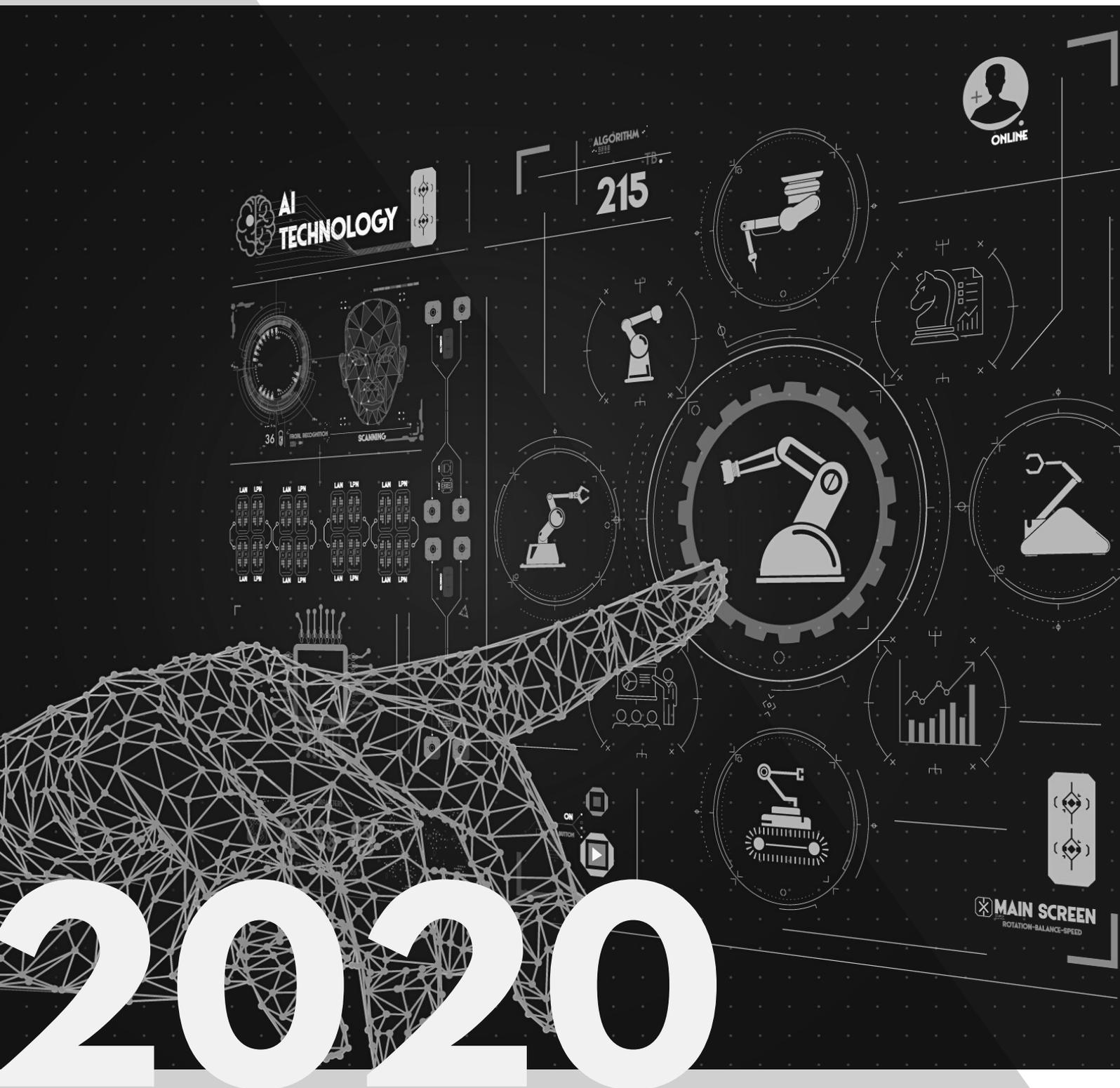


INFORME MENSUAL

SECTOR AUTOMOCIÓ

DICIEMBRE 2020



2020

ciac 

Clúster de la Indústria d'Automoció
de Catalunya

DICIEMBRE 2020

1. DATOS MACROECONÓMICOS

2. PANORAMA MUNDIAL

3. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS

4. MATRICULACIONES INTERNACIONALES

5. PREVISIONES CIERRE 2020 Y ESCENARIO A 2023

6. NOTÍCIAS DE INTERÉS

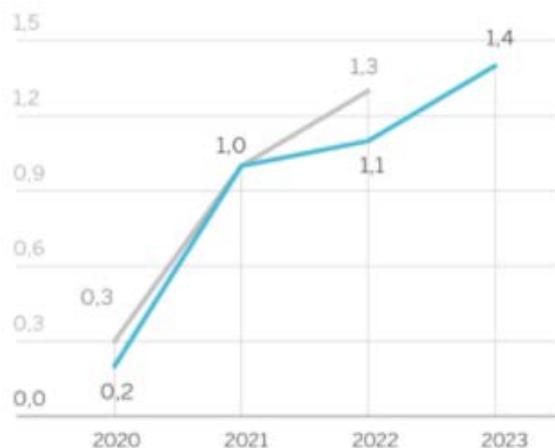
1.1. EL BANCO CENTRAL EUROPEO EMPEORA SUS PREVISIONES MACRO

Las proyecciones de la zona euro

● En septiembre ● En diciembre

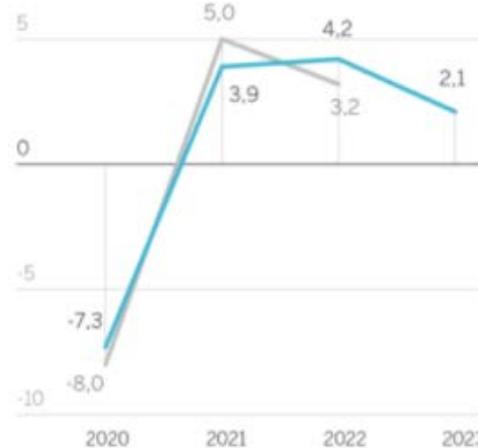
Inflación

Variación anual en %



Crecimiento económico

Variación anual en %



El BCE empeoró el 10-12-2020 sus proyecciones macroeconómicas para Europa respecto a las anunciadas en septiembre. La **alta incertidumbre sanitaria y económica** supone una **recuperación más gradual**, con un crecimiento de la economía comunitaria del 3,9% para 2021, frente al 5% previo.

1.2. LA UE ELEVA AL 55% LA REDUCCIÓN DE EMISIONES PARA 2030

Los 27 países de la UE acuerdan el 11-12-2020 **eleva** del 40 al 55% **las emisiones comunitarias** en su planes de **descarbonización** de la economía y la lucha contra el **cambio climático**.



2.1 EVOLUCIÓN

Se observa un **retorno a la actividad y un reabastecimiento en las plantas** gracias a niveles de crecimiento sostenido en las ventas. Este crecimiento es más acusado en China, Japón, Corea del Sur, India y Tailandia debido a una mayor demanda interna y también al aumento de las exportaciones. **Las expectativas de crecimiento aumentan para 2021.**

La segunda ola del Covid, que ya ha llegado a varios países, está obligando a Europa Occidental a establecer **nuevas restricciones**, que se van suavizando en función de la evolución. No obstante, las cifras de contagio siguen siendo elevadas y existe el riesgo de nuevos confinamientos.

A estos factores habría que sumar la **incertidumbre sobre el impacto que tendrá el Brexit** que se acerca a su fecha límite de decisión y el incremento previsto del precio de los vehículos por la entrada en vigor de regulaciones más estrictas en cuanto a emisiones.

2.2. PRINCIPALES MERCADOS

ALEMANIA

El país **no ha conseguido recuperar el nivel de exportaciones comerciales**. Las tasas de desempleo se mantienen gracias al trabajo temporal. **El Coronavirus mantiene su impacto negativo sobre la demanda de vehículos de los segmentos A,B y C** mientras que la demanda de vehículos premium resiste y se refuerza la fabricación interna de vehículos BEV y PHEV. Los apoyos del gobierno han consistido en reducciones del IVA (un 3%) e incentivos a la compra de vehículos. Sin embargo, estos estímulos desaparecerán en 2021, hecho que coincidirá con el impuesto creciente sobre motores con altas emisiones de CO2 y que no existe un programa para incentivar el achatarramiento de vehículos. Los incentivos a la compra de vehículos eléctricos se prorrogan hasta 2025.

REINO UNIDO

El desenlace del **Brexit sigue siendo una incógnita**. Si no se alcanza un acuerdo significará un **10% de aranceles sobre los automóviles**. En general se observa un descenso de la demanda y las previsiones apuntan a la ruina de algunas empresas y consumidores por el impacto del Covid 19. En diciembre ha comenzado la vacunación de la población, pero no se descarta una tercera ola y posibles nuevos confinamientos. **4**

El gobierno está impulsando la compra de EV desde 2020. Reino Unido se propone alcanzar un objetivo cero emisiones en 2050 y para ello ha optado por la prohibición de vehículos de combustión interna a partir de 2030, permitiendo híbridos hasta 2035. **La distribución está lista** tanto para la entrega sin contacto como para la venta on line de vehículos. **Destaca el crecimiento de las ventas de vehículos comerciales** impulsado por el aumento del consumo on line.

FRANCIA

Desde septiembre el gobierno está aplicando **medidas de estímulo para reactivar la economía.** En Francia el programa de incentivos refuerza el ya existente para reemplazar vehículos contaminantes, así como su achatarramiento. Este programa de incentivos se espera que esté vigente hasta mediados de 2021.

Como consecuencia de las restricciones de la segunda ola del Covid **los concesionarios están cerrados, aunque se permite el sistema click and collect para la recogida del vehículo** lo que está permitiendo atenuar las caídas en las ventas. No obstante, las previsiones de descenso serán acusadas a final de año y podrían situar **la caída porcentual en un 24,3%**. La ecotasa será más fuerte en 2021 y a esta se añadirá en 2022 la ecotasa sobre el peso del vehículo.

ITALIA

Los dos decretos para el estímulo en la compra de vehículos han tenido éxito pero finalizan el 31 de diciembre. Se prolongan hasta 2021 los incentivos que se fijan en función de la tasa de emisiones y que tendrán especial impacto en el mercado de vehículos eléctricos. **Incertidumbre respecto a qué ocurrirá cuando las ayudas finalicen** en un país en el que la recuperación de la economía parece lastrada por el descenso del PIB, la crisis del mercado laboral, la caída de las exportaciones y poco margen de maniobra respecto a la deuda pública.

Existe un debate dentro del país acerca de cómo se deben emplear los fondos de recuperación europeos que podrían poner en riesgo la estabilidad del gobierno.

ESPAÑA

El país está sufriendo ya la segunda ola del Covid con restricciones en el país. **Los alquileres de vehículos han descendido en un 60%**, cifra que se explica por la importancia del turismo en el país, que es uno de los sectores más afectados por la pandemia.

En España se están utilizando dos programas de estímulo a la compra de vehículos que son el **MOVES** y el **RENOVE**. Este último aún no se ha puesto en marcha en varias CCAA y solo se han consumido 30M€ de los 250M€ previstos para este programa. **Los OEMS están lanzando ofertas atractivas al mercado.** Este hecho unido a que la flota de vehículos en España es de las más antiguas de Europa hace esperar una ligera recuperación del mercado que sería apreciable en el segundo trimestre del año 2021 paralelamente a la reactivación del turismo. **Esta recuperación de las ventas de vehículos va a estar condicionada al impacto del plan del gobierno de aplicar nuevas tasas impositivas sobre el CO2**, que se traducirá en un incremento del precio de venta de los vehículos y también por la capacidad adquisitiva de los consumidores en un país en el que el porcentaje de desempleo se sitúa en el 17%.

USA

El país está siendo afectado por la pandemia aunque con mayor impacto en algunas regiones que podrían decidir imponer nuevos confinamientos. Se observa una **evolución positiva en la venta de vehículos de flota, mercado que aún no se ha recuperado.** Los estímulos del gobierno de bajada de tipos de interés y ampliación de plazo en los préstamos están ayudando a mantener el volumen de ventas a particulares. Se espera la aprobación de un paquete de estímulos federales para antes de Navidad.

CANADÁ

La demanda de vehículos remonta de manera significativa. Los hogares siguen contando con niveles altos de ahorro que permiten llevar a cabo gastos a corto plazo. El mercado de la vivienda se mantiene en crecimiento. **El gobierno está apoyando la reactivación económica con incentivos y financiación atractiva**, aunque en algunos sectores laborales todo indica que la recuperación se va a dilatar en el tiempo.

MÉXICO

Los periodos de cuarentena cortos han hecho posible que el impacto negativo en las ventas de 2020 sea menor que en otros países. A esto se une una política de fuertes incentivos, aunque faltan programas de estímulo fiscal y hay incertidumbre acerca de qué política económica se seguirá en el futuro. **Las ventas de 2020 están siendo superiores a las previstas por los OEM, por lo que no sería descartable un incremento de un dígito alto (o de dos bajos) en los volúmenes de 2021.** Los segmentos de subcompactos y compactos que suponen más de la mitad de las ventas comienzan a recuperarse. Habrá que estar atentos a la evolución de la pandemia en Ciudad de México, especialmente si derivan en restricciones de la actividad, ya que esta ciudad concentra el 25% de las ventas de vehículos del país.

6

BRASIL

Es uno de los países más afectados por la pandemia. Los costes de financiación de vehículos se encuentran en mínimos históricos y el mercado se está recuperando mejor de lo previsto inicialmente lo que podría llevar a una corrección positiva de las perspectivas para 2021. **Los OEMs están compitiendo más en el ámbito de la calidad que de la cantidad en el mercado de venta de vehículos.** Preocupa el aumento significativo del precio medio de los vehículos y la posible reimplantación del impuesto IOF (impuesto sobre operaciones financieras) que encarecería el coste de la financiación.

RUSIA

Las escasas restricciones por el Covid (no ha habido confinamiento que se ha suplido con distanciamiento social, clases on line y teletrabajo) **han favorecido niveles de consumo altos en una economía con niveles bajos de inflación y devaluación moderada del rublo.** No obstante los segmentos más importantes en Rusia, el B y el C, siguen en situación débil en el mercado.

CHINA

Buen comportamiento de la demanda de vehículos premium y se espera que también en la de vehículos comerciales ligeros. La contención eficaz de la pandemia está haciendo posible que la recuperación de la demanda sea muy significativa y esto hace posible que **la economía china esté experimentando crecimientos positivos del PIB incluso mayores de los esperados** (+2% en 2020 y +7,5% en 2021).

El gobierno tiene en marcha varios planes de incentivos a la compra de vehículos que están expirando gradualmente desde agosto y dejarán de estar vigentes en los próximos meses, si bien se van a mantener hasta 2021/22 las ayudas a la compra de vehículos eléctricos.

La evolución del mercado va a depender en cierta medida de cómo gestione el nuevo gobierno **de Biden** las tensiones comerciales existentes entre China y EEUU y del potencial riesgo de escasez o cuellos de botella en el abastecimiento de semiconductores.

JAPÓN

Mejor evolución de las ventas de lo que se había previsto. A finales de 2020 se conocerán el impacto de las medidas impulsadas desde el gobierno. **Las campañas gubernamentales para mantener el consumo interno “Go-To-Travel” y “Go-To-Eat” han disparado los contagios.** El gobierno está intentando neutralizar estos efectos con un endurecimiento de las normas en cuanto a comidas de negocios por la noche que podrían afectar a las tendencias en el consumo.

COREA DEL SUR

El efecto de la crisis tendrá impacto en la economía coreana, fuertemente dependiente del comercio mundial y de las exportaciones. El gobierno anunció un **paquete de medidas de estímulo** al sector de automoción incluyendo apoyo logístico, financiero y de inyección de liquidez. **Buena evolución en las ventas de vehículos importados** mientras siguen en **descenso las ventas de los OEMs** japoneses como consecuencia de la guerra comercial entre ambos países que desembocó en las llamadas al boicot de los productos japoneses desde 2019. Las huelgas en GM por la congelación de salarios podrían alterar las perspectivas de la demanda para los próximos meses.

INDIA

Las ofertas atractivas por parte de los OEMs, el miedo a utilizar el transporte público, unido a que muchas familias han podido en época de bajo consumo ahorrar lo suficiente como para pagar la entrada de un coche, están impulsando la compra de vehículos. La época de festivales que se celebran en el país en noviembre, especialmente **el Diwali, ha aumentado la demanda** pero también **la movilidad fuera de los hogares lo que está suponiendo un aumento de los casos de Covid.** Previsiones de caída del PIB e incertidumbre respecto a políticas medioambientales podrían obstaculizar el ritmo de crecimiento.

ASEAN

Buena evolución del control de la pandemia en Vietnam y Tailandia mientras que en Indonesia y Filipinas no se descartan **nuevas medidas de restricción.** Los gobiernos de estos países están implementando medidas de estímulo a la economía y en Malasia y Vietnam ayudas para el sector automoción. El resultado es una **evolución positiva de las ventas de vehículos,** especialmente de vehículos comerciales impulsados por nuevos hábitos de consumo como las ventas on line y la entrega a domicilio. Sin embargo, **la tasa elevada de desempleo, disminución de ingresos y el mayor endeudamiento** de los hogares **pueden retrasar la compra de automóviles** a corto plazo. Habrá que estar atentos al efecto de la caída del turismo en Tailandia como consecuencia de una segunda ola, los despidos que se podrían empezar a producir y las tensiones políticas en este país.

3.1. PRODUCCIÓN MUNDIAL: BAJADA DEL 26% EN EL Q3 DE 2020

Table 4: World passenger car production

	Jan-Sep 2020 ⁷	Jan-Sep 2019	% change 20/19	% share 2020
EUROPE	9,743,690	13,769,142	-29.2	24.0
European Union	7,487,288	10,719,641	-30.2	18.5
United Kingdom	632,824	990,778	-36.1	1.6
Russia	848,000	1,136,050	-25.4	2.1
Turkey	575,761	700,581	-17.8	1.4
Ukraine	3,877	4,692	-17.4	0.01
Others: Europe ⁸	195,940	217,400	-9.9	0.5
NORTH AMERICA	6,538,926	9,285,794	-29.6	16.1
of which the United States	4,138,867	5,668,382	-27.0	10.2
SOUTH AMERICA	1,251,909	2,061,391	-39.3	3.1
of which Brazil	1,147,409	1,881,343	-39.0	2.8
ASIA	22,162,448	28,509,793	-22.3	54.7
China	11,724,081	14,500,115	-19.1	28.9
Japan	4,762,970	6,236,275	-23.6	11.7
South Korea	2,209,628	2,673,827	-17.4	5.5
India	1,826,050	2,750,321	-33.6	4.5
Indonesia	510,872	765,626	-33.3	1.3
Thailand	480,014	742,223	-35.3	1.2
Others: Asia ⁹	648,833	841,406	-22.9	1.6
MIDDLE EAST/AFRICA	841,263	1,144,912	-26.5	2.1
of which Iran	424,400	501,403	-15.4	1.0
WORLD	40,538,236	54,771,032	-26.0	100.0

Fuente IHS MARKIT, NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATIONS

El tercer trimestre de 2020 registra **bajadas de producción** en todos los continentes, con una caída media del 26%.

La bajada de la Unión Europea es del **30%**, por **29 %** en América del Norte y del **39%** en América del Sur.

Los **menores descensos** por países corresponden a **Corea del Sur y China**, con el 17 y 19%, respectivamente.

3.2. PRODUCCIÓN EN LA UE: BAJADA DEL 49 % EN FRANCIA (Q3 2020)

Table 5: Top 10 – Passenger car producers in the EU

	Jan-Sep 2020 ¹⁰	Jan-Sep 2019	% change 20/19
Germany	2,389,200	3,418,313	-30.1
Spain	1,225,937	1,631,679	-24.9
Czech Republic	808,279	1,067,109	-24.3
Slovakia	630,757	815,035	-22.6
France	627,999	1,233,944	-49.1
Hungary	300,111	401,872	-25.3
Romania	296,202	354,812	-16.5
Italy	289,071	421,274	-31.4
Poland	183,063	273,984	-33.2
Sweden	163,001	215,102	-24.2
EUROPEAN UNION	7,487,288	10,719,641	-30.2

Fuente IHS MARKIT, NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATIONS

Fuertes bajadas de producción de automóviles en Europa en el tercer trimestre de 2020, con **caídas del 49% en Francia, 31% en Italia, 30% en Alemania y 25% en España.**

3.3. PRODUCCIÓN EN ESPAÑA: SUBIDAS EN OCTUBRE

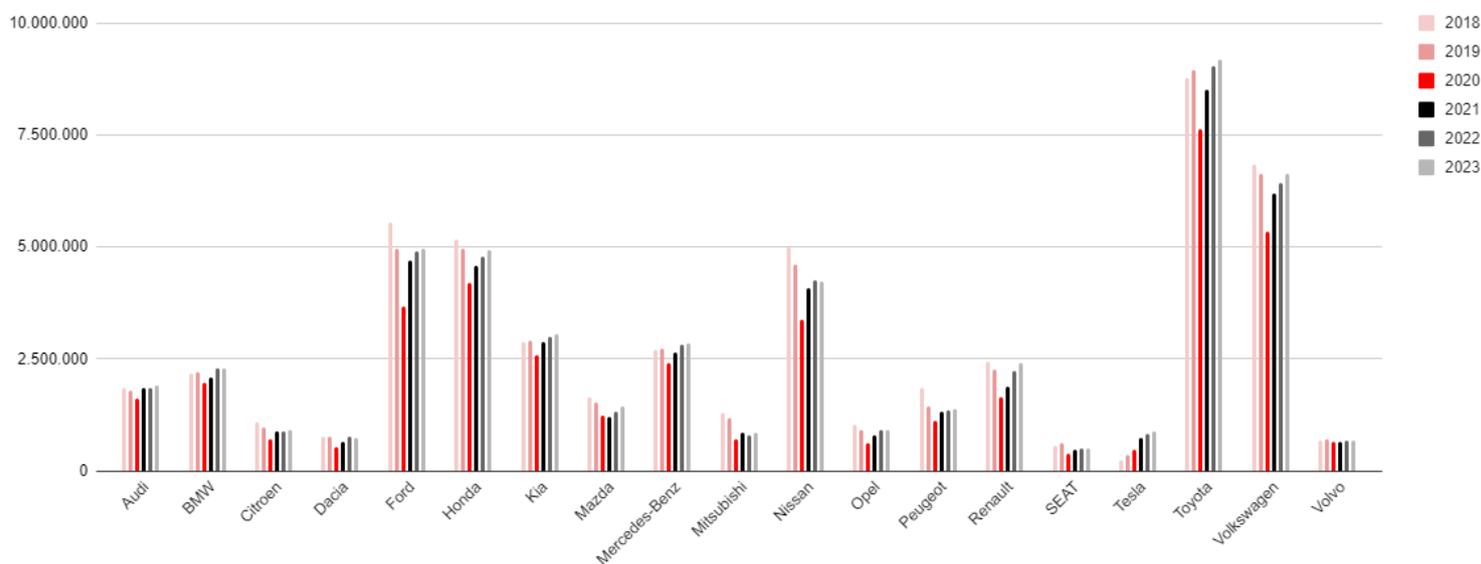
	PRODUCCIÓN ESPAÑOLA 2020			
	OCTUBRE		ENERO-OCTUBRE	
	UNIDADES	%20/19	UNIDADES	%20/19
AUTOMÓVILES DE TURISMO	214.138	2,8 ↑	1.422.996	-24,1 ↓
TODOTERRENOS - PICK UP	703	-82,0 ↓	6.573	-80,9 ↓
VEH. COMERCIALES E INDUSTRIALES				
COMERCIALES LIGEROS	28.041	-16,2 ↓	205.134	-19,4 ↓
FURGONES	17.975	-15,3 ↓	140.187	-26,4 ↓
INDUSTRIALES LIGEROS	2.487	33,6 ↑	15.136	-50,0 ↓
INDUSTRIALES PESADOS	2.002	112,1 ↑	11.391	27,1 ↑
TRACTOCAMIONES	158	-63,4 ↓	1.318	-74,4 ↓
COMERCIALES E INDUSTRIALES	50.663	-12,5 ↓	373.166	-23,7 ↓
TOTAL VEHÍCULOS	265.504	-1,7 ↓	1.802.735	-24,8 ↓

Fuente ANFAC

La **producción de turismos y vehículos industriales mejoró en octubre**, si bien todos los segmentos sufren caídas en 2020.

3.4. PREVISIÓN DE PRODUCCIÓN DE LAS PRINCIPALES MARCAS DE AUTOMOCIÓN

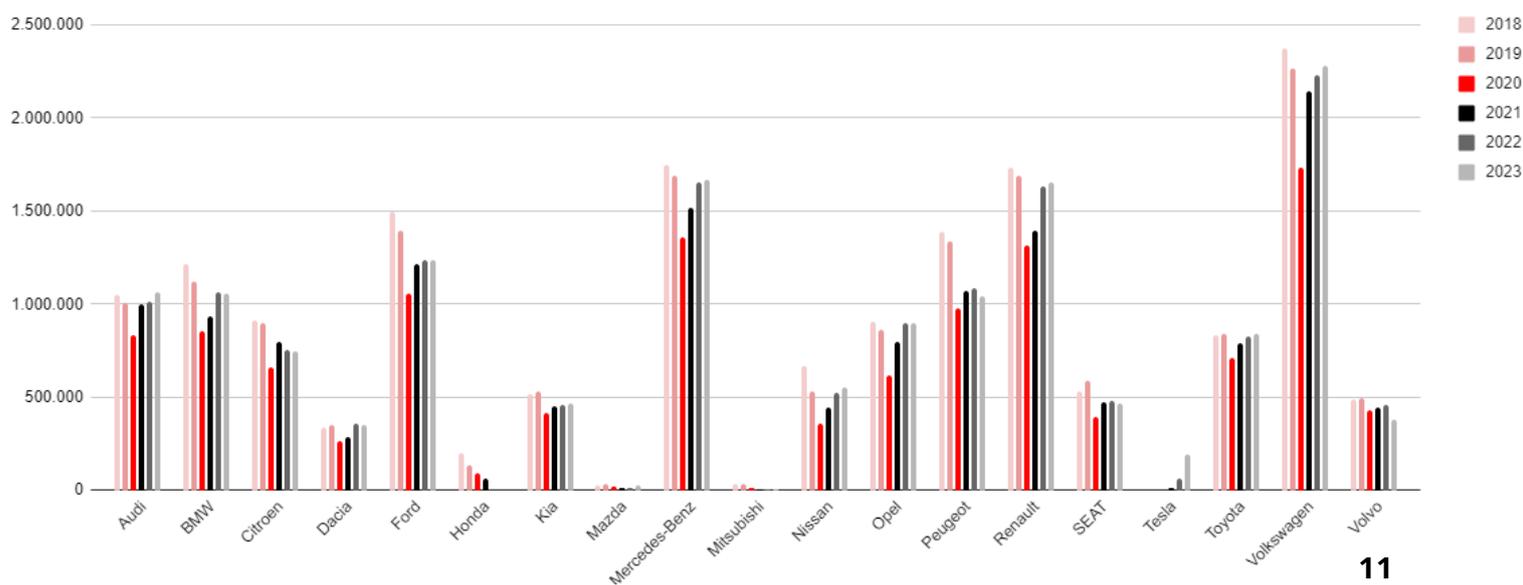
PREVISIÓN DE PRODUCCIÓN DE LAS PRINCIPALES MARCAS DE AUTOMOCIÓN MUNDIAL (2018-2023)



Fuente IHS MARKIT

Han habido **fuertes bajadas de producción** de las **principales marcas** de automoción a nivel mundial y europeo durante este 2020. Se prevé una subida de producción para 2021, pero no será hasta 2022-2023 que la producción se asimile o supere la producción de 2019.

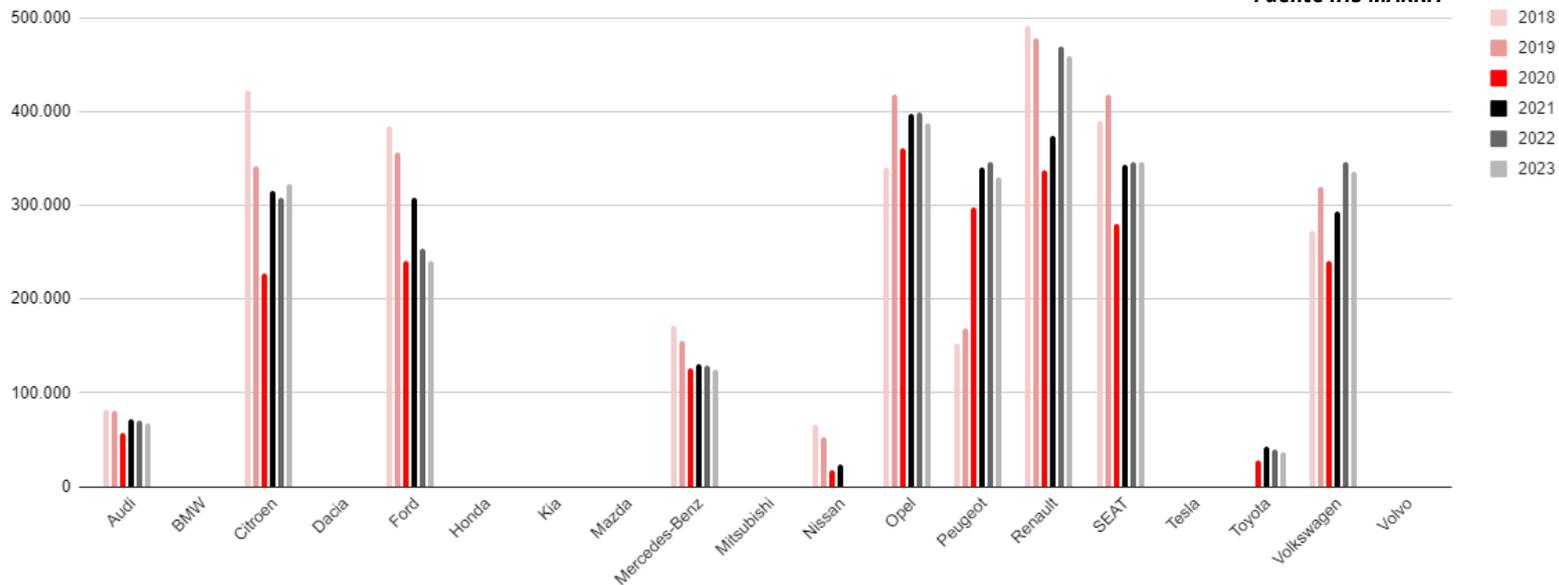
PREVISIÓN DE PRODUCCIÓN DE LAS PRINCIPALES MARCAS DE AUTOMOCIÓN EN EUROPA (2018-2023)



Fuente IHS MARKIT

PREVISIÓN DE PRODUCCIÓN DE LAS PRINCIPALES MARCAS DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA (2018-2023)

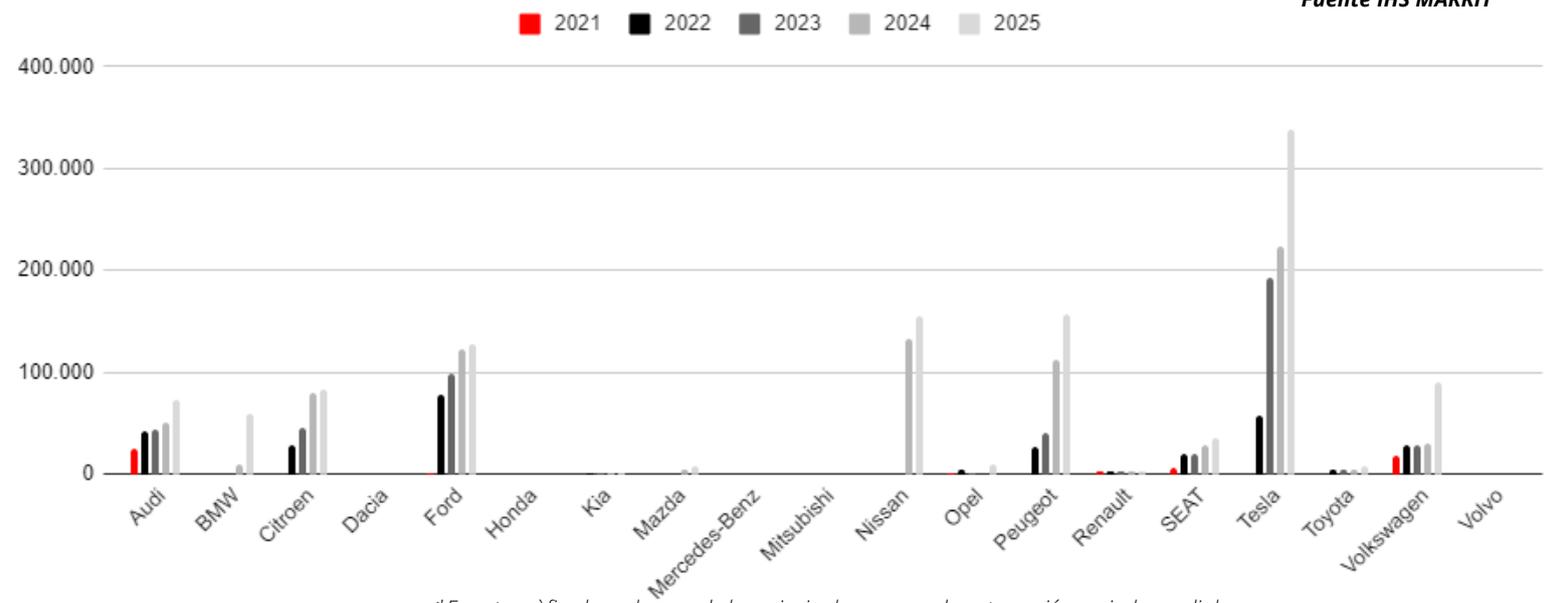
Fuente IHS MARKIT



En España, también ha habido **bajadas de producción** durante este 2020. Se prevé una subida de producción para 2021, pero no será hasta 2022-2023 que la producción se asimile o supere la producción de 2019.

3.5. PREVISIÓN DE LANZAMIENTO DE NUEVOS MODELOS (SOP) EN EUROPA

Fuente IHS MARKIT



*En este gráfico hay algunas de las principales marcas de automoción a nivel mundial.

La previsión de lanzamiento de nuevos modelos (SOP) en Europa, prevé un **gran crecimiento a partir del 2023-2024.**

4.1. MERCADOS MUNDIALES: CAÍDA DEL 21 % EN Q3 2020

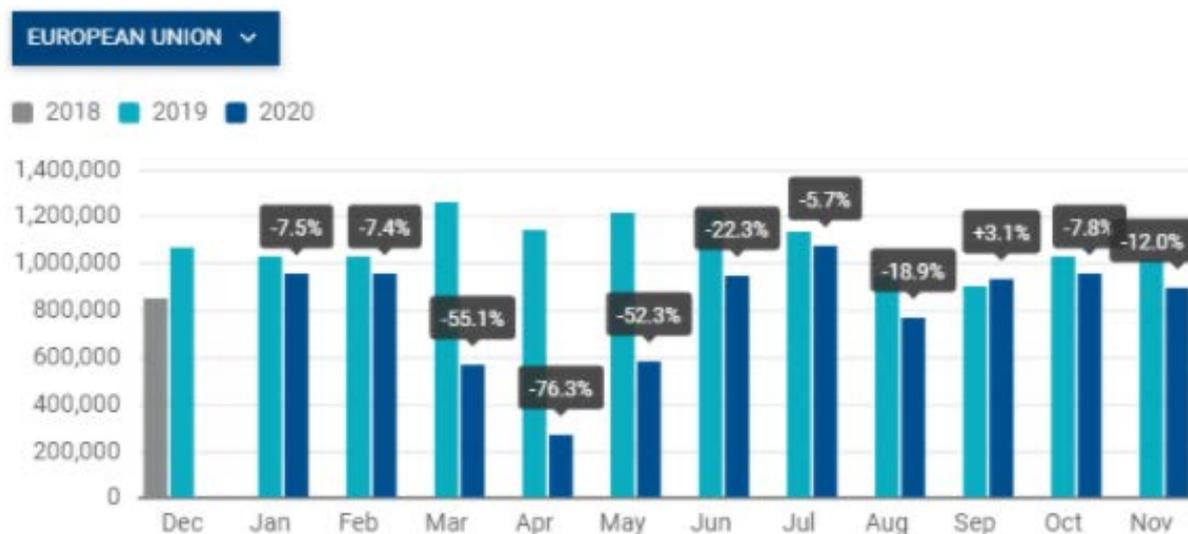
	Jan-Sep 2020 ²	Jan-Sep 2019	% change 20/19	% share 2020
EUROPE	10,189,411	13,759,227	-25.9	23.3
European Union ³	7,058,090	9,908,370	-28.8	16.1
EFTA	266,174	346,760	-23.2	0.6
United Kingdom	1,243,656	1,862,271	-33.2	2.8
Russia	1,029,887	1,188,800	-13.4	2.4
Turkey	388,690	228,628	+70.0	0.9
Ukraine	59,832	62,587	-4.4	0.1
Others: Europe ⁴	143,082	161,811	-11.6	0.3
NORTH AMERICA⁵	9,379,620	12,075,295	-22.3	21.4
<i>of which the United States</i>	<i>7,993,536</i>	<i>10,126,671</i>	<i>-21.1</i>	<i>18.2</i>
SOUTH AMERICA	1,676,363	2,630,636	-36.3	3.8
<i>of which Brazil</i>	<i>1,074,649</i>	<i>1,645,390</i>	<i>-34.7</i>	<i>2.5</i>
ASIA	20,689,276	24,787,538	-16.5	47.2
China	13,092,637	15,081,379	-13.2	29.9
Japan	2,815,683	3,437,162	-18.1	6.4
India	1,577,694	2,261,147	-30.2	3.6
South Korea	1,200,331	1,067,118	+12.5	2.7
Others: Asia ⁶	2,002,931	2,940,732	-31.9	4.6
MIDDLE EAST/AFRICA	1,884,074	2,328,473	-19.1	4.3
WORLD	43,818,744	55,581,169	-21.2	100.0

Fuente IHS MARKIT, ACEA

El tercer trimestre de 2020 mantiene la bajada de ventas. Caen en todos los continentes, con descensos menores en Oriente Medio y África (-19%) y Asia (-16%). América del Norte baja el 22%, Europa el 26 % y América del Sur el 36%.

Por países, **Turquía y Corea del Sur registran las únicas subidas**, con el 70 y 12%, respectivamente. China ofrece la menor caída de los grandes mercados con el 13%.

4. 2. MERCADO EUROPEO: CAÍDA DEL 12% EN NOVIEMBRE

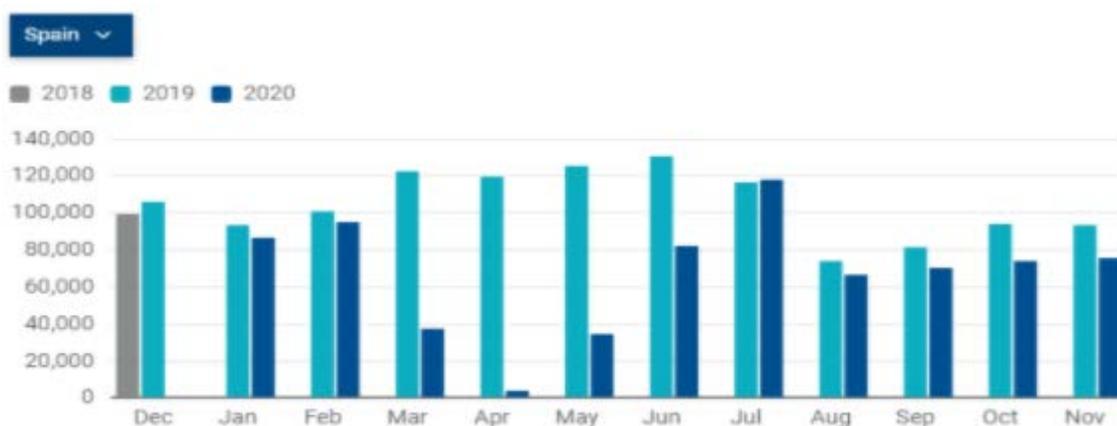


Fuente ACEA, patronal de fabricantes europeos. Datos de 27 países, sin el Reino Unido.

Las matriculaciones de automóviles nuevos bajan en noviembre el 12,0%, hasta 897.692 unidades (segunda ola Covid). Mayores caídas en Francia y España (27,0% y 18,7%, respectivamente) y más moderada en Italia (-8,3%). Alemania las limitó al -3,0%.

Enero-noviembre 2020

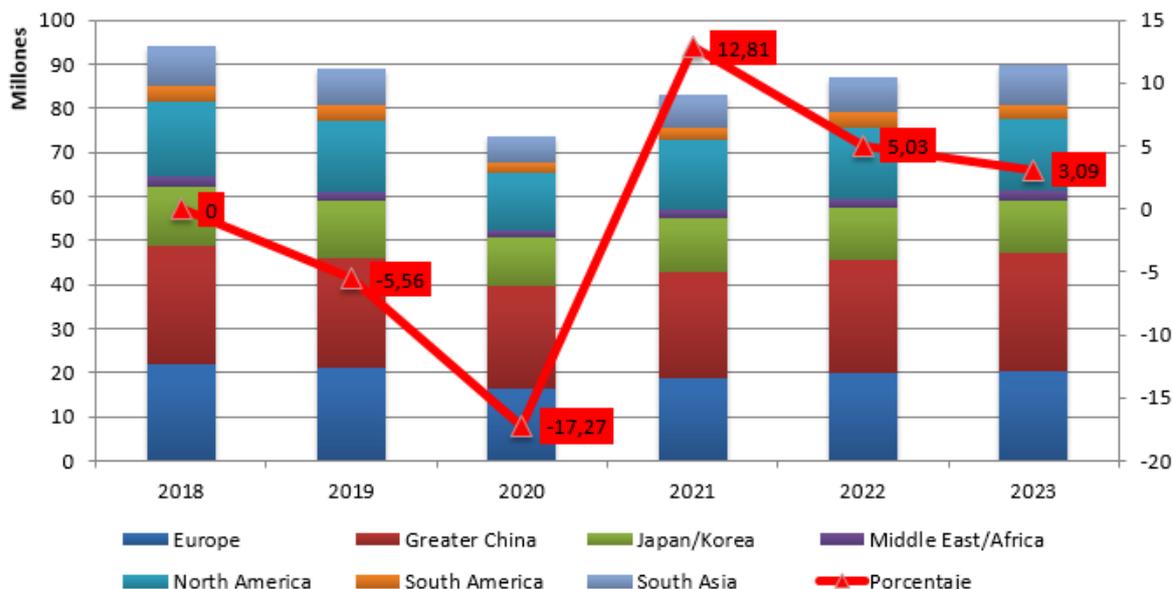
Cae la demanda el 25,5%. Vendidas hasta noviembre de 2020 casi 9 millones de unidades, 3 millones menos matriculados que en el mismo período de 2019. España sufre la mayor caída (-35,3%) en 2020 (ver gráfico), seguida de Italia (-29,0%), Francia (-26,9%) y Alemania (-21,6%).



Fuente ACEA, patronal de fabricantes en España.

5. 1. SITUACIÓN MUNDIAL

Producción mundial por continentes



Predicción de la evolución de la producción mundial de vehículos. Periodo: 2018-2023. fuente: ihs markit

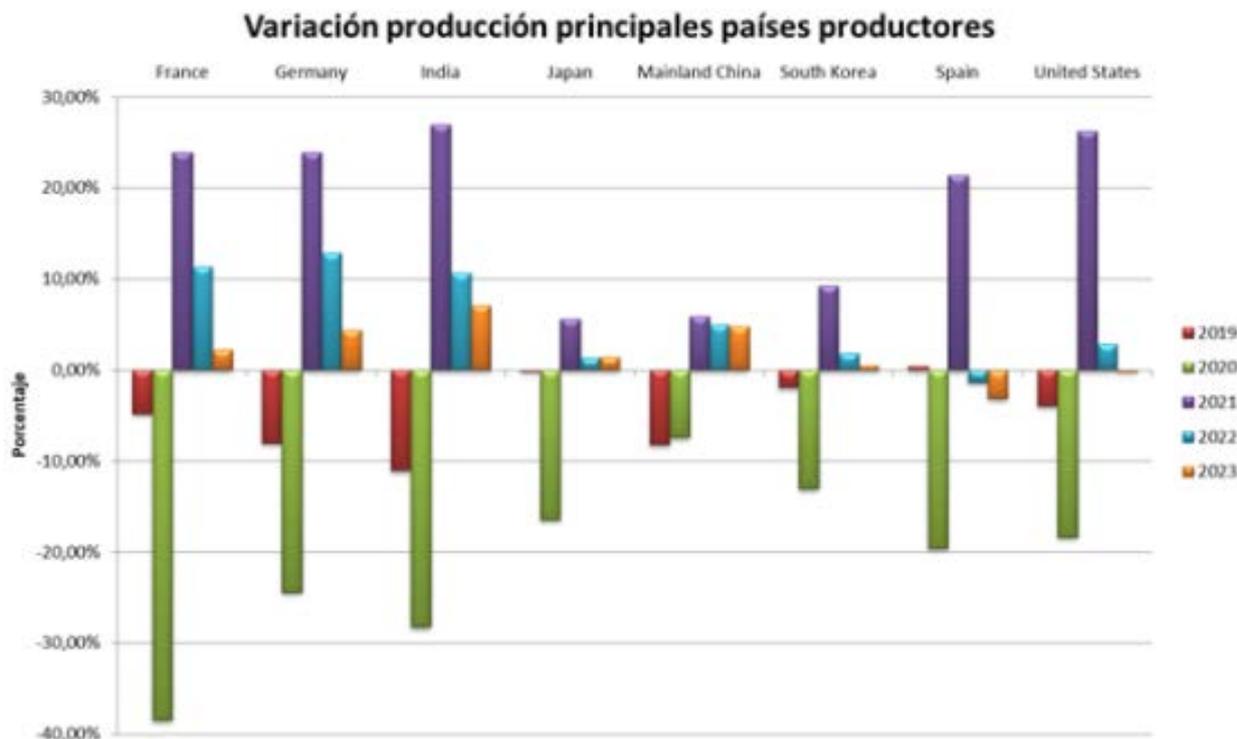
*MIDDLE EAST / AFRICA: ALGERIA, EGYPT, IRAN, MOROCCO, SAUDI ARABIA, SOUTH AFRICA.

**SOUTH ASIA: INDIA, INDONESIA, MALASYA, PAKISTAN, PHILIPPINES, SINGAPORE, THAILAND, VIETNAM.

A falta de un mes para el cierre del año, la **producción mundial de 2020 caerá** según datos de IHS Markit **un 17,27% respecto a 2019** (mejorando el 17,92% estimado un mes antes). En 2021 se prevé un repunte de la producción respecto a 2020, que tendrá continuidad con un crecimiento sostenido los siguientes años, pero no se alcanzarán los niveles de producción de 2019 hasta el año 2023.

Por continentes, **la caída más dura de 2020 la sufre el sur de Asia** con más de un 31% y Sudamérica con un 30% de caída de producción. Por el contrario, China se posiciona como el mejor continente cerrando el año con una caída del 7,39%.

5. 2. PRINCIPALES POTENCIAS MUNDIALES



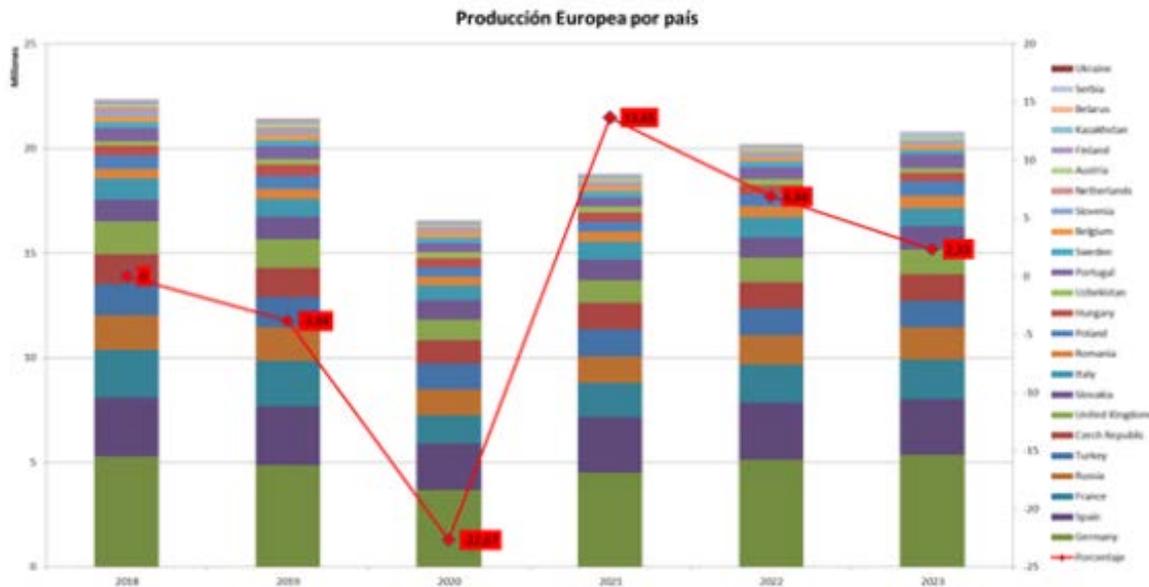
Predicción de la evolución de producción de los principales fabricantes europeos y mundiales. Periodo: 2019-2023. fuente: ihs markit

Los **principales países productores** a nivel mundial y europeo **cerraron** de manera general 2019 con unas **caídas de producción** respecto a 2018.

Según datos provisionales, **China se postula como la potencia que menos volumen de producción va a perder durante 2020**, mientras que las potencias europeas, se ven duramente castigadas con caídas de hasta el 38% como es el caso de Francia.

Pese a que todas las potencias crecerán el próximo año, **únicamente Estados Unidos se prevé que alcance en 2021 los niveles de producción de 2019**.

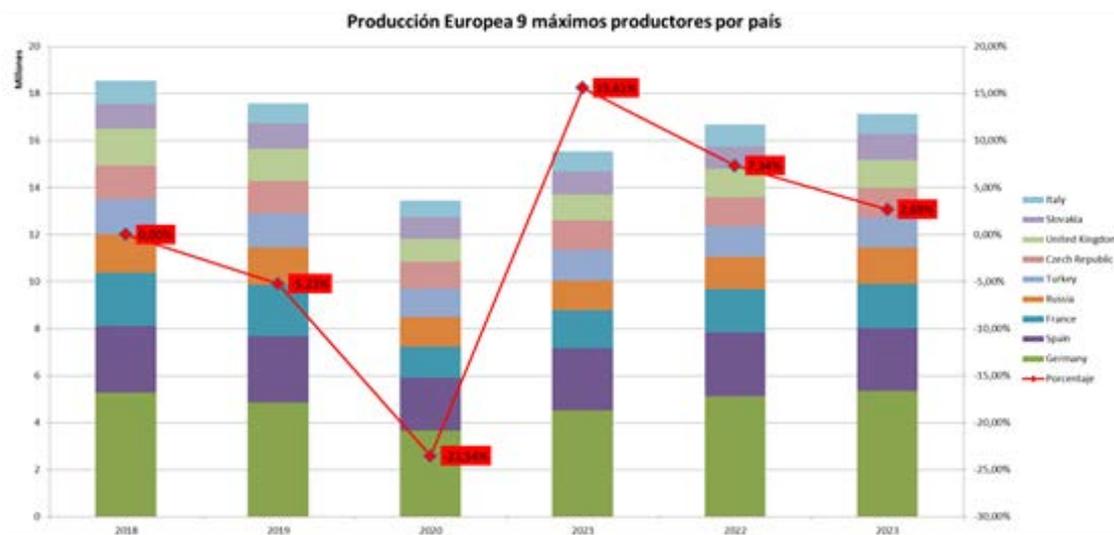
5. 3. SITUACIÓN EUROPA



Predicción de la evolución de la producción Europea de vehículos. Periodo: 2018-2023
fuente: ihs markit

La caída europea prevista para 2020 supera la media mundial en más de 4 puntos porcentuales. Además, las previsiones actualizadas este mes para 2021 suponen un crecimiento del 13,65%, un 2,24% menos de lo que se preveía hace un mes.

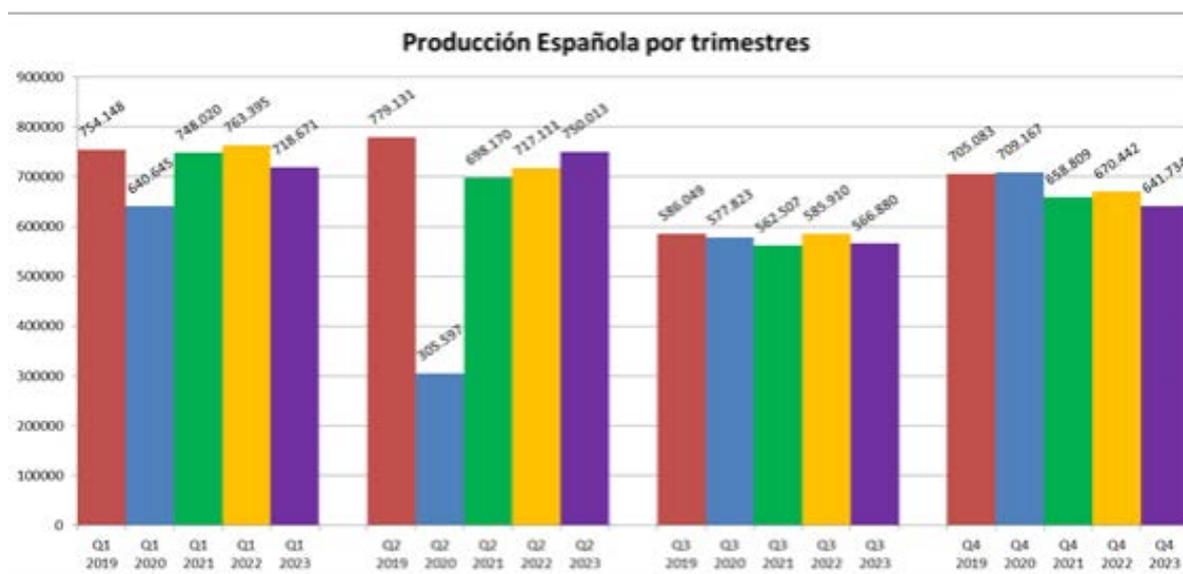
Destaca como tres de las principales economías europeas (España, Francia e Turkia), apenas recuperan un 90% de la producción de 2019 a lo largo de un horizonte a 3 años vista (2023). Sin embargo, países centroeuropeos como Eslovaquia, Polonia, Hungría, Rumanía o Serbia, serán los países con un mayor crecimiento dentro de la zona euro en este periodo.



Predicción de la evolución de la producción de los 9 principales fabricantes de vehículos europeos. Periodo: 2018-2023
fuente: ihs markit

El comportamiento de los 9 principales productores de vehículos, los cuales representan el 83% de los vehículos europeos, tiene un comportamiento muy similar al de toda Europa. Concretamente las previsiones para dentro de 3 años, indican que **estos 9 países supondrán el 84,3% de los vehículos producidos en Europa**, principalmente provocado por Alemania, que además de ser el mayor fabricante, tendrá un crecimiento significativo en 2023 del 10% respecto a 2019.

5. 4. PRODUCCIÓN ESPAÑOLA

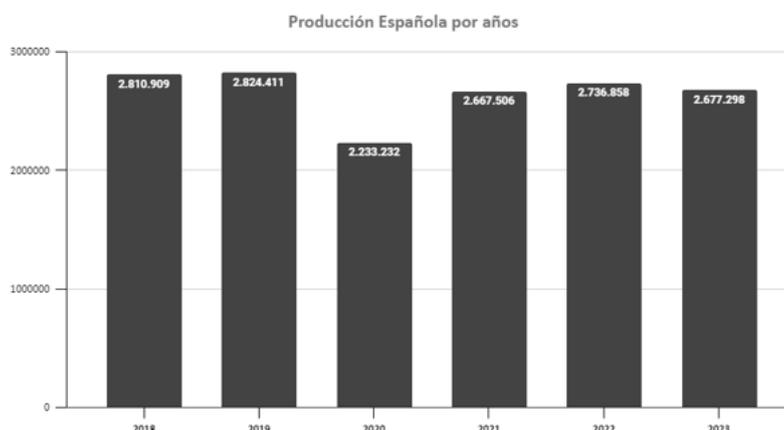


Predicción de la evolución de producción española por trimestres. Periodo: 2019-2023
fuente: ihs markit

Según los datos actualizados durante la primera semana de Diciembre con información recogida durante el mes de noviembre, **el tercer trimestre de 2020** (es todavía un dato parcialmente estimado), **indican que finalmente no mejorará el dato del mismo trimestre de 2019.**

La caída de las previsiones durante Q3 2020 respecto a las que se daban el mes anterior, **supone 28 mil unidades** (un 4,6%). Lo mismo ocurre con las previsiones para el Q4 2020, que **minora las previsiones en 10 mil unidades** (un 1,4%).

Si atendemos a las previsiones para el año 2021, las previsiones se ven reducidas en 90 mil unidades respecto a la que se estimaba el mes anterior (un 3,4%).



Predicción de la evolución de producción española por años. Periodo: 2019-2023
fuente: ihs markit

6. 1. AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

5.300 millones para impulsar la tecnología de la automoción *(El Mundo, 01/12/20)*

Con el objetivo de promocionar la imagen de España como destino de nuevos proyectos e inversiones, tanto industriales como de investigación, desarrollo e innovación, la Plataforma Tecnológica Española de Automoción (Move to Future, M2F) presentó su estrategia de proyectos tractores enfocada al Plan de Recuperación Europeo. Se destacaron cuatro desarrollos imprescindibles. Proyectos tractores relacionados con baterías, hidrógeno, movilidad conectada, automatizada y sostenible e industria inteligente y competitiva. Implementar estas temáticas prioritarias precisaría de inversiones en torno a los 5.300 millones de euros para empezar, según explicaron los autores de la Agenda de Prioridades Estratégicas de I+D+i del Sector Automoción, coordinada por Sernauto.

Nuevo batacazo de las ventas y un futuro negro *(El Mundo, 02/12/20)*

Las ventas de coches nuevos en España han vuelto a darse un serio batacazo en noviembre. Después de un desplome del 21% en octubre, las matriculaciones se mantienen en mínimos históricos con una caída del 18,7% en el último mes. El sector teme un empeoramiento a partir de enero de 2021 por la subida del Impuesto de Matriculación y reclama medidas correctoras.

Relevo al frente de la planta de Seat Martorell *(Expansión, 03/12/20)*

Christian Friedl, exresponsable de la planta de Porsche en Zuffenhausen (Alemania), es el nuevo director de la factoría de Seat en Martorell (Barcelona). Sustituye en el cargo a Rainer Fessel, quien dirigirá ahora la fábrica de Volkswagen en Wolfsburg (Alemania).

La automoción prevé subir sus ventas un 20% en 2021 *(Expansión, 11/12/20)*

La automoción española se prepara para dejar atrás un año negro en la venta de coches (con una caída esperada del 35% respecto a 2019) e iniciar una recuperación que, según diversos pronósticos, durará tres años y vendrá acompañada de crecimientos a doble dígito en 2021 y 2022. Se prevé que para 2021, las ventas crezcan un 20% con respecto al 2020.

6. 2. AUTOMOCIÓN EN EUROPA

Daimler invertirá más de 70.000 millones hasta 2025 *(Expansión, 04/12/20)*

El fabricante automovilístico alemán Daimler anunció ayer su plan estratégico 2021-2025 en el que invertirá más de 70.000 millones de euros en I+D, equipamiento y otros proyectos para lanzar nuevos modelos y crecer en la electrificación de su marca estrella, Mercedes-Benz. La compañía apuesta por la tecnología eléctrica y prevé reducir el número de proveedores de componentes tradicionales para ahorrar recursos y financiar estos planes.

Volkswagen prevé lanzar el coche autónomo a partir de 2025 *(Expansión, 07/12/20)*

El fabricante alemán Volkswagen espera que los vehículos autónomos estén listos para la venta entre 2025 y 2030. Herbert Diess, consejero delegado de Volkswagen, detalló, en una reciente entrevista, la mejora de rendimiento de los chips necesarios en los automóviles autónomos y los desarrollos en inteligencia artificial para destacar el avance del proceso. "Es previsible que pronto se puedan dominar las situaciones complejas de la conducción autónoma", dijo Diess, cuya empresa invertirá 73.000 millones de euros en el vehículo eléctrico.

Fiat tendrá el 60% de la gama electrificada a finales de 2021 *(El Mundo, 07/12/20)*

Luca Napolitano, responsable para Europa y EMEA de Fiat y Abarth, afirma que el 60% de la gama de Fiat estará electrificada a finales de 2021. "Es un esfuerzo muy importante para realizar en sólo 12 meses y máxime cuando la media del mercado está en el 30%", afirma. Para ello, es básica la buena acogida de la hibridación ligera del Panda. "De esa versión ya hemos vendido más de 100.000 unidades, todo un éxito sobre todo si se pone en relación con las 200.000 unidades que vendemos al año".

Ofensiva de modelos eléctricos *(Expansión, 11/12/20)*

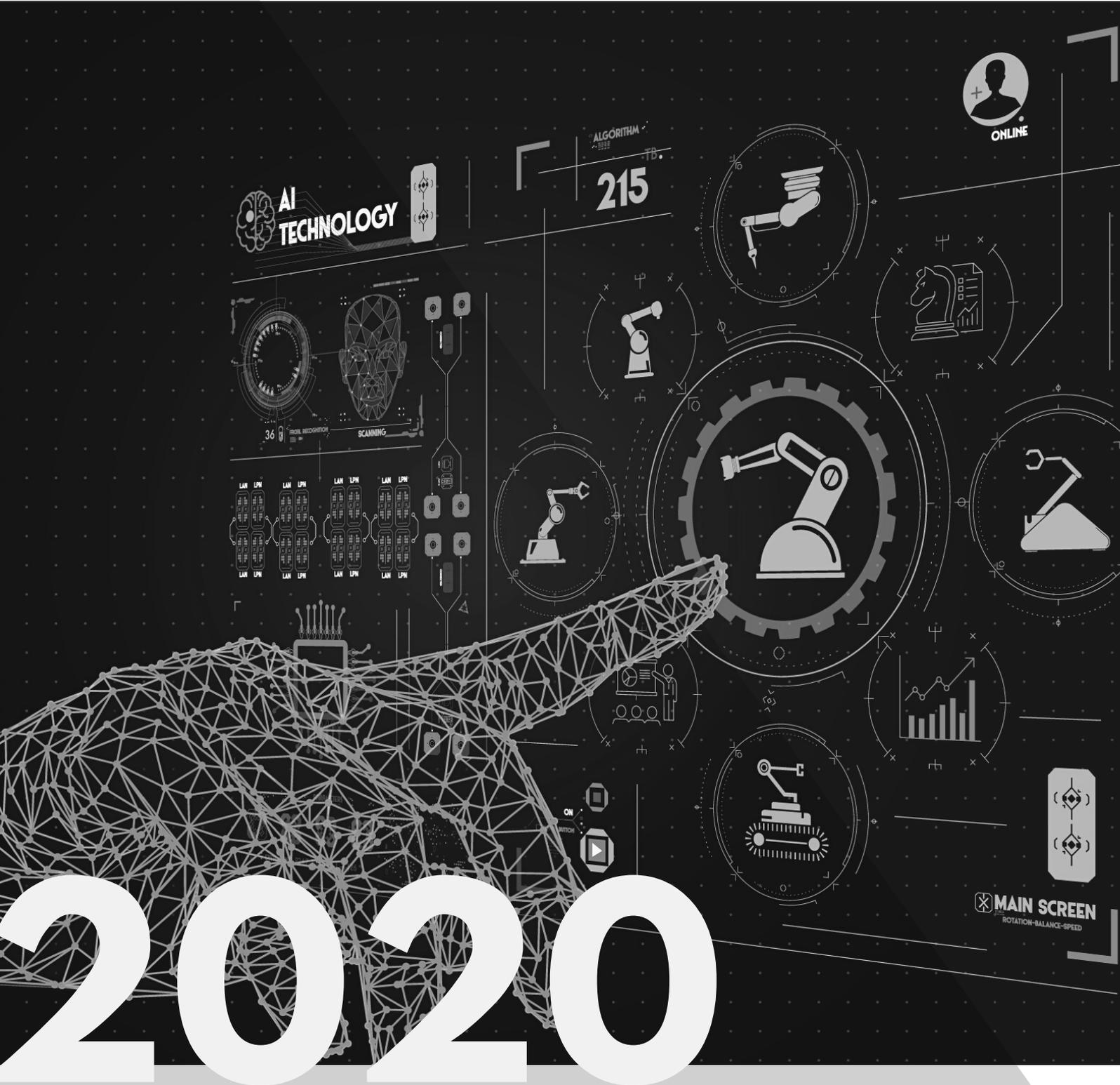
En 2021, las marcas lanzarán multitud de modelos híbridos enchufables y 100% eléctricos para evitar el pago de multas por exceso de emisiones que impone la Unión Europea, cuyo límite es 95 gramos de CO2 por kilómetro. Entre ellas, se encuentra Renault, Dacia, Skoda, Nissan, Volkswagen, Ford, Audi, BMW, Tesla o Volvo.

6. 3. AUTOMOCIÓ EN EL MUNDO

Porsche se alía con Siemens para fabricar combustibles sintéticos (*El Mundo*, 03/12/20)

Porsche ha firmado un acuerdo con Siemens Energy, la compañía energética chilena AME y otros colaboradores para la construcción en ese país latinoamericano de la primera planta piloto a escala industrial que producirá e-fuels (combustibles sintéticos) con una huella de carbono neutra. La firma alemana, que será el principal cliente de ese combustible ecológico, invertirá 20 millones de euros en esta primera fase, donde la nueva industria tiene prevista la producción de más de 130.000 litros de e-fuels en 2022. Además, el Ministerio de Economía alemán se ha comprometido a financiar el proyecto con ocho millones de euros, como parte de su estrategia nacional del hidrógeno.

ENTIDADES COLABORADORAS:



2020



Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya