

Reunión Foro de Diálogo de Alto Nivel de Automoción

Madrid, 1 de diciembre de 2017

Introducción

El pasado 1 de diciembre se produjo el primer encuentro del Grupo de Alto Nivel de Automoción, contando con la presencia de representantes del Ministerio de Economía Industria y Competitividad (Director General de Industria); IDAE(Director de Eficiencia); del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital (Director de Política Energética), un representante de la Oficina de Cambio Climático, representantes del MAPAMA, de la asociación empresarial de equipos y componentes para automoción (Director General de Sernauto); de la asociación de empresarios de constructores de vehículos y camiones (Vicepresidente de ANFAC); dos representantes de UGT-FICA; y el responsable del Sector de Automoción, el de Bienes de Consumo y de Estrategias Sectoriales de CCOO de Industria.

Antes de iniciar el primer punto, ANFAC informa sobre la situación del sector del automóvil, con especial referencia las nuevas inversiones de Ford y Mercedes, el incremento de las ventas, donde las de vehículos particulares representan un parte inferior, el buen resultado de las furgonetas y un mercado del camión estancado, consecuencia de la actual sequía que sufre el país. En cuanto al crecimiento de la producción está en decrecimiento (-3,5%), no pudiéndose cerrar este año con los tres millones de vehículos comprometidos en el Plan de la patronal, situándose en el entorno de reducción de los principales países europeos, salvo Italia. Señala al Brexit como principal referencia de estas caídas.

El Director General de Sernauto señala los 34.000 millones de facturación que obtuvo el sector de componentes de automoción en 2016 y que se espera llegar a los 36.000 en 2017, con un empleo que llega a las 212.000 personas.

El orden del día versaba sobre:

Actuaciones de apoyo a movilidad eficiente energéticamente y sostenible

El director de Política Energética informa del alcance de la actualización de la normativa reguladora del gestor de carga, con el despliegue del vehículo eléctrico. En esta marco, la administración ha pasado modificar el actual reglamento para simplificarlo y permitir que sea más fácil obtener la gestión del punto de carga para estos vehículos (la nueva propuesta se encuentra en audiencia pública en la web del ministerio de energía): *no sería necesario hacer una acometida independiente en los hogares para esta línea; mientras cumpla el requisito de ser sociedad mercantil, solo requerirá una comunicación y el cumplimiento de los requisitos de instalación; no se puede*

actuar sobre el precio porque la actividad de energía eléctrica está regulada y no se encuentra en libre competencia, al tratarse de un monopolio natural.

El representante del IDEA informa sobre el Plan Movalt, dotado con 50 millones de euros, cuya convocatoria acaba de salir. Se trata de ayudas por la compra de un vehículo, con fecha de caducidad el 30 de junio de 2018. Los vehículos subvencionables deberán estar homologados como vehículo de GLP/Autogás, GNC, GNL, bifuel, eléctrico puro (BEV), eléctrico de autonomía extendida (REEV), híbrido enchufable (PHEV) o de pila combustible. Tiene el límite de un vehículo por beneficiario de la subvención, salvo entidades públicas o privadas (35)¹. **En el debate se le exige a la administración mayor continuidad en estos planes para facilitar la compra y, sobre todo, se necesita un desarrollo importante de los puntos de carga en las grandes ciudades y en todo el país.**

El subdirector de industria explica la línea de apoyo a la I+D+i, vinculada con la movilidad eficiente energéticamente y sostenible, marco en el que se incluye una línea abierta para esta tecnología. **Se le reprocha la falta de apoyos a la I+D+i dirigida al sector de automoción, teniendo en cuenta el desarrollo de la industria 4.0 y la necesidad de tener instrumentos propios para esta industria.**

Situación de las medidas de la Agenda Sectorial de la Industria de Automoción para incrementar la flexibilidad laboral

El director general de industria justifica la ausencia del responsable de empleo por enfermedad, por lo que este debate queda pendiente para próxima reunión.

La Agenda Sectorial de la Industria de Automoción, presentada el pasado mes de julio, establece 20 medidas para el 2020. Entre ellas, y relacionadas con el marco laboral, entre otras propuestas:

- Analizar la adecuación actual de las modalidades de contratación laboral a las necesidades de la industria de la automoción y evaluación de las posibles modificaciones a incorporar.
- Mejorar las medidas de flexibilidad de jornada y tiempos de trabajo, individuales y colectivas, capaces de atender de forma ágil y eficaz los cambios del mercado, sin poner en riesgo los costes laborales.
- Garantizar la prioridad del convenio de empresa frente al convenio sectorial para el mantenimiento de la competitividad y el modelo de relaciones laborales del sector.

ANFAC quiere resaltar la necesidad de mantener el convenio de empresa como eje de la negociación colectiva, cuestión que es rebatida por los sindicatos. **Al mismo tiempo, se introduce la necesidad de incidir en la renovación del contrato de relevo, que tiene como referencia límite**

¹ Ver Plan de Ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas. Plan MOVALT Vehículos, del 24 de noviembre de 2017.

finales de 2018. Además, se traslada la necesidad de abrir un marco de debate sobre la contratación, teniendo en cuenta los déficits que tiene nuestro país en esta materia, lo que provoca que seamos uno de los Estados con mayor número de parados de la UE. En el ámbito de la formación, se critica que la decisión de la ministra de empleo de implementar una partida específica para la formación en materia de digitalización, ésta se esté desarrollando en las condiciones más lamentables posibles, sin tiempo para analizar las condiciones de adaptación.

Posición del sector español de automoción sobre la propuesta legislativa de la Comisión Europea de emisiones de CO₂ de automóviles y furgonetas

Sernauto presenta la propuesta de Reglamento de CO₂ Post-2020 para turismos y vehículos comerciales ligeros, valorándolo como realista, ambicioso y viable técnica y comercialmente, con un horizonte temporal de 2030. Aunque debiera estar condicionado a la penetración real del mercado de los vehículos eléctricos enchufables (ECVs) y se tenga un despliegue suficiente de recarga para vehículos de tecnologías alternativas.

Las características a mantener pasan por utilizar el gCO₂/km como métrica, la masa como parámetro de utilidad, la neutralidad tecnológica (sin establecimiento de cuotas específicas de vehículos eléctricos) y los mecanismos de flexibilización (supercréditos, eco-innovaciones, benchmark...). La transición tecnológica e industrial ha de basarse en las fortalezas del sector europeo, garantizando una transición tecnológica rentable en términos medioambientales, sociales y económicos, y la necesidad de promover inversiones industriales y en infraestructuras de recarga y combustibles alternativos.

Desde los sindicatos, informamos de la posición adoptada por IndustriAll en este ámbito, coincidiendo en términos generales con lo presentado por las empresas y que tiene como principal referencia una reducción de emisiones de los vehículos de un 23% (como mínimo); el que no se contemplen sanciones; el que no haya un mandato para EV's. En última instancia, los fabricantes de equipos originales podrían alcanzar los objetivos sin necesidad de vehículos eléctricos, simplemente equipando sus automóviles con un sistema de conexión (que es una tecnología conocida y crea aún más puestos de trabajo, ya que es más complicado, aunque aumenta el precio).

Por lo que saludamos los nuevos estándares, ya que brinda seguridad de planificación a la industria y la mantiene a la vanguardia del progreso tecnológico, nos ayuda a lograr nuestros objetivos climáticos. Aunque tenemos que tener en cuenta la dimensión social de las reestructuraciones potenciales resultantes de los cambios tecnológicos.

Al mismo tiempo, nos remitimos a la carta conjunta, remitida el pasado mes de octubre al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, en la

que se reclama “el apoyo de la Administración para realizar esta transición tecnológica, el paso de vehículos de bajas emisiones propulsado con vehículos convencionales hacia otros sistemas alternativos de propulsión. Un tránsito que debe ser gradual y no rupturista, teniendo en cuenta que España es una potencia mundial como productos de vehículos de gasolina y diésel, así como de sus partes y componentes...”.

Comunicación COM (2017) 652 final: Plan de actuación para la infraestructura de energías alternativas.

El representante de la Oficina de Cambio Climático señala los principales contenidos de la Comunicación de la Comisión, basados en el Acuerdo de París sobre cambio climático en vigor, que promueve acelerar la transición hacia una economía moderna hipocarbónica. El Consejo Europeo de junio de 2017 reconoció el Acuerdo de París como un “elemento clave para la modernización de la industria y la economía europeas”.

El desarrollo de “infraestructuras para los combustibles alternativos, ayudarán a crear una infraestructura europea troncal interoperable para 2025, especialmente para los corredores de la red básica de la red transeuropea de transporte (RTE-T), de forma que los vehículos y barcos puedan utilizarse fácilmente a través de las fronteras y en largas distancias. Para ello es crucial lograr un rápido acuerdo de todos los actores públicos y privados pertinentes sobre un enfoque común para la interoperabilidad de los servicios”.

Se estima que se necesitarán, para 2025, 1.500 millones de euros, para equipar los corredores. Para 2020, se necesitarían 440 000 puntos de recarga accesibles al público, lo que representa un incremento significativo respecto a las cifras actuales, requiriendo una inversión en puntos de recarga accesibles al público de hasta 3.900 millones de euros.

La Comisión ha decidido incrementar su presupuesto en 350 millones de euros adicionales para las propuestas que se presenten antes de la primavera de 2018, como anticipo de una movilización adicional de inversiones por valor de, al menos, 1.750 millones de euros para la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos a lo largo de los corredores de la red básica de la RTE-T (corredor atlántico europeo desde Helsinki-Lisboa).

En 2030, se pretende reducir desde el 10% al 26% las emisiones en los sectores difusos, respecto al año 2005. En este marco, el transporte representa una cuarta parte de las emisiones totales y el 80% de los difusos. Se denota una falta de interés para la puesta en marcha de estas infraestructuras en España.

Para los sindicatos el marco de actuación debe ser global, no solo medioambiental. Es decir, los objetivos dispuestos para la limitación de emisiones deben estar acompañados de medidas industriales, financieras, educativas y sociales, por lo que el papel de coordinación de la administración es determinante para que estos objetivos sean

efectivos. Sobre todo, no podemos permitir que los límites a determinadas inversiones se impongan sin haber conformado una transición que evite la muerte de sectores industriales completos porque nadie invierte en ellos, debido a su desaparición programada y porque nadie prevé el respaldo de inversiones para su sustitución por otros modelos de negocio distinto.

El subdirector de Industria informa sobre la alianza de empresas europeas para producir baterías, un proyecto en el que se quiere invertir 200 millones de euros en 2020, por lo que se están buscando empresas españolas para que participen en este proyecto, determinando la fecha de febrero de 2018 como límite para su presentación.

Al mismo tiempo, comunica la propuesta de Directiva de la Comisión para vehículos limpios, en la que se incorpora obligaciones en materia de licitación de contratación pública de vehículos limpios para 2025 y en 2030 éstos deben incorporar 0gCO₂/km.

Jornada con empresas del sector sobre el servicio de asesoramiento personalizado Financia Industria y el Programa Industria Conectada 4.0

La administración informa de la convocatoria del proyecto Financia Industria, que se produjo hace una semana y que tiene previsto cerrarse el 23 de diciembre próximo. El Ministerio pone a su disposición un servicio de asesoramiento personalizado sobre financiación pública para aquellas empresas que deseen llevar a cabo un proyecto industrial en su organización.

El objetivo último de este programa es alcanzar un escenario de mayor conocimiento sobre las distintas alternativas de financiación por parte de las empresas, para que éstas aumenten sus posibilidades de éxito en la petición de financiación pública y puedan así aprovechar todo el potencial financiero del Estado al servicio de la industria nacional. Para conseguir este objetivo general, el servicio Financia industria tiene los siguientes objetivos concretos:

- Informar sobre los distintos instrumentos financieros que ofrece la AGE para las iniciativas industriales.
- Resolver las dudas concretas que los posibles beneficiarios tengan sobre los distintos programas de financiación.
- Asesorar al beneficiario sobre qué programas de financiación son más adecuados para financiar sus proyectos.

Una vez concluido el orden del día, varias organizaciones solicitan conocer el carácter de estas reuniones, en cuanto a su utilidad y proyección, por lo que se solicita el establecimiento de un calendario de reuniones, incluir aspectos como el comercio y la fiscalidad, empleo y seguridad social, logística, etc.

Madrid, 4 de noviembre de 2017