="list-style-type: none">> Medidas para consolidar el tejido productivo del sector de componentes para la automoción, que favorezcan la no desaparición de las empresas más vulnerables a la crisis> Favorecer operaciones de fusiones y adquisiciones en el sector, para asegurar el mantenimiento del tejido industrial

Las medidas del plan institucional están orientadas a garantizar el liderazgo mundial de España en el sector de automoción

OBJETIVOS EN EL MEDIO Y LARGO PLAZO (2/2)



Promover un ecosistema colaborativo

- > Promover la colaboración entre empresas, con el objetivo de mantener e **impulsar la actividad económica**, especialmente en aquellas **áreas donde la automoción es el principal motor económico**, incluyendo incentivos para los **OEM y los fabricantes de componentes** instalados en las **zonas más vulnerables**



Fomentar la economía circular

- > Impulsar técnicas para **reutilizar y reciclar materiales**, así como refabricar componentes, garantizando la calidad, funcionalidad y seguridad de los productos



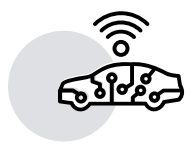
Crear entorno regulatorio atractivo

- > **Eliminar la incertidumbre regulatoria** (laboral, fiscal y medioambiental). Crear un **entorno regulatorio y fiscal atractivo y estable**, uniforme a nivel nacional, regional y local y **en línea con los objetivos de la UE**



Vigilancia de mercado

- > Promover una **regulación específica** sobre la **comercialización de piezas usadas** provenientes de vehículos fuera de uso y control más exigente de la importación de recambios para garantizar calidad y seguridad



Potenciar el I+D+i y digitalización

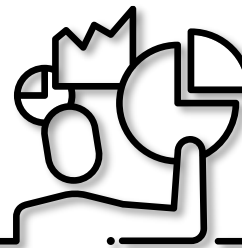
- > **Garantizar el futuro de un sector estratégico** para España, principalmente a través de **medidas que incentiven el I+D+i y la digitalización** para poder **desarrollar la Agenda de Prioridades Estratégicas de I+D+i del Sector**
- > Las medidas tendrán una **mayor penetración** en **vehículos de cero y bajas emisiones**, así como en los **vehículos o servicios de movilidad conectada**



Potenciar y atraer talento

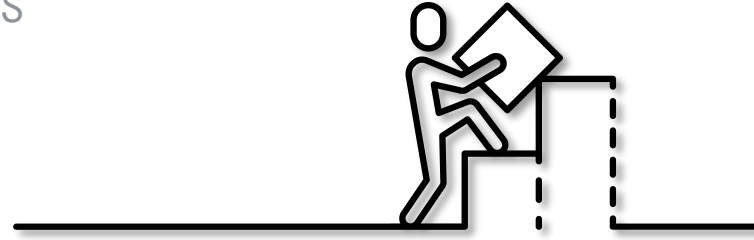
- > Ayudas / subvenciones destinadas a **programas de formación profesional** específicos impartidos por empresas del sector
- > Las medidas tienen como objetivo tanto **retener y potenciar talento interno** como **atraer talento externo** de diferentes sectores

Las medidas del plan institucional están orientadas a garantizar el liderazgo mundial de España en el sector de automoción



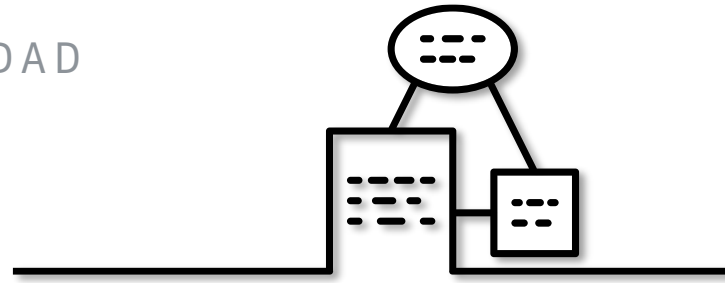
- 1** Campaña de **concienciación** en materia de **emisiones** y cuidado del **medio ambiente**
- 2** Plan de **ayuda para los mantenimientos y recambios** de aquellos elementos relacionados con el consumo, que permitan una **reducción efectiva de emisiones**
- 3** Programa de **subvenciones** a la compra de vehículos nuevos **proporcionales al diferencial de emisiones** con el vehículo antiguo
- 4** Programa de **ayudas al I+D+i enfocado** a tecnologías para **reducir las emisiones** y lanzar una **campaña de información** al consumidor

Se proponen medidas que activen la compra de vehículos siempre en el contexto de reducción emisiones



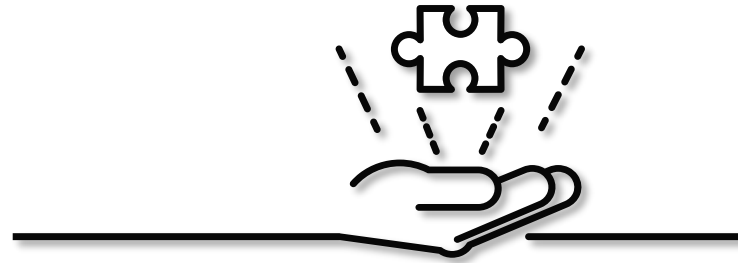
- 1** Apoyo institucional a las **inversiones en bienes de capital de las empresas**, orientadas a **mejorar la solvencia** y a hacer **inversiones de carácter estratégico**
- 2** Contemplar la **consolidación de empresas** como un **proyecto de mejora de solvencia** o de **inversión estratégica**, y permitir el **apoyo institucional** a operaciones de **fusiones y adquisiciones**
- 3** **Reducción total o parcial de la tributación de las subvenciones al capital y de explotación**, especialmente a aquellas provenientes del **Plan de Recuperación de Europa**, ya que no implican un mayor endeudamiento de España, por lo que no existe razón para tributar por ellos a favor del Estado español

Las medidas de apoyo a las inversiones favorecerán la consolidación del sector y deben ir apoyadas por ventajas fiscales



- 1 Equiparación en importancia y deducción fiscal de la innovación en producto y proceso** con el ámbito de la I+D, pasando el tipo de **deducción del 12% actual al 25%**
- 2 Calificación como innovación tecnológica** de los **gastos de adaptación** de los procesos de producción de componentes **a los requisitos de los fabricantes**
- 3 Inclusión de la certificación de proyectos como gasto deducible**
- 4 Creación de medidas para favorecer la inversión** en I+D+i de **empresas extranjeras con presencia en España**
- 5 Aplicación de incentivos fiscales** a los costes de **desarrollo y mantenimiento de las patentes** tanto en el ámbito nacional, europeo e internacional
- 6 Recuperación de la reducción por intangibles en el IS (Patent Box)**

El paquete de medidas fiscales servirán para mantener la implantación de empresas ante la nueva tendencia de regionalización



1 Puesta en marcha de la **ICPP de Automoción**

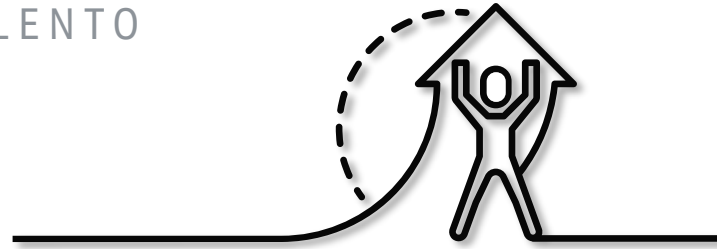
2 **Proyectos tractores** colaborativos de interés común

3 Ventanilla única de gestión de ayudas para **simplificar y reducir los trámites administrativos** asociados

4 **Reasignación de los presupuestos dedicados a la I+D+i** en beneficio a las subvenciones e incremento de los tramos no reembolsables de las convocatorias

5 Convocatorias que permitan la **planificación de actividades de I+D+i**, así como poder imputar como gasto las inversiones realizadas durante el año natural del proyecto

Tomar medidas que potencien el I+D+i es importante por ser una herramienta de mejora para las empresas y la economía



- 1** Adecuar de los planes de estudio a las **necesidades** reales, recogiendo la opinión de **empresas, asociaciones y otros agentes sociales**
- 2** Promover el **aprendizaje continuo** a lo largo de toda la vida laboral
- 3** Incrementar la **colaboración entre el mundo universitario y el empresarial**
- 4** Establecer un **período mínimo de prácticas profesionales** como requisito para la obtención del título, flexibilizando calendarios y horarios lectivos
- 5** Promover programas de **formación dual** (FP y universitaria) para el sector de equipos y componentes, involucrando en su desarrollo a grupos de trabajo integrados por empresas y AA.PP.

Para mantener su competitividad en el mercado global, la industria de automoción española ha de disponer de una fuerza laboral cualificada

Roland
Berger

THINK:ACT

