

PROPUESTA DE MEDIDAS PARA IMPULSAR LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN

MEDIDAS PROPUESTAS

1. MODELO DE MOVILIDAD

1.- Visión integrada, clara y única. Lenguaje común.

España debe definir su propio modelo de movilidad, que sea a la vez compatible con el cumplimiento del objetivo de descarbonizar la economía y con el mantenimiento y desarrollo de una industria clave para la economía y empleo de nuestro país. Un modelo que no deje a nadie atrás y que, a la vez, considere la automoción un sector estratégico y de futuro.

Por ello, la primera medida que proponemos es definir desde el dialogo social ese modelo. La administración, los sectores y agentes involucrados debemos hacer un esfuerzo por lanzar una visión integrada como sector. Un mensaje único nos ayudará a:

- comunicar con eficacia las necesidades del sector
- ayudar a que se establezcan las condiciones necesarias para el desarrollo futuro del sector
- definir un marco regulatorio estable y homogéneo que de seguridad jurídica a fabricantes y usuarios

2.- Una movilidad multimodal centrada en la persona

Nuestro modelo de movilidad multimodal sostenible se configura en forma de círculo, donde el ciudadano está en el centro y utiliza distintos modos de movilidad (transporte público, coche, furgoneta, peatón, patinete, bicicleta, etc.) en función de sus necesidades y circunstancias... siempre que sean crecientemente sostenibles. Defendemos la integración de los distintos modos de transporte en las soluciones para la movilidad del futuro.

Solo de este modo se garantizará un equilibrio entre los distintos modos de transporte para atender a las necesidades ambientales (calidad del aire, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminación acústica) ... pero también a las diferentes realidades y necesidades sociales (accesibilidad, habitabilidad y seguridad) y económicas (el transporte es la base del comercio y la generación de actividad económica y empleo).

Esto solo será posible si se entiende que la movilidad sostenible tiene que considerarse como un eje fundamental de la política industria del país.

2. POLÍTICA INDUSTRIAL

3. Priorizar el sector de Automoción, diferencial y preferencial

El sector supone el 10% del PIB nacional, origina el 15% de toda la recaudación fiscal nacional y conforma el 9 % del empleo nacional a lo largo de toda la cadena de valor. Emplea a cerca de dos millones de personas de modo directo e indirecto, con alto nivel de cualificación y es fundamental en la vertebración territorial por su implantación en diferentes territorios.

Por todo ello, las distintas medidas públicas, tanto nacionales como autonómicas como locales, en materia de política industrial tienen que ser fruto de amplios consensos y del impulso del dialogo social, considerado además el carácter preferencial y estratégico del sector de automoción, y traducándose en políticas concretas acompañadas de las necesarias partidas económicas, fondos y subvenciones.

La política industrial tiene que ser de largo recorrido y orientada a ganar soberanía industrial en el territorio español, procurando dotar del necesario grado de autonomía estratégica a la industria, ligada a la bandera de la competitividad energética española y enfocar los fondos Next Generation EU a dicha premisa.

4.- Programa de Inversión de la Industria de la Automoción.

De acuerdo con esta importancia estratégica, es conveniente articular un programa abierto y permanente de inversión industrial de carácter productivo, así como el acompañamiento público a la inversión en I+D+i, en el que se integren préstamos bonificados y ayudas directas explotando los permitidos por la normativa comunitaria.

Así mismo, las políticas públicas deben articularse para retener y atraer inversiones para el sector de la automoción convirtiéndose en palanca para fomentar la reindustrialización de los diferentes territorios atrayendo el conjunto de la cadena de valor de la movilidad sostenible a nuestro país. Haciendo que nuestro país sea un lugar atractivo para los inversores, que les ofrezca todas las facilidades posibles, buenas condiciones, seguridad jurídica y predictibilidad de los escenarios tendenciales a futuro.

Más que una industria, el sector de la automoción debe ser un proyecto de país dada su alta relevancia para la economía española y para el modelo de desarrollo social gracias a sus aportaciones al empleo, a la fiscalidad y al PIB.

5.- Reforzamiento de las deducciones fiscales por I+D+i e inversión industrial.

Procurar una fiscalidad atractiva en la línea de la UE que fomente la innovación de productos y procesos, de manera que esta sea cada vez más eficiente, fomente el desarrollo industrial y nos acerque al resto de países europeos.

Además, plantear otras mejoras fiscales a nivel nacional como la amortización anticipada para inversiones relacionadas con la movilidad eléctrica, sostenible o conectada.

En la fiscalidad local, crear nuevas bonificaciones y mejoras que sirvan de herramienta a los municipios para impulsar la actividad industrial relacionada con la electrificación del sector del automóvil (IAE, ICIO, IBI, etc.)

3. EMPLEO Y FORMACIÓN

El empleo directo e indirecto que produce este sector alcanza los dos millones, siendo un empleo de calidad, con alto nivel de cualificación y una tradición de interlocución fluida de los agentes sociales...etc. Un ejemplo como sector tractor al resto de sectores. Por ello, se debe priorizar, por encima de todo, el mantenimiento de este empleo, y se deben impulsar medidas públicas orientadas a este objetivo, en un momento tan disruptivo.

6.- Plan específico de recualificación y fomento de la formación en nuevas tecnologías, digitalización y producción de medios de transporte sostenibles.

El cambio en la industria implica también un cambio en las necesidades de los perfiles de los trabajadores, hacia personal especializado en las nuevas tecnologías relacionadas con la movilidad sostenible y la digitalización. El éxito lo habremos obtenido si ninguna persona trabajadora pierde su puesto de trabajo porque este haya dejado de ser necesario. Se deben centrar esfuerzos en recualificar para poder reubicar en las nuevas tareas relacionadas con la movilidad sostenible y la digitalización.

7.- Planes de Igualdad y Fomento de las vocaciones STEM

Fomento del empleo femenino en el sector e impulso de los perfiles y vocaciones STEM, por ejemplo, ingenierías, ciencia o tecnología, poniendo especial empeño en el desarrollo de los planes de igualdad que actúen contra las brechas de género

8.- Plan de formación y empleo joven

Es necesario hacer una apuesta decidida con una mayor inversión por un modelo público de formación reglada (Formación Dual, profesional y universitaria) que este

en todo momento alineado con las necesidades de la industria y de la sociedad para formar a las personas profesionales del futuro

Urge además reforzar el sistema de formación continua de las personas trabajadoras definiendo programas formativos que complementen las cualidades y capacidades actuales de sus plantillas dotándolas a la vez de nuevas capacidades en las nuevas tecnologías, manteniendo de esta forma la actual alta cualificación de las plantillas como un punto fuerte en la competitividad el sector.

Compartir conocimiento y experiencia a través de la creación de ecosistema empresa-administración-escuelas y universidades en entornos de aprendizaje abiertos (hubs)

Además, es necesario rejuvenecer las plantillas de nuestras empresas, ya que ciertas labores ejercidas por los trabajadores de las plantas de automoción requieren tal esfuerzo físico que alcanzadas ciertas edades contravienen en tareas cuanto menos difíciles.

Por eso, abogamos por la continuidad del contrato de relevo en el sector, que combina el mantenimiento del trabajador que alcanza cierta edad, mediante una reducción parcial de su jornada laboral, que es suplida con la contratación de un joven que, finalmente, y una vez el relevado alcanza la jubilación total, es contratado de manera indefinida.

4. POLÍTICA DE MOVILIDAD Y MERCADO

9.- Ayuda a la Movilidad Sostenible

La movilidad sostenible tiene que considerarse como un eje estratégico de la política industrial articulando planes potentes para impulsar la presencia en el mercado de los vehículos electrificados. Tras un año de funcionamiento del MOVES III que tiene una elevada dotación, enfoque plurianual y mejor diseñado que sus antecesores, es el momento de aumentar la velocidad de utilización de estos fondos y, por lo tanto, mejorar su eficacia.

España, junto con el resto de la Unión Europea, está obligada a cumplir con determinados objetivos de descarbonización Según el PNIEC, 3 millones de turismos y 5 millones de vehículos electrificados en el parque de 2030.

Si la propuesta Fit for 55 finalmente se aprueba, España habrá de acelerar incluso esos objetivos y, con ellos, su ritmo de electrificación a uno todavía más exigente

España está avanzando de modo positivo, habiendo cerrado 2021 con una cuota del 7,8 % de turismos electrificados respecto al 4,8 % del año anterior. Pero es necesario acelerar para no quedar atrás, pues el ritmo es más lento que el de otros países de nuestro entorno: frente a la cuota española, otros países alcanzan cuotas muy superiores, como el 26% en Alemania y del 18,3% en Francia.

El problema no es la oferta. A pesar del contexto económico, el sector avanza a un ritmo positivo, lanzando nuevos modelos electrificados: así, en 2021 la cuota de producción de turismos electrificados se situó en el 11,1%.

10.- Fiscalidad de mercado

Es necesaria una reforma fiscal, tal y como acordó el Gobierno en su “Plan de impulso a la Cadena de valor de la Industria de la Automoción”, donde, en su medida 4.3, literalmente se establece que se debe abordar una “Reforma integral de la fiscalidad sobre vehículos en coordinación con las Administraciones Territoriales (Impuesto de Circulación y Matriculación”

Creemos en una fiscalidad más orientada al uso, que premie y a la vez incentive la compra de vehículos eléctricos pero sin penalizar la compra de un vehículo nuevo independientemente de su tecnología, pues esa compra supone renovación de parque, hacia uno más limpio y eficiente.

Una fiscalidad que bonifique el impulso también de la economía circular en la movilidad sostenible

La reforma fiscal prevista por el Gobierno debe ser una oportunidad para impulsar la renovación del parque con vehículos electrificados y tecnológicamente más eficientes contribuyendo a la descarbonización del parque manteniendo el empleo y la riqueza que el sector aporta a nuestro país.

11.- Impulso a la infraestructura de recarga

Si queremos alcanzar los objetivos marcados por el PNIEC, debemos multiplicar por 25 los 15.000 puntos de recarga actuales, hasta alcanzar los 340.000 necesarios para el objetivo previsto de 5 millones de vehículos en el parque. De nada sirve que el mercado ofrezca vehículos electrificados si no hay una infraestructura de recarga desplegada por todo el territorio nacional.

Hay que tener en cuenta que un alto porcentaje de los ciudadanos no tienen plaza de garaje, por lo tanto, la infraestructura de recarga debe desplegarse lo más rápido posible, acompañando toda la evolución de la industria, y sin perder de vista la España más rural.

Por tanto, se debe impulsar a todos los niveles el despliegue de infraestructura de recarga eléctrica, con la fijación de un Plan Nacional de Recarga que le dé continuidad al Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, con objetivos anuales vinculantes, seguimiento y medidas para su consecución.

5. POLÍTICAS DEL ECOSISTEMA

12.- Política logística integral e intermodal

El sector de automoción es una pieza clave de la presencia de la economía española en el mundo, siendo el vehículo el primer producto de nuestra balanza comercial por saldo positivo. El mantenimiento de esta situación solo es posible si la competitividad industrial es acompañada de un progreso continuo de la competitividad logística, mediante la mejora de las infraestructuras viarias y portuarias, así como en el aumento de la capacidad de los medios de transporte terrestre.

Se deben desarrollar infraestructuras intermodales en los principales puertos industriales, y mejorar la eficiencia y la calidad de los servicios.

Es necesario impulsar planes de movilidad sostenible en los polígonos industriales que mejoren tanto la logística, como la accesibilidad de las personas trabajadoras para democratizar el acceso al puesto de trabajo y hacer más atractivo trabajar en los polígonos para ayudar a captar talento.

También continuar mejorando las infraestructuras transfronterizas y las redes transeuropeas de transporte. Incidir especialmente en los corredores de alta velocidad Atlántico-frontera francesa y corredor Mediterráneo (Algeciras-frontera francesa).

13.- Elaboración de un Plan de Economía Circular para el sector de la Automoción

En la lógica de desarrollar un modelo productivo sostenible con el objetivo de optimizar la utilización de recursos y materias primas, las energías renovables y la optimización de procesos industriales, es necesario apostar y dar un mayor impulso a la Economía Circular, fomentar la re-fabricación, el reciclado, reutilización y el ecodiseño.

14.- Plan para mejorar el coste energético industrial y equiparlo al Europeo

Es necesaria una política energética que compatibilice la sostenibilidad medioambiental, económica y social, preservando la competitividad de la industria consumidora garantizando el suministro energético a un precio competitivo, y maximizando la actividad de la industria manufacturera ubicada en nuestro país.

Para ello hay que convertir los objetivos medioambientales en palanca de oportunidad para la reindustrialización apostando por ser líderes como país en el desarrollo de las energías renovables y vectores energéticos como el hidrógeno verde.

15.- Ordenación del territorio en políticas de infraestructuras

Es preciso llevar a cabo una Política Estratégica de Ordenación de Infraestructuras para las infraestructuras esenciales de apoyo a la descarbonización del sector del transporte, fundamentalmente en la dotación de infraestructuras de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno para la movilidad.

Se debe tener una visión estratégica de todo el territorio que procure una ordenación territorial coherente de las mismas. Se deberá atender especialmente a cubrir las dotaciones necesarias en las zonas rurales y de la España Vacía para que exista una coherencia estatal y un mallado suficiente que cubra todo el territorio nacional.

6. GOBERNANZA

16.- Mesa Sectorial para la industria de automoción

No puede haber el impulso necesario de una política industrial de amplio espectro sin fomentar espacios de diálogo social y de concertación. Por eso urge reactivar la Mesa de la Automoción, ya creada, mediante un calendario recurrente de reuniones y un plan de trabajo. Esta mesa abordará de una forma comprensiva todos los retos a los que debe hacer frente el sector, permitiendo un análisis riguroso y siendo el órgano impulsor de propuestas necesarias para seguir manteniendo un sector de automoción fuerte.

Debe ser un espacio clave para trabajar sobre el empleo, la innovación, la competitividad y la exportación, fortaleciendo la posición competitiva de nuestro país para mantener la relevancia mundial de España como fabricante de vehículos y sus componentes.

Coordinación entre los diferentes Ministerios implicados y organismos públicos relacionados con las temáticas que se aborden en las distintas sesiones o grupos de trabajo.

17.- Mesa de gobernanza del despliegue de infraestructura de carga (GTIRVE)

Es necesario que el órgano creado (GTIRVE) para el seguimiento y coordinación para el despliegue de la infraestructura de recarga, agilice sus trabajos para disponer de un conjunto de propuestas concreto antes de final de año.

Solo de este modo se podrá comprobar el ritmo de evolución, identificar posibles cuellos de botella y, por tanto, impulsar acciones de mejora. Y, además, realizarlo de modo consensuado entre todos los agentes, públicos y privados, participantes en el proceso.