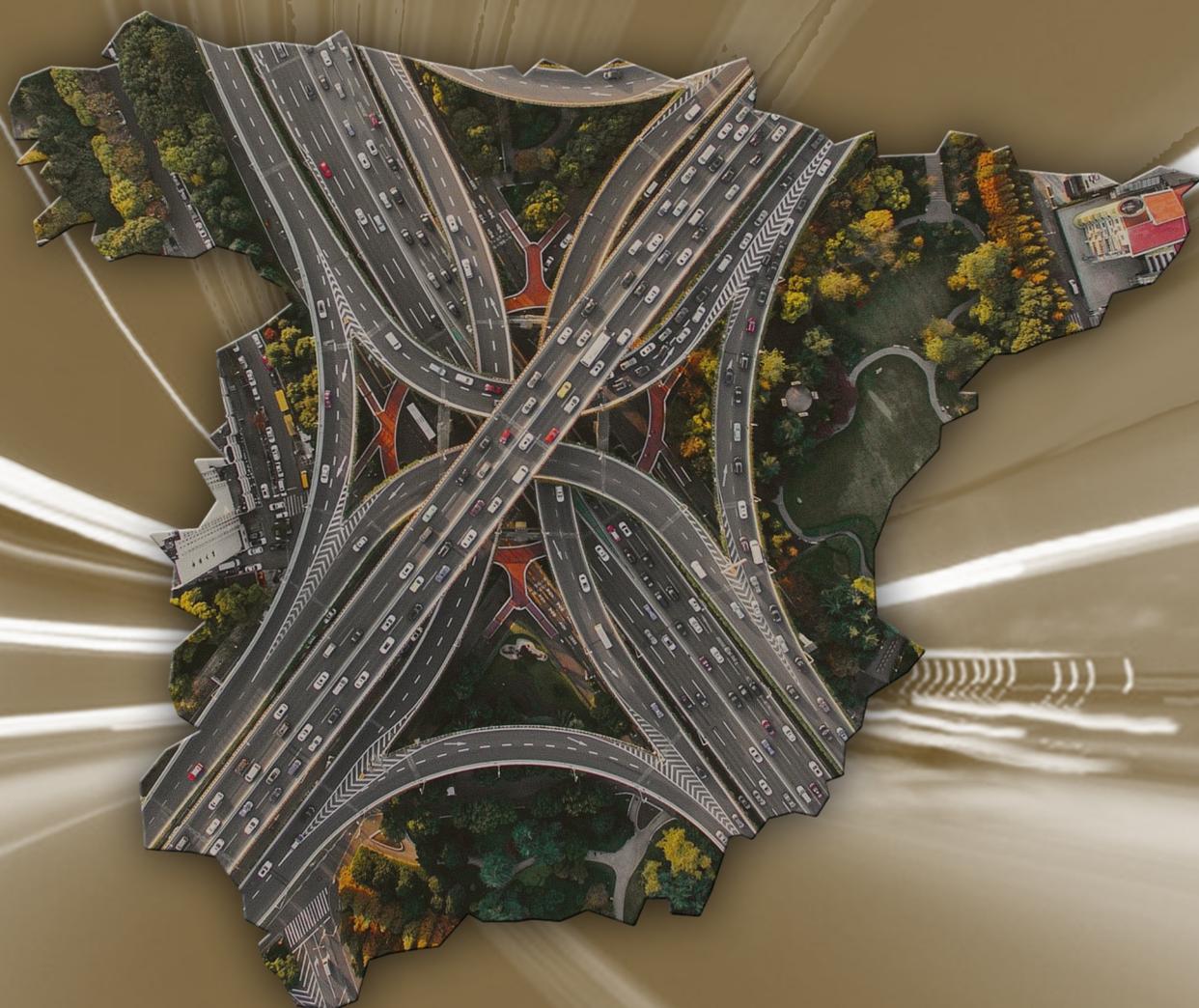


Hacia un nuevo país industrial

La industria de la movilidad como motor de recuperación tras el COVID-19



RESUMEN EJECUTIVO



HACIA UN NUEVO PAÍS INDUSTRIAL

LA INDUSTRIA DE LA MOVILIDAD
COMO MOTOR DE RECUPERACIÓN
TRAS EL COVID-19

RESUMEN EJECUTIVO

Estudio realizado por las Federaciones de CCOO de Industria, FSC y Construcción y Servicios

HACIA UN NUEVO PAÍS INDUSTRIAL

Índice

1

OBJETIVOS DEL ESTUDIO **Pag 3**

2

EL PAPEL DEL ESTADO Y LA INDUSTRIA EN UN CONTEXTO DE CAMBIO GLOBAL **Pag 5**

3

LA APUESTA POR LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA **Pag 7**

4

LA DEFENSA DE UNA POLÍTICA INDUSTRIAL ESTRATÉGICA **Pag 10**

5

INFRAESTRUCTURAS **Pag 12**
RED INFRAESTRUCTURAS **Pag 12**

6

MANUFACTURAS DEL TRANSPORTE SECTOR AUTOMOCIÓN **Pag 17**
SECTOR FERROVIARIO **Pag 17**
SECTOR AERONÁUTICO **Pag 20**

7

EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA INTERMODALIDAD **Pag 22**

8

TRANSICIÓN ENERGÉTICA. ENERGÍA RENOVABLE **Pag 24**

9

CONCLUSIÓN Y PROPUESTAS DEL ESTUDIO **Pag 26**



1 OBJETIVOS DEL ESTUDIO

La actual crisis provocada por la Covid-19, ha puesto de manifiesto una vez más que, los países con sectores industriales más potentes y sectores públicos fuertes, son los más preparados para afrontar una crisis y, por lo tanto, se recuperan antes. El objetivo de este estudio es mostrar la importancia de mantener, proteger y hacer crecer la industria en nuestro país, para no quedarnos atrás, y que la economía y el empleo no se vean más afectados en el futuro, como así está sucediendo en la actualidad.

La crisis sanitaria ha puesto de manifiesto las debilidades de nuestro sistema productivo. Un sistema productivo que constantemente nos ha llevado a la reducción de los servicios públicos, a la desprotección y fragmentación de los derechos laborales, al empobrecimiento del sector científico y tecnológico, y a la desindustrialización del país. Desde el comienzo de la pandemia se han visto claramente algunas de las carencias del país.

Las dificultades de producción de bienes básicos y elementos sanitarios esenciales durante la pandemia, han demostrado la fragilidad de un modelo productivo, demasiado volcado en el sector turístico y de servicios. En cambio, en los momentos más duros de la crisis sanitaria, se ha visto cómo las fábricas localizadas por todo el territorio español, trabajaban sin descanso para cubrir las necesidades de la sociedad. ¿Qué más debe suceder para valorar y proteger la industria en nuestro país? Debemos dotar de herramientas necesarias a todos los sectores de la industria en España para no volver a sufrir una dependencia y situación crítica como la vivida hace tan solo unos meses.

Las consecuencias derivadas del coronavirus ya se están viendo en todo el mundo. Existe un escenario de crisis social y económica sin precedentes que, solo las sociedades que tengan organizaciones productivas propias, lograrán afrontarlo y recuperarse. El objetivo de reindustrializar el país es una prioridad y, por ello, es importante e imprescindible avanzar *Hacia un Nuevo País Industrial*.

El objetivo de reindustrializar el país es una prioridad y, por ello, es importante e imprescindible avanzar *Hacia un Nuevo País Industrial*.



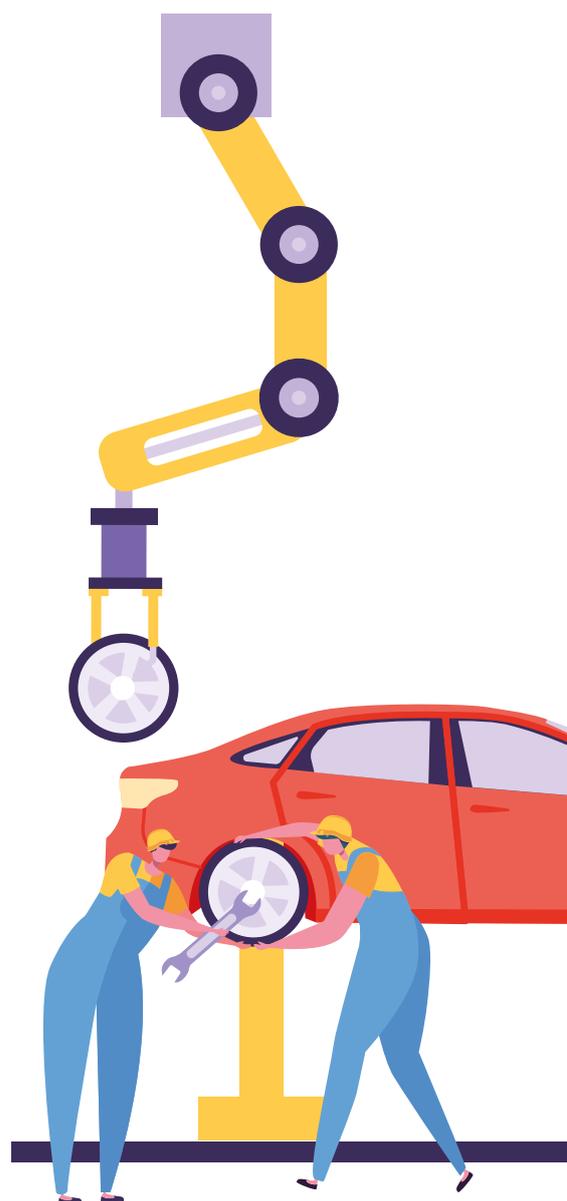
La industria ha permitido la producción de bienes dirigidos a garantizar la salud de la población durante la pandemia. En cambio, la industria manufacturera española ha sufrido una constante pérdida de peso en el conjunto de la actividad económica, afectada por políticas económicas que han llevado a la desindustrialización del país. **Por ello, es necesario revertir la situación y fortalecer la industria, ya que se trata de una necesidad estratégica y una condición indispensable para la reconstrucción social y económica del país.**

En este estudio defendemos tres objetivos concretos: la protección de la salud de la sociedad y de los trabajadores y trabajadoras; la reconstrucción social y económica del país; y cómo afrontar el reto de la transición ecológica, energética y digital. Es importante que el Gobierno considere que la industria y los servicios públicos son necesarios para el crecimiento de la productividad, y para reiniciar un desarrollo sostenible y la recuperación del empleo. La reconstrucción económica sólo será posible con un nuevo modelo productivo más fuerte.

La política industrial ha sido un elemento fundamental para la creación de riqueza, empleo de calidad, desarrollo social, cultural, científico y tecnológico. Por lo que en este documento nos centramos en tres sectores claves para la reindustrialización del país: el sector industrial del auto, el sector ferroviario y el sector aeronáutico.

Con el estudio Hacia un Nuevo País Industrial, la Federación de Construcción y Servicios, la Federación de Industria y la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, tienen como objetivo recuperar la posición central del sector industrial y los servicios públicos en el modelo de crecimiento económico, para poder así afrontar de la mejor forma posible, los retos que tenemos por delante como sociedad. Un trabajo conjunto que requiere de un análisis en profundidad, dirigido a proponer estrategias, con horizontes a medio plazo, para situar la industria donde se merece.

La reconstrucción económica sólo será posible con un nuevo modelo productivo más fuerte



2 EL PAPEL DEL ESTADO Y LA INDUSTRIA EN UN CONTEXTO DE CAMBIO GLOBAL

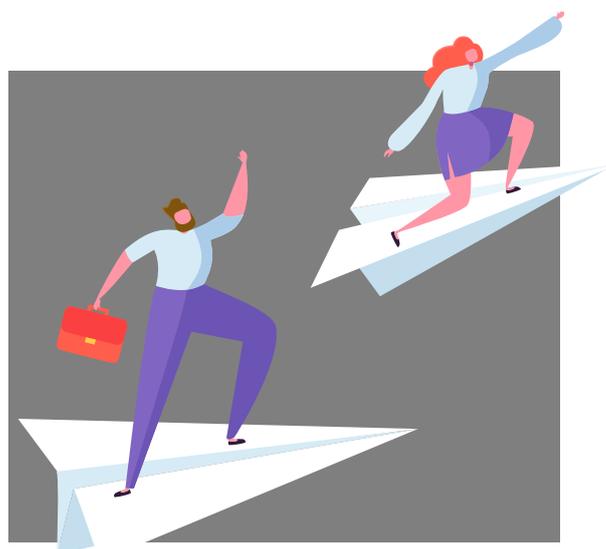
La evolución de la industria manufacturera española, igual que ha sucedido en el conjunto de la UE, ha venido marcada en los últimos años por la crisis económica. Si a partir de 2014, en términos de valor añadido bruto, empleo y cuotas de exportación, comenzaba a mejorar la situación, en 2018 se produjo de nuevo una importante desaceleración en la actividad manufacturera, que continuaría a lo largo de 2019. Algunos de los principales motivos fueron las crecientes tensiones comerciales a nivel internacional, principalmente entre EE.UU. y China, sumidas ambas en políticas proteccionistas; además de la incertidumbre generada por el Brexit. Un claro ejemplo fue el incremento desde octubre de 2019 de los aranceles estadounidenses aplicados sobre un conjunto de productos agroalimentarios y aeronaves civiles procedentes de la UE. Suponiendo un impacto significativo en las exportaciones comunitarias y, como sucedió en el caso de España, especialmente en las agroalimentarias, con consecuencias negativas en el sector.

Es una realidad que el **sistema internacional está atravesando una etapa de cambio estructural marcada por la crisis de la globalización**. Las

carencias del G-20, la UE, la ONU, la OTAN u otros organismos, frente a una crisis iniciada en 2008 y golpeada ahora fuertemente por la Covid-19, reflejan claramente la debilidad del crecimiento, del comercio y de la inversión. No se trata de un mero fenómeno cíclico, sino que se estaría cerrando el ciclo productivo posfordista iniciado en la década de 1980.

Nos encontramos frente a importantes cambios tecnológicos que ponen fin a las anteriores dinámicas de deslocalización propias de la globalización. Lo demuestra la guerra comercial y tecnológica impuesta por Estados Unidos. El actual presidente de los EE.UU., Donald Trump, está acelerando este proceso de cambio, igual que China. La guerra de divisas, la escalada de aranceles o la disputa por el 5G, son un fiel reflejo de esta batalla comercial. Por lo tanto, estamos ante un escenario, rodeado de incertidumbre, que llevará a un cambio de época. Una etapa de “posglobalización” que llevará consigo, inevitablemente, la fragmentación y la reorganización de los mercados y las cadenas productivas de la etapa anterior, y al mismo tiempo, una mayor integración de la economía digital.

Países con grandes economías mundiales como Alemania, China, EE.UU. y Francia van a apostar por la relocalización industrial e inversiones masivas en sectores tecnológicos punta, como estrategia competitiva en un nuevo contexto de rivalidad



geopolítica entre países. En la hoja de ruta de estas potencias mundiales, está desarrollar planes de reconstrucción económica para hacer frente a la crisis generada por la COVID-19, apostando por políticas comerciales e industriales estratégicas. Esto significa que un gran número de sectores van a actuar en un marco competitivo de permanente cambio tecnológico, en el que se apuesta por un creciente proteccionismo, especialmente en las denominadas industrias estratégicas.

Por lo tanto, el comercio internacional, a partir de ahora, hay que entenderlo más como competencia que como ganancia mutua. Y los países que desarrollen diferentes herramientas para colaborar con las “empresas líderes”, mantendrán posiciones hegemónicas en los principales mercados. Por ello, en este estudio, insistimos en la importancia de la reindustrialización y de trabajar Hacia un nuevo país industrial; ya que los países que logren

afrontar con éxito el reto de su reindustrialización, algo que está sucediendo ya, serán aquellos que jugarán un papel relevante en el nuevo contexto global. Y los que no se adapten a este cambio o no pongan en marcha las herramientas necesarias para ello, se quedarán atrás. ¿En qué lugar quiere estar España?



Los cierres de Nissan y Alcoa son algunos ejemplos de la crisis industrial por la que atraviesa España.

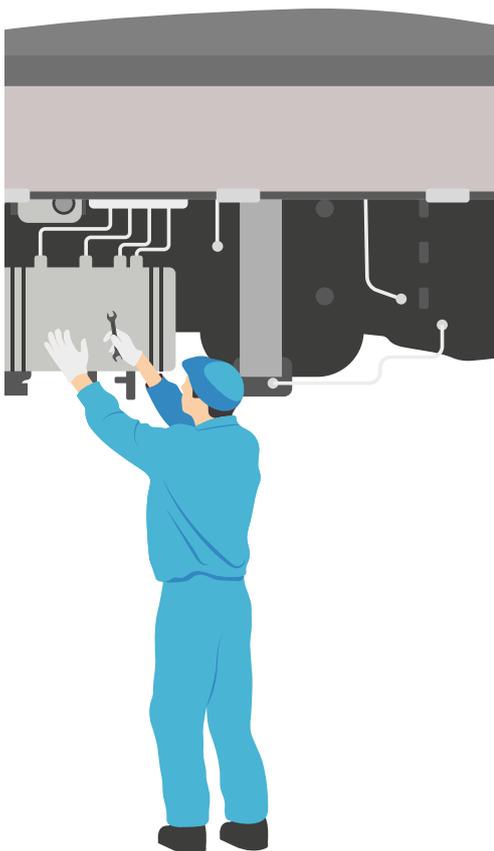
3 LA APUESTA POR LA TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La industria es un sector clave en el conjunto de la actividad económica de un país por muchas razones. Su impacto positivo sobre la balanza comercial, su aportación al progreso tecnológico o su capacidad de generar empleos de calidad, son ejemplos de ello.

En España, diferentes estudios estiman que la contribución de la industria al PIB está en torno al 43%, teniendo en cuenta que se trata del sector que más consumos intermedios requiere por cada unidad de producción, generando notables efectos indirectos en otros sectores. Esto es debido a su efecto arrastre sobre el resto de la economía. En cuanto a la contribución directa, el sector manufacturero contribuyó al PIB en 2019 en torno a un 13%.

Sin embargo, en el último año, la industria manufacturera española ha sufrido una significativa pérdida de peso en el conjunto de la actividad económica. Los cierres de Nissan y Alcoa son algunos ejemplos de la crisis industrial por la que atraviesa España.

La economía española tiene tres rasgos distintivos con respecto al resto de países europeos. En primer lugar, destaca el menor peso de la industria y una mayor especialización en ramas de contenido tecnológico bajo y medio bajo. Existen importantes dificultades para producir manufacturas de alto contenido tecnológico, que deben ser suplidas mediante importaciones. Esta dependencia tecnológica demuestra claramente las carencias de la estructura productiva de la economía española. Esto además,



La economía española destaca por su elevada intensidad importadora, cuyo sector más activo es el industrial.

se traduce en que España sufre una mayor pérdida de peso de las ramas industriales que la media comunitaria.

El segundo rasgo distintivo es el menor valor añadido bruto generado por unidad de producción. Esto es debido a la internacionalización de los sistemas productivos, que tiende a aumentar el proceso de fraccionamiento de la cadena productiva, lo que provoca un incremento de los consumos intermedios de productos extranjeros para su reexportación. La economía española destaca por su elevada intensidad importadora, cuyo sector más activo es el industrial. Esto provoca que, tanto las importaciones que se dirigen directamente al consumo final como las manufacturas que van incorporadas en la producción interna de bienes de consumo en España, sean más elevadas que en los países de nuestro entorno.

El tercer rasgo distintivo de la industria española está relacionado con la mayor cantidad de consumos intermedios importados empleados por unidad de producción. Se trata de una de las principales diferencias respecto al resto de países de la UE.

La economía española importa bienes intermedios que utiliza posteriormente en la producción de exportaciones, lo que implica su ubicación en la parte final de la cadena, y sitúa las exportaciones cercanas al bien o servicio final, con un valor añadido menor. El elevado peso que mantienen los productos de contenido tecnológico medio-bajo en las exportaciones españolas, caracterizados por una elevada exposición a la competencia de los países emergentes, sitúa a nuestro país en los eslabones más bajos de la cadena productiva. Esto repercute gravemente en la economía, ya que convierte al país en vulnerable, sometido constantemente a procesos de deslocalización industrial hacia países con salarios más bajos y, por otro lado, a procesos de relocalización en favor de las economías más industrializadas, donde los avances tecnológicos favorecen una reducción del coste del trabajo en las economías avanzadas.

Respecto a la actividad industrial, en España predominan las importaciones de manufacturas de la industria de fabricación de vehículos de motor, la industria aeronáutica, farmacéutica, la industria química, y la fabricación de productos informáticos, ópticos y electrónicos. **Existen dos características principales:**



- En primer lugar, se trata de sectores que dependen, en mayor medida, del cambio tecnológico dentro de la economía española y que generan más gasto en innovación tecnológica.
- En segundo lugar, se trata de sectores donde la presencia de filiales de empresas extranjeras es más significativa, lo que eleva la dependencia exterior. Una dependencia que se aprecia todavía más en cuanto a la alta tecnología y que demuestran una carencia estructural de tecnología interna. La solución sería la incorporación de una mayor proporción de consumos intermedios importados, fundamentalmente, bienes de alta intensidad tecnológica.

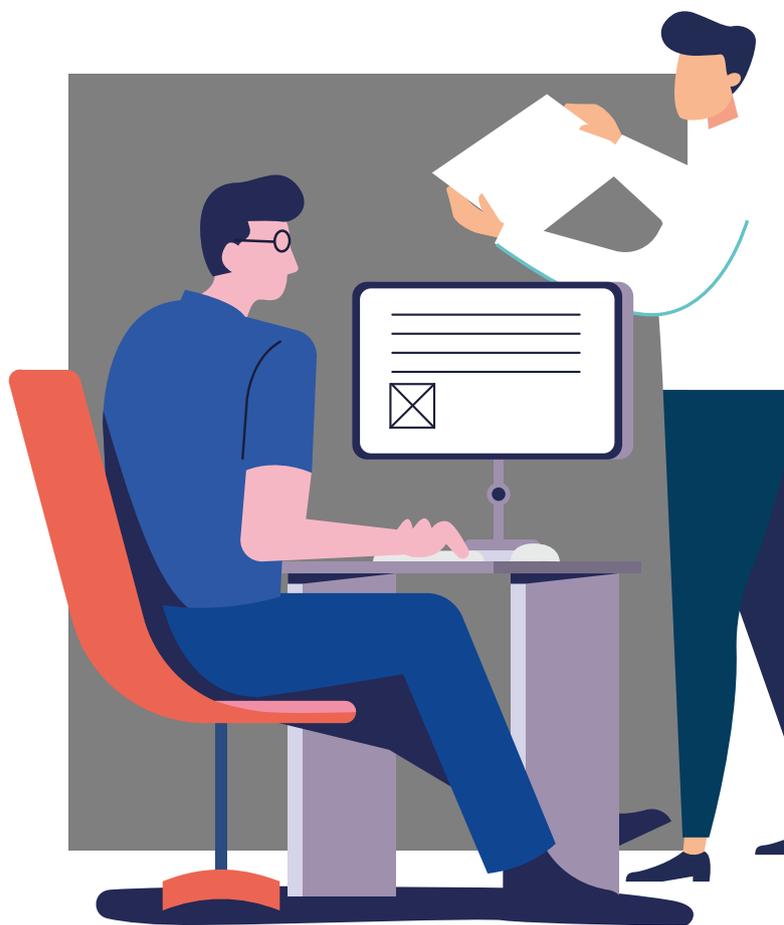
En conclusión, la **escasa inversión en investigación científica y desarrollo tecnológico**, ha obligado a nuestro país a depender de las estrategias dirigidas por filiales extranjeras en España, con la consiguiente pérdida de la capacidad de dirección, y cesión de los centros de decisión a otros países. La continua importación de tecnología extranjera es resultado del menor grado de desarrollo del sistema de innovación nacional, muy por debajo de países más industrializados.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es que, dentro del sector privado español, existe un escaso desarrollo de actividades de innovación tecnológica, en comparación con los países de nuestro entorno. España tiende a la especialización industrial en torno a bienes de intensidad tecnológica baja o media baja.

Una de las características de la industria española es su especialización en manufacturas tradicionales, algo que ocurre debido a la reducida dimensión de las empresas. La mayoría de las empresas en nuestro país son PYMES (alrededor del 90%), y con la presente crisis por la COVID-19, se han visto afectadas con mayor dureza, por lo que es necesario protegerlas con mayor ahínco.

En la industria manufacturera española destacan principalmente los sectores de tecnología media-baja (alimentación, refino, textil y metal) y, en menor medida, los de tecnología media alta (industria química, vehículos de transporte, maquinaria y equipo). En cambio, las actividades de alto contenido tecnológico, como la fabricación de productos farmacéuticos, productos informáticos y el sector aeronáutico, tienen un peso reducido en nuestra industria.

Esta crisis ha puesto de manifiesto la necesidad de encontrar fórmulas alternativas de desarrollo económico, que permitan avanzar hacia la transformación productiva de la base tecnológica e industrial de la economía española. Todo esto no es posible si continúa la línea de dependencia tecnológica. Ahora más que nunca, es necesario que el Estado considere vital iniciar un proceso de reindustrialización, sustentado en una base científico-tecnológica propia, y basado en una política industrial de carácter estratégico.



4 LA DEFENSA DE UNA POLÍTICA INDUSTRIAL ESTRATÉGICA

La política industrial es un concepto global que agrupa múltiples áreas de actuación, que exceden las competencias de los distintos Ministerios u organismos del ámbito industrial. Para aplicar una política industrial en un país, **es necesario definir bien los objetivos sectoriales dentro de cada área** y que éstos, se desarrollen dentro de unos marcos institucionales con la presencia de empresas y organizaciones sociales. Si no se tienen en cuenta los diferentes sectores industriales y sus agentes sociales, los resultados no serán los mismos, y se tiende al fracaso. Ejemplo de ello es el caso de España, donde no existen unas prioridades tecnológicas definidas, sino que las políticas de innovación van dirigidas principalmente a financiar a empresas normalmente grandes y consolidadas, sin que estas tengan unos objetivos claros.

Para hacer frente al proceso de desindustrialización que sufre

nuestra economía, debemos tener claro, por un lado, el proceso de digitalización de la economía, y por otro, los compromisos adquiridos en materia medioambiental en el Acuerdo de París, y fijar unos objetivos.



Las realidades industriales no han ido acompañadas de una consolidación de la política industrial como instrumento necesario, sino que su cuestionamiento ha sido frecuente,

desembocando en una presunción de irrelevancia contraproducente. La mayoría de las reflexiones que tienden a reducir el protagonismo de la industria en la dinámica de crecimiento, se basan en la idea del surgimiento de sociedades de la información, posindustriales y de servicios.

Muchas de las corrientes que infravaloran la importancia de la industria, se apoyan, entre otros muchos elementos, en la paulatina pérdida de peso del producto industrial en el conjunto del producto de los diferentes países. Reflexiones que han caído por su propio peso ya que, la identificación entre economías desarrolladas y economías de servicios o posindustriales, no se sostiene tras la crisis de la COVID-19. Lo que sí ha demostrado esta pandemia es la necesaria revitalización del papel de las actividades industriales, y para ello, hay que iniciar un proceso de desarrollo económico, que debe ir acompañado de una activa política industrial.

Los gobiernos deben poner en marcha una serie de instrumentos para modificar la estructura industrial, con el objetivo de mantener la competitividad global y conseguir ganancias de productividad en los sectores seleccionados. Es decir, el papel del Estado es imprescindible para favorecer la dinámica de crecimiento económico y debe

ser protagonista en el desarrollo de una política industrial estratégica.

Para establecer unos objetivos determinados, **la política industrial debe tener en cuenta: la mejora de la productividad en las actividades industriales, el incremento de la competitividad y el desarrollo industrial.**

Estamos frente a una dinámica global del sistema que condiciona la economía mundial, donde destacan dos factores fundamentales: la producción de conocimientos y el elevado nivel de competencia. Elementos que exigen, tanto al Estado como a las empresas, una gran capacidad organizativa y una anticipación al cambio tecnológico y a las innovaciones. El análisis tecnológico e industrial debe estar en el centro del crecimiento;

ya no es una opción, sino que se ha convertido en una obligación. Y para ello son necesarias las instituciones públicas, para organizar un marco general de estímulo y aceleración de las innovaciones.

La política industrial debe entenderse teniendo en cuenta una serie de elementos. En primer lugar, no hay política industrial sin la existencia y el protagonismo de instituciones públicas. Por ello, es imprescindible su participación. En segundo lugar, debe haber unos objetivos definidos, tanto en el ámbito de la producción (productividad, innovación, reestructuración sectorial, acumulación...) como en las actividades circulatorias (competitividad, protección del mercado interno...). En tercer lugar, el empleo de los instrumentos de

política industrial debe suponer una determinada capacidad de transferencia de recursos. Por último, es importante que la política industrial tenga un ámbito territorial de referencia (regional, nacional o supranacional).

Con este documento, las federaciones apostamos por la revitalización de la política industrial como instrumento de política económica. Para superar la crisis de la COVID-19, es necesaria una concepción más avanzada de política industrial, fijando unos objetivos. En este primer documento nos centraremos en los sectores de la movilidad de personas y mercancías en España, a través del análisis de tres industrias pilares de nuestra estructura productiva: el sector del automóvil, el sector ferroviario y el sector aeronáutico.



5 INFRAESTRUC- TURAS

5.1 RED INFRAESTRUCTURAS

El desarrollo de la red de infraestructuras se ha convertido en una prioridad para todos los países que integran la UE, que tienen como objetivo cumplir con las demandas medioambientales para frenar el cambio climático. Uno de los retos que tenemos por delante es conseguir un sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado, que supondría, además, un progreso social y económico para el país. Sin embargo, este reto, que antes ya presentaba diversas dificultades, se ha complicado todavía más debido a la COVID-19.

Para obtener la dotación actual de infraestructuras del transporte se ha recurrido al Observatorio del Transporte y Logística en España, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Según el último informe publicado en 2019, la dotación sería la siguiente:

Infraestructura básica (últimos datos disponibles de 2018)

- **Carretera:** En el año 2018, la longitud de la red de carreteras en España alcanzó los 165.624 km, de los cuales 17.228 km correspondían a vías de gran capacidad.
- **Ferroviario:** 15.290 km conformaban la red de infraestructuras ferroviarias de ADIF y ADIF-AV en 2018, y de ellos, 9.673 km estaban electrificados.
- **Aéreo:** 46 aeropuertos y 2 helipuertos forman la red de Aena, que contaba con un total de 56 pistas para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, y con 148.771 m de extensión en 2018.
- **Marítimo:** En 2018, el Sistema Portuario de Titularidad Estatal estaba integrado por 28 Autoridades Portuarias, que gestionaban 385.162 m lineales de muelles.

Las infraestructuras de transporte son las principales beneficiarias de las inversiones públicas en nuestro país. Inversiones que se vieron afectadas con la crisis de 2008 y que no han sido capaces de recuperarse pese a la mejora iniciada en 2014. En los últimos 10 años, la inversión en la infraestructura básica española

Uno de los retos que tenemos por delante es conseguir un sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado



ha sufrido una notable disminución. **La inversión pública en carretera, tanto en construcción como en mantenimiento, se ha reducido en un 55%, y alrededor de un 75% en el transporte ferroviario y aéreo.**

Tabla 1. Evolución de la inversión en infraestructuras del transporte

Millones de euros constantes de 2010	2000	2008	2018
Carretera	5.953	7.738	3.489
Ferroviario	2.667	9.793	2.463
Aéreo	726	2.359	624
Marítimo	765	1.713	488
Total todas las administraciones	11.016	21.782	7.286
Total Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana	6.574	16.646	5.007
Resto de administraciones	4.442	5.135	2.279
% inversión Ministerio respecto al total	59,68%	76,42%	68,73%

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana 2020

Otro dato interesante es la distribución de la inversión según sea el organismo inversor público y privado. Para analizarlo, se ha tomado como referencia el Informe publicado por el CES en el que se analiza la inversión pública en España:

Tabla 2. Inversiones según modo de transporte y organismo inversor

Año 2017	Millones €	% sobre el total del modo	%sobre inversión total
Inversión total infraestructuras transporte	7.662,5		
Transporte por carretera	3.689,6		48,2
Sector público	3.526,4	95,6	46,0
Sector privado (soc. concesionarias)	163,2	4,4	2,1
Transporte ferroviario	2.609,8		34,1
Sector público	2.609,8	100,0	34,1
Sector privado	0,0	0,0	0,0
Aeropuertos y navegación	444,6		5,8
Sector público estatal	444,6	100,0	5,8
Transporte marítimo	918,6		12,0
Sector público	499,1	54,3	6,5
Sector privado (soc. concesionarias portuarias)	419,5	45,7	5,5

Fuente: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana 2020.

Infraestructuras del transporte prioritarias

SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras) y SENER han definido en la siguiente tabla las **áreas prioritarias de inversión**. En relación con el transporte, estas son las líneas de actuación, objetivos y actuaciones:

Tabla 3. Líneas de actuación y áreas prioritarias de inversión en transporte

Líneas de actuación	Objetivo de las inversiones	Actuaciones
Mercancías y logística	Impulso al transporte eficiente de mercancías que favorezca la movilidad y exportación de productos	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas logísticas Conexiones portuarias Renovaciones y adaptaciones de vías.
Accesibilidad a ciudades	Mejora de los accesos a las ciudades para mejorar la productividad en las mismas	<ul style="list-style-type: none"> Conexiones con nuevos desarrollos Carriles bus y plataformas reservadas Aparcamientos disuasorios
Redes secundarias	Desarrollo y renovación de las redes actuales para aumentar las oportunidades de crecimiento de poblaciones de menor tamaño	<ul style="list-style-type: none"> Carreteras Ferrocarril convencional
Gestión de capacidad	Creación y ampliación de infraestructuras para cubrir la creciente demanda	<ul style="list-style-type: none"> Ampliaciones de redes actuales basadas en previsiones de demanda

Fuente: A.T. Kearney.

Según señalan, completar la totalidad de actuaciones previstas supondría, según cálculos de 2017, una inversión de 85.244 millones de euros.

Otro factor que debemos tener en cuenta es que las necesidades de movilidad de la población española aumentan cada año. Según la Encuesta de Presupuestos Familiares (INE), en 2018 cada hogar en España gastó un total de 29.871,28 euros, de los cuales 3.790,21 euros (el 12,69%) fueron destinados al transporte. Esta cifra supone un incremento del 3,3% respecto al año anterior.

Retos:

- Las inversiones en infraestructuras del transporte deben establecerse como prioritarias. Según la Fundación BBVA-IVIE, **si continúa disminuyendo el ritmo inversor, en 2030 se duplicarán las infraestructuras con más de 20 años de antigüedad.**

- Hay que acelerar la reducción de emisiones del transporte apostando por los medios más eficientes para hacer frente al cambio climático.
- Disminuir el déficit de conservación viaria (según SEOPAN uno de cada 13 km cuenta con defectos en más del 50% de la superficie). Las carreteras convencionales concentran el 78% del total de personas fallecidas en accidentes de tráfico.
- Aumentar la cuota del transporte ferroviario de mercancías que, pese a ser más eficiente que el transporte por carretera, se encuentra infrautilizado.

Inversión requerida y propuestas

Debemos invertir para frenar el envejecimiento de nuestras infraestructuras como bien capital y, para ello, es necesario contar con un adecuado plan de inversiones. Como sucede en el resto de las infraestructuras, arrastramos un déficit inversor especialmente importante, amparado en la consolidación fiscal impuesta en 2010 a través de la reducción del déficit. En lo que se refiere al mantenimiento de carreteras, este déficit se sitúa en casi 7.000 millones de euros, y se necesitan 3.700 millones al año para mantener el valor de la red de carreteras.

Las inversiones en transporte son necesarias para cumplir con los objetivos en el Acuerdo de París, y es aquí donde debemos concentrar todos nuestros esfuerzos. Desde la UE, en el Pacto Verde Europeo, se establecen también las líneas prioritarias de financiación para promover infraestructuras inteligentes dirigidas hacia una nueva movilidad sostenible, segura y conectada.

La Comisión Europea va a proponer en 2021 una estrategia de financiación para la movilidad sostenible e inteligente. Y apunta que, en 2025, habrá alrededor de 13 millones de vehículos con cero

o bajas emisiones en Europa, y serán necesarios 1 millón de puntos de recarga para su abastecimiento. Por lo que esta nueva estrategia servirá para apoyar el despliegue de puntos públicos de recarga y reabastecimiento de combustible.

Por otro lado, la crisis sanitaria ha mostrado algunas de las fortalezas de nuestra industria, como es la capacidad de reacción y adaptación. También se han detectado oportunidades de negocio, como ha sucedido en el sector agroalimentario, cuyas exportaciones siguen creciendo y suponen casi el 17% del total de la economía española.

Por lo tanto, es prioritario que recuperemos la industria perdida. Es decir, la reindustrialización de actividades que se habían deslocalizado debe ser uno de los principales objetivos en la agenda de Gobierno; ya que, si algo hemos aprendido durante esta pandemia, es que no debemos depender de otros países para el aprovisionamiento de material sanitario, médico, farmacéutico o textil, sino adelantarnos a las demandas urgentes y lograr una “autonomía estratégica”. Pero para ello es necesario mejorar la comunicación entre territorios, para frenar su abandono. Luchar contra la España vaciada.



5.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En España alrededor del 90% de las mercancías se mueven por camión. Un dato que refleja una realidad: mientras resulte tan difícil cargar un camión o colocar su carga encima de un vagón, el futuro del ferrocarril de mercancías será complicado. Lo primero que hay que hacer es establecer unos parámetros y definir claramente qué vías serán de uso exclusivo para mercancías, si se articulan convenios de colaboración para garantizar el mantenimiento, construcción de líneas férreas, o si por el contrario, son de propiedad particular.

Las inversiones necesarias para el transporte de mercancías por ferrocarril requieren una menor inversión que el resto de infraestructuras ferroviarias. Por lo tanto, el esfuerzo inversor debe ir encaminado a reducir el tiempo que las mercancías permanecen paradas durante el transporte.

En cuanto a la propiedad de las líneas ferroviarias, las posibles alternativas serían: líneas de titularidad directa estatal, líneas administradas por ADIF, líneas en concesión, nuevas líneas con participación público-privada, o privadas.

La actual crisis sanitaria ha puesto de manifiesto la necesidad de garantizar, por parte de los Estados, infraestructuras y empresas que disminuyan el riesgo de dependencia de terceros países. Para ello, es necesario desarrollar un plan estratégico de circulación de mercancías que recoja una importante reducción de costes, y el fomento de la intermodalidad con el transporte por carretera. Además, hay que trabajar para conseguir una mayor seguridad, tanto en accidentes de tráfico como en la seguridad del cliente, para garantizar una mejora en la entrega de las mercancías.

El esfuerzo inversor debe ir encaminado a reducir el tiempo que las mercancías permanecen paradas durante el transporte.



6 MANUFACTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 SECTOR AUTOMOCIÓN

El sector automoción es un sector estratégico de la economía del país que debemos proteger. Se trata de un vector dinamizador del crecimiento, cuya aportación directa e impacto económico sobre otros sectores, lo convierten en imprescindible para el país. Por lo tanto, la innovación, cualificación e inversión deben ser constantes para hacer frente a la enorme competitividad que existe. Debemos adaptarnos a los nuevos retos que se presentan (automatización, conectividad, electrificación, industria 4.0, etc.), y aprovechar las nuevas oportunidades de negocio, cumpliendo con los objetivos de sostenibilidad medioambiental.

En el año 2019, el sector aportó el 8,6% del valor de la industria manufacturera nacional y el 9,1% de la ocupación. También destaca nuestra posición en Europa, donde España representa el 5% del valor añadido, manteniendo constante su participación desde el 2015, además del 6% del empleo, mejorando además las ratios en volumen de producción. Desde 2012 se aprecia una evolución positiva, con aumentos del IPI superiores a la media de la UE, pero con la amenaza de un importante crecimiento por parte de algunos países de Europa del Este, como la República Checa, que en 2019 consiguió igualar nuestra aportación al valor añadido (5%).

La crisis del 2008 ha ralentizado nuestro crecimiento con un diferencial acumulado, inferior a la UE o Alemania, quien en los últimos años ha mostrado deceleración, llegando incluso a retroceder en 2019 respecto al 2015. Aun así, el país germano sigue siendo el referente del sector en la UE.

Alemania sigue siendo el bastión europeo de la industria del automóvil, pero su aportación va disminuyendo progresivamente; mientras que los países del Este de Europa continúan creciendo, con incrementos del índice que superan los 45 p.p. desde el 2015. Son ejemplo de ello países como Rumania, Bulgaria, Lituania o Estonia, aunque todavía muestran una cuota de mercado insuficiente. Sin embargo, países como la República Checa, Hungría o Polonia, con crecimientos de índice superior a la media de la UE, han ampliado su cuota de mercado en los últimos años.

El sector de automoción es un referente nacional en productividad y empleo, y aunque en la actualidad, España está lejos del nivel de Alemania, Reino Unido y Francia, sigue manteniendo una posición importante en cuota y empleo, y sigue siendo competitivo. El saldo comercial indica un superávit en 2019 por valor de 6.990 millones € cuyas exportaciones representaron el 17,6% del total nacional (el 19,7% de la industria manufacturera), y sus importaciones el 13,7% del total nacional (el 16,7% de las manufacturas), sin embargo, las dos actividades en las que se desglosa el sector, fabricación de vehículos a motor y componentes, obtienen saldos opuestos, con superávit en el primer caso, cuyo valor se anula el 51% por el déficit de componentes.



Aun así, la estructura del sector es deficitaria en comparación a la de las potencias industriales de referencia europeas, debido a que nuestras empresas son de menor tamaño y menor valor añadido por persona empleada. Una de las debilidades más acentuadas que tiene el sector en España, es la elevada ratio de costes de producción (sin incluir salarios) sobre ingresos y, en consecuencia, la tasa de valor añadido es inferior a la media manufacturera nacional. Una de las soluciones para mejorar la competitividad del sector sería actuar sobre costes productivos relacionados con la logística, el transporte y el coste energético. Todo ello permitiría generar mayor valor añadido, ser más productivos y mejorar tanto la cantidad como la calidad en el empleo.

Además, la fuerte competencia tanto de países emergentes fuera de Europa (China, Sudeste Asiático, Latinoamérica, etc.) como de países europeos (República Checa o Polonia), podría hacernos perder nuestra posición. Por ello, la reestructuración del sector debe ir dirigida a incrementar el valor añadido para repercutir positivamente en la productividad, generando empleo de calidad y ocupando una importante posición en Europa; teniendo claro que nuestros referentes deben ser países como Alemania, Reino Unido o Francia, con productividades superiores, más competitivos y más adaptadas a la nueva realidad futura del sector.

Para mejorar la competitividad son necesarias 5 líneas de actuación:

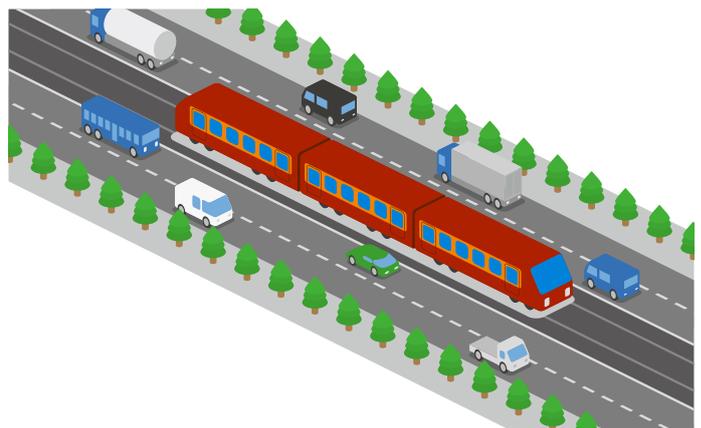
- **Mejora de la productividad:** Generar mayor valor añadido apoyado en las tecnologías y en actividades de mayor generación.
- **Reducción de los elevados costes** productivos de transporte, logística y energéticos.
- **Aumento de las inversiones en I+D+i** y coordinación transversal con otras ramas.

- **Capital humano:** formación profesional y mantener el talento dentro de nuestras fronteras.
- **Regulación transversal:** Homogeneización de la regulación (fiscal, medioambiental, etc.)

6.2 SECTOR FERROVIARIO

El sector ferroviario es uno de los sectores más cualificados, que destaca, entre otras cosas, por su importante apertura internacional, siendo ésta la principal fuente de ingresos. También es uno de los sectores que más invierte en innovación y tecnología, lo que ha permitido **que hoy en día sea uno de los medios de transporte menos contaminantes que existen**. Aspectos importantes que contribuyen a la lucha contra el cambio climático y a una mayor eficiencia energética, en favor de la sostenibilidad.

La industria ferroviaria española destaca, no tanto por su peso actual, con **una aportación al valor añadido de 0,9%, y el 0,6% de los ocupados, sino por ser una de las industrias más productivas, con mayores salarios medios, y con mayor apertura y cobertura del exterior** que el resto de nuestras manufacturas. El sector, a diferencia de otros, ha experimentado tras la crisis de 2008, un incremento exponencial llegando el saldo del 2019 a ser un 1900% superior al 2008. Además, se trata de un sector clave y determinante para conseguir una Europa sostenible.



El sector de fabricación de locomotoras y otro material ferroviario, es un sector imprescindible en la industria manufacturera. Actualmente estamos en la tercera posición en la UE respecto al valor añadido generado en el sector ferroviario (16%), a pesar de haber experimentado un importante descenso del IPI desde 2008, perdiendo 11,6 p.p. La media de la Unión Europea ha aumentado en 27,3 p.p., unos datos que reflejan la necesidad de invertir y recuperar niveles de valor añadido si no queremos perder nuestra posición. Francia es el país europeo que más destaca en este sector con el 22% del valor generado y un crecimiento de 22,3 p.p. desde el 2008.

Muestra un saldo comercial positivo con un superávit en 2019 por valor de 1.706 millones de euros, representando el 0,8% de las exportaciones manufactureras, y el 0,1% de las importaciones. Pese a la crisis de 2008, la actividad ha experimentado una importante apertura al exterior en los últimos años, aumentando sus exportaciones un 234%. Otro dato positivo es la reducción de nuestras importaciones en un 39%, consiguiendo una tasa de cobertura del 518%, frente al déficit manufacturero con una tasa del 0,98% en 2019.

La UE apoya el transporte de mercancías por ferrocarril para luchar contra el cambio climático

En España, el sector del transporte es uno de los mayores consumidores de energía y causante del 40% de las emisiones de CO₂. Datos que muestran la necesidad de una transformación dirigida a un futuro más sostenible, donde el sector ferroviario debe ser protagonista. Pero para ello, como hemos mencionado anteriormente, es necesaria una importante inversión en infraestructuras.

Según la ONU, en el año 2050, el 70% de la población residirá en centros urbanos. Por lo tanto, será necesaria una importante inversión para crear nuevas infraestructuras y unidades de metros, tranvías, cercanías, etc. Debemos aumentar la capacidad del ferrocarril, modernizar el parque ferroviario y



sus infraestructuras para aumentar la competitividad. Invertir en una movilidad inteligente, sostenible y comprometida con el medioambiente. Hay que reducir la dependencia energética fósil e investigar en materiales y en tecnología para reducir el volumen de consumo de energía, contando con la industria 4.0 para reducir los costes y mejorar la seguridad en el transporte.

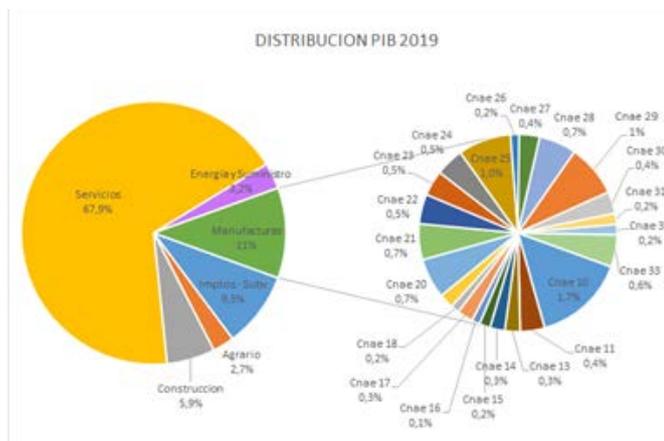
Existen 4 líneas de actuación:

- Fomento por parte de las Administraciones públicas del transporte ferroviario como eje de políticas de sostenibilidad.
- Apoyo de las Administraciones públicas a programas de I+D+i.
- Promover e implantar desarrollos tecnológicos que permitan reducir emisiones y mejorar la eficiencia del consumo energético en el proceso de fabricación, operación y mantenimiento.
- Modernización del parque ferroviario e infraestructuras para aumentar la competitividad.

6.3 SECTOR AERONÁUTICO

El sector aeronáutico es uno de los sectores más importantes de la industria española. Es un sector de gran valor añadido que destaca por su vocación exportadora, lo que hace que la investigación sea determinante para continuar creciendo. Además, su tecnología se puede incorporar en otras actividades y sus productos tienen un ciclo de vida largo, por lo que necesitan una fuerte inversión de capital con una tasa de retorno a muy largo plazo.

El sector de “Otro material de transporte (Cnae 30) representa el 0,4% del PIB del 2019, en él se encuadra la “Construcción aeronáutica, espacial y su maquinaria (Cnae 303) con el 2,1% del valor generado en las Manufacturas.



Fuente: INE. Elaboración propia

El sector aeronáutico ha crecido en todo el mundo en los últimos 10 años. En concreto **España ha pasado a obtener un 62% más de ingresos, duplicando el valor añadido**. Aun así, la distribución del valor añadido generado en el sector aeroespacial está concentrado en tres países: Francia, Alemania y Reino Unido, acumulan el 78% del valor añadido. En cuarto lugar, está Italia, y en quinta posición España, con una cuota del 5%, muy alejada de los tres primeros.

El saldo de la balanza comercial del sector aeronáutico también es positivo, con un superávit en 2019 por valor de 2.579 millones euros, representando el 2,8% de las exportaciones manufactureras, y el 1,8% de las importaciones.

El sector ha experimentado una importante apertura al exterior y una evolución en los últimos años pese al periodo de crisis, aumentando sus exportaciones un 167%, lo que ha permitido pasar del déficit en 2008 al superávit actual. En 2019 se consiguió una tasa de cobertura del 1,54%, permitiendo compensar el retroceso de la demanda interna (69%) con los buenos resultados de la externa.

Estados Unidos forma ya parte de los países relevantes en el comercio exterior aeronáutico. Sin embargo, nuestros principales receptores siguen siendo países de la UE, con Alemania como principal receptor, que acumula el 23% de nuestras exportaciones. Después Francia con el 21% y, en tercera posición, EE.UU. con el 10%. El país norteamericano, además, es el primer país de origen de nuestras importaciones con el 36%, seguido de Alemania con el 16%, y Francia con el 13%.

El sector se subdivide en dos sectores: el civil y el de defensa. El civil tiene buenas perspectivas de evolución, dominado por Boeing y Airbus, que prevén un crecimiento anual del 4,5%; a pesar de que a estas dos compañías les han surgido nuevos competidores nacionales como Embraer y Bombardier, además de competidores en China y Rusia. Sin embargo, las perspectivas en el mercado de defensa no son igual de optimistas, ya que los futuros sistemas aeronáuticos de defensa serán tecnológicamente muy avanzados y requerirán una fuerte inversión.

La aeronáutica española está presente en todo el ciclo de vida del producto, con un 75% de la actividad destinada a aeronaves y estructuras; un 13% a motores; y un 12% a equipos y sistemas. Y

se concentra principalmente en los productos de Airbus y la participación en programas de Boeing, Embraer, Bombardier y Sikorski. Se trata de un sector que requiere un alto nivel de formación. Es decir, las personas que trabajan en él, están altamente cualificadas y constantemente aprendiendo. Por lo tanto, las empresas necesitan importantes recursos económicos para hacer frente a grandes inversiones en I+D+i, ser competitivos y cumplir la normativa medioambiental impuesta por la UE.

Existen pocos países con capacidad para producir todo el ciclo completo de una aeronave debido a la complejidad del producto y al capital necesario. Una lista en la que se encuentra España y donde destaca también EE.UU., Alemania y Francia. Sin embargo, estamos muy lejos de la competitividad de las principales potencias aeronáuticas euro-

peas (Alemania, Francia, Reino Unido). La aeronáutica española necesita desarrollar una cadena de suministro cercana que reduzca los elevados costes de producción actuales, dependientes del exterior; para compensar la deceleración sufrida por la demanda interna los últimos años, que nos aleja del ritmo de crecimiento de la UE en el sector.

Estos cambios no se pueden conseguir sin el apoyo de las instituciones públicas. Es necesario que se establezcan líneas de financiación que aporten fondos, a la vez que intervienen de forma activa y directa en la investigación. Este apoyo económico se revertirá en el Estado vía PIB por el mayor valor añadido generado, a través de los impuestos por la rentabilidad conseguida, a través del empleo directo e indirecto cualificado necesario, y atrayendo nuevos inversores.



Es importante adelantarnos a los acontecimientos y desarrollar nuestras infraestructuras

7 EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA INTERMODALIDAD

El sector del transporte es uno de los motores más importantes de generación de empleo. Se trata de un sector estratégico para la industria y la economía española, que representa hoy en día un 2,9% del PIB nacional. Además, es un sector clave para nuestra posición económica mundial como plataforma logística internacional: los servicios de transporte dan empleo a 11 millones de personas en toda Europa y generan por sí solos alrededor de 664 millones de euros.

Debemos analizar el presente y el futuro del transporte. Este debe contribuir al desarrollo y sostenibilidad del sistema económico y social. Es importante adelantarnos a los acontecimientos y desarrollar nuestras infraestructuras, encontrando las herramientas necesarias para impulsar y mejorar el transporte, teniendo siempre presente la transformación digital.

Naciones Unidas elaboró en el año 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible donde destacan 4 objetivos relacionados con el sector del transporte:

- 1. Energía asequible y no contaminante.** Menos dependencia de los combustibles fósiles para tratar de asegurar la sostenibilidad del planeta, donde la digitalización puede jugar un papel fundamental.
- 2. Industria, innovación e infraestructuras.** Conseguir desarrollar infraestructuras que sean fiables, resilientes y de calidad, y que contribuyan al desarrollo económico y social.
- 3. Ciudades y comunidades sostenibles.** Conseguir sistemas de transporte público, seguros, accesibles y sostenibles, y reducir el impacto ambiental de las ciudades promoviendo políticas que favorezcan la lucha contra el cambio climático.
- 4. Acción por el clima.** El transporte juega un papel esencial por ser uno de los sectores más contaminantes.



Entre las prioridades políticas y los retos de la Estrategia Europa 2020 se encuentra conseguir un transporte inteligente, ecológico e integrado. Una red de transporte multimodal, con una rápida combinación entre los diferentes medios, en la que el desplazamiento de un lugar a otro se pueda realizar de manera cómoda y eficaz, y que no solo supone grandes mejoras en el ámbito social y en la calidad de vida de los ciudadanos, sino que además reduce costes y rentabiliza económicamente los recursos dedicados al transporte. Dentro de los objetivos europeos del transporte intermodal, una de las políticas más ambiciosas es la creación de los Corredores Europeos, estableciéndose un total de nueve, de los cuales dos tienen a España como uno de sus ejes vertebradores: el Corredor o Eje del Mediterráneo y el Corredor o Eje del Atlántico. Las Comunidades Autónomas afectadas por el Corredor Mediterráneo aportan a España el 45% del PIB, son responsables del 60% de las exportaciones portuarias, suponen el 50% del tejido productivo y generan el 50% del empleo.

El sector de transporte por carretera se enfrenta a un desafío tecnológico y medioambiental sin precedentes. El transporte por carretera mueve casi el 95% del transporte interior de mercancías en nuestro país, habiéndose

incrementado en un 10% el último año. Además, el sector emplea más de 561.000 personas, el dato más elevado de todos los sectores del transporte, en contraposición con las remuneraciones salariales, las cuales se quedan en 30.000 euros de media por trabajador. La productividad media se sitúa en casi 40.000 euros por trabajador y un dato muy revelador es el elevadísimo número de accidentes.



El sector de transporte ferroviario se está abriendo a un proceso de liberación. Cada año, la industria ferroviaria transporta una media de 28 millones de toneladas. Además, da trabajo alrededor de 36.000 personas, y tiene una tasa de temporalidad de las más bajas de nuestro país (12,6 %). La productividad media por trabajador en el transporte ferroviario de pasajeros se sitúa entre las más altas del sector del transporte (98.748 euros), y los gastos de personal son de casi

60.000 euros al año. Las empresas españolas están presentes en más de 80 países en el mundo con más de 225 delegaciones productivas. España es además líder en Alta Velocidad, al ocupar el primer lugar en Europa y el tercero a nivel mundial con 2.322 km de vía.

Por último el transporte aéreo, tiene relevancia estratégica, tal y como reflejan sus cifras. En 2015, hubo conexiones por vía aérea con más de 130 países llevadas a cabo por 185 compañías aéreas, así se transportaron 175,6 millones de pasajeros y 657,9 miles de toneladas¹. Según la Comisión Europea², en el ámbito europeo el sector del transporte aéreo emplea directamente entre 1,4 y 2 millones de personas, y sustenta globalmente entre 4,8 y 5,5 millones de empleos. La contribución directa del transporte aéreo al PIB de la Unión Europea asciende a 110.000 millones de euros, y su impacto global, turismo incluido, alcanza los 510.000 millones gracias al efecto multiplicador.

España es el segundo país de Europa según el impacto económico del transporte aéreo. Se estima que, debido a los efectos directos, indirectos e inducidos, el transporte aéreo sustenta del orden de 440.000 empleos en España, lo que equivale a más de un 2% de la población ocupada.

1 Fuente: OTLE

2 Informe Europe Economic Impact of European Airports elaborado por el Consejo Internacional de Aeropuertos.

8 TRANSICIÓN ENERGÉTICA. ENERGÍA RENOVABLE

La energía es un elemento básico para el desarrollo socioeconómico de un país, con una proyección de crecimiento importante, por lo que es necesario potenciar la investigación de nuevos combustibles limpios como complemento a las energías renovables.

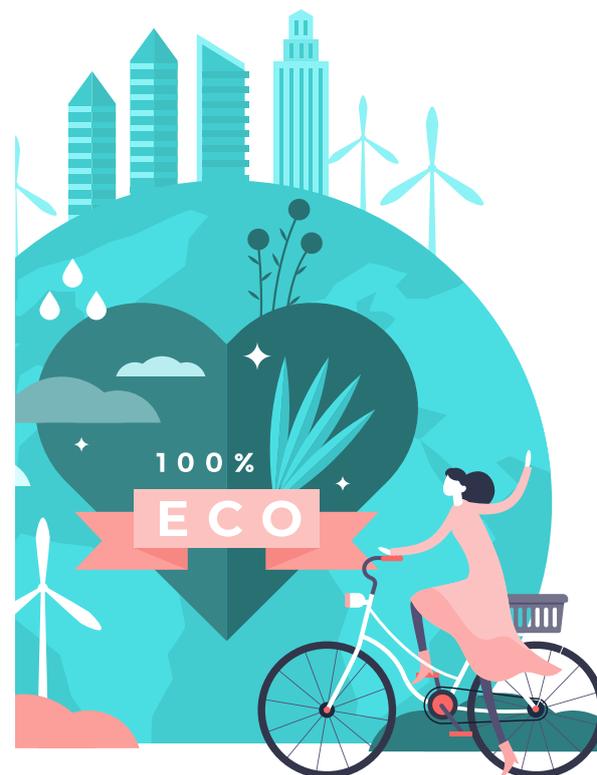
En 2019 las renovables representaban ya el 49,3% del total del parque generador de energía eléctrica en España, con un crecimiento del 10%. Las fuentes primarias utilizadas son principalmente fósiles, con origen exterior, marcadas por una dependencia energética, frente a un consumo de fuentes primarias renovables únicamente del 18%, en la que destaca la aportación de la biomasa/residuos y la eólica.

En Europa, nuestro posicionamiento en consumo de renovables está por debajo de la media de la UE (18,09%). Destacan los países nórdicos, con Noruega a la cabeza (69,5%). Por lo tanto, España debe hacer un importante esfuerzo para subir posiciones, y desarrollar la industria teniendo en cuenta la nueva demanda energética. Para ello es necesario:

- Soberanía energética, aligerando la factura con autoabastecimiento.
- Diversificación energética, con diferentes fuentes para evitar la dependencia de un único suministro.
- Mejora de costes, mediante un mix sostenible que ayude a la industria y a la economía a ser competitivas internacionalmente.
- Ahorro y eficiencia, mediante la reducción de la intensidad.
- Reducción del impacto ambiental sin afectar a los recursos.

La Agencia Internacional de la Energía identifica 26 grandes áreas de desarrollo de renovables, pero consideran solo cuatro (la solar fotovoltaica, la eólica terrestre, el almacenamiento de

El esfuerzo inversor debe ir encaminado a reducir el tiempo que las mercancías permanecen paradas durante el transporte.



energía y el coche eléctrico), con la suficiente madurez y competitividad económica para hacer frente a las opciones convencionales.

Es necesaria una estrategia industrial y tecnológica para la transición energética:

- Convertir los objetivos medioambientales en palancas de reindustrialización.
- Estatuto de Consumidores Electrointensivos.
- Infraestructuras renovables con cuota de participación nacional en la fabricación, componentes y montaje.
- Apoyo a la inversión vía participación institucional en el accionariado o financiación, condicionada a mejorar las condiciones de trabajo y estabilidad de empleo.



9 CONCLUSIÓN Y PROPUESTAS DEL ESTUDIO

En este estudio insistimos en la necesidad de dirigirnos Hacia Un Nuevo País Industrial, y, para ello, hay que establecer una política industrial de largo recorrido, donde tenemos que estar presentes las organizaciones sindicales, patronales, Gobierno e instituciones. Debemos desarrollar y potenciar, como así explicamos a lo largo de este documento, los sectores manufactureros del automóvil, ferrocarril y aeroespacial. Para ello, es imprescindible y prioritario, establecer y renovar un Pacto por la Industria.

Las medidas que resumimos en este documento han sido extraídas del documento base (124 páginas). Documento que debe llegar de manera urgente al Gobierno para que todas las medidas y propuestas, sean tenidas en cuenta para iniciar el Pacto por la reconstrucción. La reindustrialización debe comenzar cuanto antes, no podemos perder más empleo ni más industria.

La crisis por la COVID-19 ha puesto de manifiesto que, los países con industrias más potentes, se recuperan antes. Por

lo tanto, es necesario que nuestro país tenga un tejido industrial fuerte y que no dependa de terceros países. La pandemia ya nos ha demostrado lo vulnerables que somos, y no podemos esperar más a la reactivación de las actividades industriales. Esta debe comenzar ya. Debemos dotarnos de las herramientas suficientes para ello y crear empleo de calidad. No se trata de pedir dinero para mantener un modelo que se agota, sino de trabajar e invertir en un modelo de futuro. No olvidemos que la industria es un elemento fundamental en la economía y en el desarrollo de un país como España.



Son necesarios Observatorios y clúster industriales:

Sindicatos, patronales y gobiernos debemos establecer los mecanismos para evitar que una parte de la manufactura de los sectores analizados en este estudio (Auto, Ferrocarril y Aéreo), desaparezca impulsada por las consecuencias inmediatas de la COVID-19, y por los efectos de la necesaria adaptación a nuevos modelos de movilidad y, por tanto, de producción. Debemos tomar ejemplo de otros países que están ya estableciendo ayudas directas a las empresas de estos sectores por la vía de préstamos “blandos” de participación accionarial, o de estímulos a la re-nacionalización de la actividad fabril.

Coordinación con transición energética, fomento e industria:

Es necesario que las medidas que proponemos aquí se desarrollen junto con los Ministerios implicados. Debemos desarrollar un Pacto estratégico con un modelo industrial productivo y sostenible, y abordar la cuestión manufacturera ligada a las infraestructuras.

Medidas de desarrollo tecnológico:

Tenemos un país que es dependiente tecnológicamente, algo que debe convertirse en una oportunidad. Debemos desarrollar nuestras infraestructuras para que nuestra industria obtenga una mejor posición. Para ello, hay que impulsar la digitalización del tejido de PYMES industriales y dotarnos de las infraestructuras necesarias.

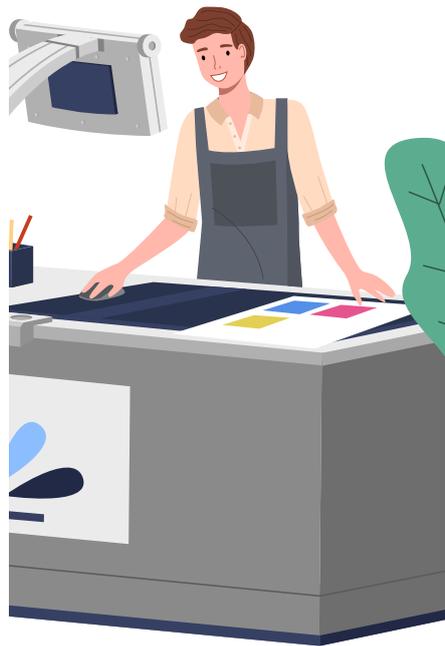
Medidas de desarrollo de infraestructuras:

El transporte es uno de los motores más importantes de generación de empleo y debemos invertir en él. Se trata de un sector estratégico para la industria y la economía española. Debemos impulsar la industria estratégica de la movilidad, fomentando la renovación del parque aéreo, ferroviario y automovilístico.

Formación dual, profesional y universitaria:

Debemos dotarnos de manera rápida de un sistema de formación profesional adaptado a las necesidades de la industria y de la sociedad. Formar a nuestros profesionales para tener perfiles adaptados a la nueva situación tecnológica de nuestra industria.

¿Cómo conseguir esta reconstrucción industrial?



Creando una institución tripartita que gestione esta reconstrucción industrial, a través de una comisión interministerial, con agentes sociales multisectoriales, y diferentes administraciones e instituciones, para coordinar los diferentes Ministerios, CCAA, organizaciones patronales multisectoriales, organizaciones sindicales multisectoriales y territoriales, universidades, instituciones investigadoras, etc.

Bajo la opinión de CCOO, el orden del proceso debería ser el siguiente:

1. Generar el pacto industrial que defina la apuesta por una industria moderna y eficaz desde la potente industria manufacturera en estos sectores que hoy disponemos.
2. Trazar el mapa de necesidades

3. Establecer los recursos y requisitos para acceder a ellos.
4. Vigilar el desarrollo del plan con capacidad de estimular las correcciones necesarias.

Medidas concretas:

1. Mecanismo de ayudas económicas que eviten la desaparición de empleo industrial: El objetivo es evitar desempleo inmediato, ligándolo a ERTE o ayudas de otro tipo.
2. Favorecer la renovación de plantillas: estableciendo mecanismos de apuesta por la contratación de jóvenes con perfiles de futuro tecnológico.
3. Desarrollo de un plan urgente de formación DUAL, dotando de recursos al sistema y a las empresas para hacer atractivo la formación de profesionales en el final de sus estudios.
4. Financiación de los Observatorios, clúster industriales que diagnostiquen las necesidades de futuro, con exigencia de medidas concretas en materia de desarrollo industrial. Debemos prestar especial atención a las PYMES y al desarrollo de comarcas en riesgo, con el fomento de planes de reindustrialización, motivando a las multinacionales y grandes empresas.
5. Impulso de la industria estratégica de la movilidad, fomentando y estimulando la renova-

ción del parque aéreo, ferroviario y automovilístico.

6. Fomentar la reindustrialización de las zonas golpeadas por el abandono industrial, con la puesta en marcha de verdaderos proyectos de industria sostenible, generando industria auxiliar necesaria en la manufactura y ensamblaje de auto, ferrocarriles y aviones. Estudiar también la industria del reciclaje de componentes como baterías, ya que en unos años va a ser un elemento necesario y con oportunidad de negocio.

7. Política fiscal incentivadora para evitar la especulación, pero favoreciendo la generación de

empleo y proyectos de desarrollo tecnológico.

8. I+D+i. Potenciando el aumento del PIB en esta materia de manera urgente, utilizando para ello las palancas sectoriales promovidas en los puntos anteriores.

9. Seguimiento y control de estas políticas: el Estado es responsable del dinero y recursos que se empleen en este proceso de reconstrucción.

10. Fomento de alianzas europeas con capacidad de competir en otros mercados y con otros mercados. Deben revisarse las políticas de competencia europeas.

Debemos debatir todas las propuestas y fijar unos objetivos claros orientados a conseguir una política industrial eficaz, regeneradora, impulsora y con vistas al futuro. Y este proyecto conjunto debería estar desarrollado antes de que termine el 2020, ya que sólo así podremos salir con impulso de la crisis provocada por la COVID-19. Un proyecto donde se desarrollen ampliamente las políticas económicas e industriales necesarias para evitar el retroceso de la industria.

