

4. Informació

4.40. Acords, resolucions i comunicacions dels òrgans del Parlament

Informe de la Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció

260-00003/11

INFORME I CONCLUSIONS DE LA COMISSIÓ

A la Mesa del Parlament

La Comissió d'Estudi de les Polítiques Públiques en el Sector de l'Automoció, en la sessió tinguda el 13 de juliol de 2017, d'acord amb l'article 65.3 del Reglament del Parlament, ha aprovat l'informe i les conclusions següents:

Informe i conclusions de la Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de L'Automoció

Índex

- I. Antecedents
- II. Composició i treballs de la Comissió
- III. Pla de treball
- IV. Estat de la situació del sector de l'automoció
- V. Mesures proposades pels compareixents sobre el sector de l'automoció
- VI. Conclusions: propostes dels grups parlamentaris
- VII. Annexos

I. ANTECEDENTS

1. Antecedents parlamentaris

1.1. En la sessió del dia 20 de gener de 2016 (DSPC 8, sèrie P, pàg. 49), el Ple del Parlament de Catalunya va aprovar la Proposta de resolució sobre la creació d'una comissió específica d'estudi sobre les polítiques industrials en el sector de l'automoció a Catalunya, presentada pel Grup Parlamentari Socialista i pel Grup Parlamentari de Catalunya Sí que es Pot, (tram. 252-00002/11).

Els termes en què es va aprovar l'esmentada proposta de resolució foren els següents:

«Resolució 6/XI del Parlament de Catalunya, de creació de la Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció.

»El Parlament de Catalunya crea la Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció, amb les directrius, la composició, l'objecte i el termini següents:

»Normes d'organització i funcionament

»Tipus de comissió

»Es crea una comissió específica d'estudi i seguiment de les polítiques industrials en el sector de l'automoció a Catalunya, d'acord amb el que estableix l'article 54 del Reglament del Parlament.

»Composició

»La Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció ha d'ésser integrada per un membre de cada grup parlamentari, i es regula d'acord amb les disposicions del Reglament del Parlament per a aquest tipus d'òrgan.

»Hi poden assistir especialistes, experts i membres representatius del sector, com ara sindicats, patronal i representants de clústers.

»Objecte

»L'objecte de la Comissió és estudiar les mesures que es poden impulsar per a reforçar i potenciar el sector de l'automoció a Catalunya:

- »a) Analitzar la situació actual del sector.
 - »b) Establir una política per a l'excel·lència de la formació dels treballadors: formació professional dual i formació universitària.
 - »c) Augmentar la competitivitat de les empreses del sector, incloent-hi fabricants i sector auxiliar: polítiques per a la internacionalització, la recerca i la innovació.
 - »d) Possibilitar el posicionament industrial i tecnològic de Catalunya davant dels reptes que afronta el món de la mobilitat: vehicles verds i sostenibles, vehicle compartit, vehicle connectat, serveis de mobilitat avançada a nivell urbà, entre altres.
 - »e) Facilitar polítiques i dotar de noves eines per aprofitar les oportunitats vinculades a l'entrada en altres mercats d'activitats com la indústria aeronàutica, el sector ferroviari o el sector d'instrumentació mèdica.
- »Termini dels treballs de la Comissió
 - »La Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció té el termini d'un any des de la creació i posada en marxa.
 - »La Comissió ha de redactar un informe final que, si escau, ha d'ésser aprovat, d'acord amb les disposicions del Reglament del Parlament.»

1.2. La Mesa del Parlament, en la sessió del 26 de gener de 2016, va establir un criteri per a la composició de les comissions de seguiment i d'estudi, de manera que cada grup parlamentari hi tingui dos membres i la mesa de la Comissió tingui la composició ordinària.

Així mateix, va acordar, pel que fa al sistema de votació, que s'apliqui el criteri de vot ponderat, amb el benentès que un sol diputat assistent és suficient per a representar tots els vots del seu grup parlamentari.

1.3. Els diversos grups, d'acord amb el que estableixen els articles 48 i 49 del Reglament del Parlament, van proposar la designació de la presidenta de la Comissió d'Estudi i dels diputats que n'havien de formar part, i ho van fer saber a la Mesa del Parlament (BOPC 43, del 27 de gener, pàg. 49, CSP i CUP-CC; BOPC 43, del 27 de gener, pàg. 50, SOC, JS, PPC i Cs).

1.4. El 28 de gener de 2016, es va constituir la Comissió, d'acord amb l'article 39 del Reglament del Parlament. Posteriorment, es va ratificar la presidenta, es van elegir el vicepresident i el secretari i es van comunicar al Ple aquests acords.

1.5. La Mesa del Parlament, en la sessió tinguda el 2 de febrer de 2016, va aprovar el calendari de dies reservats per a les reunions de les comissions i va acordar que la Comissió d'Estudi es reunís el darrer dilluns de cada mes a la tarda.

1.6. La Mesa del Parlament, en la sessió tinguda el 9 de febrer de 2016, i un cop escoltada la Junta de Portaveus, va acordar que en les comissions d'estudi que tenen un nombre igual de diputats per grup, els grups que tinguin un representant a la Mesa hi puguin tenir un representant addicional.

1.7. De conformitat amb l'acord de la Mesa del Parlament del 9 de febrer, el Grup Parlamentari Socialista i el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya van proposar la designació del diputat addicional que havia de formar part de la Comissió d'Estudi, i ho van comunicar a la Mesa del Parlament (BOPC 60, del 18 de febrer, pàg. 31, SOC; BOPC 66, del 25 de febrer, pàg. 111, PPC).

2. Antecedents del Reglament

L'article 65 del Reglament del Parlament de Catalunya estableix la possibilitat de crear comissions d'estudi:

«1. Les comissions d'estudi tenen per objecte l'anàlisi de qualsevol assumpte que afecti la societat catalana i s'han de crear d'acord amb el procediment establert per l'article 62.1.

»2. Si l'acord de creació determina la incorporació d'especialistes en la matèria objecte d'estudi, el nombre d'aquests no pot ésser superior al nombre de diputats membres de la comissió.

»3. Les comissions d'estudi han d'elaborar un informe i unes conclusions, que s'han de publicar en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* i s'han de lliurar a la Mesa del Parlament, la qual, un cop escoltada la Junta de Portaveus, ha de decidir si en pren nota o si cal donar-los una tramitació específica.»

II. COMPOSICIÓ I TREBALLS DE LA COMISSIÓ

1. Composició de la Comissió

1.1. Membres de la Mesa

Presidenta: Eva Granados Galiano

Vicepresident: Alejandro Fernández Álvarez

Vicepresident: Sergio Santamaría Santigosa

Secretari: Fabian Mohedano Morales

1.2. Membres de la Comissió

Grup Parlamentari de Junts pel Sí

Joan Ramon Casals i Mata

Grup Parlamentari de Ciutadans

Joan García González

Alfonso Sánchez Fisac

Grup Parlamentari Socialista

Pol Gibert Horcas

Alícia Romero Llano

Grup Parlamentari de Catalunya Sí que es Pot

Joan Coscubiela Conesa

Marc Vidal i Pou

Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya

Josep Enric Millo i Rocher

Santi Rodríguez i Serra

Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent

Albert Botran i Pahissa

Joan Garriga Quadres

La Comissió ha estat assistida per la lletrada Anna Casas i Gregorio, per l'assessor lingüístic Agustí Espallargas i Majó i per les gestores parlamentàries Eva Vendrell i Catalán i Laia Grau Figueras.

2. Portaveus de la Comissió

Joan Ramon Casals i Mata (G. P. Junts pel Sí)

Joan García González (G. P. de Ciutadans)

Pol Gibert Horcas (G. P. Socialista)

Joan Coscubiela Conesa (G. P. Catalunya Sí que es Pot)

Santi Rodríguez i Serra (G. P. del Partit Popular de Catalunya)

Albert Botran i Pahissa (G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent)

3. Canvis en la composició de la Comissió

Vicepresident: Alejandro Fernández Álvarez (fins al 30.11.2016)

Vicepresident: Sergio Santamaría Santigosa (a partir del 13.02.2017)

4. Reunions de la Comissió

– 1a) El 28 de gener de 2016 es va tenir la sessió constitutiva.

– 2a) El 29 de febrer de 2016 es van prendre els acords següents:

Aprovació parcial del Pla de treball i aprovació de les tres primeres compareixences.

– 3a) El 4 d'abril de 2016 van comparèixer (DSPC-C 75):

• Vicenç Aguilera, president del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (tram. 357-00003/11).

• Joan Trullén Thomas, president del Pacte +Indústria (tram. 357-00005/11).

• Núria Betriu i Sánchez, directora general d'Indústria (tram. 357-00004/11), per a fer una anàlisi i un diagnòstic sobre la situació de l'estat actual del sector de l'automoció a Catalunya.

– 4a) El 2 de maig de 2016 van comparèixer (DSPC-C 107):

• Javier Pacheco i Serradilla, secretari general de CCOO d'Indústria de Catalunya (tram. 357-00069/11).

• Matías Carnero Sojo, president d'UGT de Catalunya (tram. 357-00070/11), per a fer una anàlisi i un diagnòstic sobre la situació de l'estat actual del sector de l'automoció a Catalunya.

– 5a) El 23 de maig de 2016 van comparèixer (DSPC-C 128):

• Eduardo González Gibert, vicepresident de SERNAUTO, i Joan Miquel Torras Torras, membre de la Junta Directiva de SERNAUTO (tram. 357-00039/11).

• Mario Armero Montes, vicepresident executiu d'ANFAC (tram. 357-00040/11).

• Jaume Roura Calls, president de Faconauto (tram. 357-00041/11).

– 6a) El 13 de febrer de 2017 la comissió va acordar no fer més compareixences i es va obrir un període per elaborar les conclusions.

– 7a) El 19 de juny de 2017 la comissió va revisar les aportacions fetes pels grups parlamentaris en l'elaboració de l'informe i va acordar d'incorporar esmenes presentades pels diversos grups i de fer una nova tramesa amb les observacions fetes i les esmenes incorporades per a poder fer una proposta de conclusions.

5. Visites de la Comissió

– 15 de setembre de 2016: SEAT (document annex).

– 3 d'octubre de 2016: NISSAN (document annex).

6. Documentació aportada pels compareixents

4 abril de 2016

Direcció general d'Indústria: «Comissió d'Estudi de les polítiques industrials en el sector automoció. Compareixença DGI»

23 de maig de 2016

SERNAUTO: «El Sector de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción»

ANFAC: «La industria de automoción. Realidad actual y retos de futuro»

Faconauto: (no hi ha documentació)

III. PLA DE TREBALL

Pla de treball de la Comissió d'Estudi de les Polítiques Industrials en el Sector de l'Automoció (tram. 252-00002/11)

(Document aprovat per la comissió en la sessió del 29 de febrer de 2016)

A) Objecte

L'objecte de la Comissió d'Estudi és l'estudi de les mesures per a reforçar i potenciar el sector de l'automoció a Catalunya, a partir de l'anàlisi i la diagnosi de la situació del sector.

L'informe final haurà de recollir recomanacions i propostes per a millorar i reforçar les polítiques industrials, de recerca, les inversions, les actuacions formatives i laborals dins del sector de l'automoció a Catalunya.

B) Àmbits de treball de la Comissió

El Pla de Treball s'estructura en diversos apartats en funció dels quals s'articularen les diferents compareixences. Els apartats són els següents:

1. Anàlisi i diagnosi sobre la situació actual del sector.
2. Competitivitat de les empreses del sector.
3. Reptes del sector.
4. Qualificació i formació professionals i model de relacions laborals.
5. Polítiques públiques a emprendre per a impulsar el sector.

C) Objectius que planteja la Comissió

Davant de la rellevància de la indústria de l'automoció a Catalunya la Comissió d'Estudi planteja els objectius següents:

- Estudiar les mesures que es poden impulsar per a reforçar i potenciar el sector de l'automoció a Catalunya.
- Analitzar la situació actual del sector.
- Establir una política per a l'excel·lència de la formació dels treballadors: formació professional dual i formació universitària.
- Augmentar la competitivitat de les empreses del sector, incloent-hi fabricants i sector auxiliar: polítiques per a la internacionalització, la recerca i la innovació.
- Possibilitar el posicionament industrial i tecnològic de Catalunya davant dels reptes que afronta el món de la mobilitat: vehicles verds i sostenibles, vehicle compartit, vehicle connectat, serveis de mobilitat avançada a nivell urbà, entre altres.
- Facilitar polítiques i dotar de noves eines per aprofitar les oportunitats vinculades a l'entrada en altres mercats d'activitats com la indústria aeronàutica, el sector ferroviari o el sector d'instrumentació mèdica.

D) Compareixences que es proposa de substanciar

Els diferents grups parlamentaris van acordar les compareixences per tal que a partir de les seves aportacions es pugui fer una diagnosi sobre la situació del sector de l'automoció i seguidament poder elaborar unes conclusions a partir de l'anàlisi i la diagnosi sobre la situació actual del sector (clústers, experts i grans fabricants).

Les compareixences acordades foren les següents:

1. Exposició de l'estat de situació del sector
 - Vicenç Aguilera, president del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya.
2. Exposició de l'estat del sector des de la Generalitat
 - Núria Betriu i Sánchez, directora general d'Indústria del Departament d'Empresa i Coneixement.
3. Visió dels agents socials
 - Representant del Pacte +Indústria.
 - Pacte industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

IV. ESTAT DE LA SITUACIÓ DEL SECTOR DE L'AUTOMOCIÓ

El sector de l'automoció continua sent un dels més importants de l'economia catalana. Totes les compareixences van fer incidència en aquest aspecte, però molt especialment les compareixences de la directora general d'Indústria i del director general d'ANFAC.

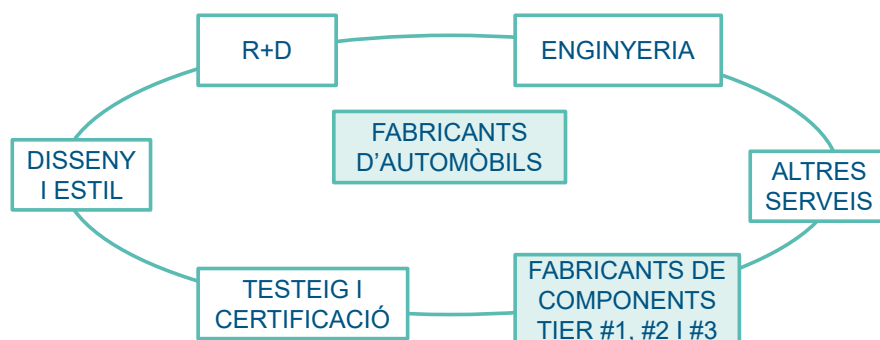
La compareixença d'ANFAC va situar molt clarament el lideratge de Catalunya dins del sector a Espanya, tant en producció (22% del total) com en exportacions (25%), de manera que l'any 2015 la fabricació de vehicles va comportar un increment de l'11,6% respecte a l'any anterior. També va situar les dades de les exportacions dels vehicles amb un increment significatiu en els darrers deu anys, amb un repunt des de l'any 2010 fins al 2015 que comporta un import de vendes de 10.800 milions d'euros. Tot i així, les importacions se situen per sota en un import de 9.700 milions d'euros.

Així mateix, el representant d'ANFAC va destacar, amb relació a les matriculacions de turismes i de vehicles tot terreny, que a Catalunya la renovació del parc automobilístic comporta el 15,7% de renovació total del parc a l'Estat espanyol i que en el rànquing d'antiguitat dels vehicles Catalunya se situa en 10,9 anys de mitjana respecte els 11,4 anys de mitjana dels vehicles de la resta de l'Estat.

D'altra banda, la compareixença de la Direcció General d'Indústria va aportar dades detallades sobre la situació del sector a Catalunya.

- Un de cada quatre vehicles fabricats a Espanya es produeix a Catalunya.
- S'exporta més del 65% de la producció.
- És el tercer sector més gran, després del sector de l'alimentació i del sector químic.
- 14.000 milions d'euros de facturació (7% del PIB).
- 380 fabricants de vehicles i components a Catalunya (1,4% del teixit industrial català).
- Ocupació directa de 38.000 persones i de més de 100.000 incloent-hi distribució i reparació de vehicles.
- 11.000 empreses en el sector, incloent-hi distribució i reparació de vehicles.
- La indústria de l'automoció té una ocupació directa de 250.000 persones a Espanya, i s'ha de multiplicar per cinc en llocs de treball indirectes fins a arribar a un total de dos milions de treballadors a tot l'Estat. És, per tant, un sector molt important.

La directora general d'Indústria va destacar que Catalunya reuneix tots els elements de la cadena de valor del sector de l'automoció al seu territori, i va mostrar el quadre següent:



Va afegir, a més, altres dades significatives:

- Durant l'última dècada, el 25% de les exportacions espanyoles del sector de l'automoció han estat catalanes.
- Entre 2005 i 2015, el 17% de les exportacions catalanes són del sector de l'automoció.
- Durant l'última dècada, els cotxes de turisme i altres vehicles automòbils projectats principalment per al transport de persones constitueixen el subsector més exportat (58%), seguit dels components i accessoris d'automòbils (23%) i dels vehicles automòbils per a transportar mercaderies (13%).
- L'any 2015, Alemanya va ser el principal soci comercial de Catalunya.
- Entre 2005 i 2015, Alemanya ha estat el principal país d'origen de les importacions catalanes, a molta distància de la resta de països.
- Durant la darrera dècada, França i Alemanya han estat les principals destinacions de les exportacions catalanes, amb valors similars.

La directora general va exposar la importància de la presència de les empreses automobilístiques catalanes al món i a Europa, i va mostrar els quadres següents:

Empreses Automobilístiques Catalanes amb Presència al Món



Font: Cens d'Empreses Catalanes establertes a l'estranger d'ACCIÓ.

Empreses Automobilístiques Catalanes amb Presència a Europa



Font: Cens d'Empreses Catalanes establertes a l'estranger d'ACCIÓ.

La directora general va destacar que, pel que fa a inversió a l'exterior, començant per la presència catalana a Europa i en altres continents, destaquen FICO-SA, DOGA, J. JUAN i ZANINI. La Xina i els Estats Units són els principals països receptors de la inversió estrangera catalana en el sector de l'automoció.

Alhora, el sector de l'automoció és un dels principals motors d'atracció d'inversió estrangera a Catalunya. A més de les inversions dels fabricants, la presència de SEAT (grup VW) i NISSAN ha atret cap als principals proveïdors mundials TIER1 i TIER2.

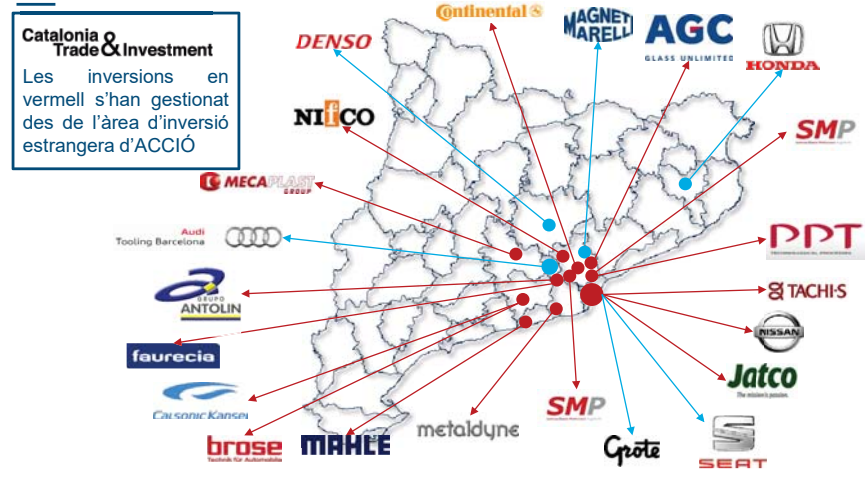
També va destacar les xifres d'inversió estrangera directa (IED) a Catalunya i Espanya i les oportunitats de mercats internacionals per a empreses catalanes.

IED rebuda per Catalunya i Espanya sector automoció*, 2009 - 2015 (en milers d'euros)

Any	Catalunya	Espanya	Pes
2009	8.812,00	68.521,02	12,9%
2010	205,80	126.741,27	0,2%
2011	63.996,87	162.711,58	39,3%
2012	41.901,77	732.324,24	5,7%
2013	216.991,53	343.079,01	63,2%
2014	41.584,54	65.986,67	63,0%
2015	228.570,45	233.811,05	97,8%

Font: DataInVex. *Codi 29 de la classificació CNAE: Fabricació de vehicles de motor

Mapa d'Inversions del Sector Automoció a Catalunya: principals empreses 2012-2015



Els representants del sector de la fabricació d'equips i components per a l'automoció (SERNAUTO, ANFAC i Faconauto) van afirmar que, més enllà de la important contribució a l'economia catalana, també és molt important tenir en compte els aspectes qualitius següents:

- El sector dels components genera ocupació de qualitat, ben remunerada i distribuïda per tot el territori de l'Estat.
- Compta amb personal qualificat i amb llarga experiència en el sector dels equips i els components.
- La ràtio de treballadors qualificats és més alta i més equilibrada que en altres sectors.
- La indústria és clau per a un mercat laboral equilibrat.
- És el primer sector industrial quant a inversió en R+D+I, atesa la forta base tecnològica i la necessitat de mantenir la competitivitat a escala global.
- Treballa amb nombrosos centres tecnològics i grups de recerca especialitzats en projectes R+D+I, assajos i homologacions.

- Té com a senyals d'identitat: la productivitat, l'alt nivell de qualitat, la qualificació, la innovació i diferenciació tecnològiques i la presència global.
- A les regions amb forta presència industrial hi ha menys vulnerabilitat social.
- La indústria proporciona creixement de qualitat, competitivitat i visibilitat internacional.

També van destacar que el sector de la fabricació d'equips i components haurà de fer front a reptes afegits durant els propers anys, especialment la transformació digital i els canvis que això ja està generant en el comportament de la demanda:

- L'interès dels usuaris es desplaça cap a cotxes menys contaminants.
- El contingut electrònic del vehicle creix en comunicació i seguretat.
- El cotxe connectat creixerà a ritmes del 30% anual durant els propers cinc anys.
- L'aplicació de les TIC al procés de producció s'estendrà en el marc del que es coneix com a indústria 4.0.

V. MESURES PROPOSADES PELS COMPAREIXENTS SOBRE EL SECTOR DE L'AUTOMOCIÓ

Les compareixences i les dues visites fetes van permetre de tenir un diagnòstic clar del sector, però alhora també van ser molt útils per a recollir propostes que es van fer des del sector, amb l'objectiu d'exposar les mesures de suport que cal adoptar perquè el sector pugui fer front als reptes presents i futurs.

A continuació, es presenten aquestes mesures, classificades en els epígrafs següents:

1. Foment de la recerca, el desenvolupament i la innovació (R+D+I)
2. Millora constant de la competitivitat industrial
3. Reducció dels costos logístics
4. Marc energètic
5. Marc fiscal
6. Marc laboral
7. Formació
8. Impuls de la mobilitat intel·ligent, eficient, sostenible i compartida. Models disruptius: vehicles connectats i autònoms
9. Creació d'un marc favorable al vehicle elèctric
10. Fre a l'envelliment del parc automobilístic

La majoria de mesures van ser proposades a la Comissió per la patronal i els sindicats. Atès que es poden agrupar per diferents àmbits, s'indica quines provenen dels representants dels treballadors; les que no duen especificació d'origen provenen dels fabricants.

1. Foment de la recerca, el desenvolupament i la innovació (R+D+I)

Amb relació al foment, la recerca, el desenvolupament i la innovació (R+D+I), es va proposar la necessitat d'adoptar les mesures següents:

- Equiparar la fiscalitat de la innovació en els processos productius al desenvolupament de nous productes.
- Augmentar l'atractiu d'Espanya i de Catalunya com a focus per a la recerca i la defensa dels interessos tecnològics de l'Estat.
- Crear un centre d'excel·lència de l'automoció, una acceleradora que busqui facilitar l'emprenedoria industrial innovadora en el camp de l'automoció, amb la participació d'empreses del sector, universitats i centres tecnològics.
- Incrementar i reforçar els incentius públics en l'R+D, tant en forma d'ajuts i subvencions com amb plans específics (CDTI, ACCIÓ):
 - Crear ajuts a la innovació industrial i no només a la recerca.
 - Augmentar els trams no reemborsables i no basar només els ajuts en préstecs financers.

- Simplificar els tràmits dels ajuts.
 - Establir incentius fiscals específics i més avantatjosos per a activitats relacionades amb l'R+D.
 - Mantenir i millorar la interlocució del sector amb l'Administració per a garantir la identificació i la incorporació de línies prioritàries d'actuació en el marc dels programes d'ajuda del Govern.
 - Fomentar la col·laboració universitat-empresa i empresa - centres tecnològics, no només per a projectes de recerca sinó també per a activitats de desenvolupament i de transferència de coneixement.
 - Incrementar la inversió publicoprivada en R+D i la coordinació amb la recerca universitària i els centres tecnològics. (Europa un 5%; Espanya un 3%).

2. Millora constant de la competitivitat industrial

Amb relació a la millora de la competitivitat industrial, es van proposar les mesures següents:

- Amb relació als instruments d'inversió creats per la Comissió Europea, cal un enfocament cap a millores de procés i competitivitat de les factories europees.
- Millorar les condicions del Pla per al foment de la competitivitat del sector de l'Automoció, coneguts com a *planes de competitividad*, en el sentit següent:
 - Amortització 15-20 anys.
 - Període de carència de 5-10 anys.
 - Tipus d'interès competitiu (similar a CDTI).
 - Sense necessitat de garanties o admetre la garantia del grup.
- Donar suport a la multilocalització de les empreses espanyoles i promoció d'un règim favorable per a aquestes.
- Suprimir les barreres al comerç exterior.
- Incrementar l'accés al crèdit bancari per a les empreses i fomentar el finançament alternatiu al finançament bancari.
- Evitar duplicitats administratives o reglamentacions diferents entre comunitats autònomes (residus, medi ambient o etiquetatge ambiental de vehicles).

Propostes formulades pels sindicats (CCOO i UGT)

- Promoure el Pacte nacional per la indústria (Pacte +Indústria) de Catalunya.
- Dur a terme un esforç pressupostari més gran de manera contínua i sòlida per a les polítiques industrials que acompanyin un canvi de model productiu.
- Adaptar l'Institut Català de Finances perquè actuï també com un veritable vector del finançament industrial.
- Millorar la participació dels agents socials i econòmics mitjançant l'obertura de la participació als agents socials en clústers de l'automòbil.
- Digitalització: el ràpid desenvolupament de la indústria 4.0 comporta un augment de la presència de la robòtica en molts dels processos productius. És important incorporar les lògiques i els avenços de la indústria 4.0 als processos, ja que comportarà l'augment de la productivitat i la modernització de les fàbriques.
- La robòtica genera inversions, però també comporta un repte davant els llocs de treball que ha tingut i té actualment el sector. Per això cal donar garanties a l'ocupació actual.
- Calen polítiques públiques d'inversió que complementin les inversions que ja fan les empreses del sector.

Així mateix, els compareixents del sector dels concessionaris van posar l'accent en les propostes següents:

- Adoptar mesures per a complir la regulació existent en el mercat de recanvis per tal d'evitar la venda de components no homologats o falsificats.
- Evitar la proliferació de pràctiques que atempten contra la competitivitat del sector i lluitar contra la competència deslleial.

– Evitar la proliferació de tallers il·legals mitjançant la coordinació amb els Mossos d'Esquadra per a un major èxit dels expedients sancionadors.

3. Reducció dels costos logístics

Amb relació als costos logístics, el sentit de les propostes va ser el següent:

– La necessitat del desenvolupament del corredor del Mediterrani com a eix vertebrador de les comunicacions peninsulars i punt d'unió amb les xarxes comercials principals d'Europa. Cal un ferrocarril que connecti les fàbriques amb Europa mitjançant el corredor del Mediterrani. Tots els compareixents van donar importància a la construcció d'aquest corredor i la connexió necessària d'aquest amb el port de Barcelona i la sortida cap a França.

– La patronal automobilística va posar en relleu la necessitat que el transport per carretera requereix nous estàndards legislatius que autoritzin la circulació de camions de dimensions més grans –en pes, alçària i llargària– per les carreteres espanyoles. Caldria impulsar, doncs, l'augment de la capacitat dels camions: megacamió (*megatruck*), 4,5 m d'alçària i 44 tones. Van reclamar també que les condicions fossin iguals a tot Espanya.

– En la mateixa línia, la patronal va reclamar que el transport marítim tingués canvis normatius i una millora de les infraestructures portuàries. Es va posar l'èmfasi en la necessitat de:

- Avançar en la liberalització dels serveis d'estiba mitjançant l'aplicació de la llei de ports vigent.
- Millorar les infraestructures d'accés als ports amb la incorporació dels paràmetres d'ample europeu.
- Acabar el pla director del desenvolupament de les infraestructures portuàries.

4. Marc energètic

Amb relació al marc energètic, els compareixents van destacar els reptes següents:

– Implantar un subministrament energètic estable i competitiu i fomentar la sostenibilitat ambiental.

– Fomentar la llibertat de mercat i desenvolupar una política energètica a l'Estat que abarateixi els costos de l'energia i garanteixi preus més competitius.

• Establir tarifes polítiques d'incentiu a les pràctiques d'eficiència energètica que les empreses engeguin de manera constant i mesurable.

• Redefinir l'estructura tarifària i el funcionament general dels mecanismes de fixació de preus, amb prevalença de les tecnologies de generació de menor cost.

• Reduir l'impost d'electricitat i igualar-lo a la mitjana europea al més aviat possible.

• Assegurar la continuïtat dels programes d'ajuts públics per a projectes industrials d'estalvi i eficiència energètics.

– Modernitzar i adequar les instal·lacions energètiques a les necessitats reals del sector industrial, amb l'objectiu d'aconseguir un subministrament estable i de qualitat.

– Despenalitzar i fomentar l'ús d'energies renovables per a la producció pròpia d'energia.

– Els problemes associats a l'energia s'acaben traslladant especialment als proveïdors TIER 2 i TIER 3.

5. Marc fiscal

Amb relació al marc fiscal, els compareixents han destacat els objectius següents:

– Impostos de competència estatal:

• Impost sobre el valor afegit (IVA): mantenir el compromís adquirit per la Delegació de Grans Contribuents, que permet la devolució de l'IVA.

• Impost de societats (IS): reducció del tipus impositiu.

– Impostos de competència local: necessitat que els ajuntaments facin ús de la potestat recollida en la Llei d'hisendes locals, per mitjà de la qual poden aplicar bonificacions sobre els impostos següents:

- Impost sobre les activitats econòmiques (IAE).
- Impost sobre béns immobles (IBI).

– Simplificar les càrregues administratives per a evitar duplicitats.
– Mantenir un marc jurídic estable.

6. Marc laboral

Amb relació al marc laboral, cal diferenciar les propostes fetes pels sindicats, en representació dels treballadors, i les fetes per les patronals. Així, doncs, els compareixents han destacat els objectius següents:

Els sindicats, en representació dels treballadors del sector del metall, van exposar el que segueix:

– Fer un debat en profunditat sobre la retribució per tal de no reduir salaris, la millora de la productivitat tot incorporant-la a la negociació col·lectiva i l'aprofundiment en la millora de la formació i la qualificació professionals. Aquest debat cal portar-lo també als proveïdors, auxiliars i components que treballen per a l'empresa matriu.

– Garantir l'aplicació del conveni de referència del metall a totes les empreses, de manera que l'accés a concursos interns de models o treballs de les empreses matrius no es faci canalitzant la rebaixa de costos a través de la davallada de salaris. L'aplicació del conveni també és garantia de millores productives.

– Reforçar la negociació col·lectiva en general.

– Tendir cap a l'acord per al model de relacions laborals alemany i per al model de les indemnitzacions austríac, si s'aprova la cogestió i la participació dels sindicats dins les empreses.

– Facilitar vies per al rejuveniment de les plantilles mitjançant el contracte de relleu i la prejubilació.

– Modificar l'accés al contracte de relleu perquè serveixi com a eina útil dins d'una política d'augment d'ingressos al sistema de pensions, per a garantir-ne la viabilitat.

– La subcontractació i l'externalització per costos i per avantatges de la reforma laboral està generant precarietat.

– Definir una política d'integració de components i dels proveïdors amb criteri de quilòmetre zero, i redimensionar la capacitat productiva i la diversitat de productes del parc de proveïdors.

– Referenciar el parc de proveïdors als convenis sectorials del metall i reforçar el conveni autonòmic del metall després de l'estatal.

Propostes fetes des del sector dels fabricants:

– Mantenir el conveni d'empresa.

– Recuperar el contracte eventual de foment d'ocupació: contracte acausal i, com a mínim, de tres anys de durada, prorrogable per un període de sis mesos. Alternativament, un contracte de tres a cinc anys de durada, lligat al cicle de vida del producte.

7. Formació

Amb relació a la formació, els compareixents han destacat els reptes següents:

– Coordinar a escala estatal els continguts i les titulacions de la formació professional dual per a facilitar la mobilitat i la incorporació laboral en empreses que tenen centres de treball a diferents comunitats autònomes.

– Potenciar l'experiència de Catalunya en formació professional dual basant-se en els casos d'èxits de SEAT i NISSAN, i apostant per aquesta via com un veritable vector de qualificació professional.

- Per als fabricants és fonamental que el sector privat tingui un paper destacat en la formació acadèmica dels futurs professionals.
- És indispensable que la formació estigui adaptada a les necessitats de les empreses. Aquest enfocament curricular permet, d'una banda, que els estudiants aprenguin un ofici i comencin a perfilar la seva trajectòria professional des de l'institut; d'altra banda, permet que la indústria compti amb un planter de professionals ben formats.
- Millorar la formació contínua tripartida entre els sindicats, la patronal i l'Administració per a la formació i l'ocupació.
- Des d'un punt de vista general del sector, caldria que totes les empreses, inclosos els proveïdors, adaptessin aquest model de formació dual als seus centres de treball i col·laboressin en la preparació curricular del contingut de nous cicles formatius.
- Caldria que els graus universitaris adoptessin el model de formació professional dual combinant formació teòrica amb estades perllongades en centres de treball que permetin a l'alumne assumir experiència professional real.
- Pel que fa a la formació superior, les sinergies entre les universitats i les empreses privades han d'augmentar en intensitat, amb la finalitat d'unir els àmbits acadèmics i professionals per a formar professionals adaptats a la idiosincràsia del mercat laboral actual.
- Tenint en compte el pes del sector de l'automoció en l'economia espanyola, seria molt interessant crear un grau d'enginyeria de l'automoció com a planter de professionals altament qualificats.

Propostes fetes des dels sindicats:

- Cal més inversió en formació professional digital i formació de país per a poder afrontar les necessitats del sector (cotxe elèctric).
- El Centre de Formació Professional de l'Automoció continua aturat. Cal un impuls del Govern amb participació sindical. Es demana coordinació en el Govern perquè comenci a funcionar.
- La formació professional dual ha de ser ben entesa, i ha de disposar d'un contracte de treball relacionat: no és una beca ni una substitució de treball camuflada.
- S'ha de revaloritzar la formació professional.

8. Impuls de la mobilitat intel·ligent, eficient, sostenible i compartida.

Models disruptius: vehicles connectats i autònoms

Amb relació a l'impuls de la mobilitat intel·ligent, eficient i sostenible, es va exposar la necessitat d'afrontar els reptes següents:

- L'etiquetatge de vehicles és una eina eficaç per a engegar polítiques per a millorar la mobilitat a les ciutats: peatges, protocols de contaminació, aparcament regulat, àrees de prioritat residencial, etc. També és una eina per a millorar la conscienciació dels ciutadans. Cal evitar les disfuncions provocades per la proliferació de diferents iniciatives per a la categorització dels vehicles.
- Qualsevol política de mobilitat urbana ha de promocionar esquemes de mobilitat compartida, com el cotxe multiusuari (*carsharing*), el desplegament del qual s'ha d'incentivar i afavorir de manera flexible, en qualsevol escenari de mobilitat.
- Contribuir a l'adequació del marc regulador per a implantar aquestes tecnologies que fan possible el desenvolupament dels models dels vehicles connectats i autònoms.
- Contribuir al lideratge d'Espanya com a referent per a l'assaig i la fabricació d'aquests vehicles. Seguir la bona pràctica de l'*Industrial Forum for the Connected Vehicle and Automated Driving - Catalonia Living Lab*.
- Promoure polítiques de mobilitat urbana que incentivin l'ús de vehicles mediambientalment avançats i vehicles amb sistemes avançats d'assistència a la conducció (ADAS), com un pas més per a aconseguir la conducció autònoma.

9. Creació d'un marc favorable al vehicle elèctric

Propostes dels sindicats:

– En el moment de la compareixença, els motors dièsel representen el 64% de les vendes; d'aquests, el 45,6% de turismes i vehicles tot terreny dièsel que es venen són fabricats a Espanya. La tendència per a la propera dècada és de davallada d'aquest mercat. La capacitat instal·lada és d'un pes molt important en el sector a curt i mitjà termini, molt important per a l'ocupació. Cal fer una aposta de transició energètica en la motorització que tendeixi a l'emissió zero de CO₂.

– La transició mediambiental ha de ser justa amb el medi ambient, i també amb l'ocupació. És importantíssim reforçar la capacitat productiva instal·lada per a preparar-nos per a nous reptes del sector.

– En conclusió, cal una renovació de productes, la integració de components i una transició energètica justa.

Propostes de les empreses:

– Establir un marc normatiu adequat i uns criteris fiscals eficaços orientats a la sostenibilitat del medi ambient que ajudin a incentivar la demanda de vehicles elèctrics.

– Establir un marc favorable a la implantació de vehicles elèctrics i eficients energèticament mitjançant la política d'ajuts a la compra estable i al desenvolupament de punts de recàrrega.

– Potenciar l'ús d'energies alternatives per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

– Reduir els requisits administratius per a expandir el nombre de punts de recàrrega.

– Simplificar la instrucció tècnica d'infraestructura i de gestor de recàrrega per a facilitar la implantació dels punts de recàrrega.

– Amb relació a les flotes elèctriques públiques, fer realitat l'efecte exemplificador de les administracions públiques, i incloure l'obligatorietat de posseir vehicles elèctrics en les flotes públiques.

– Homogeneïtzar la legislació relativa als vehicles elèctrics, amb l'impuls de l'etiqueta de vehicle d'emissió zero (*Zero-emissions*) en totes les administracions com a element de discriminació positiva.

– Establir incentius per a la compra de vehicles elèctrics, com ara incrementar i garantir la continuïtat dels ajuts públics fins aconseguir un volum de vehicles d'acord amb el potencial d'Espanya (continuïtat del Pla Movea).

10. Fre a l'envelliment del parc automobilístic

Els compareixents van destacar la necessitat d'evitar en la major mesura possible l'envelliment del parc automobilístic. En aquest sentit, les patronals van exposar les mesures següents:

– Donar continuïtat al Programa d'incentius al vehicle eficient (PIVE) fins que s'arribi al mercat potencial.

– Eliminar l'impost de matriculació i substituir-lo per un impost únic subjecte a paràmetres ambientals.

– Recuperar les deduccions per inversions mediambientals en l'impost de societats per la compra de vehicles industrials.

– Potenciar les línies de l'Institut de Crèdit Oficial (*Líneas ICO*) per a l'adquisició de vehicles industrials.

VI. CONCLUSIONS: PROPOSTES DELS GRUPS PARLAMENTARIS

Els treballs duts a terme per la Comissió, tant en les sessions al Parlament com en les visites fetes, han permès d'assolir els objectius inicials marcats.

En primer lloc, s'ha pogut copsar de primera mà la situació del sector, que actualment és positiva, i cal valorar-la així després de la crisi viscuda en el període

2008-2013. Catalunya ha superat la crisi i continua sent un veritable nucli de la indústria de l'automoció a Espanya i a Europa. És l'única comunitat autònoma que té dos fabricants al seu territori i és de les poques regions i països europeus que compta amb plantes i centres de treball representants de tota la cadena de valor. No obstant això, cal una política decidida i estable per a evitar un nou període d'incertesa durant els propers anys. L'automoció està marcada pels cicles de producció, per la vida dels productes i per la cerca contínua d'una competitivitat més alta amb els competidors. Aquest fet s'afegeix avui a reptes profunds com la sostenibilitat i la digitalització (de la producció i del vehicle).

En segon lloc, s'ha recollit un catàleg molt ampli de mesures de part de tots els participants. Aquestes mesures permetrien cobrir amb escreix l'objectiu inicial de reforçar i potenciar el sector de l'automoció a Catalunya, en els diversos àmbits que estableix la Comissió: l'excel·lència de la formació dels treballadors, la competitivitat de les empreses del conjunt del sector, el posicionament industrial i tecnològic de Catalunya i l'aprofitament de noves oportunitats vinculades a l'entrada en altres mercats d'activitats.

De l'ampli catàleg de mesures provinents de les organitzacions que han comparegut, i que es troben detallades en la part V d'aquest document, destaquem com a prioritàries les reproduïm a continuació. Seria convenient que aquestes mesures fossin traslladades als governs català i espanyol perquè les tinguin en compte a l'hora de confeccionar les polítiques públiques relacionades amb el sector de l'automoció per mitjà dels departaments i els instruments oportuns, i dotant-les del pressupost suficient i necessari.

Una conclusió que podem extreure del conjunt de compareixences i debats és la necessitat d'una política pública industrial horitzontal que faciliti i acceleri els factors positius que es troben al nostre teixit productiu relacionat amb el sector de l'automoció i que alhora faci front als principals reptes del sector i del conjunt de la indústria davant la digitalització de l'economia i els canvis en els processos industrials i en la mobilitat dels ciutadans.

La finalització dels treballs de la Comissió d'Estudi coincideix amb el tancament del debat tripartit que s'ha produït a Catalunya entre el Govern, els sindicats i les patronals al voltant de les polítiques industrials. Volem posar en relleu que en la primera sessió de compareixences tinguda en la Comissió d'Estudi es va substanciar la de Joan Trullén Thomas, president del Pacte +Indústria, àmbit de concertació entre universitats, col·legis professionals, sindicats i patronals que han estat també a la base de les negociacions de l'acord tripartit. En aquest sentit, volem recordar la Moció 41/XI del Parlament de Catalunya, sobre la política empresarial (BOPC 149, del 6 de juny de 2016, p. 20), que va ser debatuda en el Ple i aprovada per unanimitat en la majoria dels apartats.

També volem deixar palès que, tot i que podríem ampliar les compareixences i debats de la Comissió d'Estudi, els grups parlamentaris hem convingut donar per tancades les invitacions i hem elaborat aquestes conclusions, per tal de garantir que la Comissió no decau per finiment de la legislatura.

A continuació presentem les propostes del conjunt de grups parlamentaris organitzades en nou blocs.

1. Foment de la recerca, el desenvolupament i la innovació (R+D+I) i universitats

Per a millorar la recerca, el desenvolupament i la innovació són crítics els processos de transferència de coneixement. En el Pacte +Indústria, i reproduïm una afirmació que fem nostra, es recordava que cal el creixement tecnològic, però també ho són les polítiques públiques i els compromisos empresarials que facin realitat i dotin la universitat i els equips de recerca d'alt nivell de més recursos, per a millorar el coneixement i l'excel·lència de les persones altament qualificades que hi treballen.

– Incrementar i reforçar els incentius públics en l'R+D, tant per mitjà d'ajuts i subvencions com amb plans específics (CDTI, ACCIÓ, o altres):

- Atorgar ajuts a la innovació industrial.
- Augmentar, en funció de les disponibilitats pressupostaries, els trams no reemborsables i no basar només els ajuts en préstecs financers.

- Simplificar els tràmits dels ajuts.

– Incrementar la inversió publicoprivada en R+D i la coordinació amb la investigació universitària i els centres tecnològics.

– Potenciar l'excel·lència de l'automoció facilitant l'emprenedoria industrial innovadora en el camp de l'automoció, amb la participació d'empreses del sector, universitats i centres tecnològics.

– Introduir l'equiparació fiscal de la innovació en els processos productius al desenvolupament de nous productes.

Pel que fa a la formació universitària, i en la mateixa línia que la formació professional, a Catalunya s'agreuja, si no hi ha cap correcció, la manca de titulats en graus i màsters necessaris per a la indústria de l'automoció. En les visites de la Comissió a les plantes ens van traslladar aquesta realitat i com des de les seves col·laboracions tracten de trobar-hi solucions. Calen més universitaris i més graduats en branques necessàries per al sector automobilístic. Dos graus d'enginyeria d'universitats catalanes estan entre els cinquanta millors del món de qualsevol especialitat. Però també en l'ensenyament superior ens hem d'adaptar a la digitalització i la quarta revolució industrial. De nou, la Memòria econòmica de Catalunya del 2016 afirma que «a Catalunya s'estan creant bons grups d'investigació [...] si bé encara falten més estudiants interessats en enginyeria i TIC». El mateix document també recorda que «es preveu que la Indústria 4.0 comporti un canvi en la demanda de professionals: el nombre de personal semiqualficat anirà en descens i es crearan nous llocs de treball d'alta qualificació». Si es preveu un creixement en la demanda de llocs de treball relacionats amb la ciència, la tecnologia, l'enginyeria i la matemàtica, caldrà augmentar l'oferta universitària. Els percentatges de graduats en primer i segon cicle i màster en les enginyeries relacionades amb vehicles de motor i altres branques com ara la mecànica-metal·lúrgia, l'electrònica i l'automàtica a Catalunya no es corresponen amb el nombre de llocs localitzats al territori. Cal més oferta i calen més graduats.

– Cal seguir l'exemple del grau en Enginyeria de l'Automoció i intensificar l'aposta que ha fet la UPC pel sector en col·laboració amb el Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya.

– També creiem que caldria que determinats graus universitaris establissin sinergies amb la formació professional dual i combinessin formació teòrica amb estades perllongades en centres de treball que permetessin a l'alumne assumir una experiència professional real.

– Les sinergies entre universitats i empreses privades han de continuar i han d'augmentar en nombre i intensitat, amb la finalitat d'unir els àmbits acadèmics i professionals per a formar professionals altament qualificats i adequats a les demandes del sector.

2. Millora constant de la competitivitat industrial

Al llarg del desenvolupament de la Comissió hem pogut comprovar que a Catalunya hi són presents els factors de la cadena de valor del sector de l'automoció: un sector consolidat que ha patit crisis de les quals ha sabut sobreposar-se amb la innovació en processos i amb la millora constant en la qualitat dels productes. Amb tot, calen polítiques públiques que donin suport al sector i que l'ajudin a millorar-ne la innovació i la internacionalització en un moment d'acceleració de canvis profunds. Els grups parlamentaris volen recordar al Govern la seva responsabilitat amb relació a:

– Fer, en funció de les disponibilitats pressupostaries, un esforç pressupostari més gran de manera contínua i sòlida per a les polítiques industrials que acompanyin un canvi de model productiu. Actualment, les línies d'incentius són mínimes i les polítiques de suport han patit una greu davallada des del 2010.

– Evitar duplicitats administratives i reduir les dificultats entre regulacions entre comunitats autònomes (residus, medi ambient o etiquetatge ambiental de vehicles).

3. Impuls de la cultura de la cooperació com a factor clau de competitivitat

Les polítiques públiques sectorials s'estabilitzen i tenen uns resultats més positius si es fan en un clima de col·laboració, informació, consulta i acord en els elements susceptibles del mateix, entre els diferents agents que formen part del teixit productiu, acadèmic i institucional. També la dimensió reduïda d'una part de les empreses del sector dificulta l'adaptació a la indústria 4.0, realitat que fa encara més necessària la cultura de la cooperació. Finalment, les males pràctiques d'algunes empreses del sector generen competència deslleial i desprestigien el conjunt: cal fer el possible per a acabar amb aquestes males pràctiques.

– Signatura del Pacte nacional per la indústria (Pacte +Indústria) de Catalunya i que aquest signifiqui una veritable política industrial dotada pressupostàriament pel Govern i estable en el temps.

– Mantenir per part del Govern la col·laboració, el suport i l'ajuda en l'impuls dels projectes del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya.

– Impulsar un canvi de cultura empresarial que faci de la cooperació un dels factors principals de competitivitat del sector.

– Promoure programes específics que facilitin que en els projectes de recerca i innovació se sentin implicades les empreses constructores i les empreses de components del sector.

– Desenvolupar projectes formatius que comprometin la cooperació entre les diferents empreses del sector i propiciïn la col·laboració entre empreses i les organitzacions sindicals.

– En les mesures de suport públic, incentivar els projectes empresarials a la cooperació en xarxa entre empreses constructores de l'automoció i empreses de components.

– Pel que fa a les males pràctiques, cal assegurar el compliment de la regulació en el mercat de recanvis, evitar la venda de components no homologats o falsificats i intensificar la inspecció per a evitar els tallers amb pràctiques il·legals.

4. Millora de la logística associada a l'automoció

Fem nostra i prioritzem la demanda de la construcció del corredor del Mediterrani. La mobilitat a partir del corredor ferroviari per a mercaderies és un factor important per al sector de l'automoció. Cal desenvolupar-lo connectant l'arc mediterrani peninsular amb la frontera francesa després de dècades d'endarreriment i després que la Unió Europea el considera prioritari des del 2011.

Cal superar unes connexions ineficients i incomplertes mitjançant un ferrocarril que uneixi les fàbriques, les empreses de components i la xarxa comercial amb els requisits d'interoperabilitat i capacitat suficients, i també amb la qualitat de les connexions necessàries.

També el transport marítim necessita canvis normatius i una millora de les infraestructures portuàries. Posem l'èmfasi en la necessitat de millorar les infraestructures d'accés als ports amb la incorporació de l'ample europeu i amb la finalització del pla director del desenvolupament de les infraestructures portuàries.

El transport per carretera requereix uns nous estàndards legislatius que autoritzin la circulació de camions de dimensions més grans –en pes, alçària i llargària.

5. Conjugació de les necessitats del sector tenint en compte els plantejaments del marc energètic

L'accés segur, estable i sostenible a l'energia és, com en qualsevol sector productiu, essencial. En el nostre cas, l'elevat cost de la factura energètica, per sobre dels països competidors, fa que la rebaixa del cost de l'energia sigui un factor important per a millorar la competitivitat del sector. De la mateixa manera, també considerem imprescindible la transició cap a fonts energètiques més sostenibles socialment i mediambientalment. Algunes de les mesures que considerem necessàries són:

– Donar compliment a les mocions del Parlament que insten el Govern a fer realitat el Pacte nacional per a la transició energètica i impulsar la producció energètica d'origen renovable per a reduir la dependència dels combustibles fòssils a l'hora de generar electricitat.

– Fomentar la llibertat de mercat i desenvolupar una política energètica que abarateixi els costos de l'energia i garanteixi preus més competitius.

• Mesures d'incentiu a les pràctiques d'eficiència energètica que les empreses engeguin de manera constant i mesurable.

• Redefinir l'estructura tarifària i el funcionament general dels mecanismes de fixació de preus.

• Assegurar la continuïtat dels programes d'ajuts públics a projectes industrials d'estalvi i eficiència energètica.

• Despenalitzar i fomentar l'ús d'energies renovables per a la producció pròpia d'energia.

6. Formació i qualificació professionals

Un dels reptes més importants del sector, davant la seva ràpida i intensa transformació, passa per tenir els treballadors formats de manera permanent i assegurar que l'oferta formativa garanteix prou persones qualificades per als nous llocs de treball. La digitalització ha arribat a molts dels processos i s'intensificarà en el futur: més automatització, més descentralització i, per tant, més demanda de llocs de treball i perfils professionals canviant. Creiem que cal incorporar una triple estratègia: una negociació col·lectiva que prioritzi la formació en el lloc de treball, una oferta de formació professional adaptada a les necessitats i un espai de coneixement i oferta universitària que abasti l'ampli camp del sector de l'automoció i les indústries auxiliars.

D'altra banda, esforços que s'havien fet a Catalunya no han avançat com s'esperava i cal reactivar-los. El Centre de Formació Professional de l'Automoció continua infrutilitzat i calen mesures urgents per a promoure'n la utilització plena en els àmbits de la formació reglada, la formació per a persones desocupades i la formació contínua dels treballadors de les empreses del sector, al mateix temps que s'estableixen mecanismes de governança del centre que permeten la participació de les organitzacions sindicals representatives del sector.

Pel que fa a la formació professional de les branques relacionades amb el sector de l'automoció, hi ha hagut una davallada de titulats en aquest nivell formatiu, i també una baixa vocació industrial. La Memòria econòmica de Catalunya 2016 recalca que «en contrast amb aquesta disminució de l'oferta de titulats en FP industrial, les empreses demanen cada cop més especialistes en mecatrònica, comunicacions industrials, *big data & analytics*, disseny d'interfícies, manteniment de robots específics, disseny industrial en 3D i altres noves ocupacions vinculades amb les tecnologies basades en la Indústria 4.0» (p. 164). Cal, per tant, augmentar l'oferta de formació professional inicial amb relació a les demandes i projeccions del teixit productiu del sector i reforçar la formació del professorat i l'adaptació curricular als canvis que es produeixen.

També amb relació a la formació professional:

– Potenciar l'experiència de Catalunya en formació professional dual basant-se en els casos d'èxits de SEAT i NISSAN. En qualsevol cas, incentivar una formació

dual de qualitat i amb garanties per a l'estudiant-treballador, l'empresa i el centre formatiu. La formació professional dual s'ha de fer mitjançant un contracte de treball relacionat, un contracte d'aprenentatge. No és una beca ni una substitució de treball camuflada: és un procés d'aprenentatge estructurat i amb el mateix control i supervisió que la formació que s'imparteix en un centre educatiu. Cal coordinar a nivell estatal els continguts, la qualitat de la formació rebuda i les titulacions de la formació professional dual per tal de facilitar la mobilitat i la incorporació laboral en empreses que tenen centres de treball a diferents comunitats autònomes i a la resta de la Unió Europea.

– Incentivar les empreses perquè participin en els diversos programes de la formació professional dual. Consideraríem positiu que les empreses, inclosos proveïdors, adaptessin un model de formació professional dual als seus centres de treball i col·laboressin en la preparació curricular del contingut de nous cicles formatius.

– Reclamem una major inversió en formació professional per a la transformació digital del teixit productiu, especialment del sector. El conjunt de l'economia requerirà nous perfils, i així mateix l'automoció. Cal tenir una estratègia que s'implanti amb rapidesa per a estar preparats davant els profunds canvis al mercat laboral i els requeriments de formació que s'estan produint pels nous productes i processos.

– Creiem també que cal incorporar millores en l'oferta i l'accés a la formació per a treballadors que es defineix de manera tripartida per part dels agents socials i econòmics i els governs.

7. Relacions laborals

Pel que fa a les relacions laborals, i respectant l'àmbit competencial i l'autonomia dels representants dels treballadors i les empreses, els grups parlamentaris ens limitem a destacar el que segueix:

– Constatem que les relacions laborals en el sector de l'automoció gaudeixen d'una tradició entre les parts i una capacitat d'innovació i adaptabilitat als canvis que s'han anat produint en l'economia que cal valorar. Així mateix, també cal constatar com la cadena de contractacions successives porta les condicions laborals a una tensió creixent que s'ha de revertir.

– La negociació col·lectiva i la garantia dels drets laborals que es dona en les grans empreses s'ha d'estendre en quantitat i qualitat al conjunt del teixit productiu del sector de l'automoció.

– S'ha de referenciar el parc de proveïdors als convenis sectorials del metall i reforçar el conveni autonòmic del metall després de l'estatal.

– Introduir la productivitat en la negociació col·lectiva amb més intensitat i corresponsabilitat per a aconseguir una millora social i del clima laboral i d'acció. També s'ha d'estendre als proveïdors i auxiliars que treballen per a l'empresa matriu.

– Facilitar vies per al rejuveniment de les plantilles mitjançant els canvis necessaris en el contracte de relleu vinculat a la jubilació parcial, de manera que siguin compatibles els drets dels treballadors de més edat amb la viabilitat del sistema de pensions públiques. Aquesta modalitat de contracte ajuda al manteniment de la competitivitat i la creació d'ocupació i l'està fent servir el 80% dels fabricants.

– Definir una política d'integració de components i proveïdors amb criteri de quilòmetre zero que ajudi a redimensionar la capacitat productiva i la diversitat productes del parc de proveïdors.

8. Impuls de la mobilitat intel·ligent, eficient, sostenible i compartida.

Vehicles connectats i autònoms com a models disruptius

Fer recomanacions als governs sobre automoció passa avui necessàriament per incorporar la visió i les actuacions molt més enllà de la política estrictament sectorial. A més, els vehicles són actualment capaços de rebre i processar moltes dades, la qual cosa incideix en la millora de la conducció. Aquests canvis fan que cada cop més la mobilitat tingui una gran influència en la nostra manera de viure i produir;

així mateix, els canvis en la mobilitat comporten una revolució en la indústria automobilitàtica. La Comissió Europea ha presentat recentment un conjunt d'iniciatives sobre aquesta matèria («Europa en moviment») pensades per a ésser aplicades a la mobilitat i el transport a escala europea. L'objectiu d'aquest conjunt d'iniciatives és mantenir la competitivitat del sector i contribuir alhora a la transició energètica i la digitalització.

Catalunya i el conjunt d'Espanya, totes les seves administracions i també els agents socioeconòmics i els ciutadans hem de contribuir, des de les responsabilitats de cadascú, a les mesures que estableix el programa europeu: la seguretat en el trànsit, una tarifació justa de l'ús de les carreteres, la reducció de les emissions de CO₂, la qualitat de l'aire i la millora de les condicions de treball en un sector en què estan apareixent noves formes empresarials que no sempre responen als interessos generals. Tot el que sigui l'estandardització de condicions per a millorar la mobilitat intel·ligent, eficient i sostenible arreu d'Europa ha de tenir el recolzament institucional i social. Cal impulsar les mesures següents, entre altres:

- Millorar i coordinar l'etiquetatge de vehicles com una mesura eficaç per a iniciar polítiques per a millorar la mobilitat a les ciutats: peatges, protocols de contaminació, aparcament regulat, àrees de prioritat residencial, etc. També és una eina per a millorar la conscienciació dels ciutadans. Cal evitar la proliferació de diferents iniciatives per a la categorització dels vehicles.

- Qualsevol política de mobilitat urbana ha de promoure esquemes de mobilitat compartida, com el cotxe i la moto multiusuari (*carsharing*; *motorsharing*), el desplegament dels quals s'ha d'incentivar i afavorir de manera flexible, en qualsevol escenari de mobilitat.

- Fer possible que la regulació del trànsit sigui dinàmica segons les necessitats, especialment a les grans ciutats, des del convenciment que com menys trànsit tinguem a les ciutats, millor. Hem de ser capaços de millorar accessos i sortides perquè el temps mitjà d'un cotxe en funcionament dins la ciutat sigui mínim.

- Contribuir a l'adequació del marc regulador per a implantar tecnologies relacionades amb la mobilitat intel·ligent, eficient, sostenible i compartida.

- Contribuir al lideratge d'Espanya com a referent per a l'assaig i fabricació d'aquests vehicles. Seguir la bona pràctica de l'*Industrial Forum for the Connected Vehicle and Automated Driving - Catalonia Living Lab*.

- Promoure polítiques de mobilitat urbana que incentivin l'ús de vehicles mediambientalment avançats i vehicles amb sistemes avançats d'assistència a la conducció (ADAS), com un pas més per a aconseguir la conducció autònoma.

- Les dades representaran el combustible del model de mobilitat futur. Per a fer possible aquest model cal avançar en l'arribada de la xarxa 5G i en les solucions comunicatives que ofereix la capacitat i la velocitat de transmissió d'aquesta nova generació de xarxa mòbil.

- Avançar cap a l'estudi i la implantació de sistemes i tecnologies que permetin, mitjançant la comunicació cotxe-infraestructura i cotxe-cotxe, nous serveis de connectivitat per a afrontar reptes com la seguretat i l'automatització de funcions.

9. Creació d'un marc favorable al vehicle elèctric

La percepció ciutadana sobre la utilitat dels vehicles elèctrics és cada vegada més alta. Així mateix, la consciència ambiental i les mesures introduïdes i anunciades per a anar reduint el parc automobilístic propulsat per motors dièsel està obrint espai i mercat al vehicle elèctric. Cal que la proporció de vehicles elèctrics creixi i ho faci a bon ritme per tal de minimitzar l'impacte de la mobilitat en el medi ambient i la salut pública. Aquesta transició s'ha de fer conjuntament amb una estratègia d'acompanyament als llocs de treball vinculats als motors dièsel, ja que representen una part important dels llocs de treball localitzats a Catalunya. La transició mediambiental ha d'ésser justa amb el medi ambient i amb l'ocupació. En conclusió,

tal com van demanar els representants dels treballadors a la Comissió d'Estudi, cal apostar per un renovació de productes, una integració components i una transició energètica justa. Cal, així mateix:

– Establir un marc jurídic i criteris fiscals eficaços orientats al medi ambient que ajudin a incentivar la demanda de vehicles elèctrics.

– Establir un marc favorable a la implantació de vehicles elèctrics i eficients energèticament mitjançant la política d'ajuts a la compra estable i al desenvolupament de punts de recàrrega.

– Potenciar l'ús d'energies alternatives renovables per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

– Simplificar la instrucció tècnica d'infraestructura i de gestor de recàrrega.

– Pel que fa a les flotes elèctriques públiques, cal fer realitat l'efecte exemplificador de les administracions públiques. S'ha d'incloure l'obligatorietat de posseir vehicles elèctrics en les flotes públiques.

– Homogeneïtzar la legislació relativa als vehicles elèctrics, amb l'impuls de l'etiqueta de vehicle d'emissió zero en totes les administracions com a element de discriminació positiva.

– Establir incentius per a la compra de vehicles elèctrics: incrementar i garantir la continuïtat dels ajuts públics fins aconseguir un volum de vehicles d'acord amb el potencial d'Espanya (continuïtat del Pla Movea).

Pel que fa al fre necessari a l'envelliment del parc automobilístic, creiem que cal donar continuïtat al Programa d'incentius del vehicle eficient (PIVE) fins arribar al mercat potencial, i potenciar les línies de finançament per a l'adquisició de vehicles industrials.

En aquest sentit, volem recordar la Moció 81/XI del Parlament de Catalunya, sobre el vehicle elèctric (BOPC 295, del 27 de desembre de 2016, p. 32).

VII. ANNEXOS

1. SERNAUTO

2. ANFAC

3. Direcció General d'Indústria

4. Documentació lliurada a la seu de SEAT (15.09.2016)

5. Documentació lliurada a la seu de Nissan (3.10.2016)

(La documentació annexa es pot consultar a l'Arxiu del Parlament.)

Palau del Parlament, 13 de juliol de 2017

El secretari de la Comissió, Fabian Mohedano Morales; la presidenta de la Comissió, Eva Granados Galiano

CONEIXEMENT

Mesa del Parlament, 20.07.2017

D'acord amb el que disposa l'article 65.3 del Reglament, la Mesa ha pres nota de l'Informe.
