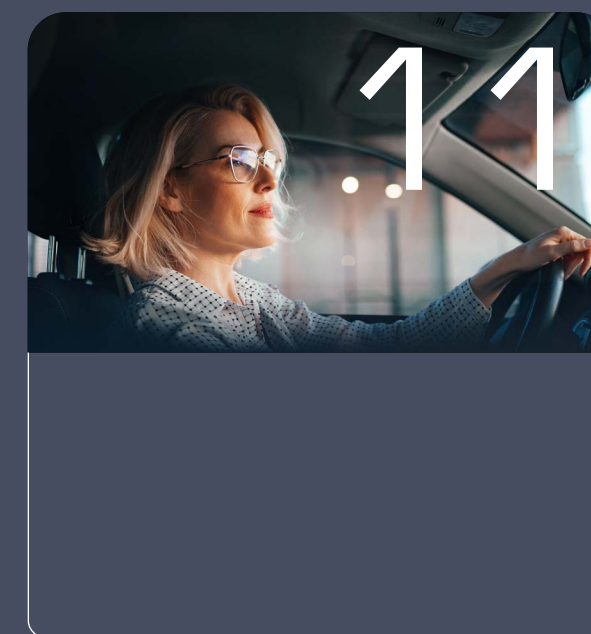
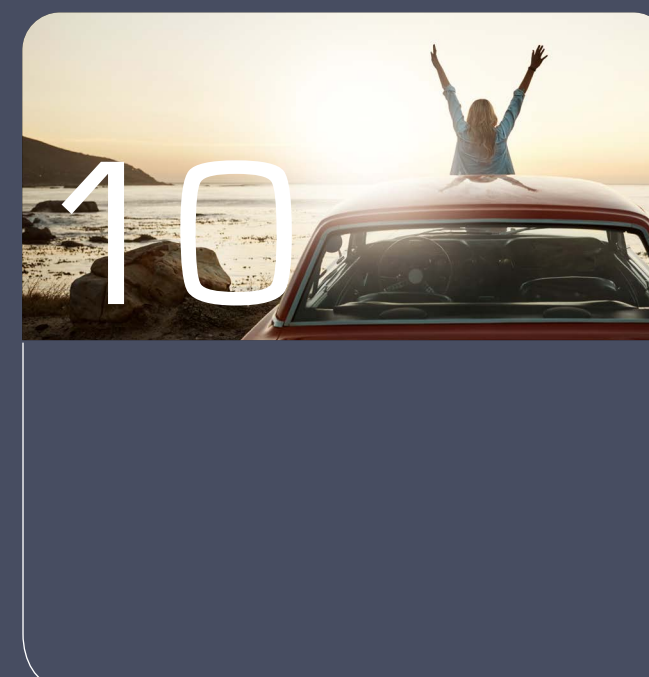
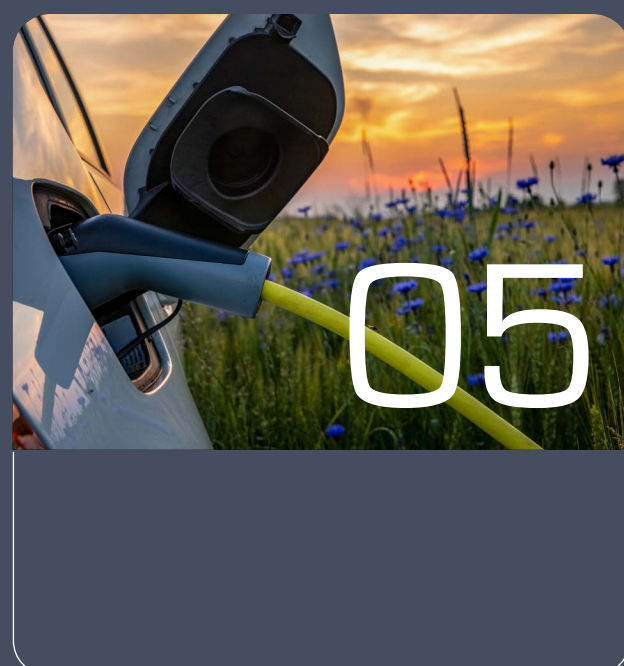
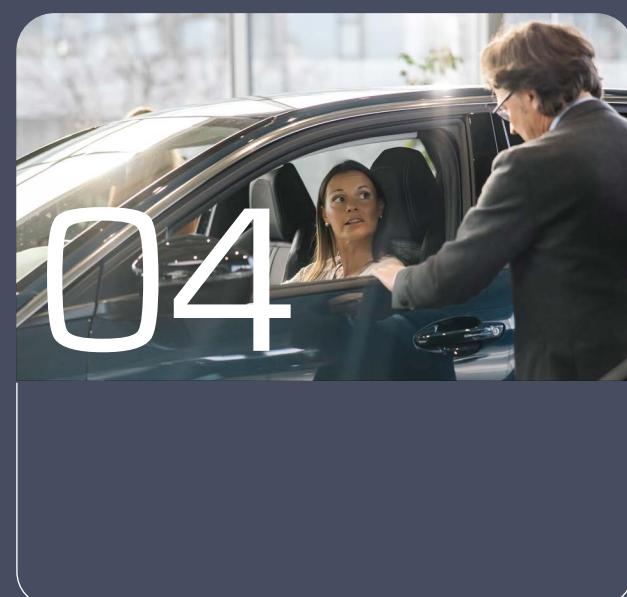
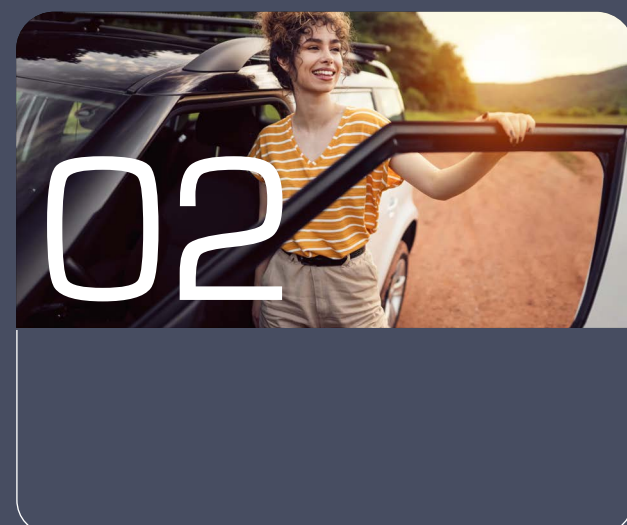
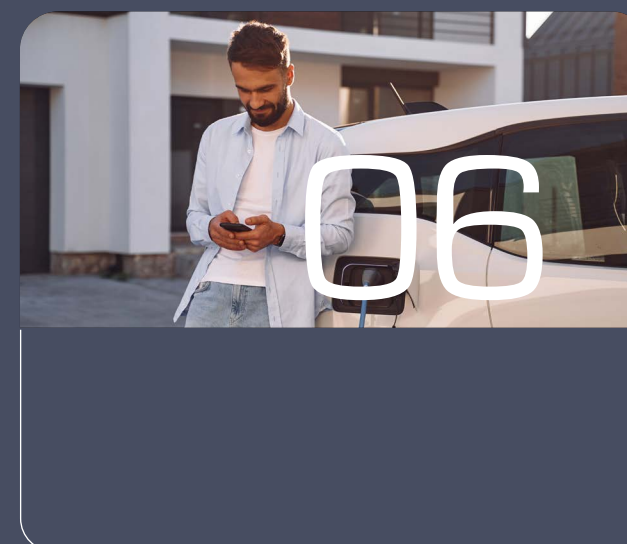


INFORME ANUAL
2022



ÍNDICE



01

CARTA DEL PRESIDENTE Y CARTA DEL DIRECTOR

Carta del presidente de ANFAC	04
Carta del director General de ANFAC	05



Carta del presidente

2022 fue mi primer año al frente de ANFAC. Es un honor representar y defender los intereses de la industria de la automoción y de todos los miembros de la asociación, sobre todo en una etapa llena de retos que nos pone a prueba cada día para **lograr nuestro objetivo, que la sociedad se siga moviendo libremente con vehículos cada vez más limpios, seguros y conectados.**

La coyuntura no ha sido la más favorable pero el sector del automóvil ha seguido su hoja de ruta hacia la descarbonización apostando fuerte por la electrificación. Y lo hace desde el convencimiento de que la industria debe liderar el cambio hacia la nueva movilidad con responsabilidad y con compromiso.

En el último año, factores como la elevada inflación derivada de la guerra en Ucrania y su presión sobre los precios energéticos y de las materias primas no han puesto las cosas fáciles y han creado un escenario de tipos de interés al alza. Sin embargo, los fabricantes hemos seguido invirtiendo y lanzando nuevos modelos al mercado.

España cerró 2022 con poco más de 800.000 turismos nuevos vendidos. Y desde ANFAC insistimos en que, **junto a la descarbonización, para el sector es imprescindible recuperar las ventas.** Nuestro país no se puede permitir vender menos de un millón de coches al año. De lo contrario, el parque móvil seguirá envejeciendo, las emisiones se reducirán a un ritmo más lento y será más difícil alcanzar el objetivo de cero accidentes en carretera.

Además, seguimos a la cola de Europa en la comercialización de coches electrificados. España acabó el último ejercicio con una cuota de mercado por debajo del 10% de estos vehículos, mientras que Europa lo hacía en el 21%. Durante

D. Wayne Griffiths

“Si queremos seguir siendo el segundo productor de vehículos de Europa cuando solo se vendan cero emisiones, hay que ponerse las pilas ya”

todo el año, ANFAC, y yo como su presidente, hemos reiterado el mensaje: **urge tomar medidas que hagan atractiva la compra de un vehículo electrificado para ciudadanos y, también, para las empresas.**

Porque si queremos que España continúe siendo el segundo productor de vehículos de Europa cuando solo se vendan automóviles cero emisiones, tenemos que ponernos las pilas ya. No podemos dejar pasar el tren de la electrificación y nuestras matrices han de seguir viendo a España como un país amigo del automóvil y atractivo para invertir.

Por eso, es necesario que desde algunas administraciones se dé un mensaje mucho más positivo sobre el coche privado, porque **un vehículo de cero o bajas emisiones nuevo es parte de la solución de la descarbonización y fomenta la libertad individual de movilidad. Si España no apoya al automóvil, ¿a quién vamos a convencer para que fabrique aquí?**

Al mismo tiempo, si queremos que se vendan más vehículos electrificados, la red de infraestructura de recarga ha de acelerar. No se trata de si es antes el huevo o la gallina. Nosotros queremos que se vendan más coches electrificados. Pero es necesario que clientes y empresas tengan la seguridad de que van a poder cargar sus coches electrificados en la vía pública. Cerramos 2022 con solo 18.200 puntos cuando el objetivo marcado era de 45.000. Si no aceleramos, no vamos a poder cumplir los objetivos de reducción de emisiones que nos marca Europa.

No obstante, los que me conocéis sabéis que soy optimista y me gusta ver el vaso medio lleno, no medio vacío. **Somos el único sector de Europa obligado a cambiar por completo en 12 años nuestro modelo de negocio, pero la industria ha aceptado el reto y estamos acelerando la descarbonización.** De hecho, ciudadanos y empresas ya tienen a su disposición en los concesionarios más de 200 variantes de modelos electrificados. Estamos haciendo los deberes y, hoy por hoy, ya no existe un problema de oferta.

El sector está cumpliendo, lo que me reafirma en mi optimismo. Veo el vehículo electrificado como una oportunidad para la industria española. Es cierto que tiene menos piezas y supone menos horas de trabajo, pero las nuevas tecnologías y la reducción de la huella de carbono van a permitir relocalizar piezas para este vehículo cero emisiones junto con nuestros socios, los proveedores, cuyo tejido industrial en España es puntero a nivel internacional.

España cuenta, además, con una ventaja competitiva que no tienen otros países: más de 300 días de sol al año. Y viento. **Con su potencial de energía renovable, una apuesta decidida por la industria, incluida la del automóvil, y el talento de nuestros jóvenes, el país se puede convertir en un hub de electromovilidad** en toda la cadena de valor de fabricación del vehículo electrificado.

Nuestro compromiso con la industria y con el empleo es hoy más fuerte que nunca. Por eso, **no podemos perder ni un solo minuto, porque el tren de la electrificación está en marcha y no va a parar.** Urge tomar medidas para producir cada vez más turismos electrificados en un mercado que ha de ponerse al nivel de los líderes europeos con los que queremos competir.

Y, también, para conseguir que los vehículos industriales y de pasajeros puedan realizar su transición a la descarbonización de modo fluido, y alineados con las necesidades del sector del transporte por carretera, nuestros clientes: los vehículos pesados son clave para nuestra economía y el transporte, y tienen sus propias exigencias que cumplir para poder avanzar en la senda de la descarbonización. Y, cómo no, conseguir ser un foco de atracción de inversiones.

Nuestros socios europeos están avanzando y mejorando su competitividad. **Si nos relajamos, perderemos el partido porque no hay plan B para España ni para el sector de automoción español.** Por eso, desde mi posición como presidente de ANFAC, siempre insistiré en identificar los retos y las oportunidades de mejora, y lo haré con un mensaje positivo, porque hay que salir a ganar.

Wayne Griffiths
Presidente ANFAC



Carta del director General

Cuando el año pasado escribía esta carta no preveíamos un 2022 tan complicado, incluso peor que el año de la pandemia. La recuperación que esperábamos que iba a comenzar la recuperación se encontró de golpe con otro mazazo durísimo como el de la guerra de Ucrania, cuyas consecuencias económicas todavía afectan a todos los sectores de actividad.

Las previsiones iniciales se truncaron al dispararse por las nubes los precios energéticos, que a su vez tensionaron al alza la inflación, y provocó un cambio en la política de los bancos centrales hacia un escenario de subida de tipos de interés. Este aspecto elevó la incertidumbre en ciudadanos y empresas ante el encarecimiento de la cesta de la compra y de los costes productivos. Unido a la nada fácil solucionable crisis de los semiconductores y nuevos problemas logísticos (falta de chóferes en los camiones portavehículos, nuevos atascos en puertos), **el mercado de turismos cerró incluso un 5,4% por debajo de los datos de 2021, con 813.374 turismos. Y si vemos el total de vehículos la caída fue del 7,2% con solo 958.813 unidades. Completamente insuficiente.**

Incluso **ante tal coyuntura el sector ha continuado invirtiendo en la descarbonización de sus fábricas y en el lanzamiento de modelos de bajas y cero emisiones**, al mismo tiempo que lidia con estos problemas de suministro y transporte con una flexibilidad envidiada por otros sectores. Gracias al entendimiento entre sindicatos y fabricantes, se ha mantenido el empleo, al mismo tiempo que sigue siendo la automoción la que lidera la transición hacia la movilidad sin emisiones. Así las cosas, en 2022 salieron de nuestras fábricas 266.496 vehículos electrificados, lo que supuso un aumento del 36,7% y una ganancia de 3 puntos de cuota de mercado hasta el 12% respecto a 2021. ¡Hay que tener en cuenta que en 2019 apenas superamos las 17.000 unidades de electrificados!

D. José López-Tafall

“Ante la coyuntura de 2022, el sector ha continuado invirtiendo en la descarbonización y liderando la transición hacia la movilidad sin emisiones”

Estos datos evidencian que el sector sigue siendo la locomotora de la descarbonización. No existe un problema de oferta de vehículos electrificados. **Pero si miramos al resto de países de la Unión Europea no avanzamos al ritmo que deberíamos para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones** que nos exigen desde Europa y desde nuestro Gobierno. Unos objetivos cada vez más exigentes que necesitan de medidas de igual intensidad.

Pero el esfuerzo en descarbonizar, acelerado además en 2022 con el paquete Fit for 55, no agota nuestras prioridades. **Hay que descarbonizar y electrificar, sin duda, pero lo primordial continúa siendo recuperar un mercado por encima del millón de unidades** primero y más adelante que supere los 1,3 millones de unidades. Lo mismo ocurre con la producción, pues con 2,2 millones anuales seguimos muy lejos de los 2,8 millones que fabricábamos antes de la pandemia. El sector no baja los brazos y desde ANFAC seguimos confiando, tal y como propusimos en nuestro Plan 2020-2040, en que, si conseguimos un modelo de transición a la española, generaremos más empleo y facturación en el sector de la nueva movilidad.

A pesar de las dificultades en ANFAC hemos mantenido la coherencia en nuestra forma de trabajar: hemos sido proactivos, elaborando propuestas razonadas y de fácil implementación que favorezcan a todo el ecosistema de la nueva movilidad y no supongan un gasto extra para el ciudadano. **En 2022 presentamos nuestro plan de Medidas 12+1 para acelerar la electrificación y diseñar un modelo de movilidad propio y descarbonizado** en el que el vehículo fuera parte de la solución y no del problema a la hora de reducir las emisiones.

Esas 12 medidas de carácter urgente giran en torno a tres pilares clave para avanzar en la electrificación. En primer lugar, la mejora de la **eficiencia del plan Moves III**. Hoy en día, sin ser las ayudas directas, el ciudadano puede tardar hasta dos años en cobrar la cuantía, con lo que el efecto incentivador es muy limitado y, para muchos, inexistente.

Al mismo tiempo proponemos un cambio en la **fiscalidad del automóvil**. Una reforma integral apoyada en criterios medioambientales. Esta es una tarea pendiente, pues los planes de demanda e industriales necesitan un refuerzo fiscal, como sucede en otros países. Y aunque se consiguieron algunas mejoras, como la amortización anticipada de las infraestructuras de recarga, son muy insuficientes. Y así lo hemos seguido manifestando.

El tercer pilar es la **infraestructura de recarga**. Esta ha de ser una cuestión de estado. ANFAC ha impulsado el grupo de trabajo de infraestructura de recarga del vehículo eléctrico (GTIRVE) en el que se pedía una figura de gobernanza para coordinar una materia transversal. También hemos propuesto agilizar los trámites burocráticos para la instalación de los puntos de recarga. No puede ser que se tarde hasta dos años en tener un punto de recarga operativo. Según el Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC, terminamos el año con 18.128 puntos de recarga de acceso público; muy lejos de los 45.000 estimados para cumplir con los objetivos de descarbonización. Cerramos también 2022 sin tener ese mapa oficial que tienen otros países de la UE en el que se muestra dónde, cómo y en qué situación están todos los puntos de recarga de acceso público en tiempo real. En este punto, hemos de tener en cuenta que para que los vehículos pesados cero emisiones de largo recorrido se implementen en el mercado, necesitamos una red de puntos de recarga de alta potencia, superior a 350kW cada poste, en todos los grandes corredores. No olvidemos que en España el 91% de las mercancías se transportan por carretera.

Además, en 2022 vivimos la resolución de la primera edición del PERTE VEC en la que ANFAC colaboró estrechamente con el Ministerio de Industria. Los resultados no fueron satisfactorios, dado que sólo se adjudicaron el 30% de los fondos. Sin embargo, desde la asociación nos pusimos a trabajar con el mismo objetivo inicial junto con la Administración para que todos los euros presupuestados se quedasen en el sector de la automoción e impulsar nuestra industria. El PERTE VEC es una iniciativa que valoramos, pero no es la panacea para lograr los objetivos de reducción de emisiones. El resto del ecosistema ha de ponerse las pilas y, sobre todo, desde el ámbito público no se puede perder más tiempo en tomar medidas para favorecer la descarbonización.

Y no sólo trabajamos con la Administración. Internamente celebramos una **nueva edición del Foro ANFAC**, que se ha constituido como un evento que marca tendencia y al que acuden todos los actores del ecosistema de la movilidad. Pusimos en marcha los **Mobility talks**, una serie de podcast sobre los temas de actualidad que rodean al sector, publicamos el **primer Informe de Vehículo Autónomo y Conectado**, y celebramos el **primer Comité de Alto Nivel de Vehículo Industrial**, dado que la descarbonización del transporte requiere de sus medidas específicas. Por último, en 2022, dimos la bienvenida a nuevos socios como **smart, MG e Ineos**, consolidando la representatividad de ANFAC y extendiéndola a los nuevos agentes.

En definitiva, un año complejo y muy difícil para el mercado, donde hemos consolidado nuestra presencia en distintos ámbitos del nuevo ecosistema de la movilidad y, en paralelo, presentado propuestas concretas y de consenso. Pero el tiempo va pasando, y España se está quedando atrás en la carrera por la nueva industria de automoción: por eso insistimos en acelerar y concretar. Como decía un antiguo jefe, toca “bajar de las musas al teatro”, y cuanto más se tarde, más oportunidades se desaprovecharán.

José López-Tafall
Director general de ANFAC

022

DATOS BÁSICOS
DEL SECTOR

2.1 Datos básicos del sector

PARTICIPACIÓN PIB Y EMPLEO

PIB fabricantes y componentes **8,1%**

EMPLEO sobre población activa **9%**

[1] Participación de la facturación del sector en el PIB (fabricantes de vehículos y componentes). Estimando la contribución del resto de sectores relaciones con la automoción (distribución, seguros, financieras, etc...), la participación de la facturación en el PIB supera el 10%.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

2022 **2.219.436** **5,8%**

2021 **2.098.133**

PRODUCCIÓN DE TURISMOS

2022 **1.787.197** **7,5%**

2021 **1.663.199**

FUENTE: ANFAC

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

2022 **1.932.629** **2,9%**

2021 **1.877.856**

FUENTE: ANFAC

EXPORTACIÓN DE TURISMOS

2022 **1.583.558** **4,7%**

2021 **1.512.763**

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS TOTALES

2022 **958.813** **-7,3%**

2021 **1.034.064**

MATRICULACIÓN DE TURISMOS Y TT

2022 **813.374** **-5,4%**

2021 **859.477**

FUENTE: ANFAC/IDEAUTO

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

2022 **30.243.485** **1,2%**

2021 **29.875.896**

PARQUE DE TURISMOS Y TT

2022 **25.644.595** **1,2%**

2021 **25.344.776**

FUENTE: IDEAUTO con datos de la DGT

PUNTOS DE RECARGA

2022 **18.128** **35,2%**

2021 **13.411**

FUENTE: ANFAC en base a Electromaps



03

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

Producción
Exportación

09
16

3.1 Producción

2022 cerró con un alza en la producción, alcanzando los **2.219.436 vehículos fabricados en España, un 5,8% más que el año anterior.**

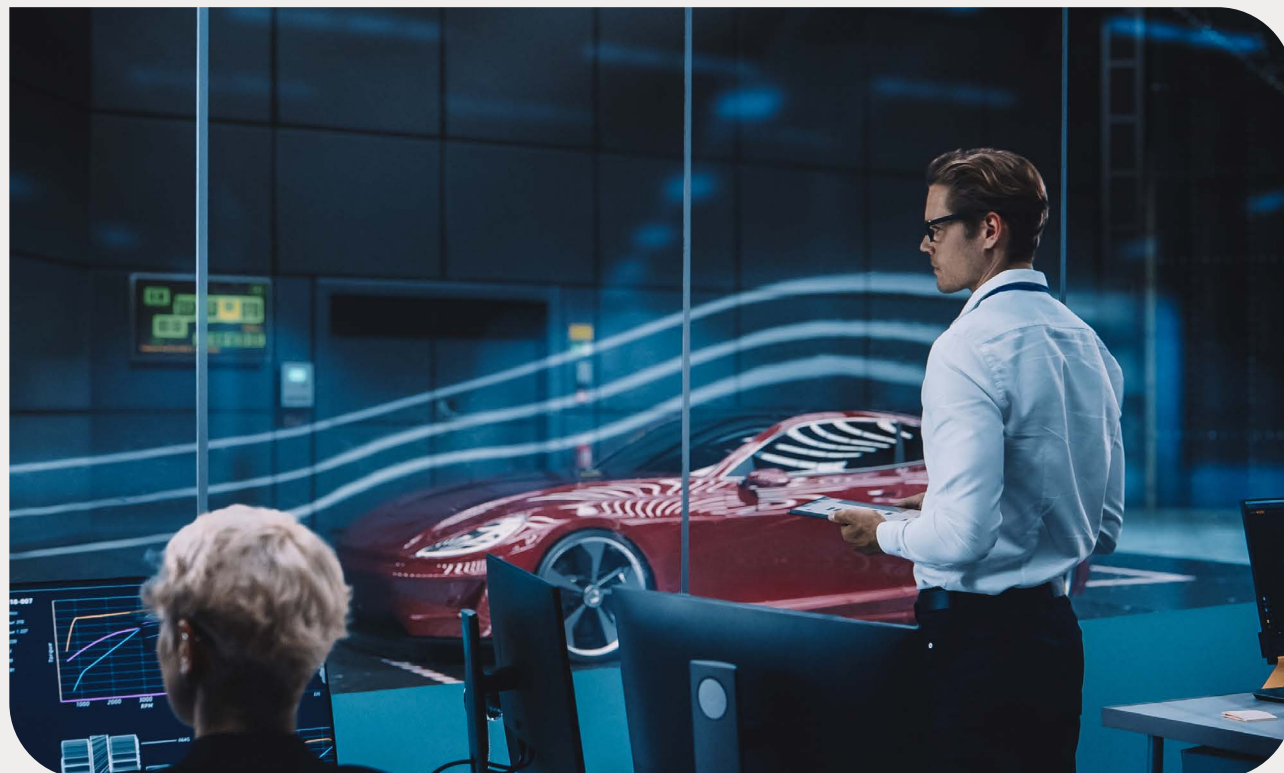
El contexto económico generado por la pandemia de la COVID-19, la falta de aprovisionamiento de ciertos componentes como los microchips y la incertidumbre internacional generada a raíz de la guerra en Ucrania fueron factores claves que limitaron la capacidad productiva de las fábricas españolas.

A la situación que ya se arrastraba de 2021 con la crisis de los microchips y la crisis económica, se unió la guerra en Ucrania que supuso que se mermara la recepción de ciertos componentes y materias primas, como cables, aluminio, níquel o paladio. De igual manera, el aumento de los costes energéticos derivado de las sanciones económicas impuestas a Rusia, principal exportador de gas y petróleo a Europa, también tuvo un notable impacto en las fábricas de vehículos.

A pesar de esta situación y de los paros intermitentes sufridos por los centros de producción, la capacidad de flexibilidad de las fábricas a la disposición de componentes y al aprovisionamiento de materiales permitió que durante el último cuatrimestre se registrara una mejora, logrando cerrar el año en positivo y por encima de los 2,2 millones de vehículos fabricados.

Durante 2022, la fabricación de **vehículos de cero y bajas emisiones** mantuvo el ritmo creciente de los últimos años, con un total de **359.573 vehículos**. Dentro de estos, **266.496 unidades** correspondieron a vehículos electrificados, representando el **12% de la producción total** y un **36,7% más de vehículos producidos**.

“Los centros de producción ubicados en España atravesaron un 2022 lleno de dificultades que condicionaron la fabricación de vehículos”



Mapa de fábricas y modelos



S-MAX

Fin de producción 2023



TRANSIT CONNECT



TOURNEO CONNECT



GALAXY

Fin de producción 2023



KUGA



MONDEO

Fin de producción 2022



ENSAMBLAJE DE BATERIAS



MOTORES ECOBOOST



Madrid



T-WAY



S-WAY



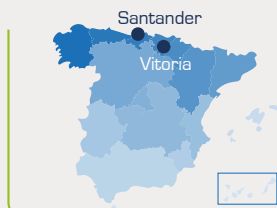
X-WAY

Valladolid



DAILY CHASIS CABINA

*Fabricación versión chasis cabina, así como la versión HiMatic, con cambio automático de 8 velocidades



CLASE V



VITO



e-VITO

Vigo



C-ELYSEE



BERLINGO / BERLINGO VAN



COMBO LIFE / CARGO



EQV



MARCO POLO

Santander



CHASIS OC 500



301



2008



RIFTER / PARTNER



GRAND C4 SPACETOURER

Fin de producción en 2022



DOBLO



PROACE CITY

Barcelona



NAVARA

Fin de producción en 2022



E-NV200

Fin de producción en 2022

Santander



COMPONENTES NISSAN



ENSAMBLAJE DE BATERIAS



C4



C4 X

Ávila



COMPONENTES & PRODUCCIÓN DE RECAMBIOS PARA ALIANZA RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI

Zaragoza



C3 AIRCROSS



ENSAMBLAJE DE BATERIAS



CORSA



CROSSLAND



Barcelona

IBIZA

ARONA

LEON

LEON SPORTSTOURER

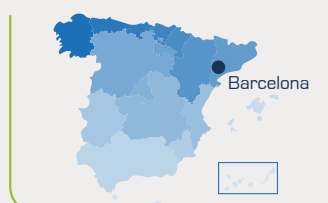
FORMENTOR

LEON

LEON SPORTSTOURER

A1

CAJAS DE CAMBIOS



CARMEN

CARMEN BOULOGNE



TAIGO

POLO

T-CROSS



Palencia

KADJAR

Fin de producción en 2022

ESPACE

Inicio de producción en 2023

MOTORES GASOLINA H5F

MOTORES DIESEL K9

AUSTRAL

CAPTUR

MOTOR HÍBRIDO E-TECH

Sevilla

CAJA REDUCTORA RDO, CAJA DE CAMBIOS y CAJA REDUCTORA BD45

MEGANE

ASX

Inicio de producción en 2023

MOTORES GASOLINA H4BT

Modelos de fabricación en exclusiva mundial

EXCLUSIVA MUNDIAL
 ELÉCTRICO
 GAS NATURAL COMPRIMIDO
 HÍBRIDO NO ENCHUFABLE
 HÍBRIDO ENCHUFABLE
 GAS NATURAL LICUADO
 EXCLUSIVA EUROPEA

S-MAX

Fin de producción abril 2023

GALAXY

Fin de producción abril 2023

X-WAY

CAPTUR

LEON

ARONA

TRANSIT CONNECT

T-WAY

AUSTRAL

ESPACE

Inicio de producción en 2023

LEON SPORTSTOURER

LEON

TOURNEO CONNECT

S-WAY

MEGANE

ASX

Inicio de producción en 2023

IBIZA

LEON SPORTSTOURER

FORMENTOR

GRAND C4 SPACETOURER

Fin de producción en 2022

CROSSLAND

T-CROSS

A1

C4

CORSA

CARMEN BOULOGNE

C3 AIRCROSS

C4 X

TAIGO

CARMEN

Modelos electrificados en producción

EXCLUSIVA MUNDIAL
 ELÉCTRICO
 GAS NATURAL COMPRIMIDO
 HÍBRIDO NO ENCHUFABLE
 HÍBRIDO ENCHUFABLE
 GAS NATURAL LICUADO
 EXCLUSIVA EUROPEA

KUGA

EQV

e-VITO

E-NV200

Fin de producción en 2022

CAPTUR

FORMENTOR

LEON

LEON SPORTSTOURER

MEGANE

LEON

LEON SPORTSTOURER

e-C4 X

e-BERLINGO

e-BERLINGO VAN

e-C4

COMBO e-LIFE

COMBO e-CARGO

CORSA-e

e-2008

e-RIFTER / e-PARTNER

PROACE CITY

FIAT

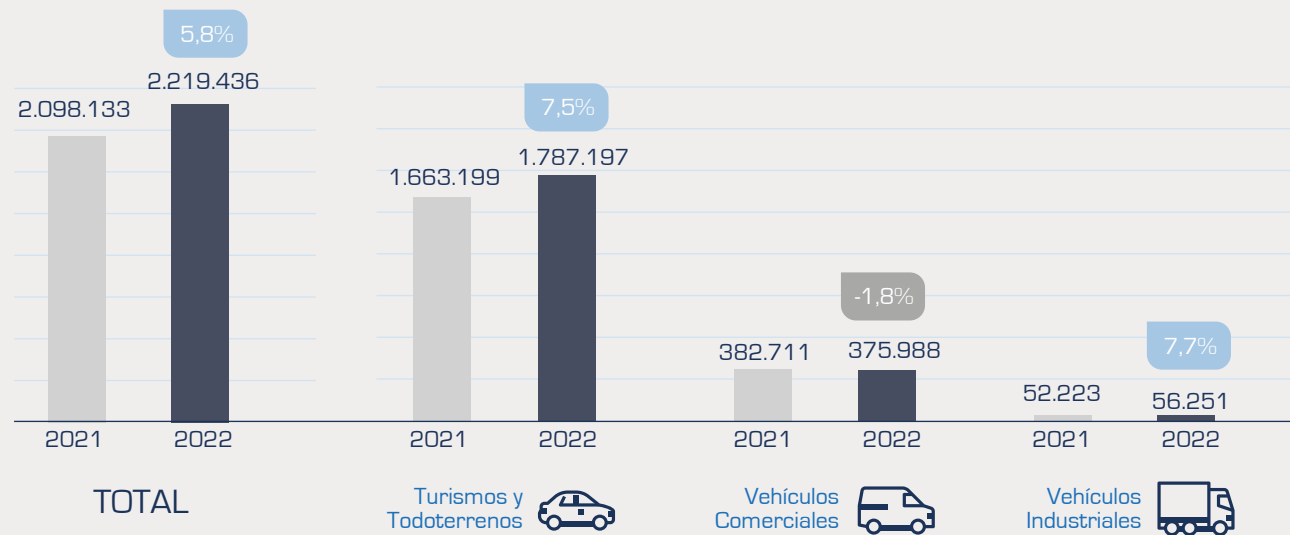
e-DOBLO

CARMEN

CARMEN BOULOGNE

ASX

Producción española por tipo de vehículo

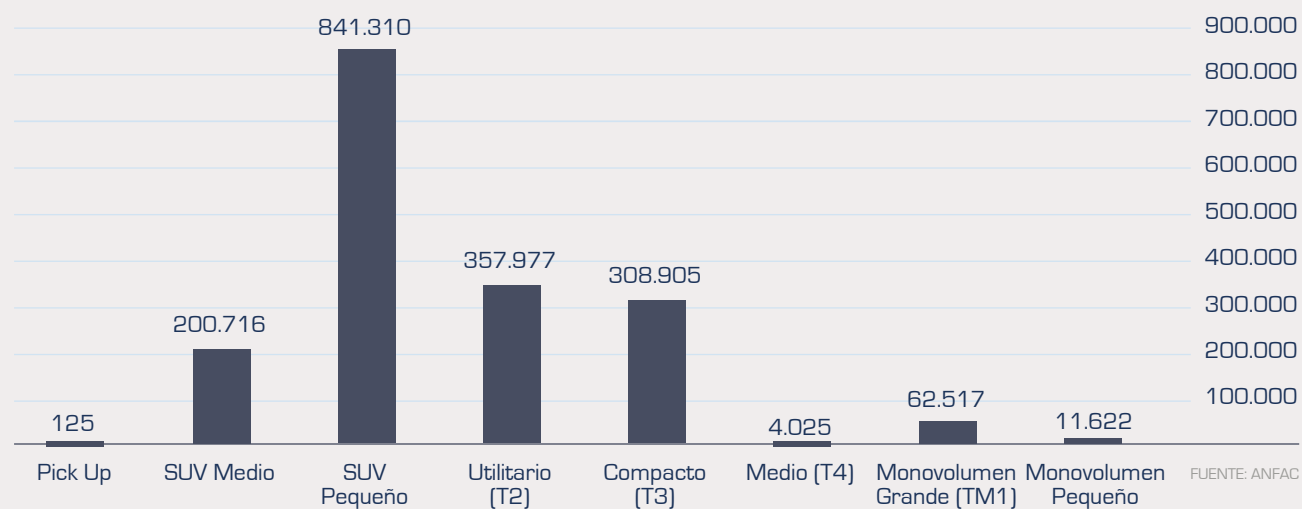


Producción española por tipo de vehículo	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
TOTAL	2.819.565	2.822.632	2.268.185	2.098.133	2.219.436	5,8%
Turismos y todoterrenos	2.267.396	2.248.291	1.800.664	1.663.199	1.787.197	7,5%
Vehículos comerciales	496.671	524.504	430.616	382.711	375.988	-1,8%
Vehículos industriales	55.498	49.837	36.905	52.223	56.251	7,7%

FUENTE: ANFAC

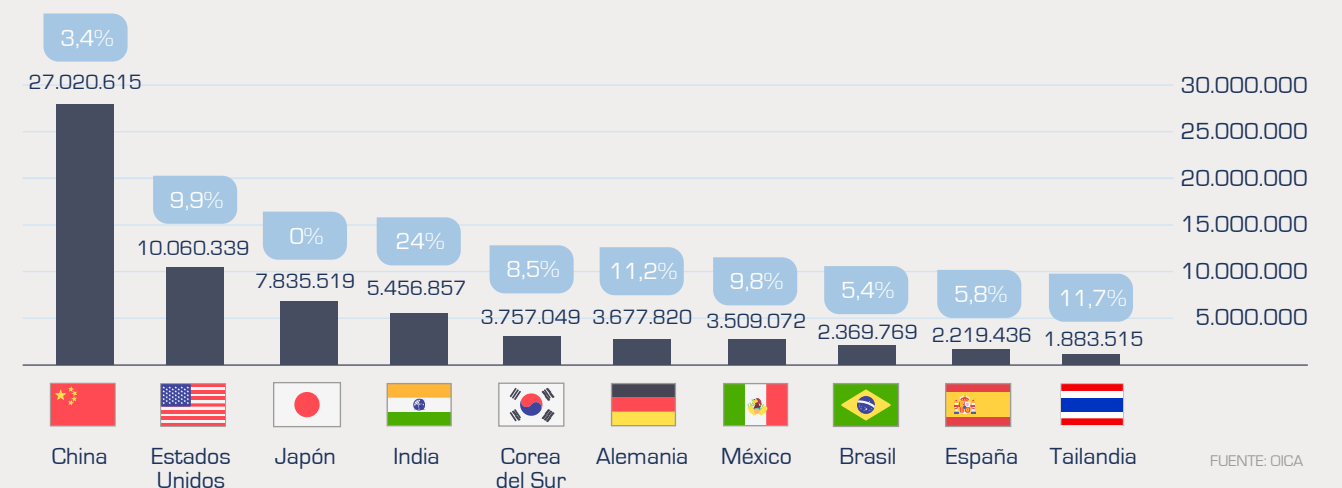


Producción española de turismos por segmentos



FUENTE: ANFAC

Ranking mundial de productores



FUENTE: OICA

Producción de vehículos por país (Unidades y variación)

	2021	2022	Variación 22/21
Alemania	3.308.692	3.677.820	11,2%
España	2.098.133	2.219.462	5,8%
Rusia	1.567.007	608.460	-61,2%
Francia	1.352.226	1.383.173	2,3%
Turquía	1.276.140	1.352.648	6%
Rep. Checa	1.111.432	1.224.456	10,2%
Reino Unido	932.488	876.614	-6%
Eslovaquia	1.030.000	1.000.000	-2,9%
Italia	797.243	796.394	-0,1%
Polonia	439.421	483.840	10,1%
Rumanía	420.755	509.465	21,1%
Hungría	416.725	441.729	6%
Uzbekistán	242.104	333.569	37,8%
Bélgica	261.038	276.554	5,9%
Portugal	289.954	322.404	11,2%
Suecia	258.023	238.955	-7,4%
Eslovenia	95.797	68.130	-28,9%
Países Bajos	107.021	101.670	-5%
Austria	136.700	107.500	-21,4%
Finlandia	85.934	73.044	-15%
Kazajistán	92.417	112.540	21,8%
Serbia	21.263	4.498	-78,8%
Ucrania	8.153	1.490	-81,7%
Azerbaiyán	2.318	2.473	6,7%
UE - 14	8.682.964	9.196.976	5,9%
UE - 27	12.197.095	12.924.596	6%
Europa	16.338.165	16.216.888	-0,7%

	2021	2022	Variación 22/21
Estados Unidos	9.157.205	10.060.339	9,9%
México	3.194.858	3.509.072	9,8%
Canadá	1.115.002	1.228.735	10,2%
NAFTA	13.467.065	14.798.146	9,9%
Brasil	2.248.253	2.369.769	5,4%
Argentina	434.753	536.893	23,5%
Colombia	40.764	51.455	26,2%
América del Sur	2.723.770	2.958.117	8,6%
América	16.190.835	17.756.263	9,7%
China	26.121.712	27.020.615	3,4%
Japón	7.836.908	7.835.519	0%
Corea del Sur	3.462.404	3.757.049	8,5%
India	4.399.112	5.456.857	24%
Tailandia	1.685.705	1.883.515	11,7%
Irán	894.298	1.064.215	19%
Indonesia	1.121.967	1.470.146	31%
Malasia	481.651	702.275	45,8%
Taiwán	265.320	261.263	-1,5%
Vietnam	167.799	232.410	38,5%
Pakistán	238.702	235.454	-1,4%
Filipinas	85.874	92.223	7,4%
Myanmar	1.957	3.175	62,2%
Australia	5.391	6.077	12,7%
Asia y Oceanía	46.768.800	50.020.793	7%
Sudáfrica	499.087	555.889	11,4%
Marruecos	403.007	464.864	15,3%
Argelia	5.208	2.773	-46,8%
África	907.302	1.022.783	12,7%

FUENTE: OICA

TOTAL

2022: **85.016.728** | 2021: **80.205.102**

6%



3.2 Exportación

La exportación de vehículos logró registrar un **aumento del 2,9% durante 2022**, con un total de **1.932.629 unidades enviadas fuera de nuestras fronteras**.

A pesar de este incremento respecto al año anterior, la actividad exportadora, al igual que la capacidad de producción, se ha visto muy limitada por factores exógenos como la crisis económica, la escasez de componentes y por los problemas de logística, debido, en este último caso, a la huelga de transportistas que se ocasionó en marzo de 2022, así como la falta de medios de transporte que se hizo patente, sobre todo, en el último trimestre del año.

De igual manera, el entorno de incertidumbre internacional, derivado de las consecuencias económicas y sociales tras la pandemia, ocasionó que los mercados ubicados en Europa y principales destinos de los vehículos "made in Spain" tuvieran una lenta recuperación durante el año, limitando el número de pedidos.

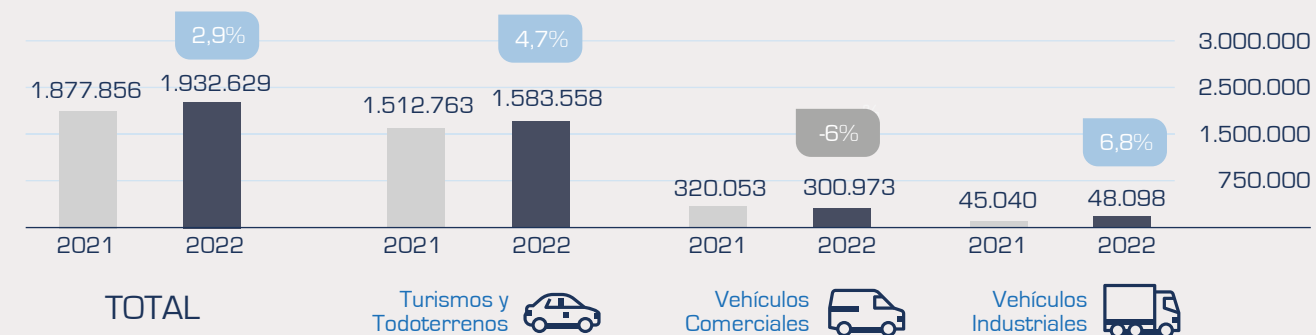
Durante 2022, el **87,1% de los vehículos fabricados se enviaron al extranjero**, siendo **Alemania, Francia, Italia,**

Reino Unido y Turquía los cinco principales destinos con **más de 1,2 millones de vehículos recibidos**.

Los **destinos en Europa** se vuelven a posicionar como el principal receptor, con **9 de cada 10 vehículos exportados**. En cuanto al resto de continentes, los envíos a América, Asia y Oceanía se incrementaron un 15,1%, 8,9% y 22,4%, respectivamente. Mientras que los destinos en África redujeron sus pedidos un 4,8%.

Los vehículos se mantienen en 2022 como uno de los principales productos de España suponiendo el 9% del total de la exportación española y aportando 16.457 millones de euros de saldo positivo a la balanza comercial nacional.

Los destinos en Europa se vuelven a posicionar como el principal receptor, con 9 de cada 10 vehículos exportados



FUENTE: ANFAC

Principales países destinos de exportación de los vehículos (Unidades y variación)

	2021	2022	Variación 22/21
Alemania	333.381	361.906	8,6%
Francia	345.904	324.549	-6,2%
Italia	228.202	241.534	5,8%
Reino Unido	236.623	229.534	-3%
Turquía	84.499	97.676	15,6%
Bélgica	55.490	61.140	10,2%
Países Bajos	41.421	46.498	12,3%
Polonia	40.297	42.764	6,1%

FUENTE: ANFAC

	2021	2022	Variación 22/21
Portugal	33.441	39.838	19,1%
Austria	33.760	33.322	-1,3%
Dinamarca	28.943	26.546	-8,3%
Suiza	26.365	26.513	0,6%
Suecia	31.852	25.723	-19,2%
Rep. Checa	22.696	23.134	1,9%
Israel	16.279	22.048	35,4%

FUENTE: ANFAC

Exportación sobre producción total

2021 89,5% 2022 87,1%

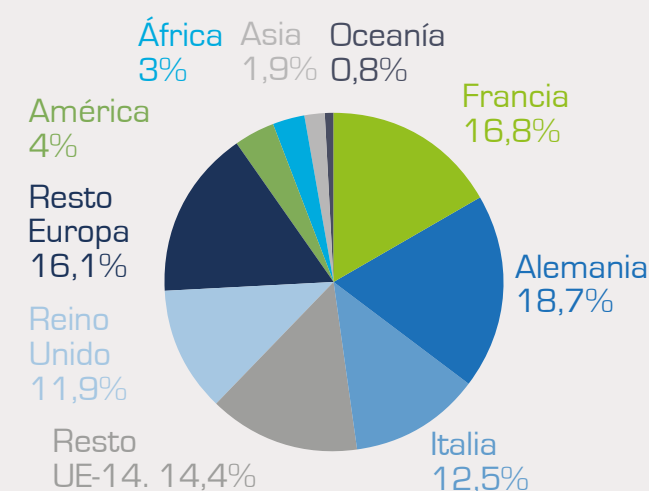
FUENTE: ANFAC

Exportación vehículo sobre exportación española

2021 10,8% 2022 9%

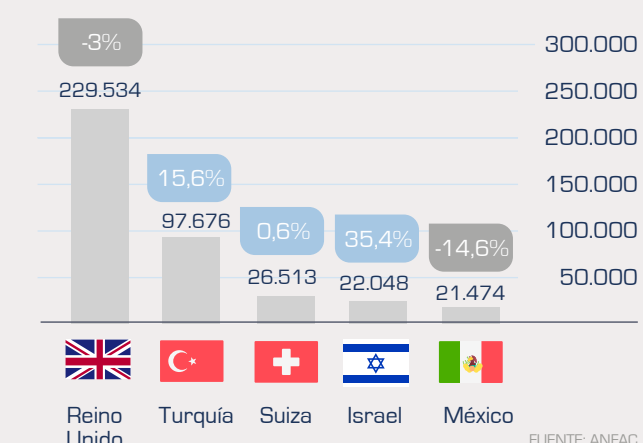
FUENTE: ANFAC a partir de datos de la Agencia Tributaria - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Exportaciones a los principales destinos por cuotas de mercado



FUENTE: ANFAC

Exportaciones fuera de la Unión Europea (Top 5)



FUENTE: ANFAC

Exportación española por tipo de vehículo

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
TOTAL	2.304.418	2.310.070	1.951.448	1.877.856	1.932.629	2,9%
Turismos y todoterrenos	1.922.848	1.904.311	1.588.889	1.512.763	1.583.558	4,7%
Vehículos comerciales	359.564	387.279	335.280	320.053	300.973	-6,0%
Vehículos industriales	22.006	18.480	27.279	45.040	48.098	6,8%

FUENTE: ANFAC

Países de destino de las exportaciones de vehículos (unidades y cuota)

TOTAL MUNDO
1.932.629



EUROPA 1.747.085 **90,4%**

	2022	Cuota
Alemania	361.906	18,7%
Francia	324.549	16,8%
Italia	241.534	12,5%
Reino Unido	229.534	11,9%
Turquía	97.676	5,1%
Bélgica	61.140	3,2%
Holanda	46.498	2,4%
Polonia	42.764	2,2%
Portugal	39.838	2,1%
Austria	33.322	1,7%
Dinamarca	26.546	1,4%
Suiza	26.513	1,4%
Suecia	25.723	1,3%
Rep. Checa	23.134	1,2%
Israel	22.048	1,1%
Grecia	19.168	1%
Hungría	16.301	0,8%
Irlanda	14.578	0,8%
Noruega	14.219	0,7%
Rumanía	13.689	0,7%
Eslovenia	11.266	0,6%
Eslovaquia	11.109	0,6%

	2022	Cuota
Croacia	9.319	0,5%
Finlandia	7.934	0,4%
Estonia	4.281	0,2%
Letonia	3.404	0,2%
Luxemburgo	2.854	0,1%
Bulgaria	2.652	0,1%
Ucrania	2.187	0,1%
Malta	1.529	0,1%
Serbia	1.446	0,1%
Rusia	1.300	0,1%
Chipre	1.249	0,1%
Bosnia H.	1.068	0,1%
Macedonia	773	0%
Islandia	660	0%
Albania	426	0%
Lituania	354	0%
Andorra	215	0%
Georgia	172	0%
Moldavia	137	0%
Montenegro	116	0%
Otros Europa	1.956	0,1%

FUENTE: ANFAC

AMÉRICA 77.566 **4,0%**

	2022	Cuota
México	21.474	1,1%
Estados Unidos	21.322	1,1%
Chile	18.157	0,9%
G. Francesa	4.148	0,2%
Guadalupe	3.190	0,2%
Martinica	2.901	0,2%
Brasil	2.397	0,1%
Colombia	1.402	0,1%
Argentina	887	0%
Ecuador	578	0%
Canadá	361	0%
Perú	180	0%
Guatemala	180	0%
Rep. Dominicana	150	0%
Otros América	240	0%

FUENTE: ANFAC

ASIA 35.810 **1,9%**

	2022	Cuota
Japón	21.309	1,1%
EAU	6.808	0,4%
Taiwan	3.347	0,2%
Hong Kong	1.028	0,1%
Singapur	766	0%
Corea del Sur	699	0%
Palestina	291	0%
Indonesia	255	0%
Malasia	212	0%
Arabia Saudí	195	0%
Tailandia	180	0%
Kazajistán	167	0%
Vietnam	155	0%
Otros Asia	398	0%

FUENTE: ANFAC

OCEANÍA 15.088 **0,8%**

	2022	Cuota
Australia	13.034	0,7%
Nueva Zelanda	1.746	0,1%
Nueva Caledonia	224	0%
P. Francesa	84	0%

FUENTE: ANFAC

ÁFRICA 57.080 **3,0%**

	2022	Cuota
Sudáfrica	21.103	1,1%
Marruecos	19.208	1%
Argelia	6.240	0,3%
Egipto	4.827	0,2%
Reunión	2.620	0,1%
Túnez	2.104	0,1%
Nigeria	690	0%
Otros África	288	0%

FUENTE: ANFAC

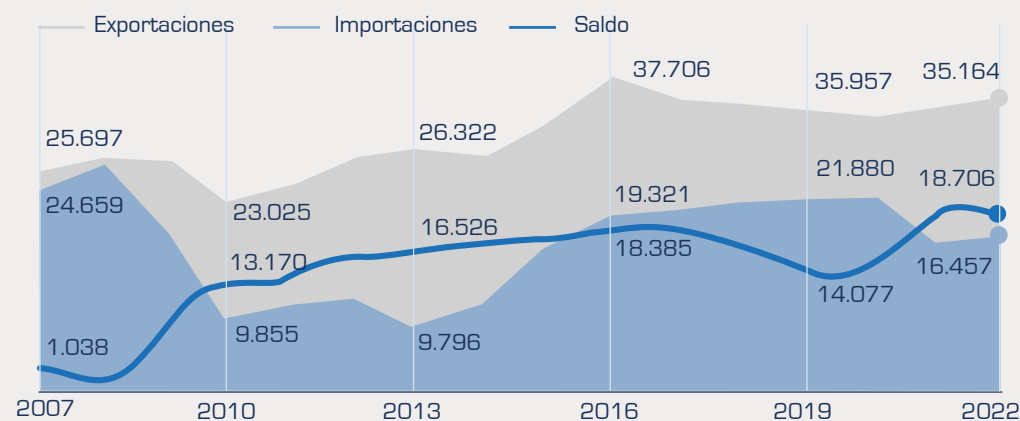


Valor de las exportaciones e importaciones según el tipo de vehículo (miles de euros)

	Procedencia	2021	2022	Variación 22/21
Turismos + todoterrenos 	Exportaciones	27.734	30.462	9,8%
	Importaciones	13.662	16.008	17,2%
	SALDO	14.072	14.454	2,7%
Comerciales, industriales. y autobuses 	Exportaciones	6.485	4.702	-27,5%
	Importaciones	2.615	2.699	3,2%
	SALDO	3.869	2.003	-48,2%
Partes, piezas y accesorios 	Exportaciones	8.354	9.377	12,2%
	Importaciones	12.153	13.318	9,6%
	SALDO	-3.799	-3.941	-3,7%
Motores y cajas de cambio 	Exportaciones	1.533	1.477	-3,7%
	Importaciones	3.601	4.496	24,9%
	SALDO	-2.068	-3.019	-46%

FUENTE: ANFAC a partir de datos de Comercio Exterior - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

Evolución de la balanza comercial de vehículos (millones de euros)



Valor 2022 exportaciones

35.164 M€

Valor 2022 importaciones

18.706 M€

Saldo

16.457 M€

FUENTE: ANFAC



Importación de vehículos sobre la importación española

-0,3 p.p.

2021 4,4%

2022 4,1%



Exportación del sector sobre la exportación española

-2,1 p.p.

2021 13,9%

2022 11,8%



Importación del sector sobre la importación española

-1 p.p.

2021 9%

2022 8%

FUENTE: ANFAC a partir de datos de Comercio Exterior - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

04

MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS

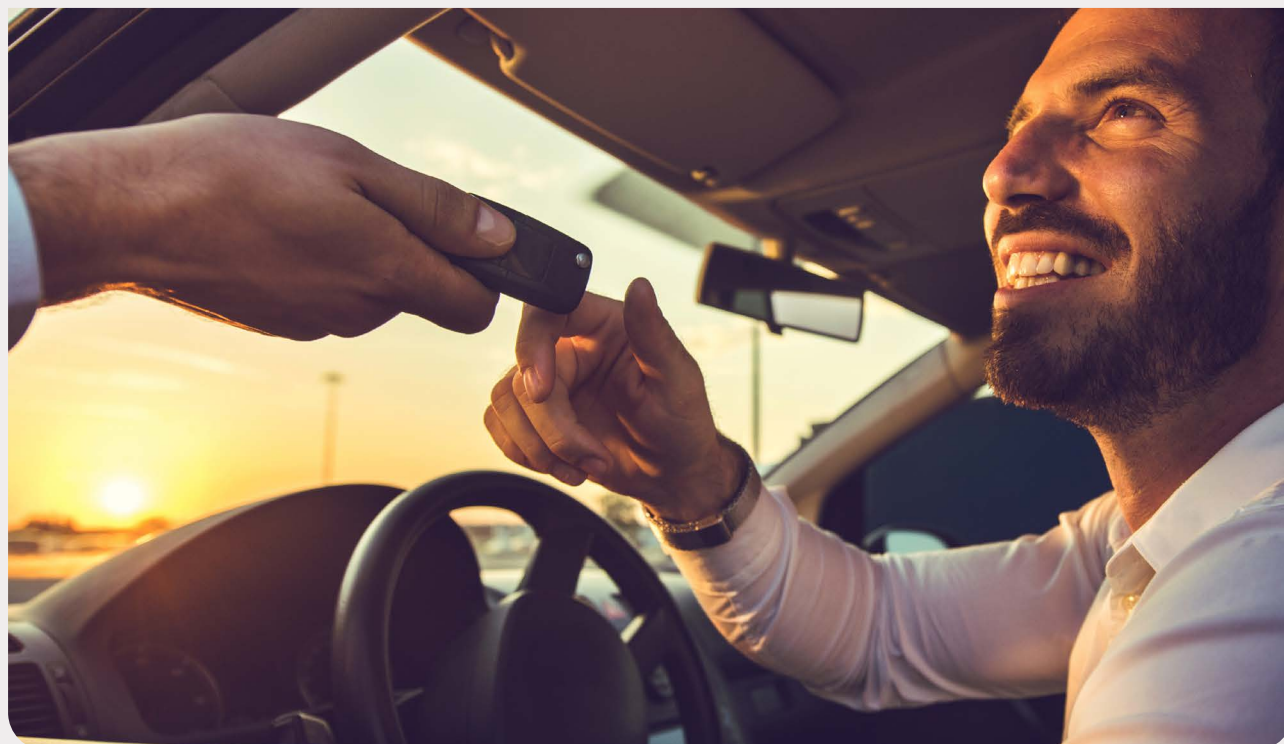
Matriculaciones en España

20

Matriculaciones en Europa y el mundo

25

4.1 Matriculaciones en España



Las matriculaciones de vehículos volvieron a registrar un nuevo descenso durante 2022. El año cerró con **813.374 unidades matriculadas**, lo que supuso una bajada del **5,4%** respecto al año anterior.

Desde 2020, con el inicio de la pandemia, ya son tres años que el mercado nacional se sitúa muy por debajo de los registros previos a la COVID-19 y que deberían estar situados en torno a los 1,2-1,3 millones de ventas de turismos y todoterrenos al año.

La crisis de los microchips junto con la lenta recuperación económica, acentuada por la incertidumbre internacional, derivada del conflicto en Ucrania y el aumento de la inflación han sido factores fundamentales para determinar la evolución de la demanda de vehículos nuevos. De igual manera, los problemas de transporte en el último tramo del año lastraron la llegada de vehículos a los concesionarios.

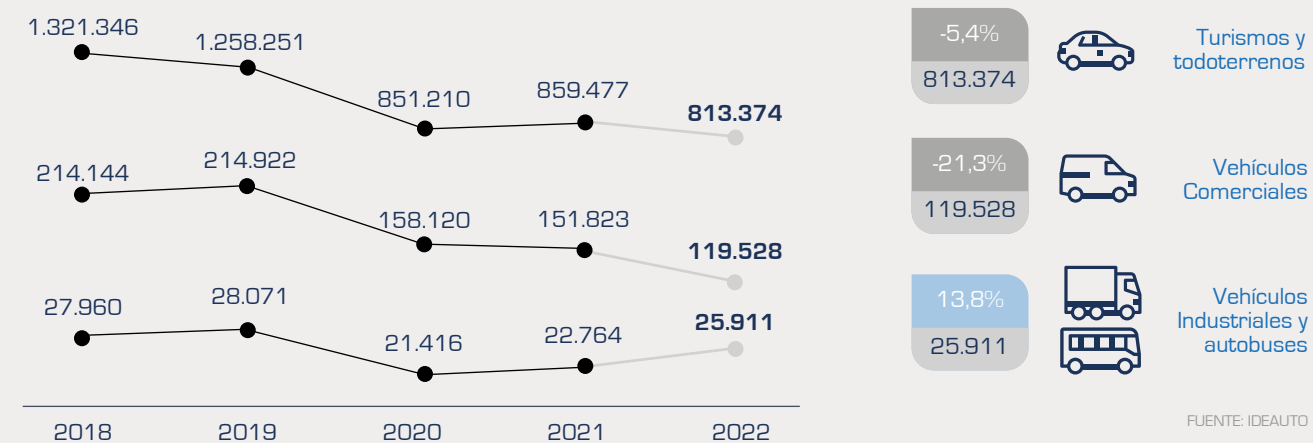
En el mismo sentido, los principales mercados en Europa han vivido una situación similar a España, obteniendo descensos en las ventas respecto al año anterior. Francia, Italia o Reino Unido registraron caídas del 7,8%, 9,7% y 2%, mientras que Alemania logró incrementar un 1,1% sus ventas.

“Desde 2020, con el inicio de la pandemia, ya son tres años que el mercado nacional se sitúa muy por debajo de los registros previos a la COVID-19 y que deberían estar situados en torno a los 1,2-1,3 millones de ventas”

Matriculaciones por comunidad autónoma:

Madrid se mantiene como la comunidad autónoma en España con mayor volumen de venta, con **364.416 unidades** vendidas. Seguidamente, se sitúan **Cataluña con 101.176 ventas y Andalucía con 82.021 unidades**. Al igual que estas regiones, la mayoría de las comunidades autónomas registraron caídas en las ventas durante 2022, en línea con el mercado general. Solamente, las Islas Canarias y Baleares, lograron incrementos del 22,5% y 17,8%, mejorando los registros del año anterior.

Matriculaciones por tipo de vehículo



	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	859.477	813.374	-5,4%
Derivados, furgonetas y pick up	78.888	61.649	-21,9%
Vehículos comerciales ligeros <3,5tn	72.935	57.879	-20,6%
Vehículos comerciales ligeros	151.823	119.528	-21,3%
Vehículos industriales >3,5tn	20.805	23.453	12,7%
Microbuses y autobuses	1.959	2.458	25,5%
Vehículos industriales, microbuses y autobuses	22.764	25.911	13,8%
TOTAL	1.034.064	958.813	-7,3%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de turismos y todoterrenos por canales

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Alquilador	237.777	238.285	96.101	152.326	98.887	-35,1%
Empresa	420.619	433.649	327.738	334.515	348.127	4,1%
Particular	662.950	586.317	427.383	372.636	366.360	-1,7%
TOTAL	1.321.346	1.258.251	851.222	859.477	813.374	-5,4%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones por comunidades autónomas

TURISMOS Y TODOTERRENOS

2021: **859.477**

-5,4%

2022: **813.374**

Turismos y todoterrenos

	2021	2022	Variación 22/21
Andalucía	86.437	82.021	-5,1%
Aragón	17.886	15.016	-16,1%
Asturias	11.626	10.029	-13,7%
Baleares	17.076	20.111	17,8%
Canarias	36.534	44.739	22,5%
Cantabria	6.704	6.060	-9,6%
Castilla-La Mancha	25.766	21.850	-15,2%
Castilla y León	22.737	20.361	-10,5%
Cataluña	110.728	101.716	-8,1%
Ceuta y Melilla	1.889	1.935	2,4%
Comunidad Valenciana	74.149	71.022	-4,2%
Extremadura	8.503	7.660	-9,9%
Galicia	25.149	22.624	-10%
La Rioja	2.957	2.955	-0,1%
Madrid	364.416	342.412	-6%
Murcia	14.976	14.585	-2,6%
Navarra	7.228	6.329	-12,4%
País Vasco	24.716	21.949	-11,2%
TOTAL	859.477	813.374	-5,4%

FUENTE: IDEAUTO

V. COMERCIALES LIGEROS

2021: **151.823**

-21,3%

2022: **119.528**

Derivados, furgonetas y pick up

Comerciales ligeros ≤ 3,5 t

	2021	2022	Variación 21/22	2021	2022	Variación 22/21
Andalucía	6.366	5.001	-21,4%	6.935	5.726	-17,4%
Aragón	1.434	1.178	-17,9%	1.346	1.059	-21,3%
Asturias	925	630	-31,9%	1.429	798	-44,2%
Baleares	1.838	1.447	-21,3%	1.148	1.194	4%
Canarias	5.231	3.525	-32,6%	2.813	2.628	-6,6%
Cantabria	530	342	-35,5%	692	440	-36,4%
Castilla-La Mancha	2.346	1.466	-37,5%	2.142	1.550	-27,6%
Castilla y León	1.935	1.285	-33,6%	2.190	1.590	-27,4%
Cataluña	8.908	5.911	-33,6%	10.624	7.536	-29,1%
Ceuta y Melilla	93	65	-30,1%	40	39	-2,5%
Comunidad Valenciana	5.227	4.087	-21,8%	5.959	4.686	-21,4%
Extremadura	860	578	-32,8%	872	581	-33,4%
Galicia	2.056	1.456	-29,2%	2.606	1.902	-27%
La Rioja	319	282	-11,6%	355	289	-18,6%
Madrid	35.529	30.877	-13,1%	28.204	23.820	-15,5%
Murcia	1.451	975	-32,8%	1.493	1.251	-16,2%
Navarra	832	632	-24,0%	919	624	-32,1%
País Vasco	3.008	1.912	-36,4%	3.168	2.166	-31,6%
TOTAL	78.888	61.649	-21,9%	72.935	57.879	-20,6%

FUENTE: IDEAUTO



VEHÍCULOS INDUSTRIALES, MICROBUSES Y AUTOBUSES

2021: 22.764

2022: 25.911

13,8%

	Industriales >3,5 t			Microbuses y autobuses		
	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21
Andalucía	3.146	3.798	20,7%	98	174	77,6%
Aragón	859	962	12%	24	30	25%
Asturias	242	382	57,9%	42	45	7,1%
Baleares	165	230	39,4%	65	97	49,2%
Canarias	313	348	11,2%	59	187	217%
Cantabria	295	304	3,1%	5	13	160%
Castilla-La Mancha	1.240	1.178	-5%	42	43	2,4%
Castilla y León	1.005	1.099	9,4%	92	150	63%
Cataluña	3.095	1.648	-46,8%	366	457	24,9%
Ceuta y Melilla	1	5	400%	1	1	0%
Comunidad Valenciana	1.949	2.165	11,1%	140	105	-25%
Extremadura	423	479	13,2%	15	34	126,7%
Galicia	964	1.030	6,9%	230	289	25,7%
La Rioja	228	236	3,5%	15	17	13,3%
Madrid	4.501	5.349	18,8%	528	549	4%
Murcia	1.139	1.465	28,6%	18	18	0%
Navarra	500	455	-9%	21	35	66,7%
País Vasco	740	601	-18,8%	198	214	8,1%
TOTAL	20.805	21.734	4,5%	1.959	2.458	25,5%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de turismos por segmento

	2021	2022	Cuota	Variación 22/21
Todoterreno	3.566	4.832	0,6%	36%
Monovolumen Pequeño	12.112	6.095	0,8%	-50%
Monovolumen Grande	2.669	2.869	0,4%	7,5%
Deportivo Bajo	925	884	0,1%	-4,4%
Deportivo Alto	615	672	0,1%	9,3%
Lujo	1.546	1.641	0,2%	6,1%
Ejecutivo	3.387	2.459	0,3%	-27,4%
Medio-alto	24.745	24.576	3%	-0,7%
Medio-bajo	145.530	123.998	15,2%	-14,8%
Pequeño	156.107	142.502	17,5%	-8,7%
Micro	34.751	31.344	3,9%	-9,8%
SUV Premium	186.887	185.980	22,9%	-0,5%
SUV Pequeño	242.217	242.873	29,9%	0,3%
SUV Medio	35.942	33.235	4,1%	-7,5%
SUV Grande	8.478	9.414	1,2%	11,0%
TOTAL	859.477	813.374	100%	-5,4%

FUENTE: IDEAUTO



Matriculaciones de turismos por segmento

	2021	2022	Variación 22/21		2021	2022	Variación 22/21
TOYOTA	62.329	73.505	17,9%	SSANGYONG	2.412	2.200	-8,8%
KIA	57.235	63.345	10,7%	SUBARU	1.610	1.213	-24,7%
HYUNDAI	57.508	59.503	3,5%	JAGUAR	1.219	671	-45%
VOLKSWAGEN	61.724	58.853	-4,7%	SMART	1.064	665	-37,5%
PEUGEOT	67.266	54.737	-18,6%	DR	21	405	1.828,6%
SEAT	70.523	49.200	-30,2%	MASERATI	175	299	70,9%
RENAULT	51.701	45.515	-12%	DFSK	268	193	-28%
CITROEN	47.072	43.161	-8,3%	POLESTAR		188	-
DACIA	36.771	37.682	2,5%	ALWAYS	1	94	9300%
MERCEDES	33.676	36.480	8,3%	FERRARI	60	79	31,7%
AUDI	34.732	35.137	1,2%	ALPINE	33	65	97%
BMW	35.193	30.682	-12,8%	BENTLEY	60	61	1,7%
FORD	29.336	28.963	-1,3%	SWM	22	58	163,6%
OPEL	30.350	26.583	-12,4%	MAXUS	1	45	4400%
FIAT	28.231	24.895	-11,8%	MOBILIZE		41	-
SKODA	26.439	23.254	-12,1%	ASTON MARTIN	29	30	3,5%
NISSAN	26.058	18.122	-30,5%	ZHIDOU	11	28	154,6%
CUPRA	11.090	13.476	21,5%	EVO	7	23	228,6%
MAZDA	13.929	12.628	-9,3%	LAMBORGHINI	26	22	-15,4%
VOLVO	14.353	11.099	-22,7%	MCLAREN	11	8	-27,3%
JEEP	12.696	8.806	-30,6%	JAC	10	7	-30%
MINI	8.428	8.242	-2,2%	LEVC	2	3	50%
MG	746	6.901	825,1%	LOTUS	3	3	0%
DS	4.595	4.791	4,3%	HURTAN		2	-
LEXUS	6.133	4.682	-23,7%	ROLLS ROYCE	3	2	-33,3%
TESLA	3.207	4.597	43,4%	GREEN TOUR	2	1	-50%
SUZUKI	5.481	3.961	-27,7%	MORGAN	3	1	-66,7%
HONDA	3.100	3.483	12,4%	DONKERVOORT	1		-100%
LAND ROVER	3.441	3.054	-11,3%	FISKER	3		-100%
MITSUBISHI	3.784	3.049	-19,4%	JIANGNAN	1		-100%
ALFA ROMEO	2.319	2.975	28,3%	MAHINDRA	22		-100%
LYNK&CO	527	2.824	435,9%	VM COMPETICION	1		-100%
PORSCHE	2.423	2.782	14,8%	TOTAL	859.477	813.374	-5,4%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones por tipo de vehículo y procedencia

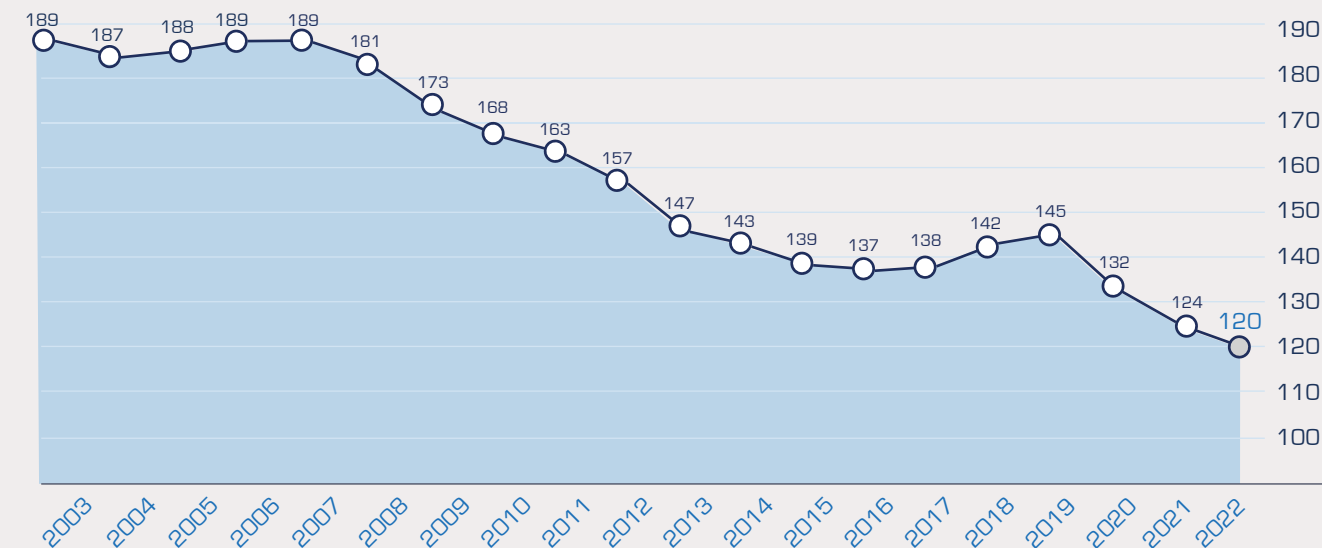
2021: 1.034.064
2022: 958.813 -7,28%

	Procedencia	2021	2022	Variación 22/21
Turismos + todoterrenos	Total matriculaciones	859.477	813.374	-5,4%
	Fabricados en España	190.502	172.286	-9,6%
	Cuota España	22,2%	21,2%	-4,4%
Derivados, furgonetas y pick up	Total matriculaciones	78.888	61.649	-21,9%
	Fabricados en España	39.097	30.518	-21,9%
	Cuota España	49,6%	49,5%	-0,1%
Comerciales ligeros	Total matriculaciones	72.935	57.879	-20,6%
	Fabricados en España	8.938	8.644	-3,3%
	Cuota España	12,3%	14,9%	21,9%
Industriales	Total matriculaciones	20.805	23.453	12,7%
	Fabricados en España	3.241	4.055	25,1%
	Cuota España	15,6%	17,3%	11%
Autobuses	Total matriculaciones	1.959	2.458	25,5%
	Fabricados en España	178	295	65,7%
	Cuota España	9,1%	12%	32,1%
TOTAL VEHÍCULOS	Total matriculaciones	1.034.064	958.813	-7,3%
	Fabricados en España	241.956	215.798	-10,8%
	Cuota España	23,4%	22,5%	-3,8%

FUENTE: IDEAUTO/ANFAC



Emisiones de CO₂ medias de matriculaciones de turismos nuevos



FUENTE: Ideauto/ANFAC Emisiones según Procedimiento WLTP

La **descarbonización es un compromiso inherente del sector de la automoción**. Un progreso en línea con las exigencias marcadas por la Comisión Europea en el paquete de medidas Fit for 55 que establece una **reducción de las emisiones en 2030 del 55% para turismos y del 50% para los comerciales ligeros y del 100% en 2035** en ambos tipos de vehículos.

En este sentido, desde el año 2018, la homologación de los vehículos nuevos se hace bajo la **normativa europea WLTP** (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures) y RDE (Real Driving Emissions) de medición de consumo y emisiones de CO₂. Los nuevos procedimientos de medición se realizan en base a una conducción más realista con unos parámetros mucho más estrictos y exigentes que los que utilizaba el anterior protocolo NEDC.

Durante 2022, en España las emisiones medias de CO₂ derivadas de las **matriculaciones de turismos nuevos alcanzaron los 120 g CO₂/km recorrido según la Procedimiento WLTP**, lo que suponen una **reducción del 3,5% respecto al año anterior**. Esta cifra evidencia el esfuerzo de las marcas de automóviles en introducir en el mercado opciones más sostenibles y en línea con las exigencias de descarbonización.




Actualmente, un turismo nuevo comercializado emite un **70% menos de NO_x, un 80% menos de partículas y un 30% menos de CO₂ que un vehículo de 14 años de antigüedad**, la edad media del parque automovilístico español. Para lograr los objetivos de reducción de emisiones es fundamental trabajar en el rejuvenecimiento y renovación del parque ya que si no los avances conseguidos en materia de electrificación se verán minimizados por las emisiones del envejecimiento del parque.

“En 2022, las matriculaciones de turismos nuevos alcanzaron los 120 g CO₂/km recorrido, un 3,5% menos que en 2021”

4.2 Matriculaciones en Europa y el mundo



Matriculaciones en Europa por país y tipo de vehículo

	 Turismos			 Comerciales ligeros			 Industriales, autobuses y autocares		
	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21
Alemania	2.622.132	2.651.357	1,1%	265.732	231.290	-13%	141.017	136.190	-3,4%
Austria	239.803	215.050	-10,3%	58.806	22.069	-62,5%	14.037	13.354	-4,9%
Bélgica	383.123	366.303	-4,4%	71.564	56.102	-21,6%	15.933	16.743	5,1%
Bulgaria	24.537	28.684	16,9%	6.659	4.889	-26,6%	6.220	7.480	20,3%
Chipre	10.624	11.627	9,4%	1.938	1.962	1,2%	145	188	29,7%
Croacia	44.915	42.939	-4,4%	7.958	6.652	-16,4%	2.405	2.998	24,7%
Dinamarca	185.312	148.293	-20%	31.572	27.170	-13,9%	8.934	10.022	12,2%
Eslovaquia	75.700	78.841	4,1%	8.252	7.679	-6,9%	5.978	6.449	7,9%
Eslovenia	53.988	46.339	-14,2%	9.687	7.139	-26,3%	3.800	4.637	22,0%
España	859.477	813.396	-5,4%	151.905	119.619	-21,3%	40.609	46.155	13,7%
Estonia	22.336	21.571	-3,4%	4.142	3.910	-5,6%	1.763	2.195	24,5%
Finlandia	98.484	81.698	-17%	12.894	11.192	-13,2%	6.344	6.178	-2,6%
Francia	1.659.003	1.529.035	-7,8%	431.385	347.069	-19,5%	90.674	90.144	-0,6%
Grecia	100.911	105.283	4,3%	10.426	9.664	-7,3%	1.389	1.449	4,3%
Holanda	322.318	312.129	-3,2%	68.405	59.186	-13,5%	22.426	25.646	14,4%
Hungría	121.920	111.524	-8,5%	22.981	17.652	-23,2%	9.580	11.733	22,5%
Irlanda	104.932	105.253	0,3%	28.742	23.653	-17,7%	4.587	4.370	-4,7%
Italia	1.458.032	1.316.702	-9,7%	183.625	161.094	-12,3%	48.703	50.122	2,9%
Letonia	14.348	16.713	16,5%	2.535	2.407	5%	2.878	3.575	24,2%
Lituania	31.454	25.544	-18,8%	3.411	3.321	-2,6%	16.001	19.889	24,3%
Luxemburgo	44.372	42.094	-5,1%	4.560	4.004	-12,2%	2.158	2.374	10%
Polonia	446.647	419.749	-6%	73.926	62.238	-15,8%	64.205	68.222	6,3%
Portugal	146.637	156.304	6,6%	28.790	23.541	-18,2%	8.536	8.979	5,2%
República Checa	206.876	192.087	-7,1%	19.660	16.908	-14%	17.122	18.119	5,8%
Rumanía	121.208	129.328	6,7%	16.168	13.583	-16%	12.698	14.345	13%
Suecia	301.006	288.087	-4,3%	36.238	34.516	-4,8%	11.942	12.757	6,8%
UE-14	8.525.542	8.130.984	-4,6%	1.384.644	1.130.169	-18,4%	417.289	424.483	1,7%
UNIÓN EUROPEA	9.700.095	9.255.930	-4,6%	1.561.961	1.278.509	-18,1%	560.084	584.313	4,3%
Islandia	12.789	16.683	30,4%	1.174	1.599	36,2%	445	495	11,2%
Noruega	176.276	174.329	-1,1%	34.070	29.484	-13,5%	11.390	10.299	-9,6%
Suiza	238.481	225.934	-5,3%	29.375	25.038	-14,8%	7.221	6.706	-7,1%
EFTA	427.546	416.946	-2,5%	64.619	56.121	-13,2%	19.056	17.500	-8,2%
Reino Unido	1.647.181	1.614.063	-2%	355.380	282.139	-20,6%	78.282	85.091	8,7%
UE + EFTA + Reino Unido	11.774.822	11.286.939	-4,1%	1.616.769	1.981.960	-18,4%	657.422	686.904	4,5%

FUENTE: ACEA

	Industriales			Buses y autobuses			TOTAL		
	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21
Alemania	134.543	131.307	-3,4%	6.474	4.883	-24,6%	3.028.881	3.018.837	-0,3%
Austria	13.150	12.420	-4,9%	887	934	5,3%	312.646	250.473	-19,9%
Bélgica	14.988	16.153	5,1%	945	590	-37,6%	470.620	439.148	-6,7%
Bulgaria	6.017	7.268	20,3%	203	212	4,4%	37.416	41.053	9,7%
Chipre	125	130	29,7%	20	58	190%	12.707	13.777	8,4%
Croacia	2.286	2.743	24,7%	119	255	114,3%	55.278	52.589	-4,9%
Dinamarca	8.298	9.355	12,2%	636	667	4,9%	225.818	185.485	-17,9%
Eslovaquia	5.449	6.055	7,9%	529	394	-25,5%	89.930	92.969	3,4%
Eslovenia	3.702	4.499	22,0%	98	138	40,8%	67.475	58.115	-13,9%
España	38.732	43.811	13,7%	1.877	2.344	24,9%	1.051.991	979.170	-6,9%
Estonia	1.494	1.889	0,3%	269	306	13,8%	28.241	27.676	-2%
Finlandia	5.962	5.761	-2,6%	382	417	9,2%	117.722	99.068	-15,8%
Francia	83.817	84.261	-0,6%	6.857	5.883	-14,2%	2.181.062	1.966.248	-9,8%
Grecia	935	1.188	4,3%	454	261	-42,5%	112.726	116.396	3,3%
Holanda	22.088	25.409	14,4%	338	237	-29,9%	413.149	396.961	-3,9%
Hungría	8.570	11.042	22,5%	1.010	691	-31,6%	154.481	140.909	-8,8%
Irlanda	4.143	4.083	-4,7%	444	287	-35,4%	138.261	133.276	-3,6%
Italia	45.234	46.867	2,9%	3.469	3.255	-6,2%	1.690.360	1.527.918	-9,6%
Letonia	2.684	3.297	24,2%	194	278	43,3%	19.761	22.695	14,8%
Lituania	15.862	19.781	24,3%	139	108	-22,3%	50.866	48.754	-4,2%
Luxemburgo	1.991	2.073	10,0%	167	301	80,2%	51.090	48.472	-5,1%
Polonia	62.843	67.066	6,3%	1.362	1.156	-15,1%	584.778	550.209	-5,9%
Portugal	7.950	7.574	5,2%	586	1.405	139,8%	183.963	188.824	2,6%
República Checa	16.116	16.904	5,8%	1.006	1.215	20,8%	243.658	227.114	-6,8%
Rumanía	11.983	13.485	13,0%	715	860	20,3%	150.074	157.256	4,8%
Suecia	11.214	11.516	6,8%	728	1.241	70,5%	349.186	335.360	-4%
UE-14	393.045	401.778	1,7%	24.244	22.705	-6,3%	10.327.475	9.685.636	-6,2%
UNIÓN EUROPEA	530.176	555.937	4,3%	29.908	28.376	-5,1%	11.822.140	11.118.752	-5,9%
Islandia	415	470	11,2%	30	25	-16,7%	14.408	18.777	30,3%
Noruega	10.307	9.708	-9,6%	1.083	591	-45,4%	221.736	214.112	-3,4%
Suiza	6.575	6.315	-7,1%	646	391	-39,5%	275.077	257.678	-6,3%
EFTA	17.297	16.493	-8,2%	1.759	1.007	-42,8%	511.221	490.567	-4,0%
Reino Unido	74.146	80.859	8,7%	4.136	4.232	2,3%	2.080.843	1.981.293	-4,8%
UE + EFTA + Reino Unido	621.619	653.289	4,5%	35.803	33.615	-6,1%	14.414.204	13.590.612	-5,7%

FUENTE: ACEA



Matriculaciones de vehículos en el mundo

EUROPA

2021: 14.414.204
2022: 13.590.612 -5,7%

	2021	2022	Variación 22/21
Alemania	3.028.881	3.018.837	-0,3%
Austria	312.646	250.473	-19,9%
Bélgica	470.620	439.148	-6,7%
Bulgaria	37.416	41.053	9,7%
Chipre	12.707	13.777	8,4%
Croacia	55.278	52.589	-4,9%
Dinamarca	225.818	185.485	-17,9%
Eslovaquia	89.930	92.969	3,4%
Eslovenia	67.475	58.115	-13,9%
España	1.051.991	979.170	-6,9%
Estonia	28.241	27.676	-2%
Finlandia	117.722	99.068	-15,8%
Francia	2.181.062	1.966.248	-9,8%
Grecia	112.726	116.396	3,3%
Holanda	413.149	396.961	-3,9%
Hungría	154.481	140.909	-8,8%
Irlanda	138.261	133.276	-3,6%
Italia	1.690.360	1.527.918	-9,6%
Letonia	19.761	22.695	14,8%
Lituania	50.866	48.754	-4,2%
Luxemburgo	51.090	48.472	-5,1%
Polonia	584.778	550.209	-5,9%
Portugal	183.963	188.824	2,6%
República Checa	243.658	227.114	-6,8%
Rumanía	150.074	157.256	4,8%
Suecia	349.186	335.360	-4%
UE-14	10.327.475	9.685.636	-6,2%
UNIÓN EUROPEA	11.822.140	11.118.752	-5,9%
Islandia	14.408	18.777	30,3%
Noruega	221.736	214.112	-3,4%
Suiza	275.077	257.678	-6,3%
EFTA	511.221	490.567	-4%
Reino Unido	2.080.843	1.981.293	-4,8%
UE + EFTA + Reino Unido	14.414.204	13.590.612	-5,7%

FUENTE: ACEA

ASIA, OCEANÍA Y ORIENTE MEDIO

2021: 42.724.577
2022: 44.566.542 4,3%

	2021	2022	Variación 22/21
Arabia Saudita	556.559	616.491	10,8%
Australia	1.049.831	1.081.429	3%
China	26.314.263	26.863.745	2,1%
Corea del Sur	1.734.581	1.683.657	-2,9%
EAU	188.844	207.539	9,9%
Filipinas	286.734	359.370	25,3%
India	3.759.398	4.725.472	25,7%
Indonesia	887.205	1.048.040	18,1%
Israel	311.291	288.036	-7,5%
Japón	4.448.340	4.201.320	-5,6%
Kazajistán	113.600	101.527	-10,6%
Kuwait	100.157	110.118	9,9%
Malasia	508.911	607.000	19,3%
Nueva Zelanda	165.287	164.813	-0,3%
Pakistán	237.424	227.392	-4,2%
Tailandia	748.580	849.388	13,5%
Taiwán	422.000	415.195	-1,6%
Uzbekistán	184.500	205.145	11,2%
Vietnam	260.850	330.280	26,6%
Otros Países	446.222	480.585	7,7%

FUENTE: OICA

AMÉRICA

2021: 22.014.634
2022: 20.888.241 -5,1%

	2021	2022	Variación 22/21
Canadá	1.704.850	1.562.965	-8,3%
Estados Unidos	15.408.565	14.230.324	-7,6%
México	1.046.732	1.134.442	8,4%
NAFTA	18.160.147	16.927.731	-6,8%
Argentina	381.436	407.608	6,9%
Brasil	2.119.851	2.104.461	-0,7%
Chile	415.582	426.781	2,7%
Colombia	229.493	237.249	3,4%
Ecuador	109.707	126.050	14,9%
Perú	152.856	162.095	6%
Puerto Rico	105.349	109.022	3,5%
Otros Países	340.213	387.244	13,8%
América del Sur y Central	3.854.487	3.960.510	2,8%

FUENTE: OICA

ÁFRICA

2021: 1.133.520
2022: 1.090.662 -3,8%

	2021	2022	Variación 22/21
Egipto	277.805	175.125	-37%
Marruecos	175.435	161.409	-8%
Sudáfrica	450.674	529.562	17,5%
Otros Países	229.606	224.566	-2,2%

FUENTE: OICA

TOTAL MUNDO

2021: 80.286.935
2022: 80.136.057 -1,4%

FUENTE: OICA



05

ELECTROMOVILIDAD

Matriculaciones por fuente de energía por marca, modelo	29
Producción por fuente de energía	32

5.1 Matriculaciones por fuente de energía



Las matriculaciones de vehículos alternativos mantuvieron la tendencia al alza de los últimos años. En 2022, el **mercado de este tipo de vehículos de cero y bajas emisiones creció un 10,7%**, alcanzando un total de **334.638 unidades**, que representaron el **35,8% del mercado general**.

De igual manera, las opciones de **vehículos electrificados** (eléctricos puros e híbridos enchufables) registraron un nuevo ascenso en las ventas, logrando **crecer un 19,1%** en el año, hasta un total de **84.645 unidades**. De estas, 78.329 ventas correspondieron a turismos electrificados, un 17,1% más que el año anterior, obteniendo una cuota del 9,63% sobre el mercado total de turismos.

Por tipo de tecnología, los vehículos eléctricos puros sumaron 36.452 unidades, un 31,3% más que el ejercicio anterior. Al igual que los híbridos enchufables que acumularon 48.193 ventas, con un crecimiento del 11,3%. De todos modos, los híbridos no enchufables, con el 25,3% del mercado, fueron la tecnología con mayor número de ventas, con un total de 243.267 unidades, con un incremento del 8,9%.

Aunque es destacable el crecimiento del mercado electrificado, **2022 cerró con un total de ventas lejos de cumplir el hito exigido en el año de 120.000 turismos electrificados** necesarios para cumplir los objetivos en el PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima). Desde ANFAC se ha trabajado en diferentes propuestas, como la Hoja de Ruta 2023-25 y las 1+12 medidas para impulsar la electrificación, para generar un contexto que acelere sus ventas.

“Una de cada tres ventas en 2022 ha sido de vehículos de cero y bajas emisiones”

Total Mercado Vehículos Alternativos

2021: **312.085** 10,2%
2022: **343.981**

Total Turismos

2021: **300.382** 10,8%
2022: **332.918**

Total Comerciales

2021: **9.903** -9,4%
2022: **8.968**

Total Industriales

2021: **1.800** 16,4%
2022: **2.095**

Matriculaciones de eléctricos (BEV)

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	6.130	10.048	17.925	23.685	30.524	28,9%
Derivados, furgonetas y pick ups	3	96	355	1.187	1.717	44,7%
Microbuses y autobuses	22	82	40	130	141	8,5%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	1.822	1.829	1.628	1.897	2.860	50,8%
Vehículos Industriales >3,5 t	4	7	6	19	160	742,1%
TOTAL	7.981	12.062	19.954	26.918	35.402	31,5%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

	MODELO	2021	2022	Variación 22/21
TESLA	MODEL 3	2.853	2.676	-6,2%
FIAT	500	1.003	1.867	86,1%
TESLA	MODEL Y	340	1.866	448,8%
KIA	NIRO	1.715	1.517	-11,6%
CITROEN	C4	621	1.442	132,2%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
TESLA	3.207	4.597	43,3%
KIA	2.125	2.454	15,5%
HYUNDAI	1.523	2.138	40,4%
MERCEDES	869	1.942	123,5%
FIAT	1.003	1.867	86,1%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de híbridos enchufables diésel

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	48	142	1.209	2.166	2.126	-1,9%
Microbuses y autobuses	8	22	11	16	1	-93,8%
Vehículos Industriales >3,5 t	-	1	2	-	4	-
TOTAL	56	165	1.222	2.182	2.131	-2,3%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
MERCEDES GLC 300	1.210	1.204	-0,5%
MERCEDES GLE 350	923	862	-6,6%
MERCEDES E 300	33	58	75,8%
MERCEDES V 250		2	-

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
MERCEDES	2.166	2.126	-1,9%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de híbridos enchufables gasolina

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	5.634	7.283	22.095	41.056	45.662	11,2%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	-	10	46	73	404	453,4%
TOTAL	5.634	7.293	22.141	41.129	46.066	12%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
PEUGEOT 3008	4.148	2.738	-34%
LYNK&CO LYNK & CO 01	336	2.701	703,9%
FORD KUGA	1.262	2.326	84,3%
MERCEDES A 250	1.759	2.006	14,0%
HYUNDAI TUCSON	1.366	1.944	42,3%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
MERCEDES	3.925	4.638	18,2%
PEUGEOT	4.905	3.987	-18,7%
KIA	3.628	3.409	-6%
JEEP	1.977	3.075	55,5%
VOLVO	3.423	2.936	-14,2%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de vehículos híbridos diésel (Incluye HEV)

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	1.218	14.543	24.650	37.180	31.270	-15,9%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	-	514	3.026	3.429	3.397	-0,9%
Microbuses y autobuses	260	427	294	449	319	-29%
Derivados, furgonetas y pick ups	-	-	-	19	1	-94,7%
Vehículos Industriales >3,5 Tn	85	91	40	7	-	-100%
TOTAL	1.563	15.575	28.010	41.084	34.987	-14,8%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
AUDI Q5	2.805	3.836	36,8%
BMW X3	2.868	2.901	1,2%
MERCEDES C 220	836	2.709	224%
VOLVO XC60	3.267	2.419	-26%
HYUNDAI TUCSON	2.799	2.161	-22,8%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
BMW	9.441	9.609	1,8%
AUDI	6.256	6.974	11,5%
MERCEDES	878	4.410	402,3%
VOLVO	4.827	3.476	-28%
HYUNDAI	3.317	2.165	-34,7%

FUENTE: IDEAUTO



Matriculaciones de híbridos gasolina (Incluye HEV y MHEV)

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	74.550	94.140	112.775	182.246	208.402	14,4%
Derivados, furgonetas y pick ups	-	38	84	55	78	41,8%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	-	-	-	1	1	0%
TOTAL	76.568	96.197	114.879	184.322	210.502	14,2%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
TOYOTA COROLLA	16.983	16.998	0,1%
TOYOTA C-HR	15.011	15.987	6,5%
FIAT 500	13.803	13.568	-1,7%
TOYOTA YARIS CROSS	2.824	12.553	344,5%
TOYOTA YARIS	8.794	10.609	20,6%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
TOYOTA	54.447	63.218	16,1%
KIA	19.196	25.758	34,2%
RENAULT	13.425	20.062	49,4%
HYUNDAI	22.607	19.556	-13,5%
FIAT	16.494	19.039	15,4%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de vehículos de hidrógeno

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	1	1	7	9	4	-55,6%
Microbuses y autobuses	-	-	-	2	7	250%
TOTAL	1	1	7	11	11	0%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
TOYOTA MIRAI	6	4	-33,3%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
TOYOTA	6	4	-33,3%

FUENTE: IDEAUTO

Matriculaciones de GLP

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	17.086	19.715	9.880	12.895	14.526	12,7%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	1	-	1	1	1	0%
Derivados, furgonetas y pick ups	2.569	4.571	1.542	2.444	246	-89,9%
Vehículos Industriales >3,5 t	5	4	-	10	1	-90%
Microbuses y autobuses	-	-	-	-	2	-
TOTAL	19.661	24.290	11.423	15.350	14.776	-3,7%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
DACIA SANDERO	7.129	7.037	-1,3%
DACIA JOGGER	-	2.845	-
DACIA DUSTER	1.765	2.133	20,9%
RENAULT CLIO	1.308	1.142	-12,7%
RENAULT CAPTUR	1.711	977	-42,9%

Top por marca de turismos

	2021	2022	Variación 22/21
DACIA	9.822	12.371	26%
RENAULT	3.019	2.119	-29,8%
EVO	3	21	600%
DR	21	12	-42,9%
FORD	4	3	-25%

FUENTE: IDEAUTO



Matriculaciones de GNC

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Turismos y todoterrenos	3.754	5.476	3.204	1.145	404	-64,7%
Vehículos Comerciales ≤3,5 t	163	229	487	408	204	-50%
Microbuses y autobuses	407	462	524	301	385	27,9%
Derivados, furgonetas y pick ups	751	1.629	981	389	55	-85,9%
Vehículos Industriales >3,5 t	634	823	601	866	1.076	24,3%
TOTAL	5.709	8.619	5.797	3.109	2.124	-31,7%

FUENTE: IDEAUTO

Top por modelo de turismos

MODELO	2021	2022	Variación 22/21
SEAT ARONA	473	127	-73,2%
SEAT IBIZA	286	101	-64,7%
SEAT LEON	192	100	-47,9%
SKODA SCALA	28	39	39,3%
SKODA OCTAVIA	130	22	-83,1%

Top por marca de turismos

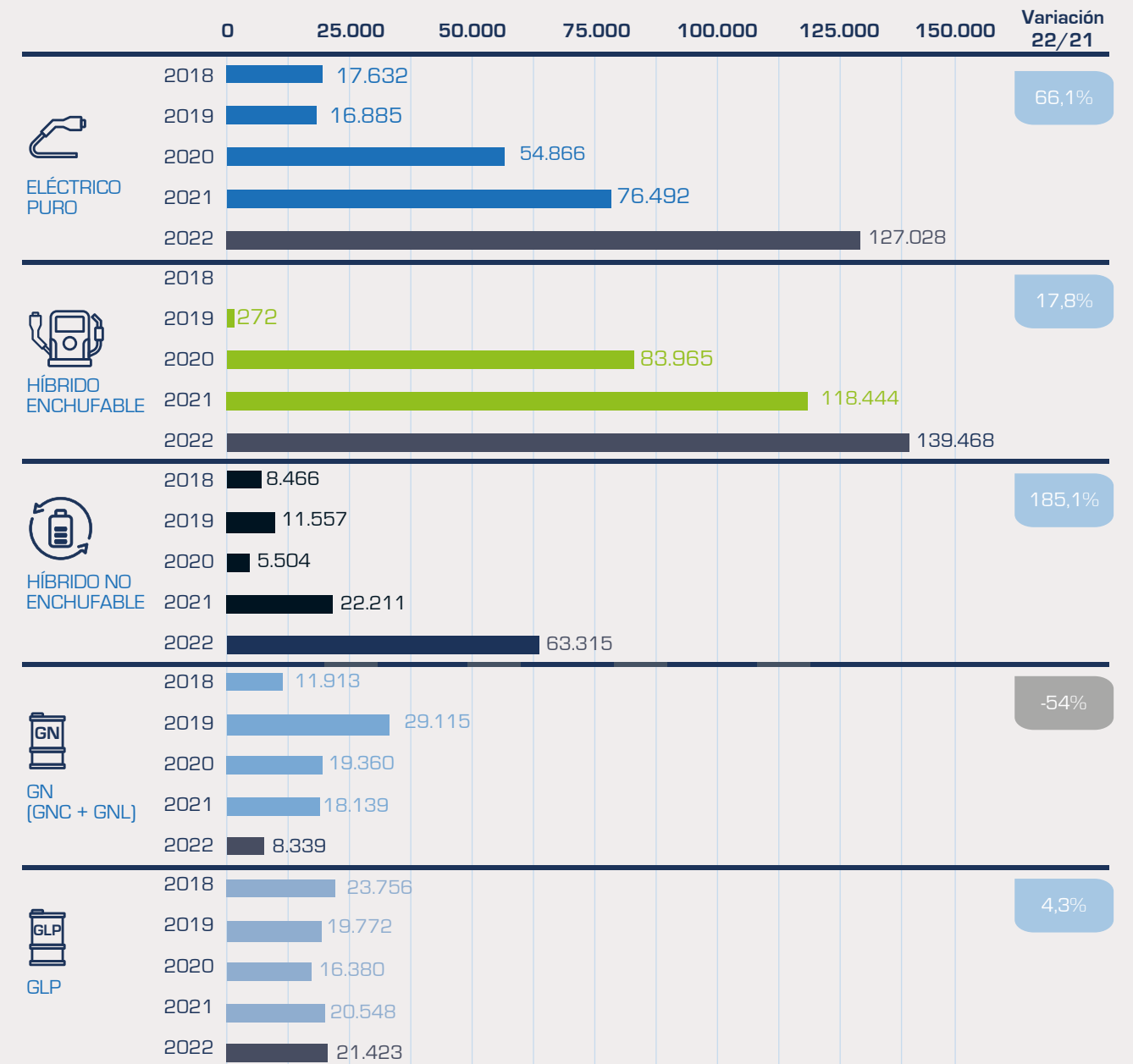
	2021	2022	Variación 22/21
SEAT	951	328	-65,5%
SKODA	190	76	-60%

FUENTE: IDEAUTO



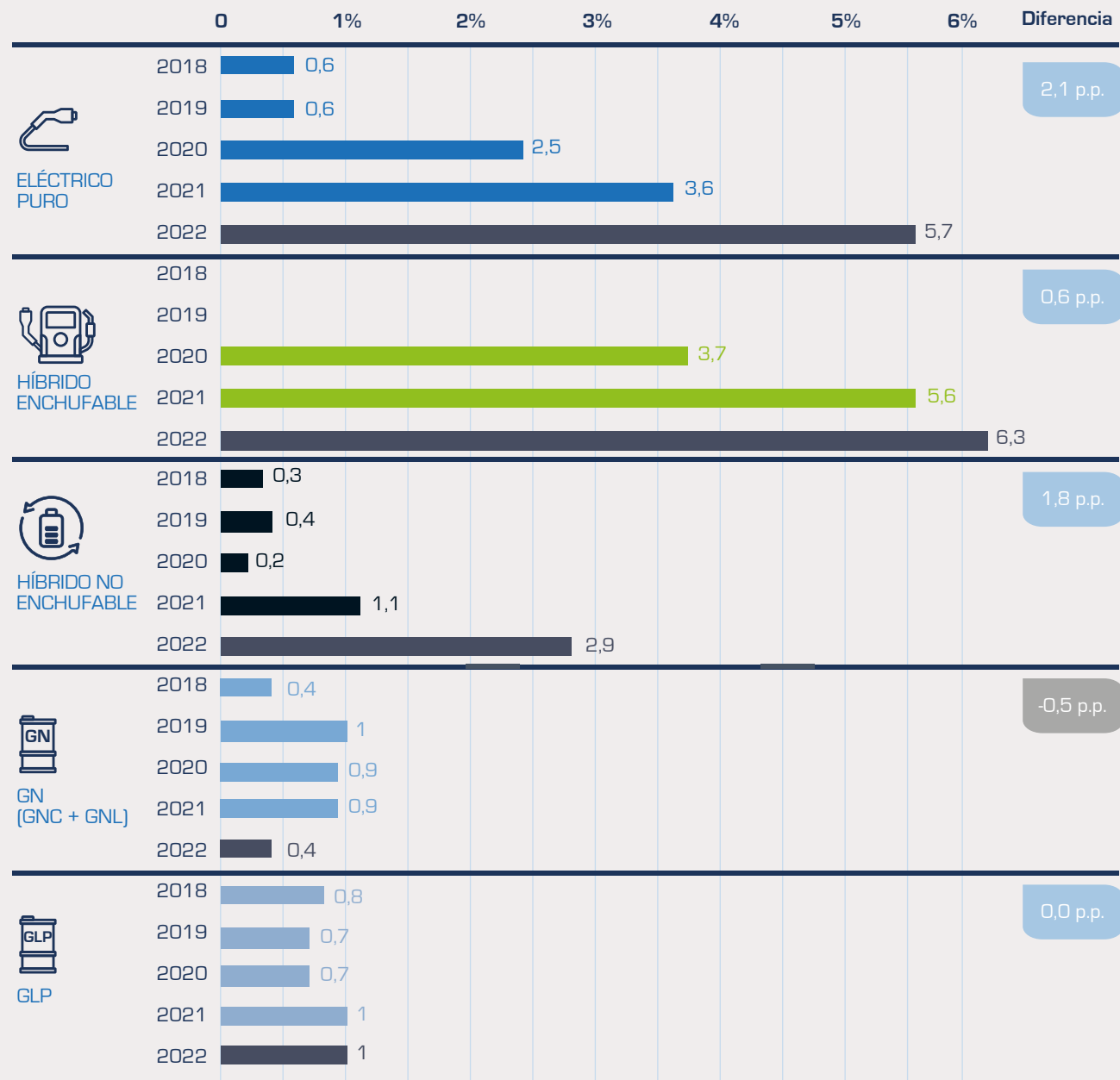
5.2 Producción por fuente de energía

Modelos alternativos producidos en 2022



FUENTE: ANFAC

Cuota de producción de vehículos alternativos



FUENTE: ANFAC



Producción de vehículos alternativos por tipología de vehículos

	2018	2019	2020	2021	2022	Variación 22/21
Eléctrico puro						
Turismos y TT	5.305	1.004	45.644	65.978	89.511	35,7%
Comerciales ligeros	12.327	15.881	9.222	10.514	37.517	256,8%
Híbrido enchufable						
Turismos y TT	0	272	83.965	118.444	139.468	17,8%
Híbrido no enchufable						
Turismos y TT	8.466	11.557	5.504	22.211	63.315	185,1%
Gas natural						
Turismos y TT	9.439	25.954	15.022	12.662	4.297	-66,1%
Industriales	2.474	3.161	4.338	5.477	4.042	-26,2%
GLP						
Turismos y TT	23.756	19.772	16.380	20.548	21.423	4,3%

FUENTE: ANFAC



06

BARÓMETRO DE ELECTROMOVILIDAD

Barómetro de electromovilidad 2022	35
Puntos de recarga e infraestructuras	38

6.1 Barómetro de la electromovilidad 2022



España cerró el 2022 a la cola del desarrollo de electromovilidad en Europa. El Barómetro elaborado por ANFAC evidenció el lento desarrollo de la electrificación en nuestro país. El **indicador global de electromovilidad alcanzó un total de 15,3 puntos**, que supuso un **aumento de 3,5 puntos** respecto al año anterior, pero que **todavía se sitúa muy por debajo de la media europea, que superó los 33 puntos**.

Con el objetivo de medir la penetración del vehículo electrificado y el desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público en España, ANFAC realiza el *Barómetro de Electromovilidad*. Este indicador trimestral (con base 100) evalúa el cumplimiento de los objetivos reflejados en el PNIEC para 2030, tanto de España y sus respectivas comunidades autónomas como del resto de Europa. Las cifras que se pretenden alcanzar son: una cuota de mercado del 40% del vehículo electrificado; 70% de penetración de vehículo puro respecto del vehículo electrificado; 10,3 puntos de recarga por cada 1.000 personas en edad motorizable y que un 10% de estas infraestructuras sean de carga rápida o super rápida.

El impulso de la electromovilidad sigue siendo la asignatura pendiente de España, tal y como refleja el barómetro de ANFAC. Durante 2022, el ritmo de desarrollo de la electrificación en Europa se está partiendo en dos, reflejando dos grupos con diferentes velocidades y donde España circula en el "vagón de cola". En el grupo de cabeza, países como Alemania, Países Bajos o Reino Unido crecen por encima de la media europea, destacando también el caso de Portugal que gracias a una fiscalidad y medidas enfocadas en favorecer el desarrollo de la electromovilidad lo sitúan al mismo ritmo que la media en Europa, habiendo acelerado su ritmo de desarrollo.

En cuanto a la **penetración del vehículo electrificado**, a pesar de la vigencia del Plan MOVES III, el mercado de estos vehículos se mantiene en unos niveles por debajo de lo necesario. Los planes de ayuda son herramientas fundamentales, pero que necesitan una mayor efectividad, tanto en su gestión como en su aplicación para que sean verdaderas ayudas directas en el momento de la compra. En este sentido, **España logra un índice sobre 100 de 23,2 puntos**, que representa un **crecimiento de 3,6 puntos** respecto el año anterior, pero **lejos de los 51,2 puntos de Europa**.

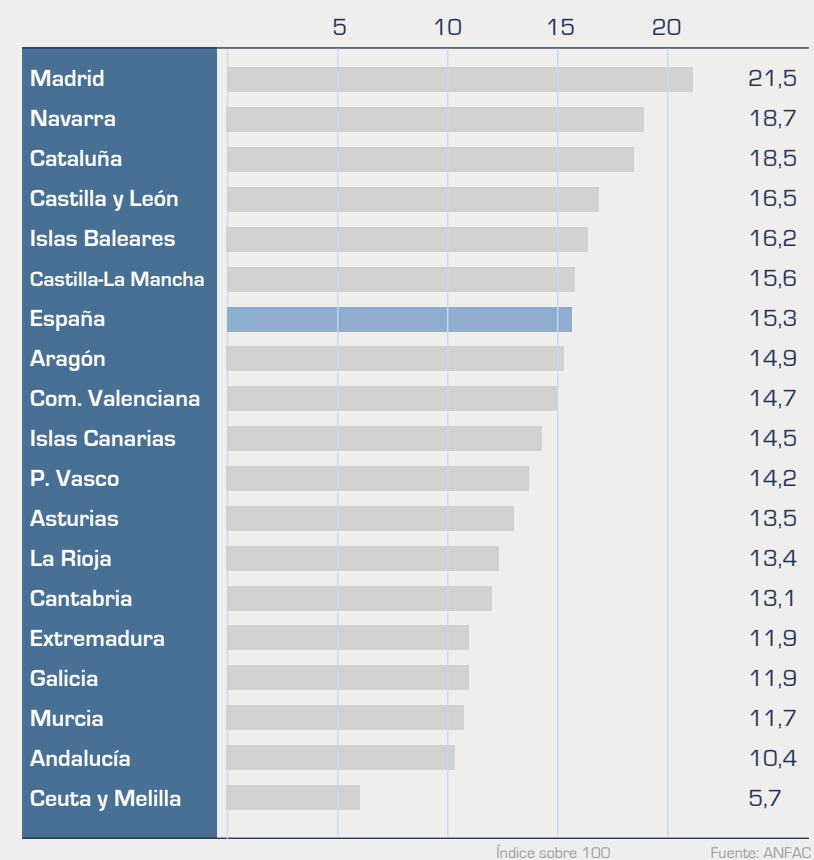
El **desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público** es uno de los puntos débiles de España en materia de electrificación. A pesar de haber crecido ligeramente su índice hasta los **7,3 puntos sobre 100**, el ritmo de crecimiento de España sigue siendo menor que la media del resto de países europeos. Durante 2022, se alcanzó un total de **18.128 puntos de recarga de acceso público, 4.717 más que el año anterior**. Cifra que se quedó muy lejos del objetivo de **45.000 puntos de recarga marcado para 2022**.

A escala nacional, todas las CC. AA. lograron un ligero aumento, a pesar del lento desarrollo de la infraestructura de recarga y la entrada de vehículos electrificados. En el Top-3, Madrid encabeza el ranking con un total de 21,5 puntos sobre 100, seguido de Navarra (18,7 puntos) y Cataluña (18,5 puntos).

“En 2022, el ritmo de desarrollo de la electrificación en Europa se está partiendo en dos, reflejando dos grupos con diferentes velocidades donde España circula en el “vagón de cola”

Indicador global de electromovilidad (Datos a cierre de 2022)

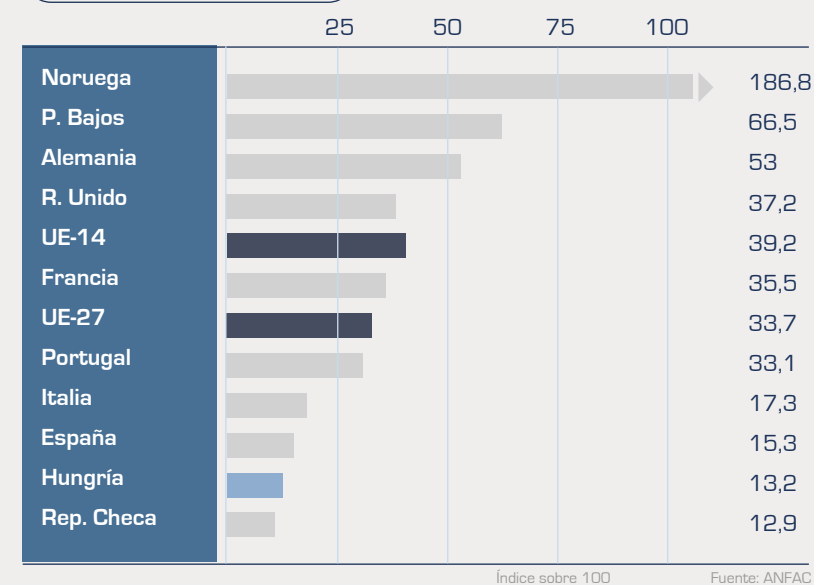
ESPAÑA



Con un crecimiento de 3,5 puntos en el último año, España registra un valor de 15,3 puntos en el barómetro de la electromovilidad para 2022.

La escasa mejora en el año 2022, tanto en términos de mercado como de infraestructura, ha desacelerado la evolución hacia la electrificación en el país.

EUROPA



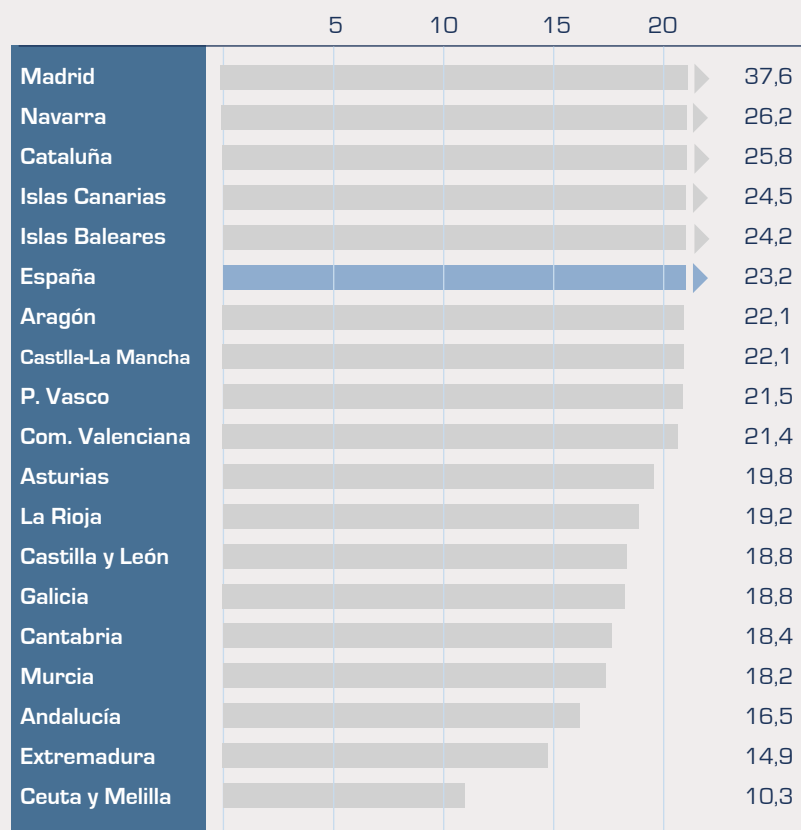
Finalizando el 2022, se distinguen dos "Europas" muy diferentes en términos de electromovilidad.

España, junto con otros países como Italia, Hungría y Rep. Checa, se agrupa a la cola de Europa. Por el contrario, Noruega, Países Bajos y Alemania continúan liderando el avance hacia la electrificación.

Destacar la positiva evolución de Portugal, que mediante medidas enfocadas en favorecer el desarrollo de la electromovilidad en el país han conseguido intensificar el ritmo de forma muy notable hasta acercarse a la media europea y colocarse entre el grupo de países más electrificados.

Indicador de penetración del vehículo electrificado (Datos a cierre de 2022)

ESPAÑA



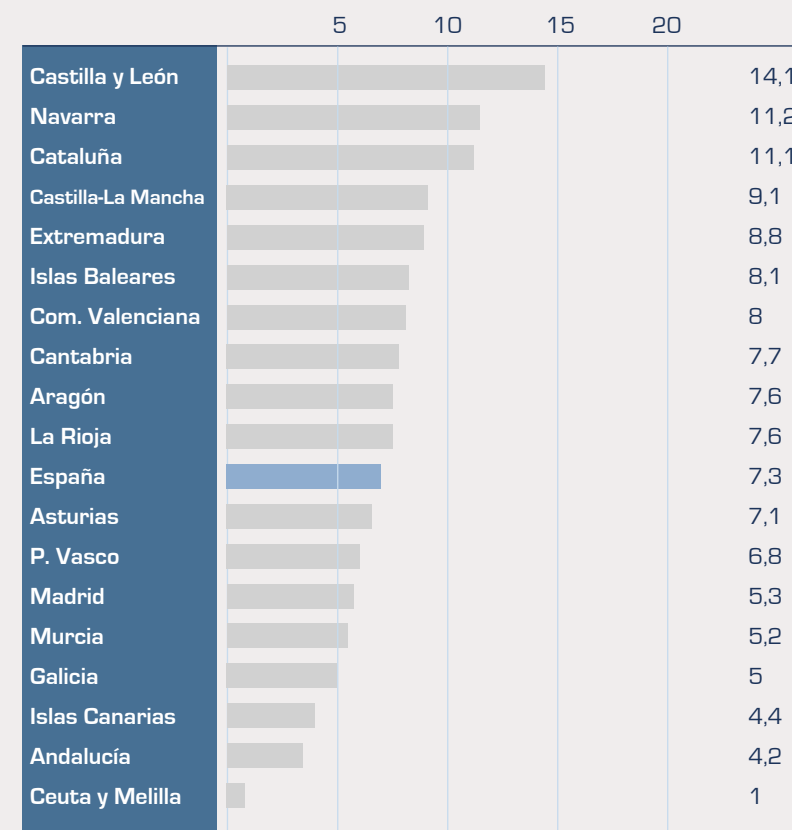
Índice sobre 100 Fuente: ANFAC

El indicador de mercado de vehículos electrificados aumento **solo en 3,6 puntos**, terminando el año 2022 con un valor de 23,2 puntos.

Madrid sigue destacando en términos de mercado electrificado con una puntuación 14,4 puntos superior a la media nacional.

Indicador de infraestructura de recarga (Datos a cierre de 2022)

ESPAÑA



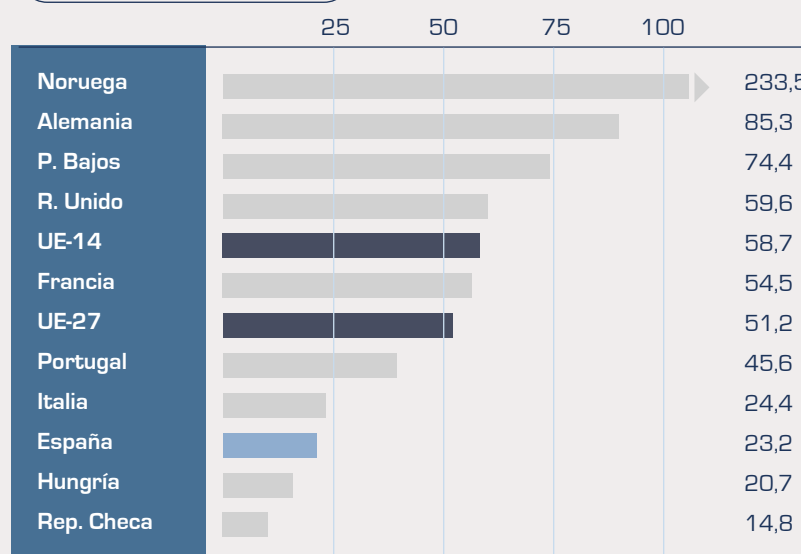
Índice sobre 100 Fuente: ANFAC

El indicador de infraestructura de recarga global en España crece 3,3 puntos respecto al año anterior. Esta mejora se debe nuevamente en mayor medida a la evolución de la infraestructura de carga rápida más que al volumen total de puntos de recarga disponibles.

Por regiones, Castilla y León es la que más crece (+7,3 puntos), seguida de Castilla-La Mancha y Cataluña (+5,3 y +5 puntos).

Es importante destacar que las cifras actuales muestran una gran distancia a los objetivos marcados en este barómetro.

EUROPA

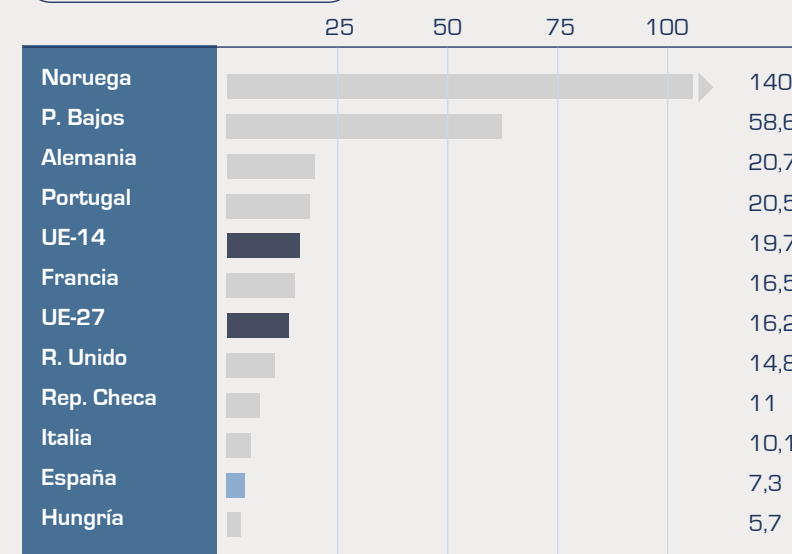


Índice sobre 100 Fuente: ANFAC

España continúa situándose a la cola del ranking, manteniéndose en el grupo de países europeos más retrasados en electrificación y con evolución más lenta.

Por el contrario, el grupo de países líderes continúa mejorando a ritmos más elevados, lo que permite que la UE haya mejorado **en 7,4 puntos** y situarse en 51,2 puntos en 2022.

EUROPA

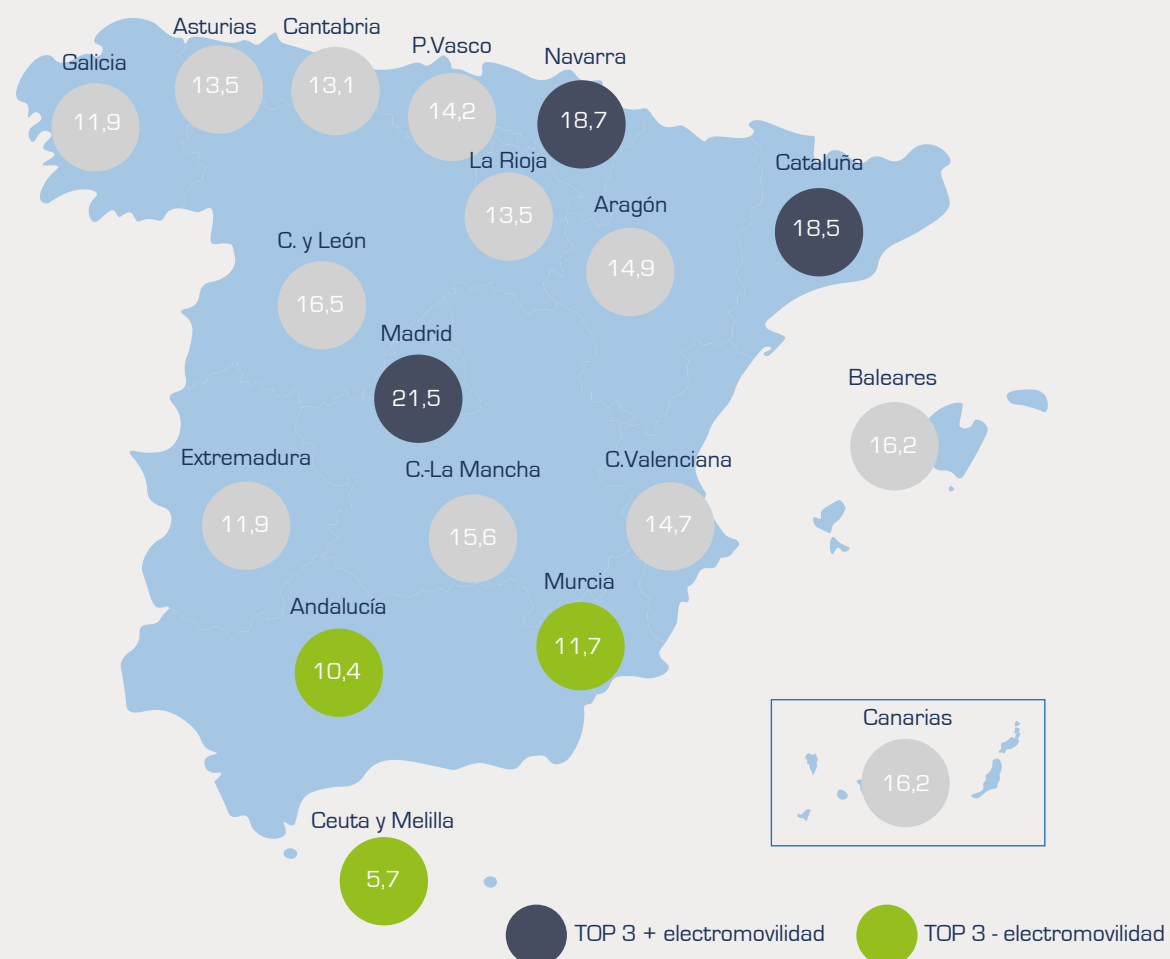


Índice sobre 100 Fuente: ANFAC

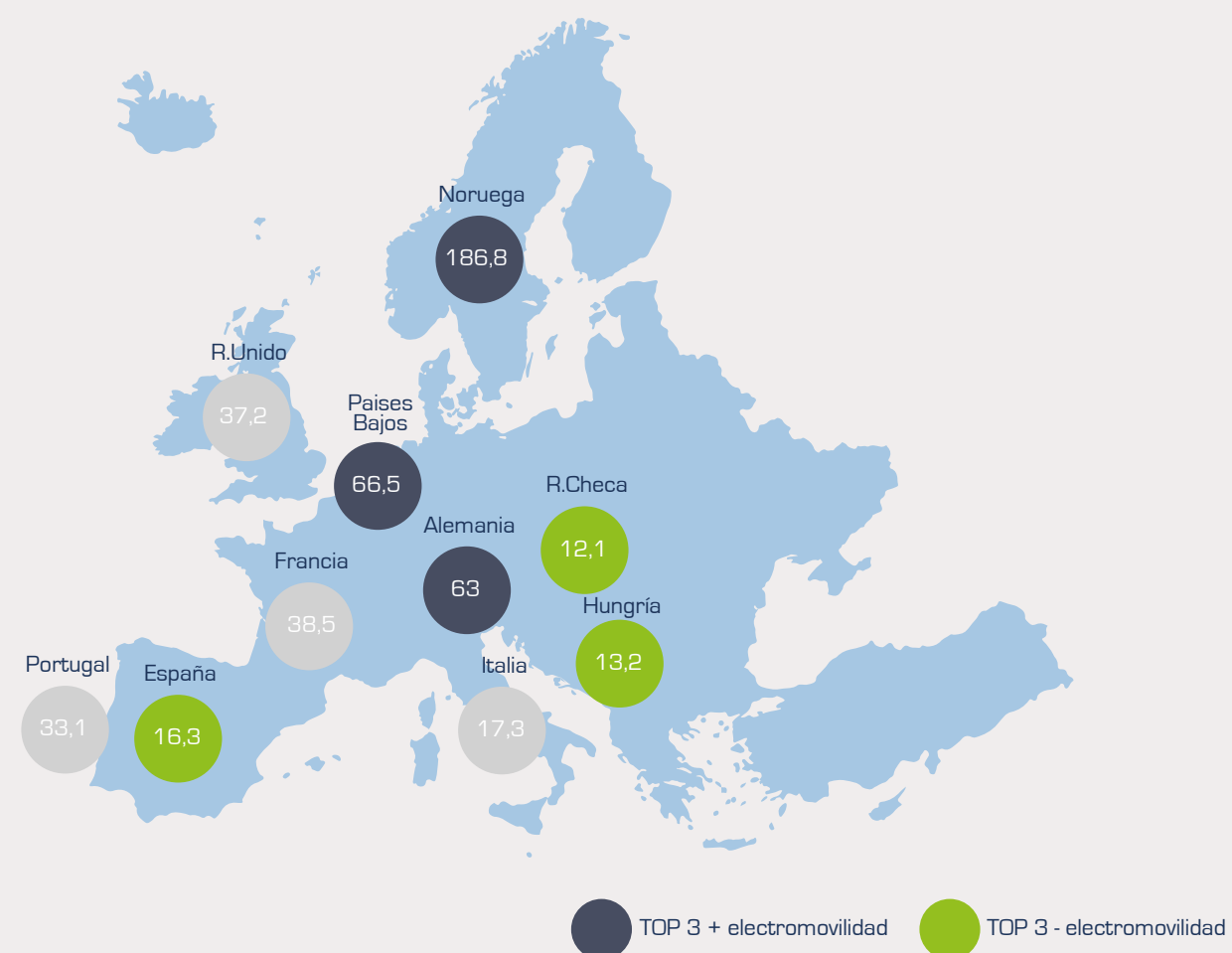
La media europea mejora en 6,7 puntos en este último año, lo que sigue amplificando la distancia española a la media europea en términos de infraestructura de recarga.

Destaca notablemente la senda de crecimiento observada en Portugal, que con un crecimiento de 13,7 puntos, pasa a situarse por encima de la media europea.

Estado de la electromovilidad en España



Estado de la electromovilidad en Europa

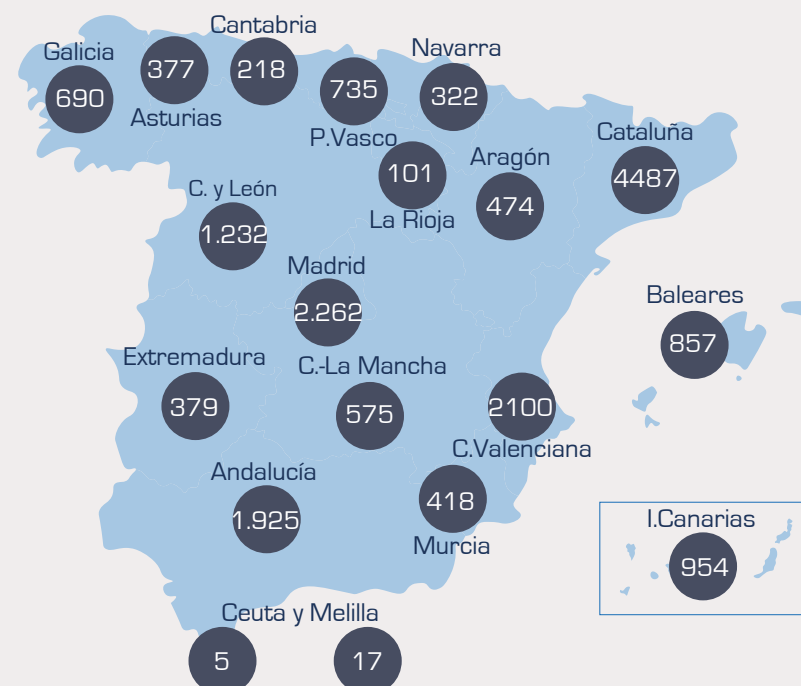


6.2 Puntos de recarga de acceso público

Infraestructura de recarga de acceso público (Datos a cierre de 2022)

La infraestructura de recarga de acceso público ha aumentado en 4.717 puntos en 2022. Este crecimiento, similar al del segundo trimestre, sigue una tendencia ligeramente superior a la media. Sin embargo, el ritmo de despliegue continúa siendo inferior al deseado.

Tan solo el 21% de la infraestructura de recarga de acceso público en España corresponde a carga con potencia superior a 22 kW.

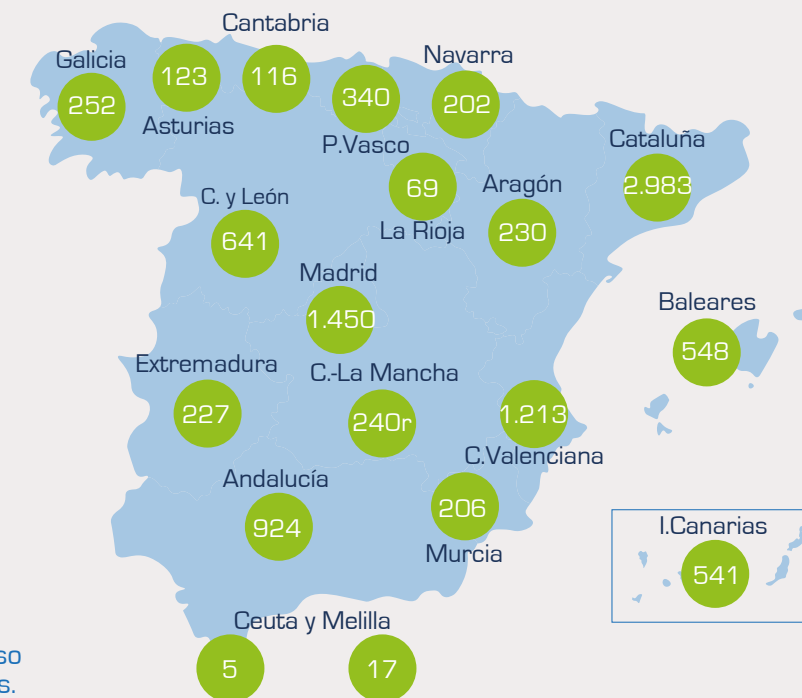


	P ≤ 22 [kW]	22 < P < 50 [kW]	50 ≤ P < 150 [kW]	150 ≤ P < 250 [kW]	P ≥ 250 [kW]	TOTAL
Andalucía	1559	67	208	64	27	1.925
Aragón	363	21	60	20	10	474
Asturias	281	35	46	3	12	377
Islas Baleares	780	17	48	10	2	857
Canarias	882	17	51	2	2	954
Cantabria	168	9	22	19	0	218
Castilla y León	824	82	228	85	13	1.232
Castilla-La Mancha	323	53	136	43	20	575
Cataluña	3578	204	624	49	32	4.487
Ceuta	5	0	0	0	0	5
Comunidad Valenciana	1672	88	281	36	23	2.100
Extremadura	244	44	59	30	2	379
Galicia	559	32	73	7	19	690
Madrid	1923	76	185	32	46	2.262
Melilla	17	0	0	0	0	17
Murcia	328	21	53	12	4	418
Navarra	231	22	55	2	12	322
País Vasco	580	27	70	26	32	735
Rioja, La	70	8	21	2	0	101
TOTAL GENERAL	14387	823	2220	442	256	18.128

Infraestructura de recarga de acceso público Puntos urbanos (Datos a cierre de 2022)

En 2022 se han instalado 2.642 puntos en ámbito urbano

En total, el 57% de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ubicada en el ámbito urbano.

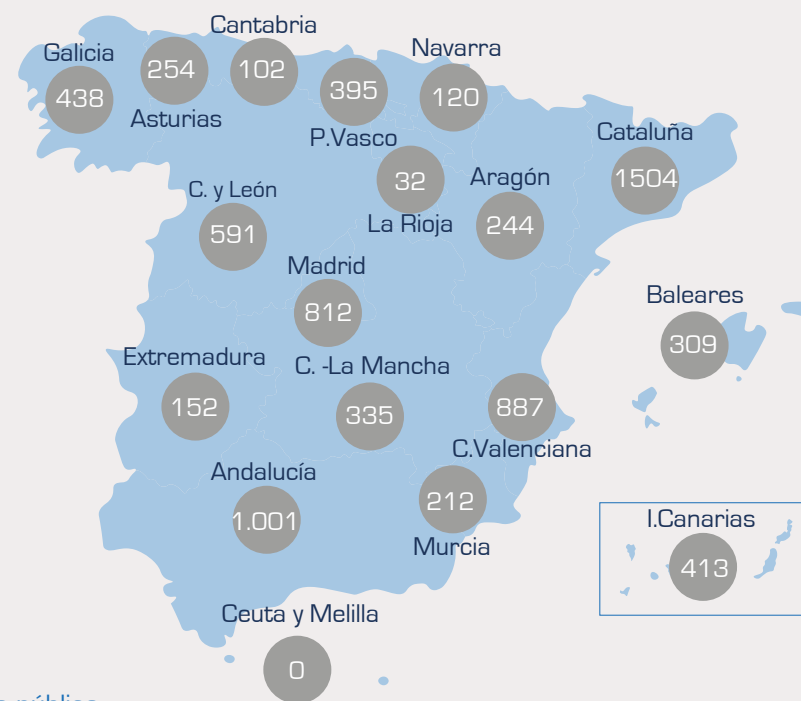


	P ≤ 22 [kW]	22 < P < 50 [kW]	50 ≤ P < 150 [kW]	150 ≤ P < 250 [kW]	P ≥ 250 [kW]	TOTAL
Andalucía	828	12	50	26	8	924
Aragón	197	9	23	0	1	230
Asturias	101	8	12	2	0	123
Islas Baleares	499	9	35	3	2	548
Canarias	499	9	29	2	2	541
Cantabria	107	2	5	2	0	116
Castilla y León	487	30	79	44	1	641
Castilla-La Mancha	175	16	49	0	0	240
Cataluña	2507	144	311	15	6	2.983
Ceuta	5	0	0	0	0	5
Comunidad Valenciana	1023	46	139	2	3	1.213
Extremadura	166	30	25	4	2	227
Galicia	220	8	22	2	0	252
Madrid	1255	52	110	21	12	1.450
Melilla	17	0	0	0	0	17
Murcia	175	7	24	0	0	206
Navarra	162	9	29	2	0	202
País Vasco	293	9	22	0	16	340
Rioja, La	52	5	12	0	0	69
TOTAL GENERAL	8768	405	976	125	53	10.327

Infraestructura de recarga pública Puntos interurbanos (Datos a cierre de 2022)

En 2022 se instalaron 2.075 puntos en zonas interurbanas. Si bien el 43% de la infraestructura de recarga de acceso público en España es interurbana, el 72% de los puntos de recarga interurbanos tienen potencias de como mucho 22 kW que presenta tiempos de recarga muy elevados y una barrera de uso muy importante para el consumidor.

La recarga interurbana debe enfocarse a altas potencias pues puntos de recarga por debajo de 22 kW son inasumibles en recorridos interurbanos, ya que el uso de estos puntos supone tiempos mínimos de recarga de 3 horas.



TOTAL
Puntos de recarga de acceso público en entornos interurbanos.

7.801 2022
4T

	P ≤ 22 [kW]	22 < P ≤ 50 [kW]	50 ≤ P < 150 [kW]	150 ≤ P < 250 [kW]	P ≥ 250 [kW]	TOTAL
Andalucía	731	55	158	38	19	1.001
Aragón	166	12	37	20	9	244
Asturias	180	27	34	1	12	254
Islas Baleares	281	8	13	7	0	309
Canarias	383	8	22	0	0	413
Cantabria	61	7	17	17	0	102
Castilla y León	337	52	149	41	12	591
Castilla-La Mancha	148	37	87	43	20	335
Cataluña	1.071	60	313	34	26	1.504
Ceuta	0	0	0	0	0	0
Comunidad Valenciana	649	42	142	34	20	887
Extremadura	78	14	34	26	0	152
Galicia	339	24	51	5	19	438
Madrid	668	24	75	11	34	812
Melilla	0	0	0	0	0	0
Murcia	153	14	29	12	4	212
Navarra	69	13	26	0	12	120
País Vasco	287	18	48	26	16	395
Rioja, La	18	3	9	2	0	32
TOTAL GENERAL	5.619	418	1.244	317	203	7.801

Infraestructura de recarga pública. Puntos de recarga de 250 kW (Datos a cierre de 2022)

Los puntos de recarga a partir de 250 kW han aumentado en 164 unidades durante 2022.

Aproximadamente el 81% de los puntos de recarga de acceso público de alta potencia responde a proyectos de fabricantes de automóviles.

Las dificultades administrativas asociadas al desarrollo de estos proyectos son una de las barreras más importantes en la actualidad, aspecto que tiene paralizados muchos proyectos.

El despliegue de este tipo de infraestructura de alta potencia, que permite recargas similares a la experiencia de repostaje de un vehículo de combustión interna, es esencial para el verdadero despliegue del vehículo eléctrico, más aún teniendo en cuenta que la tecnología actual de los vehículos ligeros de baterías ya se presenta con potencias de carga superiores a 100 kW e irá incrementándose rápidamente con la introducción de nuevos modelos. Es además absolutamente necesaria para movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW ya en la actualidad y requerirán potencias muy superiores en el medio - largo plazo.

TOTAL
Puntos de recarga de acceso público de al menos 250 kW.

256 2022
4T



	P ≥ 250 [kW]
Andalucía	27
Aragón	10
Asturias	12
Islas Baleares	2
Canarias	2
Cantabria	0
Castilla y León	13
Castilla-La Mancha	20
Cataluña	32
Ceuta	0
Comunitat Valenciana	23
Extremadura	2
Galicia	19
Madrid	46
Melilla	0
Murcia	4
Navarra	12
País Vasco	32
Rioja, La	0
TOTAL GENERAL	256

07

VEHÍCULO AUTÓNOMO Y CONECTADO

Barómetro sobre vehículo autónomo y conectado 2022 41



7.1 Barómetro sobre vehículo autónomo y conectado 2022

La movilidad del futuro se basa en dos pilares fundamentales: la descarbonización y la digitalización. El compromiso hacia la sostenibilidad con la entrada de los vehículos cero emisiones es tan importante como el progreso en una movilidad más segura y eficiente con la entrada de los vehículos autónomo y conectado.

Desde ANFAC, durante 2022 en colaboración con todas las marcas asociadas se elaboró el **primer Barómetro sobre Vehículo Autónomo y Conectado** con el objetivo de evaluar y medir el desarrollo del entorno y tecnologías de conectividad y autonomía en España respecto a otros países y orientar al sector sobre las necesidades que precisa y el ritmo que debe llevar.

El barómetro, con carácter anual, consta de dos partes. Una primera de indicador de entorno y condiciones para la entrada del vehículo autónomo y conectado a nivel global y otra de análisis de la situación en España.

En el **indicador global**, España alcanzó una valoración de **50,5 puntos sobre 100**, destacando en aspectos tan

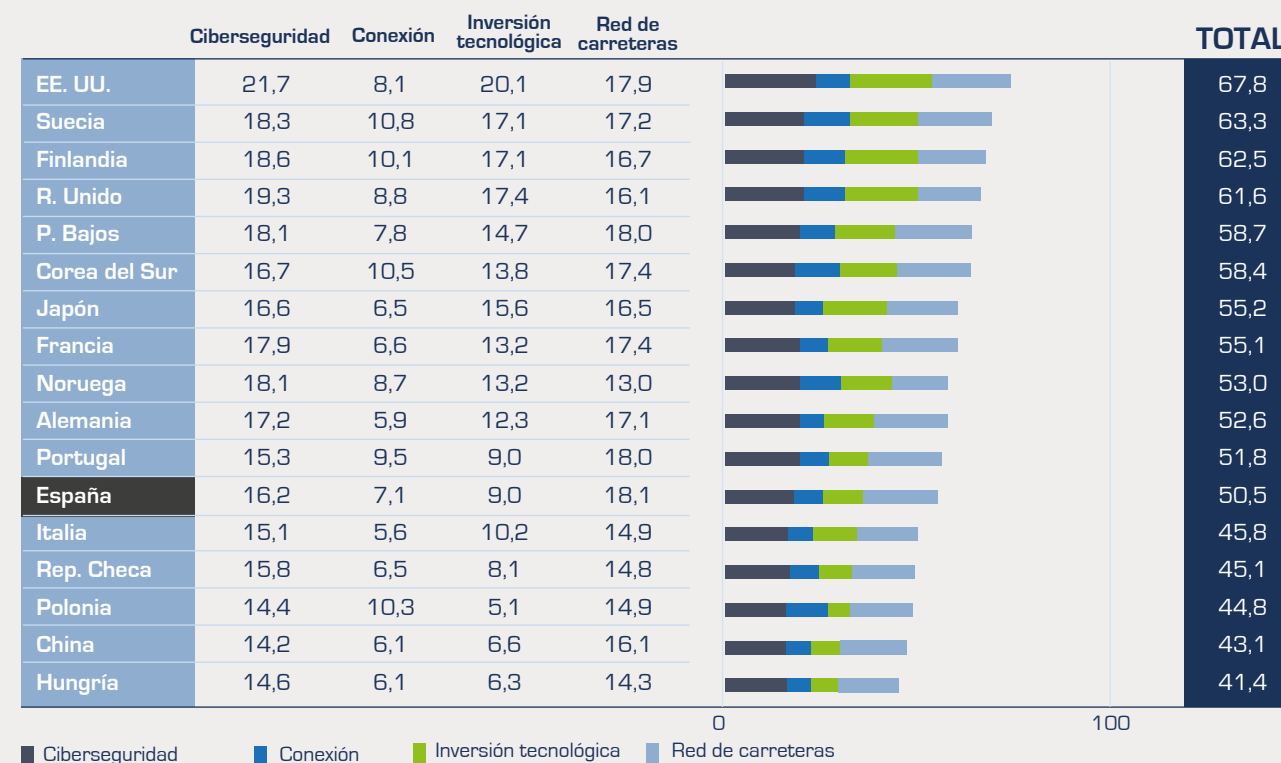
relevantes como la infraestructura de red de carreteras y en el ámbito de la ciberseguridad. Países como EE. UU., Suecia o Finlandia encabezaron el ranking.

De igual manera, el barómetro destacó que los **vehículos actuales tienen ya capacidad de niveles de autonomía muy superiores a los que la regulación actual española permite utilizar y establecida en un nivel SAE 2**. De la oferta actual, un 23% de los turismos ya incluye la tecnología necesaria para poder funcionar con un nivel de autonomía 3. Al igual que el 5% de los comerciales ligeros y el 9% de la oferta de industriales.

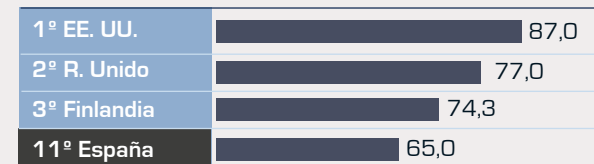
“De la oferta actual, un 23% de los turismos ya incluye la tecnología necesaria para poder funcionar con un nivel 3 de autonomía”



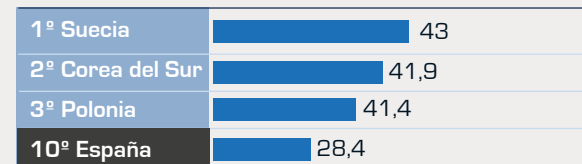
Indicador global



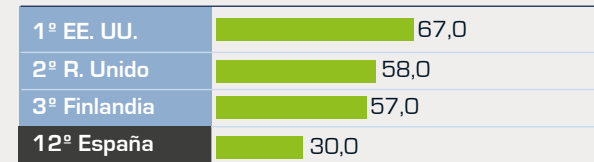
Ciberseguridad



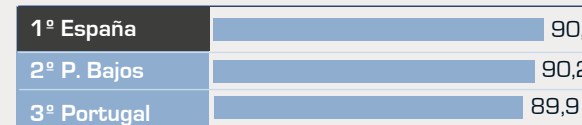
Conexión



Inversión tecnológica

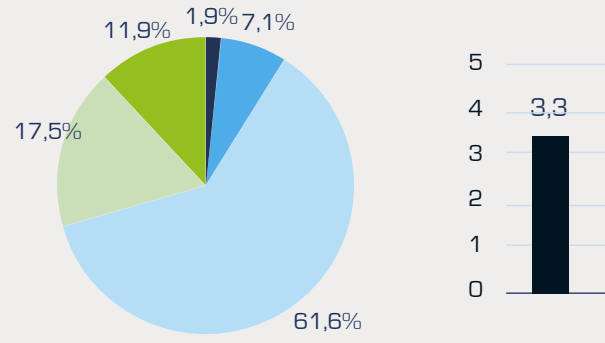


Red de carreteras



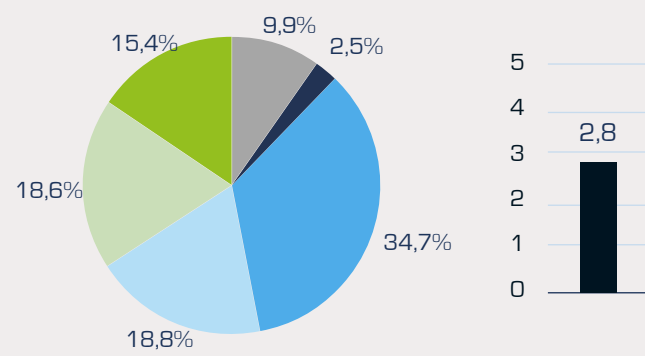
Autonomía potencial

Turismos



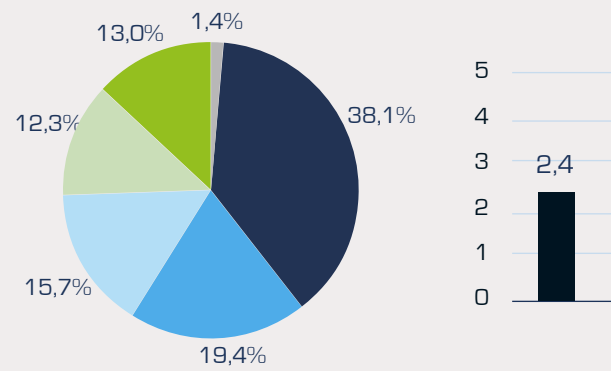
SAE 0	SAE 1	SAE 2	SAE 3	SAE 4	SAE 5	TOTAL
0,0%	1,9%	7,1%	61,6%	17,5%	11,9%	3,3

Comerciales



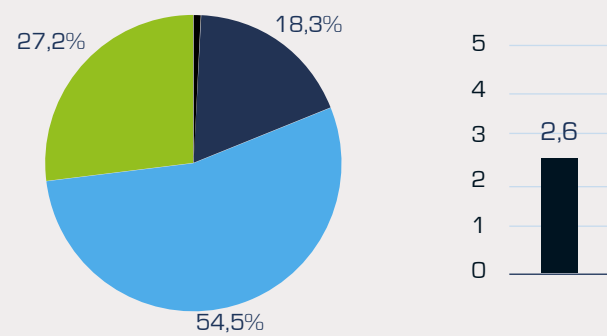
SAE 0	SAE 1	SAE 2	SAE 3	SAE 4	SAE 5	TOTAL
9,9%	2,5%	34,7%	18,8%	18,6%	15,4%	2,8

Industriales



SAE 0	SAE 1	SAE 2	SAE 3	SAE 4	SAE 5	TOTAL
1,4%	38,1%	19,4%	15,7%	12,3%	13,0%	2,4

Buses

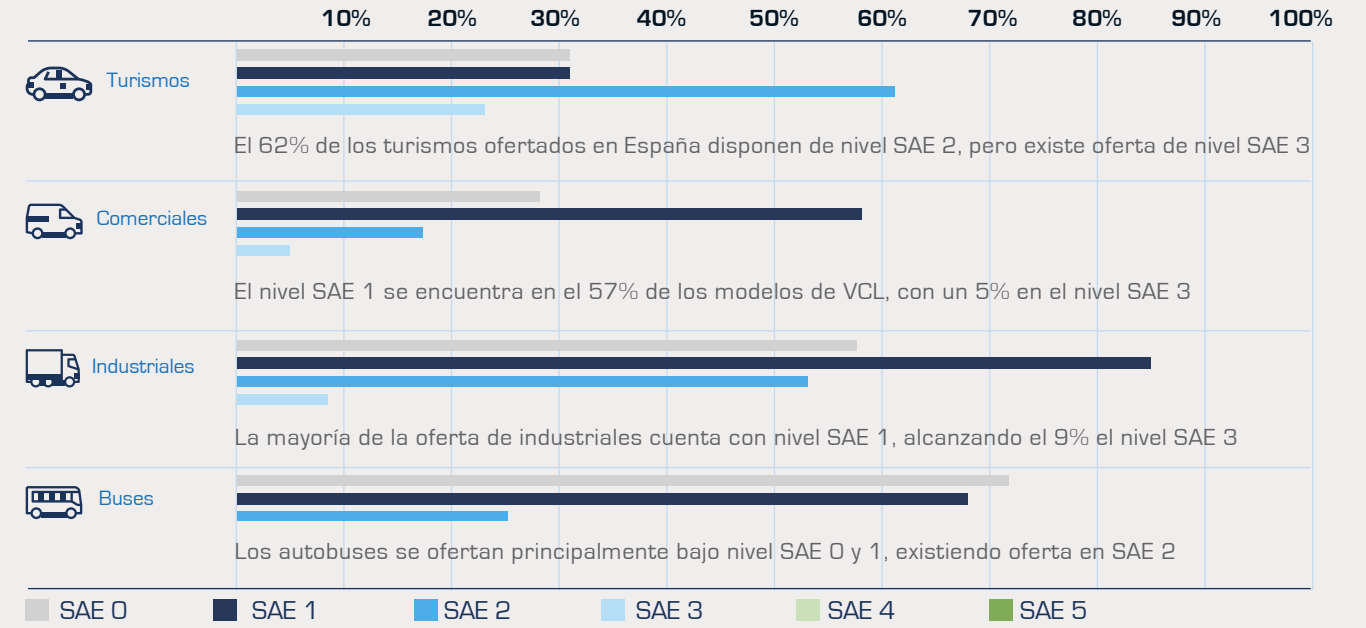


SAE 0	SAE 1	SAE 2	SAE 3	SAE 4	SAE 5	TOTAL
0,0%	18,3%	54,5%	0,0%	0,0%	27,2%	2,6

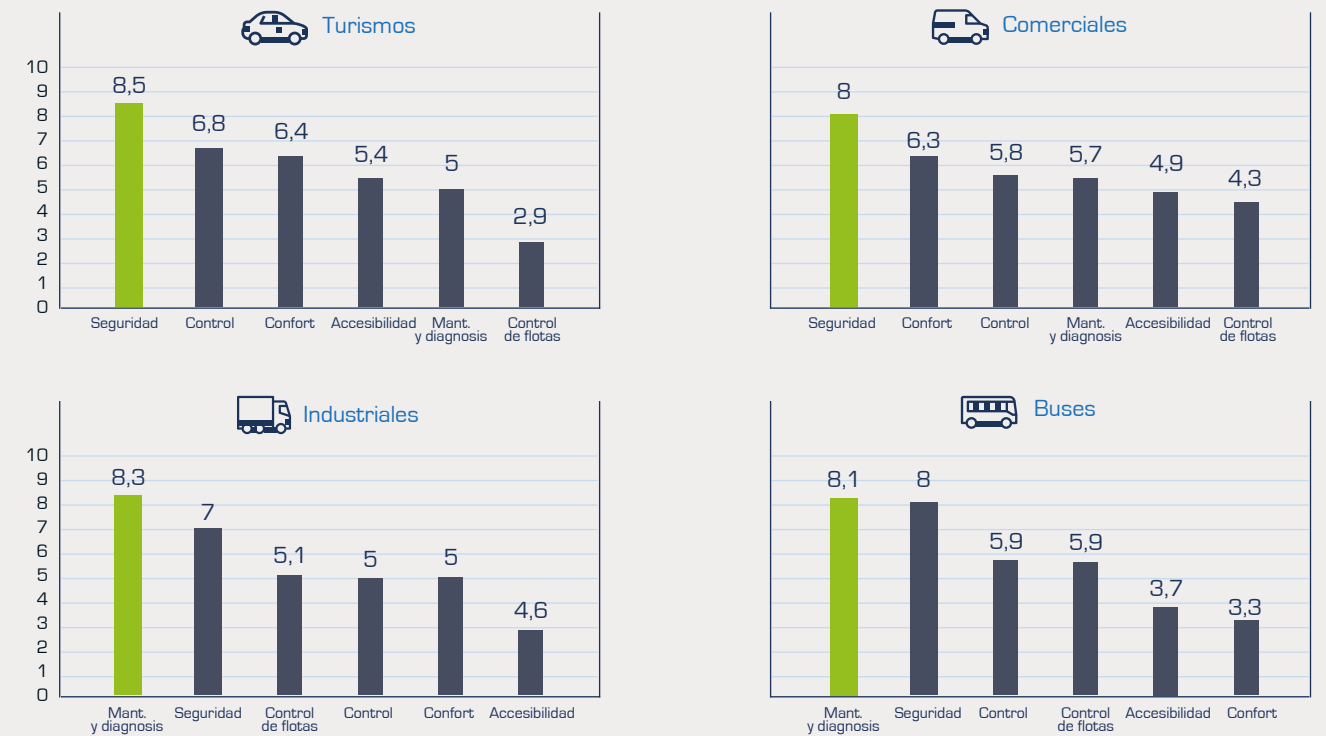
SAE 0 SAE 1 SAE 2 SAE 3 SAE 4 SAE 5

*SAE (Society of Automotive Engineers).

Autonomía real de la oferta



Ranking de prioridades de la conectividad



08

PARQUE DE VEHÍCULOS

Evolución del parque de vehículos

44

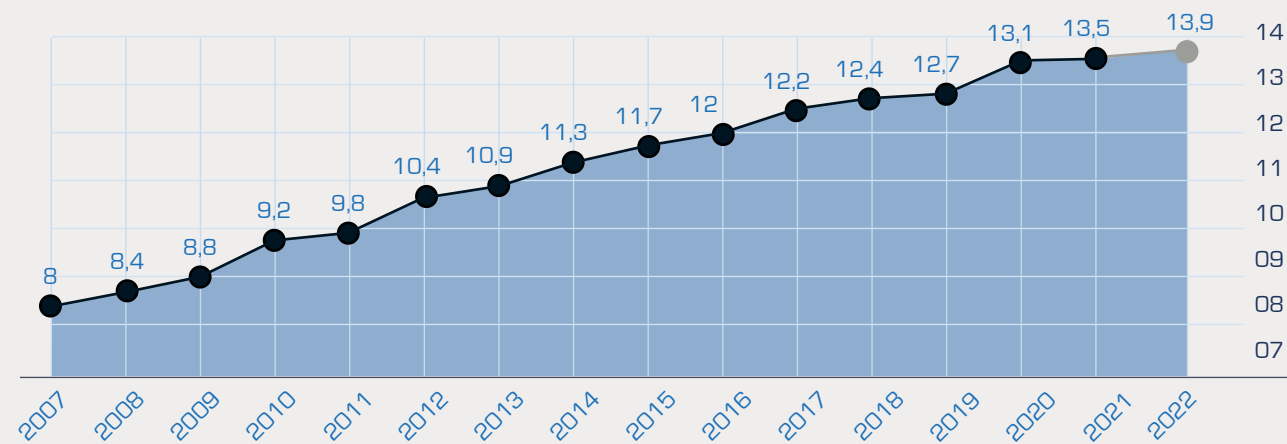
Edad media del parque de turismos

En 2022, el parque automovilístico de España alcanzó los **30,2 millones de unidades**, un **1,2%** más que el año anterior. La edad media volvió a crecer, alcanzando los **13,9 años de antigüedad**. Con esta cifra, España se posiciona con una antigüedad superior a la media europea, que se sitúa en los 11,8 años, siendo el parque español uno de los más envejecidos de Europa.

La ralentización del mercado nacional en el último año, acuciado por la crisis económica derivada de la pandemia, el aumento de la inflación y los problemas en la producción propiciados por la escasez de microchips y componentes, han influido en que las ventas no hayan mejorado y frenado la renovación del parque. Otro factor también destacable es que durante 2022, **por cada vehículo nuevo se vendió un vehículo de más de 15 años de antigüedad**, manteniendo de esta manera en circulación, vehículos más contaminantes y menos seguros que uno nuevo. A cierre de 2022, en España cerca de la mitad de los vehículos circulando tiene más de 15 años de antigüedad.

En cuanto al parque de vehículos en base a las etiquetas de la DGT, los **Etiqueta Cero** mantienen su crecimiento, con un **49,1% más** y un total de 241.707 unidades, mientras que los de los vehículos **Etiqueta ECO** aumentaron un **31,6%**. Sin embargo, todavía este tipo de vehículos tan solo representan un 0,8% y un 3,5%, respectivamente, del total del parque automovilístico español.

“En España cerca de la mitad de los vehículos circulando tiene más de 15 años de antigüedad”



FUENTE: IDEAUTO



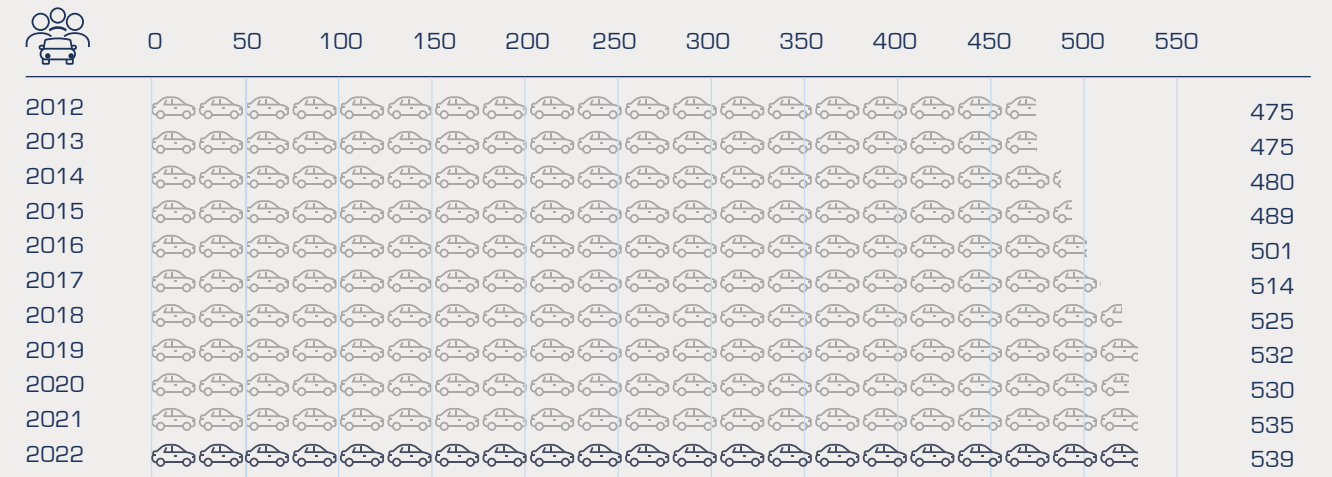
Parque nacional de vehículos según tipo

Año	Turismos		Comerciales		Industriales		Buses		TOTAL	
	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21		
2018	24.520.287	2,4%	3.665.518	3,8%	590.674	1,0%	60.338	3,1%	28.836.817	3,1%
2019	25.008.216	2,0%	3.786.536	3,3%	607.020	2,8%	61.537	2,0%	29.463.309	2,0%
2020*	25.129.152	-	3.828.504	-	566.362	-	60.910	-	29.584.928	-
2021*	25.343.873	0,9%	3.898.159	1,8%	571.867	1,0%	60.998	0,1%	29.874.897	0,1%
2022	25.644.595	1,2%	3.955.750	1,5%	581.631	1,7%	61.509	0,8%	30.243.485	1,2%

*En 2021 se ha llevado a cabo una revisión metodológica en la elaboración del parque, vinculada sobre todo al colectivo de los vehículos más envejecidos. Por motivos de comparación se ha revisado también el dato del año 2020, aunque no los años anteriores.

FUENTE: IDEAUTO

Turismos por cada 1.000 habitantes



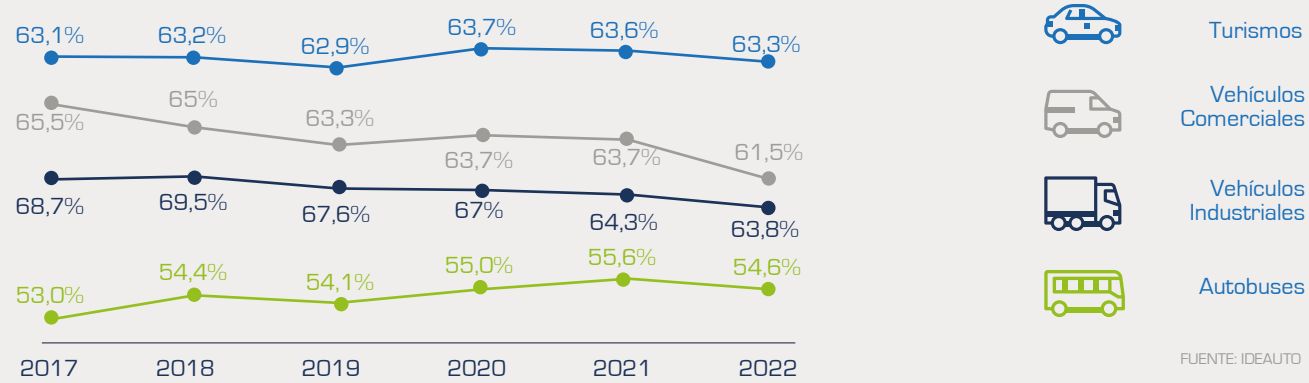
FUENTE: IDEAUTO

Parque de vehículos por edad

	≤ 1 año	>1 - ≤ 3 años	>3 - ≤ 5 años	>5 - ≤ 10 años	>10 - ≤ 15 años	Más de 15 años	TOTAL
Turismos	809.578	1.608.773	2.340.743	4.647.862	4.134.852	12.102.787	25.644.595
Comerciales	118.608	296.746	409.970	697.862	501.177	1.931.387	3.955.750
Industriales	22.821	39.382	46.330	101.751	79.102	292.245	581.631
Buses	2.456	4.142	7.201	14.123	12.778	20.809	61.509
TOTAL	953.463	1.949.043	2.804.244	5.461.598	4.727.909	14.347.228	30.243.485

FUENTE: IDEAUTO

Porcentaje de vehículos con más de 10 años



Parque nacional de vehículos eléctricos según tipo

Año	Turismos		Comerciales		Industriales		Buses		TOTAL	
	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21		
2018	15.332	63,8%	5.374	49,7%	29	3,6%	56	47,4%	20.791	59,7%
2019	25.364	65,4%	7.258	35,1%	42	44,8%	141	151,8%	32.805	57,8%
2020	42.240	66,5%	9.174	26,4%	48	14,3%	180	27,7%	51.642	57,4%
2021	64.330	52,3%	12.091	31,8%	59	22,9%	308	71,1%	76.788	48,7%
2022	92.729	44,2%	16.442	36%	213	261%	447	45,1%	109.831	43%

* Incluye BEV y Pila de hidrógeno

FUENTE: DGT

Parque nacional de vehículos híbridos no enchufables según tipo

Año	Turismos		Comerciales		Industriales		Buses		TOTAL	
	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21		
2018	244.648	44,3%	0	-	138	155,6%	695	59,8%	245.481	44,4%
2019	352.031	43,9%	552	-	229	65,9%	1.123	61,6%	353.935	44,2%
2020	484.687	37,7%	3.651	561,4%	268	17,0%	1.417	26,2%	490.023	38,5%
2021	693.375	43,1%	7.052	93,2%	274	2,2%	1.864	31,6%	702.565	43,4%
2022	927.715	33,8%	10.483	48,7%	275	0,4%	2.184	17,2%	940.657	33,9%

* Incluye HEV y MHEV

FUENTE: DGT

Parque nacional de vehículos híbridos enchufables según tipo

Año	Turismos		Comerciales		Industriales		Buses		TOTAL	
	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21		
2018	13.188	99,2%	0	-	0	-	70	12,9%	13.258	98,4%
2019	20.937	58,8%	10	-	1	-	94	34,3%	21.042	58,7%
2020	44.381	112%	45	350%	3	200%	107	13,8%	44.536	111,7%
2021	87.000	96%	118	162,2%	3	0%	117	9,4%	87.238	95,9%
2022	133.382	53,31%	518	339%	3	0%	117	0%	134.020	53,6%

* Incluye PHEV y E-REV

FUENTE: DGT

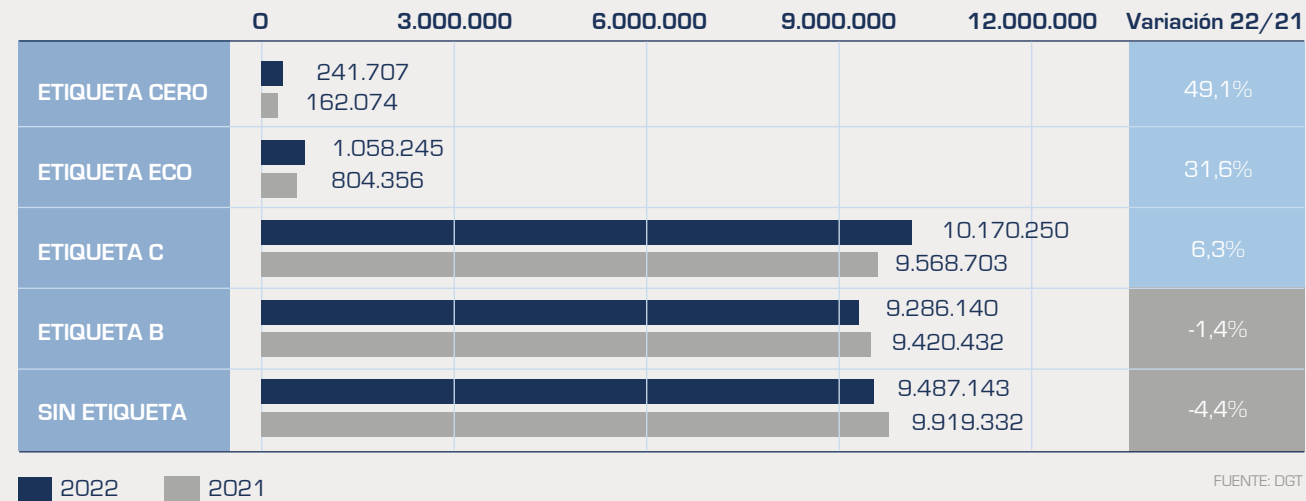
Parque nacional de vehículos de gas según tipo

Año	Turismos		Comerciales		Industriales		Buses		TOTAL	
	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21	Nº de unidades	Variación 22/21		
2018	30.023	158,5%	6.117	131,9%	2.670	24%	2.408	19,2%	41.218	123,7%
2019	53.725	79%	12.542	105,1%	3.458	29,5%	2.821	17,2%	72.546	76%
2020	65.992	22,8%	15.486	23,5%	4.011	16%	3.210	13,8%	88.699	22,3%
2021	79.291	20,2%	18.489	19,4%	4.816	20,1%	3.387	5,5%	105.983	19,5%
2022	93.263	17,6%	18.934	2,4%	5.745	19,3%	3.699	9,2%	121.641	14,8%

* Incluye GNC, GLP, GLC

FUENTE: DGT

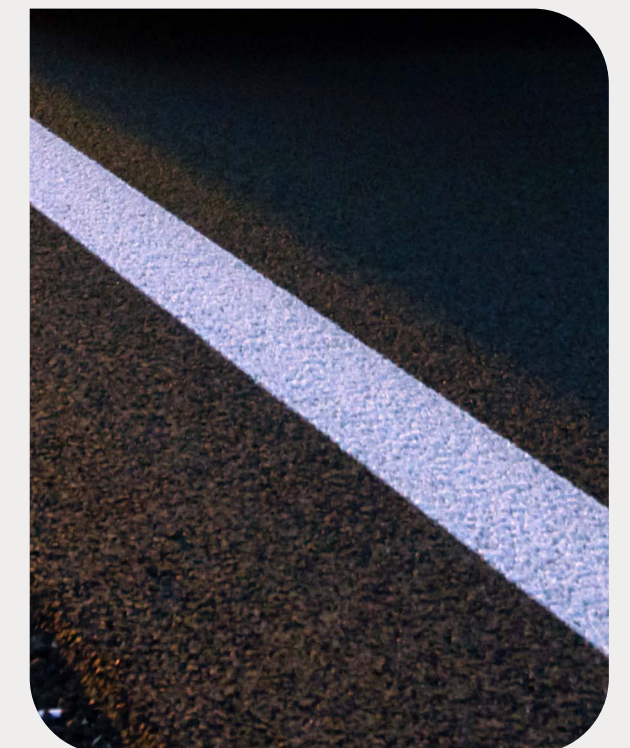
Parque nacional según etiquetas de la DGT



Número de vehículos en el parque según normativa Euro

	Turismos			Comerciales			Industriales			Buses			TOTAL		
	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21	2021	2022	Variación 22/21
EURO 0	998.100	967.546	-3,1%	269.307	261.582	-2,9%	49.049	47.739	-2,7%	1.628	1.568	-3,7%	1.318.084	1.278.435	-3%
EURO 1	1.108.795	1.062.178	-4,2%	187.795	180.275	-4%	20.496	19.818	-3,3%	1.060	1.013	-4,4%	1.318.146	1.263.284	-4,2%
EURO 2	2.313.605	2.166.328	-6,4%	433.477	416.045	-4%	80.185	77.635	-3,2%	4.884	4.566	-6,5%	2.832.151	2.664.574	-5,9%
EURO 3	5.396.829	5.171.032	-4,2%	832.351	812.514	-2,4%	118.646	115.160	-2,9%	11.447	10.356	-9,5%	6.359.273	6.109.062	-3,9%
EURO 4	5.561.437	5.490.311	-1,3%	680.456	672.720	-1,1%	69.611	67.868	-2,5%	9.688	9.155	-5,5%	6.321.192	6.240.054	-1,3%
EURO 5	3.167.180	3.174.577	0,3%	473.999	475.378	0,3%	58.523	57.250	-2,2%	8.855	8.724	-1,5%	3.708.557	3.715.929	0,2%
EURO 6	6.797.927	7.612.623	12%	1.020.774	1.137.236	11,4%	175.357	196.161	11,9%	23.436	26.127	11,5%	8.017.494	8.972.147	11,9%

FUENTE: DGT



09

FACTURACIÓN Y RECAUDACIÓN FISCAL

Principales datos

48

9.1 Facturación, inversión y recaudación fiscal



En 2022, al igual que el año anterior, ha sufrido los coletazos derivados de la pandemia. A la crisis económica resultado de los años previos, factores como la guerra en Ucrania, la crisis de los microchips, el aumento de la inflación o los problemas de logística han sido importantes condicionantes. A pesar del contexto, los fabricantes y empresas asociadas en ANFAC alcanzaron una facturación de 70.392 millones de euros, que supone un aumento del 16% respecto al año anterior. En cuanto al resultado neto, se obtuvo una cifra de 767 millones de euros en el último año.

La transformación industrial hacia el vehículo electrificado y la movilidad sostenible es una prioridad para las marcas ubicadas en España. Durante 2022, se invirtió un total de 1.710 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 14,5% respecto a 2021, confirmando la especial relevancia que España tiene como polo industrial para la automoción.

Por su parte, aunque la mayor parte del 2022 se ha visto condicionada, la leve mejora de la producción y la adaptación de los centros de producción en el aprovisionamiento de materiales permitió que los ERTES que marcaron los

años anteriores se vieran, en su mayor parte, resueltos, logrando que las fábricas en España aumentasen a un total de 62.341 puestos de trabajo en 2022.

En materia fiscal, la automoción siempre se ha caracterizado por ser una destacable herramienta de recaudación para el Estado. En 2022, las diferentes tasas e impuestos asociados a los vehículos, acumulo un total de 39.177 millones de euros, un 13,2% más que el año anterior. En cuanto al impuesto de matriculación mejora su recaudación en un 7,8% respecto al ejercicio previo, ascendiendo a los 4.590 millones de euros.

“A pesar del contexto, las marcas asociadas a ANFAC alcanzaron una facturación de 70.392 millones de euros, un aumento del 16% respecto al año anterior”

TOTAL RECAUDACIÓN

39.177 millones de €

CONSUMO DE CARBURANTE

24.248 millones de €

ADQUISICIÓN VEHÍCULO NUEVO

4.590 millones de €

Recaudación por tasas e impuestos al automóvil (Miles de euros)

	2020	2021	Variación 22/21	2022	Variación 22/21
Por adquisición de vehículos	3.882.725	4.257.422	9,7%	4.590.356	7,8%
IVA ⁽¹⁾	3.570.485	3.839.206	7,5%	4.011.439	4,5%
Impuesto de matriculación ⁽²⁾	312.240	418.215	33,9%	578.918	38,4%
Por consumo de carburante ⁽³⁾	16.978.563	20.473.827	20,6%	24.248.762	18,4%
IVA	5.476.290	7.290.018	33,1%	10.594.483	45,3%
IE	11.502.273	13.183.808	14,6%	13.654.279	3,6%
Por impuesto de circulación	2.969.643	2.961.831	-0,3%	2.972.911	0,4%
Por transferencias de vehículos usados	522.330	554.858	6,2%	580.372	4,6%
Impuesto transmisiones patrimoniales	309.331	336.351	8,7%	339.781	1%
IVA	152.247	168.789	10,9%	170.210	0,8%
Impuesto de matriculación ⁽⁴⁾	60.752	49.719	-18,2%	70.380	41,6%
Por mantenimiento, reparación de vehículos y comercio de repuestos y recambios (IVA)	4.281.294	4.915.682	14,8%	5.332.378	8,5%
Por tasa de matriculación	110.437	114.975	4,1%	109.036	-5,2%
Por permiso de circulación	63.257	80.784	27,7%	72.330	-10,5%
Por tasa de cambio de titularidad	168.336	187.556	11,4%	173.452	-7,5%
Por seguros	850.497	1.062.890	25%	1.097.869	3,3%
TOTAL	29.827.082	34.609.824	16%	39.177.466	13,2%

FUENTES:

[1] Elaboración propia: Precios medios de la AEAT resultante del Impuesto de Matriculación y matriculación DGT

[2] Fuente: Agencia Tributaria. Recaudación vehículo nuevo

[3] En base a datos de consumos, precios e impuestos de CORES y M^e de Industria

[4] Fuente: Agencia Tributaria. Recaudación vehículo usado

10

HITOS ANFAC

Avanzando a la movilidad del futuro	51
El compromiso de la automoción española	52
ANFAC, impulsando la nueva movilidad	56
Acuerdos de colaboración	57
Nombramientos	58





10.1 Avanzando en la movilidad del futuro

Foro ANFAC: Tú nos mueves



Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo y Wayne Griffiths, presidente de ANFAC

El Foro ANFAC celebró su segunda edición el 16 de marzo de 2022 bajo el lema "Tú nos mueves". En esta jornada, que contó con la **colaboración de Grant Thornton y MAPFRE**, se destacaron los retos a los que se enfrenta el sector en un momento marcado por la incertidumbre y en el que la colaboración público-privada tiene un papel fundamental a la hora de facilitar a la industria en su transformación.

Esta segunda edición del Foro ANFAC contó con una alta representación institucional, con el **secretario general de Industria y Pyme del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Raúl Blanco**, encargado de la apertura de la jornada. Además, participó **Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo**, quien mostró el compromiso del Gobierno con el sector anunciando la publicación de la convocatoria del PERTE VEC. Por último, el acto fue cerrado por **Gonzalo García Andrés, secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital**.

A lo largo de la jornada, el presidente de **ANFAC, Wayne Griffiths** destacó la **necesidad de acelerar la transformación de la industria del automóvil** para mantener la competitividad de España y recalcó que "somos un referente europeo del automóvil que genera el 10% del PIB del país y el 9% del

trabajo. Casi dos millones de empleos directos e indirectos dependen del automóvil. Aun así, la competitividad de España está en juego y no tenemos plan B. El coche eléctrico es la solución y transformará nuestra industria".

En el contexto de este Foro, ANFAC insistió en la necesidad de rejuvenecer el parque, acelerar la instalación de puntos de recarga de acceso público y reforzar la eficacia de los planes de ayuda a la compra. El **director general de ANFAC, José López-Tafall** añadió que "hemos de defender sin miedo que la sociedad y la economía española necesita un modelo de movilidad con coches limpios, nuevos servicios y movilidad, que garantice la libertad de decisión de cómo moverse en cada situación, y rechazar las ideas de una movilidad sin coches".

El Foro ANFAC de 2022 se centró en el futuro de la movilidad de los ciudadanos, realizándose tres mesas de debate en las que participaron varios profesionales del sector de la movilidad. La jornada comenzó con la mesa 'Revolucionando la automoción. Avanzando hacia la industria 4.0' donde se debatió sobre los retos que esperan al sector de la automoción en el proceso de digitalización y transformación hacia la movilidad de los próximos años.

En la segunda mesa, 'Los retos de la nueva movilidad y la descarbonización: nuevas tecnologías, nuevos usos' se hizo hincapié en la transformación de la movilidad, la cual no afecta solo a la industria, sino que influye en el espacio social y personal del ciudadano. Un interesante debate sobre las implicaciones del proceso de descarbonización.

Por último, en la tercera mesa de la jornada 'Oportunidades de negocio de la nueva movilidad: tendencias de futuro', se dieron a conocer las nuevas tecnologías y tendencias

disponibles en el ecosistema de la movilidad capaces de dar respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos. El fin de las restricciones de la pandemia, permitió que la segunda edición del Foro ANFAC contase con una mayor afluencia de público presencial, contando con una importante representación del sector y del ámbito institucional, consolidando este encuentro como el punto referente para la automoción.

Global Mobility Call 2022

Del **14 al 16 de junio de 2022** se celebró en Madrid el **Global Mobility Call**, el primer evento internacional centrado en el ecosistema de la movilidad y en el que ANFAC participó como strategic partner a través de la organización de diferentes mesas de debate centradas en las nuevas tecnologías y soluciones para la movilidad del futuro.

Las dos mesas de debate organizadas por ANFAC se centraron en la importancia de la electrificación y la digitalización del sector de la automoción. En la primera ponencia "**La electrificación y la nueva cadena de valor. Desafíos y oportunidades en el sector de la automoción**", se abordaron los retos y claves a los que debe hacer frente la industria de la automoción y la movilidad para impulsar el vehículo electrificado en España y alcanzar los objetivos de reducción de emisiones marcados por Europa. Por su parte, la segunda mesa redonda "**El vehículo autónomo. El cambio de paradigma de la movilidad. Hoja de ruta**", se centró en la actual situación, tanto en el ámbito

regulatorio y tecnológico, del vehículo conectado y autónomo en España y las oportunidades que el desarrollo de estas tecnologías puede suponer para el sector de la automoción y para la sociedad española.

Además de las mesas de debate, **ANFAC celebró su Junta Directiva y Asamblea General** en el marco del Global Mobility Call para abordar las prioridades que han de atender los principales actores de la movilidad con el foco puesto en la descarbonización y digitalización de la industria automovilística. En este contexto, el director general de ANFAC, José López-Tafall señaló que "atrasamos un momento clave para definir el modelo de movilidad que queremos para las próximas décadas. Enclaves como este Global Mobility Call son de gran utilidad para que todos los agentes que conformamos esta nueva movilidad ejemplifiquemos la visión compartida de futuro y sigamos trabajando y estableciendo las bases que nos han de impulsar hacia esta oportunidad tanto para la industria como para la sociedad".



Wayne Griffiths, presidente de ANFAC, junto a Pedro Sánchez, presidente del Gobierno y Teresa Ribera, vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y Reto Demográfico en la presentación del GTIRVE

En la misma jornada del 15 de junio, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, aprobó e impulsó en un acto dentro del Global Mobility Call la **activación del Grupo de Trabajo de Infraestructuras de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE)**, una de las medidas identificadas por ANFAC como impulsoras del despliegue de infraestructura de recarga. En este sentido, la asociación valoró muy positivamente la puesta en marcha de esta

mesa de gobernanza y Wayne Griffiths, presidente de ANFAC, añadió que "la implicación de la administración pública es fundamental para lograr que el vehículo electrificado sea una realidad en España, a través de la constitución de este tipo de órganos que fijen una figura central que supervise y garantice que las medidas son eficaces y los objetivos se están cumpliendo".

10.2 El compromiso de la automoción española

Reunión con Presidencia del Gobierno

Con motivo del cambio de presidencia de ANFAC, el nuevo presidente de la asociación, **Wayne Griffiths** y el **presidente saliente, José Vicente de los Mozos**, ambos acompañados por el director general de ANFAC, **José López-Tafall**, mantuvieron un encuentro con el presidente del Gobierno Pedro Sánchez.

transportistas o la crisis internacional derivada de la guerra de Ucrania, entre otros, y que condicionaron a la baja el mercado y la producción

La reunión, llevada a cabo en La Moncloa, se produjo el 19 de abril de 2022 con el principal objetivo de presentar al presidente del Gobierno el traspaso de la presidencia de ANFAC al CEO de SEAT y CUPRA, Wayne Griffiths. En este mismo encuentro los responsables de la organización trasladaron a Pedro Sánchez la **situación del sector de la automoción, afectado por factores como la crisis de microchips, la huelga de**

Durante esta reunión, Griffiths mostró su agradecimiento al presidente del Gobierno por la apertura de las convocatorias del PERTE_VEC. Además, el presidente de ANFAC destacó que "España necesita un modelo de movilidad propio. Un modelo de movilidad con coches limpios, eficientes y sostenibles que genere confianza a los usuarios, que cumpla con los objetivos de descarbonización y garantice la industria y el empleo, con especial atención a los jóvenes, que este sector genera para España".

Premios Impulso 2022



Las principales asociaciones del sector, **ANFAC, Faconauto y Sernauto**, junto con **Fundación Ibercaja** realizaron por segundo año consecutivo la entrega de los **Premios Impulso a la Innovación en Movilidad Sostenible** dentro del marco de **La Noche de la Movilidad y la Automoción**. Estos premios, celebrados el 18 de octubre de 2022 y patrocinados por **Endesa X Way, Ibercaja y PwC España**, se llevaron a cabo en un escenario tan emblemático como el **Teatro Real de Madrid** con el objetivo de poner en valor la realidad y la potencia de este sector en nuestro país y su capacidad de transformación hacia la movilidad del futuro.

de Movilidad Sostenible en Zonas Rurales fue otorgado a **Smart Agromobility de la UPM** y, por último, el Premio a la Innovación en Movilidad Eléctrica fue para **Zelestium**.

Los Premios Impulso a la Innovación en Movilidad Sostenible se dividieron en cuatro categorías en las que se presentaron un total de **56 candidaturas**. El jurado, presidido por Eduardo Serra, exministro de Defensa, deliberó las entidades premiadas. El Premio Mobility City al mejor proyecto de innovación de una start-up española fue para **UMILES NEXT**, mientras que el Premio al mejor proyecto de movilidad sostenible en una ciudad fue para la **Red insular de recarga de vehículos eléctricos del Consejo Insular de Energía de Gran Canaria**. El Premio al Mejor Desarrollo

Además, durante el evento se otorgó un reconocimiento especial a la iniciativa social en movilidad al proyecto **App&Town de la entidad Mass Factory**, por su Sistema de Transporte Asistido para personas con discapacidad intelectual, trastorno mental o disfunciones de la memoria.

El evento, clausurado por la **ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez**, contó con más de **180 personalidades** y directivos de referencia del sector de la automoción y la movilidad a nivel nacional e internacional en un enclave de excepción como es el Teatro Real de Madrid. Durante su intervención, la ministra Raquel Sánchez destacó que "esta nueva movilidad nos afecta a todos y a todas, y al mismo tiempo abre un amplio abanico de oportunidades. El sector del automóvil no solo se debe adaptar a los cambios, sino que debe liderarlos, como ya están haciendo. Somos referente internacional y tenemos que seguir siéndolo".



José Vicente de los Mozos, expresidente de ANFAC, Wayne Griffiths, presidente de ANFAC y Pedro Sánchez, presidente del Gobierno en La Moncloa

Paro de transportistas

Durante el mes de **marzo de 2022**, los transportistas convocaron un paro de transportes de mercancías. **La huelga, que mantenía bloqueado el movimiento de mercancías en todo el país**, agravó todavía más la complicada situación que atravesaban las empresas en ese momento debido a la escasez de microchips y semiconductores.

El conflicto, que afectó al conjunto del tejido empresarial español y entre el que se encuentra el sector de la automoción, provocó la paralización en la producción de muchas fábricas por la falta de suministros, así como retrasos en las ventas.

Como respuesta a esta situación, el sector de la automoción, representado por ANFAC, junto con AECOC, FEIQUE Transprime y ACE, reclamaron al Gobierno una solución inmediata al paro de transportistas, resaltando el impacto que esta huelga estaba ocasionando e insistiendo en que cada día que pasase las consecuencias sobre los diferentes sectores y sus actividades se agravaban, conllevando un importante impacto en la economía del país.

El trabajo con la Alianza de la Industria

La **Alianza por la Competitividad de la Industria Española**, constituida por **ANFAC** junto con otras entidades como **AOP, ASPAPEL, FEIQUE, FIAB, OFICEMEN, PRIMIGEA, SERNAUTO y UNESID**, se reunió en varias ocasiones a lo largo de 2022 para abordar junto con el Gobierno los principales temas que condicionan la competitividad de la industria española.

La Alianza solicitó **medidas urgentes ante la subida de la electricidad y el gas**, y ofreció al Gobierno su colaboración para implementar nuevas medidas a corto, medio y largo plazo, adicionales a las adoptadas hasta el momento por parte de la Administración española y que no produjeron el efecto deseado. Otra de las solicitudes estuvo relacionada con el **fin de la huelga de transportistas y la reactivación de su actividad**. En mitad de este clima, se pidió la exención

de la industria manufacturera o, al menos, la paralización de la tramitación del **Fondo Nacional de Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE)**, ya que de llevarse a cabo supondría asestar un golpe de 2.500 millones de euros a la competitividad industrial, ya maltrecha por los problemas derivados de la pandemia.

Por su parte, el Foro de Alto Nivel de la Industria Española en el que están integradas las asociaciones de la Alianza participando activamente, compareció en la Comisión de Industria del Congreso para presentar el Pacto de Estado por la Industria, el cual tenía como objetivo sentar las bases de la política industrial en España y promover el crecimiento competitivo de las actividades productivas para que fuesen capaces de generar el 20% del PIB nacional.

ANFAC y Sernauto – Plan de choque

La preocupación ante la compleja y delicada situación que atravesó la industria de automoción en España durante 2022 se plasmó en la reunión de la **Junta Directiva de SERNAUTO celebrada el 22 de septiembre de 2022 en Barcelona**. En este encuentro, ANFAC y SERNAUTO reclamaron un **Plan de Choque para la automoción** con la intención de paliar el impacto que la situación general estaba teniendo sobre las empresas del sector.

El plan presentaba un doble objetivo. Por un lado, **mantener a España como el segundo productor europeo de vehículos** a través del uso eficiente de la

llegada de los fondos europeos Next Generation EU, así como a través de mayores garantías en la disponibilidad de financiación para fortalecer el capital circulante o el incremento de las bonificaciones fiscales para proyectos de desarrollo industrial, de productos y procesos. Por otro lado, consolidar la posición de España en la nueva movilidad. Para ello, entre las medidas planteadas para la electrificación se incluyeron la exención de la tributación en el IRPF de las subvenciones, las deducciones fiscales en IRPF o IS y la articulación de mecanismos para un Plan MOVES III más eficiente.



Wayne Griffiths, junto con Francisco J. Riberas, presidente de Sernauto

Subcomisión de infraestructura de recarga eléctrica y de hidrógeno

Con el foco puesto en la electrificación de la movilidad, ANFAC participó e impulsó la **Subcomisión de Infraestructura de Recarga Eléctrica y de Hidrógeno**. Esta subcomisión, integrada dentro de la **Comisión de Industria, Comercio y Turismo del Congreso de los Diputados**, fue puesta en marcha a petición de ANFAC para detectar las necesidades y puntos de mejora para el impulso de una red

de infraestructura de recarga pública, tanto del vehículo electrificado como de hidrógeno.

La subcomisión, iniciada el 4 de octubre de 2022 con la primera ponencia por parte de ANFAC, a través de su director general, José López-Tafall, estuvo presidida y dirigida por el diputado de ERC, Joan Capdevila, quien citaría

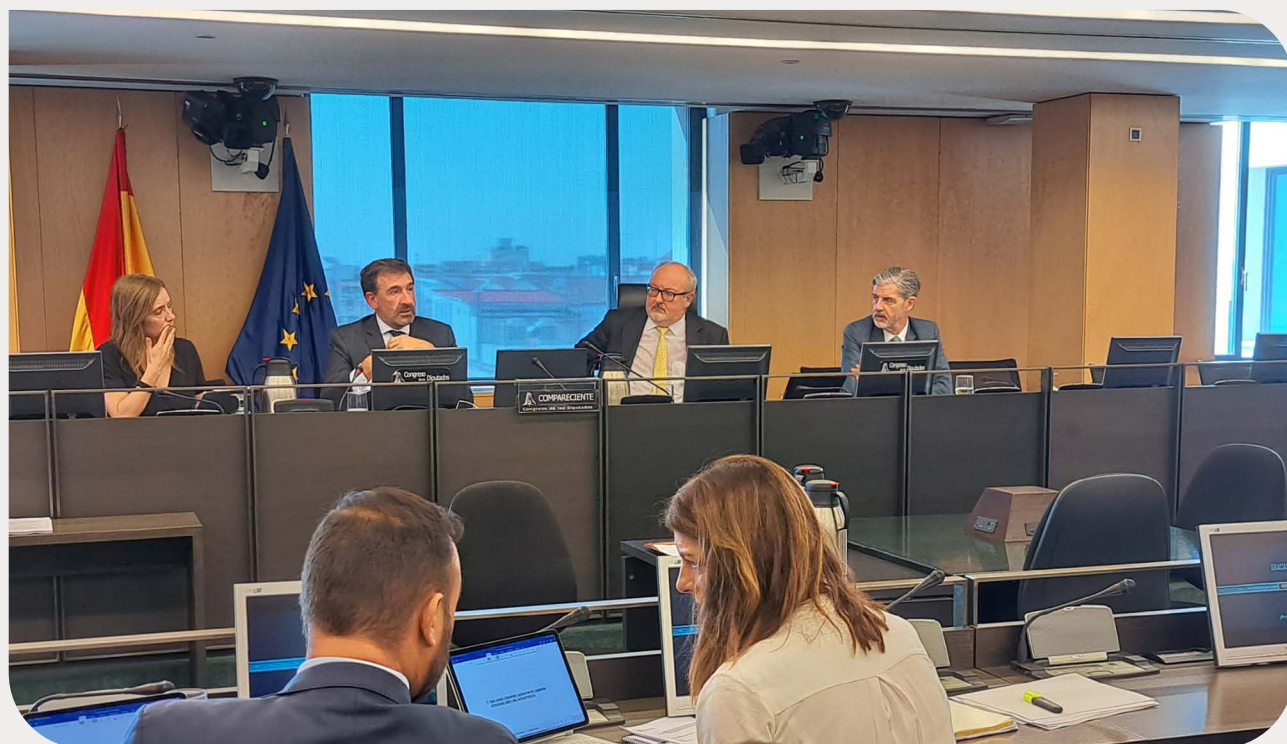
a los diferentes actores públicos y privados implicados para poder presentar, posteriormente, un informe con todas las cuestiones tanto industriales como legislativas que pudieran estar frenando el despliegue de los puntos de recarga. Con el objetivo de acelerar la electrificación, el director general de ANFAC, presentó a los diputados de la

subcomisión el **Plan 1+12 elaborado por la asociación**. Este plan pretendía incidir en tres líneas concretas como son el impulso de infraestructura de recarga, la mejora de los planes de ayuda para acceder al vehículo electrificado, así como de un paquete de medidas fiscales que favorezcan e incentiven el acceso a este tipo de vehículos.

para el seguimiento y coordinación para el despliegue de la infraestructura de recarga (GTIRVE) agilizase sus trabajos en pos de disponer de un conjunto de propuestas antes de final de año.

durante años, una fuente muy importante de inversiones y de empleo para el país. Trabajando como un equipo, industria, agentes sociales y administraciones, seremos capaces de ganar fortaleza y posición en la nueva era de la movilidad sostenible”.

José López-Tafall, director general de ANFAC, recordó que “la industria de la automoción española ha sido,



José López-Tafall, director general de ANFAC junto con el diputado de ERC, Joan Capdevila en la celebración de la sesión



Rafael Guerrero, responsable de movilidad de la Federación de Industria de CCOO, José Portilla, director general de Sernauto, José López-Tafall, director general de ANFAC y Jordi Carmona, secretario de industria de UGT-FICA

Manifiesto para impulso de la industria ANFAC, SERNAUTO, CCOO y UGT

El interés por preservar la estabilidad del empleo e impulsar la competitividad dentro del sector de la automoción conllevó que, en noviembre de 2022, **ANFAC, SERNAUTO, CCOO y UGT** elaboraran de manera conjunta y consensuada un **Manifiesto para el impulso de la industria** con el objetivo principal de avanzar hacia un modelo de movilidad único para España.

El Manifiesto, **compuesto por 17 medidas**, recogía cinco líneas básicas de actuación. En primer lugar, un **modelo de movilidad único para España**, centrado en la persona y que no descuidase los objetivos de descarbonización. Por otro lado, una **política industrial** que reforzase las deducciones fiscales a la I+D+i y a las inversiones relacionadas con

la movilidad eléctrica, sostenible o conectada. En tercer lugar, **medidas dirigidas al mantenimiento del empleo en el sector**, entre las que se encuentra la recualificación y fomento de la formación en nuevas tecnologías, digitalización y producción de medios de transporte sostenibles. Por último, el **impulso de la infraestructura de recarga de acceso público** para vehículos electrificados en España.

Por último, ANFAC, SERNAUTO, CCOO y UGT solicitaron al Gobierno **reactivar la Mesa de la Automoción**, ya creada, mediante un calendario recurrente de reuniones y un plan de trabajo práctico, efectivo y que se tradujera en medidas reales. Del mismo modo, se solicitó que el órgano creado

Paquete de medidas de impulso a la electrificación en los Presupuestos Generales del Estado

En línea con el compromiso del sector y con el objetivo de facilitar el acceso al vehículo electrificado y desarrollar la infraestructura de recarga, **ANFAC apoyó la incorporación de siete medidas fiscales a los Presupuestos Generales del Estado**. El 24 de noviembre de 2022 **se aprobó la amortización acelerada para vehículos electrificados, la única enmienda que finalmente salió adelante**.

Esta enmienda permite reducir a la mitad el periodo de amortización de 6 a 3 años y beneficiaría principalmente a las empresas en la adquisición de vehículos electrificados reduciendo sus cargas financieras.

Aunque valorado positivamente, desde ANFAC se calificó de insuficiente la aprobación de una única enmienda de

las siete planteadas y se reclamó al Gobierno la necesidad de acometer e implantar una reforma fiscal orientada al uso del vehículo y a bonificar la compra de vehículos electrificados.

Además, **ANFAC presentó al ejecutivo su plan 1+12 para impulsar la electrificación, un conjunto de medidas**, con carácter urgente, orientadas a la aceleración del desarrollo de la infraestructura de recarga pública, aumento de eficiencia de los planes de ayudas, además, de la reforma fiscal, anteriormente citada.

Hoja de ruta 2023-25

Impulsar la entrada del vehículo electrificado y posicionar a España como hub de electromovilidad es el principal reto al que se enfrenta el sector de la automoción en los próximos años. Con este objetivo, el 24 de enero de 2023, ANFAC presentó su **Hoja de ruta 2023-25** mediante un acto en el que reunió a los principales ejecutivos responsables de las marcas integrantes de la Junta Directiva de la asociación.

Las medidas agrupadas en la Hoja de ruta se plantearon con el objetivo de ser puesta en marcha en el período 2023 a 2025, incidiendo en la importancia del 2023 como año clave y evitar que España se quedase atrás respecto a los países socios en Europa, más avanzados en materia de electrificación. La Hoja de ruta 2023-25,

fue presentada por el presidente de la asociación, Wayne Griffiths, y el director general, José López-Tafall, donde se resaltó la urgencia en la aceleración de infraestructuras de recarga de acceso públicas, en la mejora de los planes de ayuda y en la implementación de una fiscalidad como principales necesidades para la electrificación. El presidente destacó que "España no puede perder 2023. No podemos dejar pasar el año sin tomar decisiones ambiciosas, y necesitamos que todos los actores del ecosistema de la movilidad trabajen juntos en la misma dirección: recuperar el mercado e impulsar la electrificación de la movilidad, pero siempre contando con la industria".



Wayne Griffiths y José López-Tafall en el acto de presentación de la Hoja de Ruta 2023-25

Fundación del Grupo de Reflexión Diagonal

La transformación de la industria de la automoción hacia la nueva movilidad ha de ser una oportunidad para el sector en su conjunto, tanto a escala nacional como en todos los territorios del país. Con este objetivo, y conscientes de la relevancia que la automoción tiene en Cataluña, donde representa el 11% del PIB territorial y genera más de 140.000 empleos directos e indirectos, **ANFAC junto con el Clúster de Automoció de Catalunya (CIAC), CCOO Industria, UGT-FICA, Fecavem, Ficosa, Fira de Barcelona, Foment del Treball, Fundación Repsol y SEAT y coordinada por Grant Thornton crearon el Grupo de Reflexión Diagonal.**

Esta iniciativa nace de la necesidad de **crear un espacio en el que desarrollar ideas y propuestas destinadas**

al desarrollo social e industrial de la nueva movilidad y, además, poder dar voz a la importancia del sector productivo de la automoción ante las administraciones y la opinión pública catalana.

Desde su origen, el Grupo Diagonal, coordinado por Grant Thornton, ha sido el primer foro de debate abierto y conjunto que agrupa a todos los actores del sector. Su función ha sido y es abordar de forma colaborativa público-privada la generación de soluciones prácticas y de consenso para la movilidad Inteligente, conectada, sostenible, inclusiva y cooperativa con la intención de satisfacer las necesidades de ciudadanos, trabajadores y empresas por igual.



Representantes del Grupo Diagonal en la primera sesión del grupo de trabajo

NIM – Jornada Día Mundial de las Ciudades

En octubre de 2022, Neutral in Motion (NIM) se reunió para celebrar el Día Mundial de las Ciudades con el evento "**Nuevos Retos de la Movilidad**" en el que participó ANFAC junto con AEDIVE, AER, ANESDOR, ASCABUS, FACONAUTO, FENEVAL, GANVAM y SERNAUTO. En el foro se debatió sobre el nuevo paradigma de la movilidad y el desafío de construir un modelo de movilidad propio para España, adaptado a las necesidades y características del país. Al final de la jornada tuvo lugar una mesa de debate en la que el principal protagonista fue el propio ciudadano como actor decisorio del nuevo paradigma de la movilidad española.



10.3 ANFAC, impulsando la nueva movilidad

Barómetro sobre el Vehículo Autónomo y Conectado



José López-Tafall junto con Jorge Ordás, subdirector de movilidad y tecnología de la DGT

Para seguir avanzando en la movilidad conectada y autónoma, es preciso conocer en qué situación se encuentran estas tecnologías en España respecto a otros países. Para ello, ANFAC elaboró en junio de 2022 el **primer Barómetro sobre el Vehículo autónomo y Conectado** con carácter anual. Un estudio único, innovador y pionero que pretende conocer el estado actual de la tecnología y orientar al sector sobre las necesidades que precisa y el ritmo que debe llevar en relación con la automoción y la conectividad.

El informe, con dos partes diferenciadas, pretende abordar las principales cuestiones sobre el vehículo conectado y autónomo y establecer indicadores que marquen un punto de partida. Para ello se ha elaborado, por un lado, un indicador de entorno, así como, un análisis de la situación del vehículo autónomo y conectado en España. En su presentación se contó con la participación del **subdirector de Movilidad y Tecnología de la DGT, Jorge Ordás**, donde ANFAC propuso impulsar un reglamento específico que asentase las bases regulatorias para la entrada y circulación de vehículos hasta nivel de autonomía 4 en las carreteras españolas durante 2023.

Nuevos socios: MG e INEOS

A lo largo de 2022 la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones siguió creciendo e incorporó dos nuevos socios, **MG e INEOS**, hasta alcanzar las **55 marcas integrantes**, reforzando su papel como portavoz único de los fabricantes de automóviles y como representante de los intereses de la industria.

Ambas marcas se suman a la asociación en un momento clave para la transformación de la automoción hacia la movilidad de cero y bajas emisiones. La incorporación de dos marcas con públicos objetivos tan diferenciados es

un ejemplo de la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad accesible y donde las necesidades de todos los ciudadanos sean respondidas.



Informe de Valoración Logística 2021

Como cada año, ANFAC elaboró el Informe de Valoración Logística anual correspondiente a 2021, con el objetivo de **evaluar los servicios de transporte marítimo, terrestre y ferroviario en la manipulación y transporte de vehículos**. En líneas generales, el **desplazamiento de vehículos por carretera, ferrocarril y barco se redujo un 5,1% en 2021**, situándose en los **4,33 millones de vehículos desplazados**, siendo la pandemia y la crisis de los microchips dos de los principales factores que explican este descenso. Sin embargo, mientras el transporte marítimo y ferroviario descendió, el transporte carretera, más flexible, se vio beneficiado.

Este informe con carácter anual, una vez más, recogió la gran importancia que los servicios de transporte por carretera, marítimo o ferroviario tienen para el adecuado desarrollo de la actividad del sector de la automoción. En el acto de presentación de resultados, **Jaime Moreno, director general del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, destacó el trabajo continuo que desde el Ministerio se impulsa para adecuar y mejorar tanto infraestructuras como condiciones para trabajadores del sector transportes para su perfecto desarrollo.



En el acto de presentación de la edición 2021, José López-Tafall acompañado por Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre y Arancha Mur, directora del área de economía y logística de ANFAC

Ideauto – Avanzando a la MoviliData

El sector de la automoción se encuentra inmerso en la transformación hacia la electromovilidad para cumplir los objetivos de descarbonización y reducción de emisiones. Para lograr dichos objetivos, no basta con la digitalización, es necesario disponer de un análisis exhaustivo del data y facilitar la visualización de este. En este sentido, Ideauto, el Instituto de Estudios de Automoción, empresa filial de ANFAC y líder en la consultoría de gestión del dato de la automoción, hizo un importante **ejercicio de renovación actualizando su plataforma con el objetivo de digitalizar los procesos que desarrolla para así aumentar la eficacia, la velocidad y la inteligencia del dato** con el fin de obtener

una mayor precisión en el análisis del sector y adaptarse a las necesidades de los clientes.

Esta actualización se presentó el pasado 28 de septiembre de 2022 durante el evento **“Avanzando en la MoviliDATA”**, celebrado en la sede de ASTARA y en el que intervino **José López-Tafall, director general de ANFAC y presidente de Ideauto y Bruno Brito, CEO de Ideauto**, quien señaló que “la herramienta permitirá un acceso mucho más personalizado y exclusivo, adaptado a las necesidades de cada cliente, permitiéndole tener una visión 360 del sector para desarrollar la estrategia que más se adapte en cada caso”.



Bruno Brito, CEO de Ideauto en el acto de presentación

Acercando la movilidad a la sociedad

ANFAC, como asociación representante de las marcas de automoción, tiene un claro compromiso social con el progreso hacia la movilidad cero emisiones. Durante 2022 y continuando el trabajo que ya se inició durante el año anterior, se han realizado diferentes acciones para acercar al ciudadano de una manera sencilla y didáctica los beneficios y los cambios que esta nueva movilidad supone.

Para ello, se continuaron desarrollando diferentes episodios del podcast **#MobilityTalks**, centrados en temas tan distintos las mejoras en la seguridad vial que conllevará el vehículo autónomo, qué son las Zonas de Bajas Emisiones o los avances tecnológicos que el automovilismo de competición puede implicar para los vehículos de calle.

10.4 Acuerdos de colaboración

MAPFRE y Grant Thornton

La movilidad del futuro no es solo una cuestión de la automoción, diferentes agentes del entorno de la nueva movilidad juegan un papel trascendental en esta transformación. Consciente de las necesidades que esta transición implica para la sociedad, desde **ANFAC se firmó diversos acuerdos de colaboración y patrocinio con entidades tan destacadas como MAPFRE, referente en el sector asegurador, y con la consultora Grant Thornton, experta en materias de movilidad.**

El presidente de ANFAC, Wayne Griffiths, destacó que “el futuro de la automoción hacia la nueva movilidad no se entiende sin una colaboración estrecha entre empresas y sectores como el asegurador o de consultoría. MAPFRE y Grant Thornton son referentes por su trabajo de investigación para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos y, sin duda, aportarán un punto de vista de gran valor añadido para ANFAC”.

A lo largo de 2022, la colaboración de ANFAC con ambas entidades se ha extendido desde la **creación y trabajo estrecho en diferentes grupos de trabajo relacionados con el vehículo autónomo y conectado, vehículo industrial o el propio Grupo Diagonal**, hasta la participación y patrocinio del principal evento de la asociación, el **Foro ANFAC “Tú Nos Mueves”**.



Fundación Repsol

En esta misma línea, ANFAC llegó a un acuerdo de colaboración con Fundación Repsol con el objetivo de desarrollar de manera conjunta acciones de promoción, divulgación e impulso de la movilidad sostenible, eficiente, digitalizada y segura en todas sus vertientes. El acuerdo se llevó a cabo con la firma de los **presidentes de ANFAC, Wayne Griffiths, y de Repsol, Antonio Brufau**, donde se puso en valor la necesidad de establecer sinergias para avanzar hacia la descarbonización.



Wayne Griffiths junto con Antonio Brufau, presidente de Repsol

10.5 Nombramientos

Félix García, nuevo director de comunicación y marketing

Desde julio de 2022, **Félix García** pasó a ser el nuevo **director de comunicación y marketing de ANFAC**. Con su incorporación y experiencia previa en el sector de la automoción se pretende **potenciar el papel de la asociación como entidad referente de la nueva movilidad** en un escenario de continuos cambios y transformación hacia un ecosistema con nuevos agentes y entidades.

Félix García, licenciado en Periodismo en la Universidad Complutense de Madrid, cuenta con una dilatada experiencia de más de 25 años en el sector, donde desarrolló su carrera en diferentes medios como El

Mundo, Expansión o Marca Motor, siendo en su última etapa redactor jefe y principal responsable del área de motor de Unidad Editorial.

En este sentido, José López-Tafall, director general de ANFAC, destacó que "la automoción está atravesando su transformación más importante en toda su historia. Es necesario que la sociedad lo entienda y esté implicada. La incorporación de Félix ha de servir para continuar el trabajo que llevamos haciendo en comunicación desde hace dos años y consolidar esta visión conjunta con la sociedad sobre la movilidad del futuro".

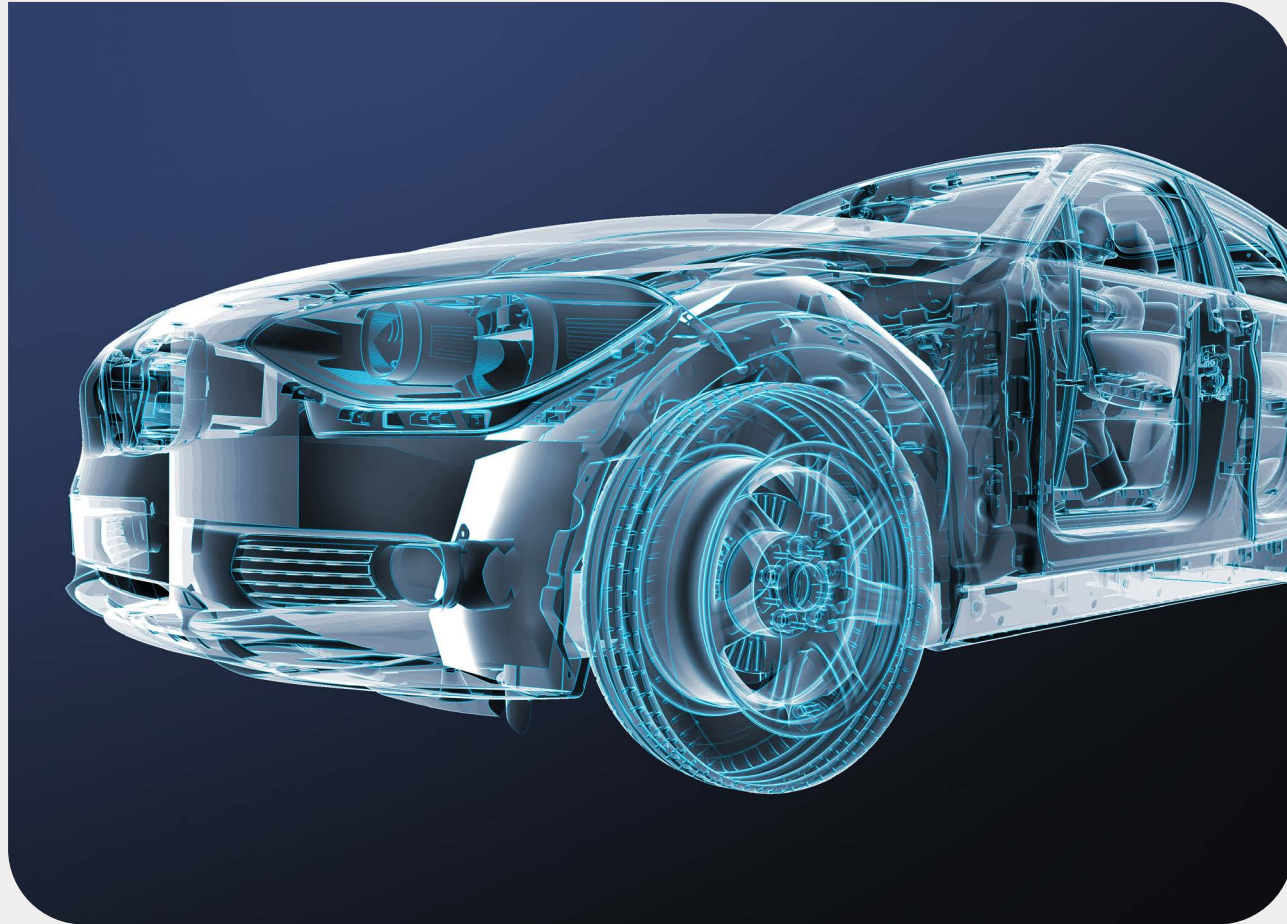


11

PORTAL DE TRANSPARENCIA

Portal de transparencia	60
Junta Directiva	61
Organización interna	62
Empresas asociadas	62

11.1 Portal de transparencia



ANFAC es una asociación sin ánimo de lucro, que fue constituida en 1977, con el objetivo principal de fomentar el adecuado desarrollo del sector de la Automoción contribuyendo a los intereses generales del país.

La asociación asume la representación y gestión colectiva ante las administraciones, entidades e instituciones públicas y privadas de todos los intereses comunes de fabricantes de vehículos o derivados de los mismos, de sus motores y componentes, y de sus marcas.

En base a su experiencia y conocimiento previo del sector pone a disposición de sus miembros asociados las herramientas necesarias para investigar, profundizar, difundir e impulsar las propuestas normativas sobre aspectos técnicos, económicos y sociales que beneficien un progreso armónico de todos los agentes económicos involucrados.

En compromiso con sus asociados, todas las actividades y actuaciones de ANFAC se ven orientadas a la integridad, transparencia e igualdad de acceso en su desarrollo que se ajustan a los principales valores que definen la asociación.

ANFAC está constituida bajo el amparo de la Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre Regulación del Derecho de Asociación Sindical y, como tal, se gobierna por sus propios estatutos, con plena autonomía e independencia y sometida a ordenamiento jurídico. Asimismo, está inscrita en el Registro de Transparencia voluntario de la Unión Europea.

Organizaciones que colaboran con Anfac

ORGANIZACIONES INTEGRADAS EN ANFAC



Instituto de Estudios de Automoción



Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías de Autobuses

ASOCIACIONES Y ENTIDADES EN LAS QUE ANFAC PARTICIPA



Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso



Asociación Española de Normalización y Certificación

ASOCIACIONES INTERNACIONALES EN LAS QUE ANFAC PARTICIPA



Association de Constructeurs Europeenes d'Automobiles



Organization Internationale des Constructeurs d'Automobiles

Ideauto

Ideauto establece métricas de referencia del mercado español del automóvil que sirven de guía a todos los operadores públicos y privados del sector. En base a dichas métricas pone a disposición de sus clientes diferentes soluciones que les permiten cubrir todas las necesidades de análisis que requieran en cada momento.

Se cubren los ámbitos tanto del Mercado de VN como de VO, combinando todos los datos disponibles para dar como resultado información adecuada a los diferentes actores que operan en el sector de automoción: marcas, concesionarios, consultoras, empresas de renting, alquiladores, financieras, etc.

Las soluciones más destacadas son:

- Análisis con alto nivel de detalle que permite realizar seguimiento del rendimiento de la red de concesionarios, evaluando los objetivos definidos y ayudando a identificar zonas a estudiar para planificar futuros planes de desarrollo de marca.

- Seguimiento del comportamiento del mercado que permite analizar la evolución de la marca con respecto a sus competidores.

- Herramientas que permiten analizar diferentes escenarios "que comportamiento se tendría si...", presentando el resultado en formato informe o representación cartográfica.

- Análisis de parque circulante.

- Análisis de postventa.

- Previsiones de mercado.

- Consultoría.

Junta directiva



SEAT CUPRA
Presidente
 [desde 19-01-2022]
D. Wayne Griffiths
 Presidente de SEAT

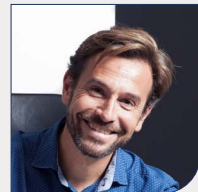


Director General
D. José López-Tafall



Secretario Junta Directiva
D. Diego Carril
 Director áreas jurídico y laboral

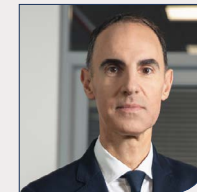
Vocales



BMW
Presidente Ejecutivo
D. Manuel Terroba



Ford
Presidente y Consejero Delegado
D. Jesús Alonso



NISSAN
Vicepresidente de Operaciones Industriales de Nissan en España
D. Frank Torres



Renault
Presidente de Renault España y director general de producción global
D. José Vicente de los Mozos
 (Hasta 15/12/2022)



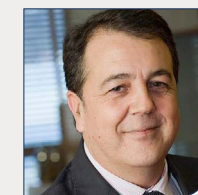
HYUNDAI
Director General
D. Leopoldo Satrustegui



IVECO
Presidente de Iveco España y Chief Manufacturing Officer de IVG
D. Ángel Rodríguez Lagunilla



Renault
Chief Strategy Officer Renault Group y Presidente Director General de Renault España y Portugal
D. Josep María Recasens
 (Desde 18/04/2023)



STELLANTIS
Director del Clúster Vehículos Ligeros Comerciales
D. Juan Antonio Muñoz Codina



KIA
Presidente y CEO
D. Emilio Herrera



Mercedes-Benz
Chairman of the Board and CEO
D. José Luis López-Schümmer
 (Hasta 19/04/2023)



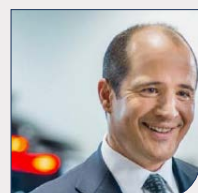
TOYOTA
Presidente y CEO
D. Miguel Carsi



VW
Presidente del Comité Ejecutivo
D. Francisco Pérez Botello



Mercedes-Benz
Chairman of the Board and CEO
D. Roland Schell
 (Desde 19/04/2023)



mitsubishi
Presidente de Bergé Y Cía y Presidente de Mitsubishi
D. Jaime Gorbeña



BMW
CEO
D. José María Galofré

Organización interna



Director general de ANFAC
D. José López-Tafall



Directora del Área Industrial y de Medio Ambiente
D.ª. Arancha García



Director del área Jurídico, Laboral y RRLL
D. Diego Carril



Directora del Área Económica y Logística
D.ª. Aránzazu Mur



Director de Comunicación y Marketing
(Desde 22-07-2022)
D. Felix García



Directora de Comunicación
(Hasta 27-04-2022)
D.ª. Noemi Navas



Consejero delegado de Ildeauto
D. Bruno Brito

Empresas asociadas



BMC

Marca: KING LONG, MAXUS
Tipo de vehículo que produce o comercializa: autobuses, autocares y furgones
Las oficinas de BMC son las de Maxus y King Long
KING LONG
Polígono Industrial Campollano, Primera Avenida nº18 - 02007 Albacete
Teléfono: 967 59 22 63
www.kinglong.es/
MAXUS
Polígono Industrial Campollano, Primera Avenida nº18 - 02007 Albacete
Teléfono: 967 59 22 63
www.maxus-motor.es/



FORD TRUCKS ESPAÑA

Marca: Ford Trucks
Tipo de vehículo que produce o comercializa: vehículos industriales
Parque Empresarial Rivas Futura
c/ Marie Curie, 7, Edificio Beta, 2-7, 28521 Rivas-Vaciamadrid, Madrid
Teléfono: 91 103 45 36
www.fordtrucks.es



HISPANO SUIZA CARS, S.L.

Marca: Hispano Suiza
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
Carrer Pere II de Montcada 1 - 08034 Barcelona
Teléfono: 935038600
www.hispanosuzicars.com/es

IVECO

IVECO ESPAÑA, S.L.
Marca: IVECO
Tipo de vehículo que produce o comercializa: furgones, vehículos industriales ligeros y pesados, tractocamiones, autobuses y autocares, microbuses.
Avda. de Aragón, 402 - 28022 Madrid
Teléfono: 91 325 10 00
www.iveco.com



BMW IBÉRICA, S.A.

Marca: BMW, MINI
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
Avda. de Burgos, 118 - 28050 Madrid
Teléfono: 91 335 05 05
www.bmw.es
www.mini.es



HONDA MOTOR EUROPE ESPAÑA

Marca: HONDA
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
Carrer del Mar del Nord, 1
Pol. Ind. La Torre del Rector
08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Teléfono: 933708007
www.honda.es



DAF Vehículos Industriales, S.A.U.

Marca: DAF
Tipo de vehículo que produce o comercializa: camiones
Parque Empresarial San Fernando - Edificio Francia, escalera B - Planta 1ª,
28830 San Fernando de Henares (Madrid)
Teléfono: 91 660 02 55
www.daf.eu/es



HYUNDAI MOTOR ESPAÑA, S.L.U.

Marca: HYUNDAI
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos, vehículos comerciales
C/ Quintanapalla, 2 - Edificio Néctar
28050 Madrid
Teléfono: 913605260
www.hyundai.es



KIA IBERIA, S.L.U. (KIA MOTORS IBERIA, S.L.)

Marca: KIA
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
c/ Anabel Segura, 16 - Edificio Vega Norte 2 - 28108 Alcobendas (Madrid)
Teléfono: 915796466
www.kia.es



MAHINDRA

Marca: Mahindra
Tipo de vehículo que produce o comercializa: todoterrenos y pick-ups
Mahindra Europe Srl
Via Cancelliera 35
00072 Ariccia - Roma (Italia)
www.mahindra.es



FORD ESPAÑA, S.L.

Marca: FORD
Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos, vehículos comerciales ligeros, furgones.
c/ Caléndula, 13- Edificio Miniparc IV - 28109 Alcobendas (Madrid)
Teléfono: 91 714 51 00
www.ford.es



INEOS Automotive España S.L. (SOCIO DESDE 06-10-2022)

Marca: Ineos
Tipo de vehículo: 4x4
Passeig de Gràcia, 53, Planta Àtico - Pta. 1 08007 Barcelona



MAN Truck & Bus Iberia, S.A.U.

Marca: MAN
Tipo de vehículo que produce o comercializa: furgones, camiones, autobuses
Avda. de la Cañada, 52
28823 Coslada (Madrid)
Teléfono: 916602000
www.mantruckandbus.es



MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.

Marca: MAZDA
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
 c/ Manuel Pombo Angulo, 28 – 28050 Madrid
 Teléfono: 914185480
www.mazda.es



MG MOTOR ESPAÑA (SOCIO DESDE 15-06-2022)

Marca: MG
 Tipo de vehículo: turismos
 Avenida de Europa 19 - 28224 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
www.Mgmotor.eu/es



MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.

Marca/Make: MERCEDES-BENZ
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos, furgones, vehículos industriales ligeros y pesados, tractocamiones, autobuses y autocares, microbuses
 Avda. de Bruselas, 30 – Arroyo de la Vega – 28108 Alcobendas (Madrid)
 Teléfono: 91 484 60 00
www.mercedes-benz.es

ISUZU

MIDI SPAIN AUTOMOCIÓN (ISUZU)

Marca: ISUZU
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: pick-ups, vehículos comerciales ligeros y camiones
 Avda. de los Pirineos, 7, 1ª, oficina 7 - 28703 San Sebastián de los Reyes (Madrid)
 Teléfono: 91 1407250
www.isuzu.es/



MITSUBISHI ESPAÑA, S.A.

Marca: MITSUBISHI
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos
 Paseo de la Castellana, 64 – 28046 Madrid (desde Julio 2021)
 [c/ Alcalá, 65 – 28014 Madrid – hasta Junio 2021]
 Teléfono: 913877400
www.mitsubishi-motors.es



NISSAN MOTOR IBERICA, S.A.

Marca: NISSAN
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterrenos, vehículos comerciales ligeros, furgones, vehículos industriales ligeros y pesados
 Sector B, Calle 3, nº 77-111 - Edificio La Masia Polígono Industrial Zona Franca - 08040 Barcelona
 NISSAN IBERIA – Avenida de la Gran Vía de L'Hospitalet, 149-151
 08908 L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)
 Teléfono: 93 290 80 80
 Web: www.nissan.es



PORSCHE IBÉRICA, S.A.

Marca: PORSCHE
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 Avda. de Burgos, 87 - 28050 Madrid
 Teléfono: 912035600
www.porsche.com



RENAULT ESPAÑA, S.A.

Marca: RENAULT, DACIA
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno, comerciales ligeros, furgones
 Parque Empresarial Avenida de Europa
 Avda. de Europa nº 1 – 28108 Alcobendas (Madrid)
 Teléfono: 91 374 22 00
www.renault.es



SCANIA HISPANIA, S.A.

Marca: SCANIA
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: camiones
 c/ Jacinto Benavente, 13 – Pol. Ind. Casablanca - 28850 Torrejón de Ardoz (Madrid)
 Teléfono: 916788000
www.scania.es



SEAT, S.A.

Marca: SEAT Y CUPRA
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 Autovía A II – km 585 – 08760 Martorell (Barcelona)
 Teléfono: 93 708 50 00
www.seat.es



SMART ESPAÑA (SOCIO DESDE 19-01-2022)

Marca: smart
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos
 Avenida de Bruselas, 30 – Arroyo de la Vega – 28108 Alcobendas
<https://es.smart.com/es/>

Otokar

SOMAUTO (OTOKAR)

Marca: Otokar
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: autobuses y autocares
 Avda. de Córdoba, 13, Nave 6, Polígono Industrial de la Carrehuela –
 28343 Valdemoro (Madrid)
 Teléfono: 91 895 43 01
www.somauto.com



SSANGYONG ESPAÑA, S.A.

Marca: SSANGYONG
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 Avda. de Bruselas, 32 – 28108 Alcobendas (Madrid) (desde Julio 2021)
 [c/ Alcalá, 65 – 28014 Madrid – hasta Junio 2021]
 Teléfono: 911510585
www.ssangyong.es



STELLANTIS

Marca: CITROËN, PEUGEOT, DS AUTOMOBILES, OPEL, VAUXHALL, ALFA ROMEO, JEEP, FIAT, ABARTH, FIAT PROFESSIONAL
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos, c. ligeros, furgones, microbuses, todo terreno
 C/ Eduardo Barreiros, 110 - 28041 Madrid
 Teléfono: 91 585 11 00 – 91 347 10 00
www.citroen.es www.peugeot.es
www.dsautomobiles.es www.opel.es
www.groupe-psa.es www.fiat.es

Centro de Vigo

Avda. Citroën, 3 y 5 - 36210 Vigo (Pontevedra)
 Teléfono: 986 215 000
 e-mail: centrodevigo@mpsa.com
www.site.groupe-psa.com/vigo/es/

Centro de Madrid

c/ Eduardo Barreiros, 110 - 28041 Madrid
 Teléfono: 91 347 20 00
 e-mail : centrodemadrid@mpsa.com
www.site.groupe-psa.com/madrid/es/

Centro de Zaragoza

Polígono de Entrerrios 50639 Figueruelas (Zaragoza)
 Teléfono: 976 65 8902
www.site.groupe-psa.com/espana/es/groupe-psa-espana/centros-de-produccion/



SUBARU ESPAÑA, S.A.

Marca: SUBARU
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 Avda. de Bruselas, 32 – 28108 Alcobendas (Madrid) (desde Julio 2021)
 [c/ Alcalá, 65 – 28014 Madrid – hasta Junio 2021]
 Teléfono: 913692890
www.subaru.es



SUZUKI IBÉRICA

Marca: SUZUKI
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 c/ Carlos Sainz, 35 – Ciudad del Automóvil – 28914 Leganés (Madrid)
 Teléfono: 911519500
www.auto.suzuki.es



TOYOTA ESPAÑA, S.L.U.

Marca: TOYOTA, LEXUS
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno
 Avda. de Bruselas, 22 – 28108 Alcobendas (Madrid)
 Teléfono: 911513300
www.toyota.es
www.lexusauto.es



VDL BUS & COACH ESPAÑA

Marca/Make: VDL
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: autobuses
 Avenida Marconi Nº1, 28021, Madrid. España (desde 2021)
 [Carretera Nacional II, Dir. Madrid. Vía de Servicio KM 33,600,
 28805, Alcalá de Henares (Madrid) hasta Dic 2020]
 Teléfono: Teléfono: 910075937
www.vdlbuscoach.com



VOLKSWAGEN NAVARRA, S.A.

Marca: VOLKSWAGEN
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos
 Polígono de Landaben s/n - 31012 Pamplona (Navarra)
 Teléfono: 948 42 41 04
www.vw-navarra.es



VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN.

Marca: VOLKSWAGEN, AUDI, SKODA
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todoterreno, comerciales ligeros, furgones, vehículos industriales ligeros
 Parque de Negocios Mas Blau II
 c/ de la Selva, 22 – 08820 El Prat de Llobregat, Barcelona
 Teléfono: 93 402 89 67
www.volkswagen.es www.audi.es www.skoda.es



VOLVO CAR ESPAÑA

Marca: Volvo
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: turismos y todo terreno
 c/ José Lázaro Galdiano, 6 – 28036 Madrid
 Teléfono: 915666100
www.volvocars.com/es



VOLVO GROUP ESPAÑA (RENAULT TRUCKS SPAIN Y VOLVO TRUCKS ESPAÑA)

Marca: RENAULT, VOLVO
 Tipo de vehículo que produce o comercializa: camiones
 C/ Gobelos 41-45 - 28023 Madrid (desde Septiembre 2021)
 [C/ Basauri nº 7-9 - 28023 Madrid (hasta Septiembre 2021)
 Teléfono: 91 372 78 00
www.renault-trucks.es www.volvotrucks.es



C/OQUENDO, 23. 3ª PLANTA. 28006 - MADRID

TEL: 91 3431345 FAX: 91 3450377 EMAIL: prensa@anfac.com