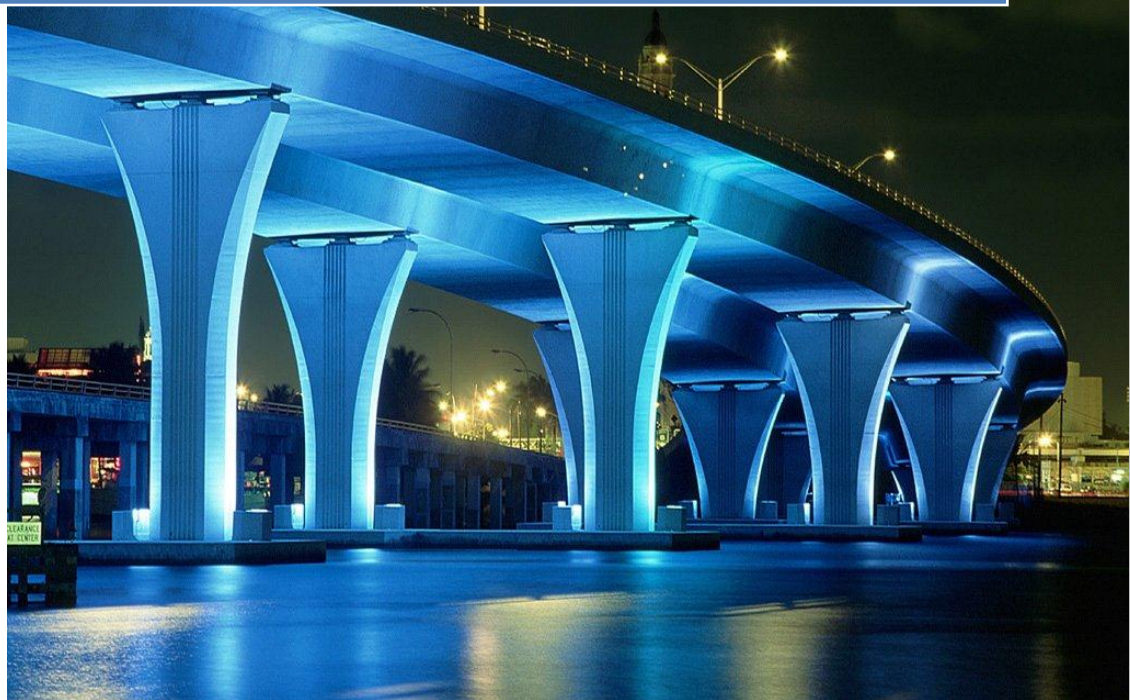


Plan 3 Millones

¿Cómo puede España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global?



1. VISIÓN ESTRATÉGICA: EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL ANTE UNA ENCRUCIJADA.....	3
1.1 INTRODUCCIÓN	3
1.2 UNA ESTRATEGIA ESPAÑOLA	4
2. MEJORANDO EL CONTEXTO GLOBAL PARA EL SECTOR.....	9
2.1 RECUPERACIÓN DEL MERCADO INTERIOR	12
2.1.1 Medidas de Impacto: Plan de Calidad del Parque en España	15
2.1.2 Medidas estructurales	17
2.2 MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL	25
2.2.1 Logística para el Automóvil.....	25
2.2.2 Incentivos a la Inversión	30
2.2.3 Entorno Socio-Laboral	33
2.2.4 Marco Energético Competitivo	45
2.2.5 La I+D+i como Factor de Competitividad del Sector del Automóvil	49
2.2.6 Fabricación Sostenible.....	52
2.2.7 Fiscalidad de la Empresa y Competitividad.....	55
2.3 MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS MERCADOS GLOBALES	57
2.3.1 Tratados de Libre Comercio.....	58
2.3.2 Reglamentación Internacional.....	63
2.4 MEJORA DE LA INTEGRACIÓN SECTORIAL.....	66
2.4.1 La Verticalidad del Sector: Relaciones con las redes de concesionarios	67
2.4.2 Mayor Arraigo Industrial sobre una base de Proveedores Competitivos.....	71
3. REGULACIÓN MÁS INTELIGENTE Y NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD.....	75
3.1 REDUCIENDO LAS EMISIONES DE CO ₂	75
3.1.1 Revisión de los objetivos para Turismos y Comerciales Ligeros.....	77
3.1.2 Un enfoque coherente para los Vehículos Industriales	78
3.1.3 Hacia un Etiquetado de CO ₂ más efectivo	80
3.2 CALIDAD DEL AIRE, RUIDO Y VEHÍCULOS FIN DE VIDA: NUEVOS DESAFÍOS.....	81
3.2.1 Emisiones de Turismos y Comerciales Ligeros	82
3.2.2 El escenario particular de los Vehículos Pesados.....	83
3.2.3 Nivel Sonoro de Vehículos Ligeros y Pesados	84
3.2.4 Mejorando la Gestión de los Vehículos al Final de su Vida Útil	84
3.3 NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD	86
3.3.1 Sistemas de Propulsión y Combustibles Alternativos	87
3.3.2 Electromovilidad.....	88
3.3.3 Mejorando la Seguridad Vial y los Sistemas Inteligentes de Transporte	89
4. IMPACTOS Y CONCLUSIONES	93

1.1 INTRODUCCIÓN

- A lo largo de su historia reciente, España se ha encontrado varias veces en la necesidad de reciclar su economía y adoptar un nuevo modelo de crecimiento económico. Y en todos ellos la industria del automóvil ha jugado un papel clave, tirando de la economía, modernizando su estructura y situándonos en el mapa del comercio internacional. En cada momento de crisis la cadena de valor de la industria del automóvil ha proporcionado consistentemente puestos de trabajo, I+D, inversión, exportaciones y crecimiento económico.
- Y hoy, tras 5 años de crisis financiera y depresión económica, cuando los motores económicos de la construcción y los servicios financieros se han detenido y restan PIB en lugar de sumarlo, la economía española debe reinventarse una vez más y encontrar los fundamentales que le devuelvan la confianza y convengan a unos inversores que dudan seriamente de nuestra capacidad de crecimiento. En esa encrucijada entre un modelo ya inviable y un nuevo modelo sostenible, la industria del automóvil puede y quiere seguir jugando un papel protagonista, liderando el sector industrial, que es el que debe articular una estructura económica de futuro, creadora de valor y exportadora de productos de calidad. La crisis financiera ha añadido nuevas exigencias sobre Estados y empresas y está generando procesos de selección empresarial que no admiten medias tintas.
- Pero para jugar ese papel, la industria española del automóvil debe superar sus propios retos. Si la economía española se encuentra en una encrucijada fundamental para su futuro, la fabricación de vehículos se enfrenta a otra no menos crucial. Como indica el Informe CARS 21¹ en su análisis del sector con horizonte 2020, la industria europea del automóvil está ante una encrucijada histórica: “el status quo no puede mantenerse”. Hay que readaptar los sistemas productivos y logísticos, asegurar el acceso a materias primas y energía a costes razonables, incorporar y formar a los profesionales de mayor talento, y encontrar nuevos modelos de negocio y colaboración a lo largo de toda la cadena de valor, en el marco de una regulación coherente y coste-eficiente. En definitiva, hay que anticipar el cambio desde una perspectiva global que abarque todos los factores que condicionan la competitividad y el futuro a largo plazo de las empresas. Una transformación integral como la que pide CARS 21 requiere una ambiciosa política industrial, que debiera enmarcarse en el contexto de los programas de crecimiento *-Growth Compact-* que la UE está desarrollando.
- En el caso español, la situación a medio plazo es ganadora, con apuestas inversoras recientes muy significativas y proyectos muy atractivos asignados a nuestras plantas. Pero a largo plazo no hay nada asegurado. Hay 169 fábricas en Europa que compiten denodadamente por inversiones y carga de producción para asegurar su existencia al menos a medio plazo. Y la única acción posible para ganar en este envite es ser más competitivos que las opciones

¹ European Commission, High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union. Final Report. 2012



alternativas. Y ganar no debe entenderse como mantener lo que ya se tiene, ni siquiera por recuperar lo que se tuvo, sino por conseguir metas todavía más ambiciosas, aprovechando al máximo las capacidades disponibles y poniendo en valor todo el potencial acumulado. Hay que conseguir ventajas competitivas claras para sobrevivir y crecer, o resignarse a un rápido proceso de declive. La producción, y su condición previa, la recepción de inversiones, será la medida de nuestra competitividad y el foco al que deben dirigirse todos los esfuerzos del sector y de los poderes públicos, cuya actividad reguladora y creadora de entorno económico y social condiciona poderosamente las posibilidades competitivas de la industria. Más incluso que para la UE, para España es crucial aprovechar el corto y medio plazo para anticiparse al cambio, apoyando clara y rápidamente la adaptación de un sector que todavía puede crecer y hacer crecer a su entorno. Es ahora, en los próximos 12 a 18 meses cuando se están adoptando decisiones que diseñarán la configuración de producción de las fábricas europeas de vehículos y condicionarán decisivamente su futuro a medio y largo plazo. España tiene que estar presente en ese diseño asegurando no sólo el futuro del sector sino el propio porvenir industrial de nuestra economía.

- ◉ Desde el punto de vista macroeconómico, varios países se han enfrentado en los últimos años a estas encrucijadas y las han resuelto satisfactoriamente. La profunda reforma del modelo económico alemán tras la reunificación, o los cambios introducidos en Suecia a mediados de los 90 son ejemplos cercanos al entorno español y de los que deberíamos sacar consecuencias aprovechables para la reorientación de las políticas económicas. Y desde la encrucijada sectorial, el caso norteamericano, con una industria en serio peligro de bancarrota y por la que sus autoridades han apostado decididamente, con éxito innegable, podría servir de ejemplo para Europa en general y para España en particular. Las reflexiones y recomendaciones del informe CARS 21, muy consciente de la gravedad de los momentos actuales para la automoción europea, deben servir necesariamente de marco para una reflexión sobre el sector que, no obstante, debe tener planteamientos genuinamente españoles.

1.2

UNA ESTRATEGIA ESPAÑOLA

- ◉ Dejando aparte experiencias históricas preindustriales, la fabricación española de vehículos tiene su origen en la política de industrialización forzosa de los 50, que creó un núcleo de actividad productiva en el que no sólo figuraban los proyectos auspiciados desde el Estado sino también algunas iniciativas privadas conectadas con grupos fabricantes internacionales. De esta forma se consiguió construir un activo industrial que tras las sucesivas liberalizaciones y alineamientos con Europa, cobró un auge espectacular en productividad y exportaciones, siendo una de las pocas experiencias de este tipo que no sólo resistieron la apertura de los mercados a la competencia sino que lograron integrarse en el entramado fabril internacional asumiendo una cuota muy significativa de la producción mundial.
- ◉ Entre los factores decisivos para esta trayectoria de éxito hay que incluir sin duda alguna el menor coste relativo de producción, muy importante en el desarrollo de coches pequeños y medios, sobre todo con las tecnologías fabriles de los 70 y 80, y la existencia de una cultura automóvil en trabajadores y técnicos, con un historial productivo de cierta amplitud. El ciclo económico alcista tras la crisis del petróleo de los 70, con su fuerte demanda de motorización,

influyó también de manera importante en la búsqueda de nuevos emplazamientos industriales, con España en la lista corta de selección. Pero siendo importantes estos factores, la entrada de nuevas inversiones en el sector español de automoción a mediados de los 70 y a lo largo de los 80, así como la ampliación de las preexistentes, se apoyaron también en una inequívoca disposición favorable de las autoridades españolas, derivada de una permanente consideración estratégica de esta rama industrial, típicamente calificada de locomotora del crecimiento económico.

- ◉ Y fruto de esta consideración estratégica, tanto la regulación sectorial como las infraestructuras logísticas o comerciales se han venido transformando y mejorando, permitiendo que el sector respirara y compitiera internacionalmente con niveles de productividad muy por encima de los tradicionales en España. El grado de competitividad internacional alcanzado ha permitido mantener hasta el momento un alto nivel de producción y exportación, superando tanto los cambios de ciclo económico como la aparición de nuevos competidores, con algunos, como los del Este de Europa, mejor situados geográficamente y con menores costes laborales. Sin embargo, la competencia no espera ni da tregua y los nuevos centros de producción desafían continuamente la posición española. La reducción generalizada de precios en los vehículos, obliga a una reducción equivalente de costes, con la logística ocupando hoy un lugar clave en la competitividad. Se necesita una nueva logística, más barata, más eficiente y adaptada a los nuevos destinos de nuestros productos que no pueden ser sólo los tradicionales
- ◉ La conversión de la industria española de fabricación de vehículos en un potente dispositivo de creación de valor añadido ha sido posible gracias al esfuerzo de las empresas que lo componen pero también gracias a una visión, no siempre coherente, pero sí profundamente sentida por la sociedad española y sus autoridades políticas, de que el sector de automoción conforma y lidera la estructura industrial española y condiciona fuertemente las variables macroeconómicas más importantes, tanto a nivel nacional como en los ámbitos territoriales en los que está establecido. **Algunos datos clave:**

 - **Liderazgo en producción:** Un primer puesto europeo en fabricación de vehículos comerciales, un segundo en producción total de vehículos y un noveno a nivel mundial.
 - **17 fábricas** en el territorio nacional de 8 grupos industriales, todos ellos en el top ten de la producción mundial.
 - **10 Comunidades Autónomas** con participación sectorial destacada.
 - Una gran **variedad en marcas**, incluyendo europeas, americanas y japonesas, y tipos de vehículos, desde automóviles de turismo a comerciales ligeros, todo terreno, furgones, camiones ligeros y pesados o autobuses y autocares.
 - Presencia industrial en **las más diversas tecnologías de presente y de futuro**, con impacto ya muy significativo del vehículo eléctrico.
 - Una **tradición industrial de más de 60 años** con 61 millones de unidades producidas en los últimos 25 años.



- Una **integración total de las plantas españolas en sus respectivas “fábricas globales”**, interactuando con el entramado productivo y logístico mundial de cada marca.
 - Una capacidad demostrada de asumir flexiblemente las exigencias de un proceso fuertemente cíclico y sujeto a fuertes oscilaciones de demanda, manteniendo **estándares de productividad al primer nivel mundial**.
 - **Y sobre todo, personas**. Personas de alto nivel de cualificación y que apuestan cada día por el crecimiento cuantitativo y cualitativo del sector. Talento que debería crecer en nuestras fábricas y extenderse en la “fábrica global”.
- 🌀 **Gracias a ello, el sector puede ofrecer a España:**
- Un **10% del PIB** y **24.000 millones de recaudación fiscal**.
 - **40.000 millones de exportaciones** (un 18% del total) de productos “intensivos en conocimiento”, que son los que caracterizan a las principales economías desarrolladas (McKinsey, 2012).
 - **1.000 millones de euros de inversión** productiva media anual, con 800 millones de inversión extraordinaria en lo que va de 2012, en un contexto de salida neta de capitales.
 - Un **9% de la población activa** entre empleos directos e indirectos, con muy alto nivel de calidad en el empleo directo, tanto en porcentaje de contratos fijos (>85%) como en cualificación profesional.
 - El **12% de la inversión total española en I+D**, con 1.600 millones de euros anuales y un tercer puesto en el ranking español.
 - Una **responsabilidad medioambiental** demostrada en la reducción de contaminantes (99% de partículas y 60% de NOx en los últimos 10 años), el aumento de la eficiencia energética (25% de reducción del consumo en igual plazo) y el reciclado de más del 85% de los vehículos usados.
 - Una **contribución fundamental a la imagen y marca de España**, con vehículos made in Spain en los mercados más exigentes y en los lugares más emblemáticos (taxis de Nueva York o Londres, por ejemplo).
 - Una **fabricación española potente de vehículos comerciales e industriales en todas sus gamas, que aporta unos bienes de inversión fundamentales** para el crecimiento económico general y que genera además saldo positivo en su balanza de pagos. El carácter de “input estratégico” de los vehículos comerciales e industriales made in Spain, los hace imprescindibles en el esfuerzo de reindustrialización que necesita imperiosamente nuestra economía y en el que la logística y el transporte deben jugar un papel esencial.

- ⦿ Y la aportación de la automoción no debe verse como una cota a defender, sino como algo sobre lo que construir. Una apuesta por este sector significa apostar por una participación significativa de España en un mercado de más y mejores productos. El crecimiento económico mundial a medio plazo conllevará un enorme aumento del parque -de 800 a 2.200 millones de vehículos- con un alto nivel de avance tecnológico, y por tanto de conocimiento y valor añadido, en los vehículos del futuro.

- ⦿ Pero la continuidad de esta realidad sectorial requiere una Visión Estratégica a Largo Plazo que le proporcione un entorno favorable para mantener y amplificar sus ventajas competitivas, reforzando los factores que sujetan (keep factors) a las plantas de fabricación y evitan el peligro de su deslocalización total o parcial. Para ello es imprescindible crear valor y generar confianza de forma sostenible, ya que hay que convencer a inversores directos y no a prestamistas financieros.

- ⦿ En particular debe atenderse a :
 - La **superación del “efecto sede”** (sedes centrales fuera de nuestras fronteras) mediante competitividad, y de nuestra situación periférica (o “pericentral” como concepto zonal intermedio) mediante calidad y logística.

 - La capacidad de **ampliar nuestros mercados de exportación tradicionales** apuntando a los de mayor crecimiento potencial y posicionando a nuestras fábricas en las tecnologías de futuro.

 - El incremento de la **participación** de los centros industriales y de desarrollo de producto de nuestro país **en la actividad innovadora de sus grupos matriz**, abonando con tecnología y conocimiento sus raíces industriales en España.

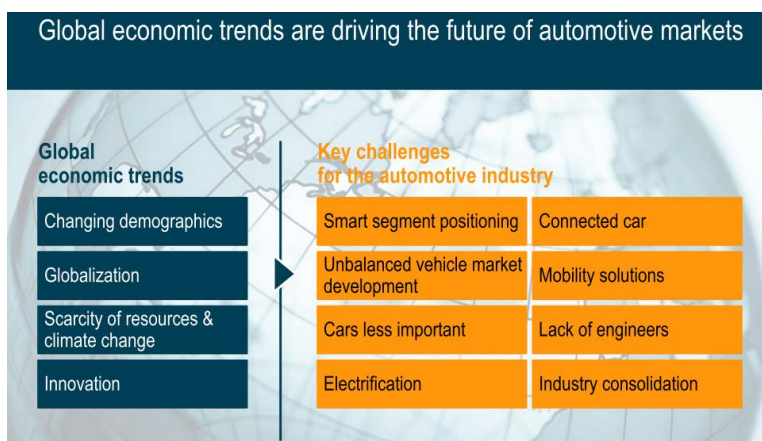
 - La necesidad de **considerar el conjunto de la cadena de valor** (supply chain, fabricantes de vehículos, distribuidores y postventa, como en CARS21) y centralizar las políticas, cohesionándolas en una visión global (dicho en términos CARS21: “una aproximación integral de la política”) incluyendo la variable automoción en el conjunto del escenario de política económica, incluso en sus aspectos macroeconómicos.

 - La **recuperación y fortalecimiento de los “valores” del automóvil**, y arraigo del sentimiento industrial. Potenciar el orgullo del “made in Spain” en productos que compiten con éxito en el mercado internacional.

- ⦿ Una estrategia del tipo descrito, implica necesariamente una actuación fuerte sobre todos los factores de competitividad directos e indirectos, **focalizando en la mejora de la competitividad industrial y de nuestra posición respecto a los mercados globales, en la integración sectorial a lo largo de toda la cadena de valor y en el mantenimiento de un mercado interior sólido.**

- ⦿ Además, resulta imprescindible la reconsideración de nuestro marco regulatorio desde una perspectiva coherente con el desarrollo tecnológico, aportando una visión inteligente y **haciendo realidad el concepto de smart regulation.**

Como para toda la economía, las tendencias macro-económicas globales están condicionando el desarrollo futuro de la industria del automóvil. Así, como describe la consultora Roland Berger en sus análisis de estrategia, los cambios demográficos, la intensificación del fenómeno de globalización, la escasez de recursos y los desafíos asociados al cambio climático, junto con la innovación están marcando la pauta del desarrollo mundial y planteando desafíos clave al sector del automóvil.



Fuente: LMC Automotive; Roland Berger

Y frente a estos desafíos, la industria española tiene fortalezas importantes pero también puntos débiles y huecos que rellenar. La especialización relativa en segmentos de futuro y la gran variedad de tipos producidos en España (smart segment positioning) le asegura un papel destacado en una producción mundial que debe seguir muy de cerca la demanda global de vehículos, y en especial la de aquellos mercados que están todavía muy lejos de su potencial y que incluyen no sólo países emergentes, sino incluso algunos de alto grado de desarrollo pero de escasa motorización, como en el propio Japón. Segmentos como los A y B (pequeños y medios), para los que se esperan crecimientos del 150% en el período 2005-2025 o los comerciales ligeros y todoterreno, con porcentajes de aumento en ese período del orden del 60%, asegurarían demanda firme para nuestras fábricas, si mantienen e incrementan su competitividad.

La presencia española en tecnologías de futuro y en concreto en la electrificación de las motorizaciones constituye también un activo de partida muy relevante en el medio y largo plazo, donde estas tecnologías tendrán un papel sustancial en el mercado. Las fábricas españolas están ahora mismo en cabeza de la producción de vehículos eléctricos con lo que esto supone de adquisición de una tecnología y un know how de proceso en una línea de futuro indiscutible. Convertir este activo en una referencia mundial debiera ser una tarea prioritaria en la política industrial diseñada para el sector. La capacidad tecnológica y de innovación de las empresas instaladas en España asegura por su parte un flujo continuo de avances tecnológicos sea en equipamientos de seguridad y medioambientales o de conectividad de unos vehículos que se integran cada vez más en el mundo telemático. La cualificación de los profesionales de todo tipo que integran el sector español de automoción y la confianza que generan en su capacidad industrial



debe seguir permitiendo la aportación de este extraordinario valor añadido incorporado en la tecnología de los modelos que se siguen asignando a nuestras fábricas y en las compras de equipamientos que reciben nuestros suministradores.

Pero evidentemente, no todo son puntos fuertes. La producción española debe llegar a sus mercados finales y a un precio que cada vez deberá ser menor, sobre todo si la demanda mundial procede de países de menor desarrollo económico. La competitividad en costes de fabricación, que está implícita desde siempre en el sistema global de asignación de nuevos modelos y volúmenes de producción, debe sumarse a la competitividad en el transporte de los vehículos producidos hasta sus mercados de destino. Y si las distancias se incrementan, tanto por la pérdida relativa del propio mercado, que es obviamente el de menores costes de transporte, como por la necesidad de diversificar los actuales destinos de exportación, muy afectados por la crisis y con alto grado de madurez, buscando los mayores crecimientos potenciales, el factor logístico pasa a ser absolutamente clave. Y para resolver esta debilidad, muy fuerte en el caso español, no basta con el esfuerzo y profesionalidad de los equipos que operan las plantas de producción españolas. La infraestructura, la regulación, en definitiva, el “entorno país” juegan un papel decisivo y todavía insuficiente en el coste y calidad de la logística de exportación, mientras la reducción persistente y sustancial del tamaño de nuestro propio mercado interno impulsa fuertemente al alza el mix de costes de transporte.

La mayor demanda mundial estará acompañada por otra parte de la aparición de nuevos competidores en el mercado. No solamente nuevas empresas y nuevas plantas de producción de las empresas ya existentes, sino competidores con modelos de negocio procedentes de otras áreas tecnológicas o de servicios, que modificarán el sistema tradicional de diseño, producción y distribución de los vehículos exigiendo más capacidades, más flexibilidad y más tecnología quienes ahora protagonizan el sector y a las economías en las que están instalados. Europa, que está sufriendo la crisis con especial gravedad, está directamente implicada en este esfuerzo de anticipación al cambio con el informe CARS 21 como diagnóstico riguroso y punta de lanza de las medidas a adoptar. España, como segundo productor europeo de vehículos y primero en comerciales y con una debilidad estructural mucho más aguda, debe estar en ese esfuerzo sin vacilaciones ni retrasos.

También deben preocupar, aunque sea a más largo plazo, las tendencias a la pérdida de cultura automóvil en el plano social, confundiendo las necesarias políticas de movilidad sostenible y racionalidad en el uso del vehículo a motor con una descalificación genérica de sus ventajas. La peatonalización de los centros históricos, la atención al medioambiente de las aglomeraciones urbanas y el control social de la utilización del automóvil privado son componentes lógicos en la evolución de una sociedad desarrollada ante el crecimiento del parque en circulación y su concentración en determinadas zonas. Y no sólo son elementos plenamente compatibles con el respeto a la movilidad individual sino que aseguran un crecimiento sostenible de la motorización y de la actividad económica que genera. Pero, como en toda regulación que restrinja actividades económicas y sociales, su aplicación debe estar rigurosamente fundamentada dentro de un esquema claro de coste-beneficio en cuyo diseño se impliquen todos los afectados. Y, dentro de esta cultura automóvil, tampoco debe desatenderse el mantenimiento y mejora de la formación tecnológica y específicamente dirigida al automóvil en los profesionales jóvenes españoles, cuya capacitación seguirá siendo un elemento de competitividad esencial tanto más determinante cuanto más valor añadido reciban las fábricas españolas y que debe servir de clara diferenciación de nuestras plantas respecto de las situadas en entornos de menor desarrollo cultural y técnico.

La superación de las debilidades actuales y el mantenimiento y mejora de los aspectos de mayor fortaleza relativa de la industria española de automoción es una tarea compleja y que requiere esfuerzos sostenidos de todos aquellos cuya actuación o falta de ella puede afectar a los resultados finales. La sociedad española con todo su potencial de esfuerzo y entusiasmo debe apoyar a su industria y en particular a la que hoy representa su principal activo de futuro. Y en nombre de ella, empresas, autoridades públicas, centros de investigación y de formación, trabajadores y organizaciones de todo tipo deben hacer converger su acción en esta dirección, que no debe verse como defensiva, sino como la única forma de poner en valor una historia de éxito que debe seguir siéndolo en un futuro enormemente desafiante.

La complejidad, profundidad e interrelación de estos desafíos exigen la elaboración decidida y urgente de una estrategia española para el automóvil, que en coordinación estrecha con las acciones de la Unión Europea, provea de horizontes claros al sector. Esta estrategia debe articularse en muchos frentes diferentes, actuando en profundidad en cada uno de ellos pero conservando siempre la perspectiva general y focalizando el fin último que no puede ser otro que hacer crecer al máximo nuestras posibilidades de liderar la producción europea y se relevantes en el escenario mundial. Dentro del amplio y variado abanico de medidas que deben adoptarse y que se desarrollan con detalle en los epígrafes siguientes de este informe, deben incluirse:

- La adopción decidida de medidas que incidan directa y fuertemente en los factores principales de competitividad industrial. Empezando por mejorar las infraestructuras de transporte y logística o diseñando el marco más atractivo posible para incentivar la inversión en el país y pasando por la adecuación del marco socio-laboral a las necesidades de flexibilidad del sector o el diseño de una política energética nacional, que garantice costes de energía competitivos.
- Políticas de impulso a la Investigación y el Desarrollo que acompañen el liderazgo del sector privado y sitúen a España en el grupo de cabeza de indicadores como el *Global Innovation Index*, políticas fiscales que rediseñen el marco fiscal del automóvil, haciéndolo más atractivo y adecuado a la consideración del sector como estratégico y políticas regulatorias que primen la simplificación reglamentaria y la coherencia en las medidas de protección medioambiental que afectan a nuestra actividad productiva.
- Desde una perspectiva más global, es necesario acompañar esas medidas con acciones decididas en la escena internacional, buscando un reequilibrio en las relaciones comerciales con terceros países, eliminando posiciones no equitativas, tanto arancelarias como de efecto equivalente.
- El enfoque estratégico debiera ser necesariamente global para toda la cadena de valor, participando a los proveedores de los desarrollos tecnológicos y de un mejor marco industrial/competitivo y construyendo, sobre la base del consenso y el dialogo, una relación sólida y de futuro con las redes de distribución, donde la actividad de post-venta adquiere un carácter clave.
- Una realidad industrial de futuro para el sector del automóvil en nuestro país requiere también de un mercado interior con empuje y en los niveles que el desarrollo económico y las necesidades de movilidad de España apuntan. Resulta fundamental combinar medidas de impacto con medidas estructurales que eliminen restricciones injustificadas a la demanda de vehículos y refuercen el natural proceso de renovación de parque, con los consiguientes beneficios en seguridad vial y calidad medioambiental.

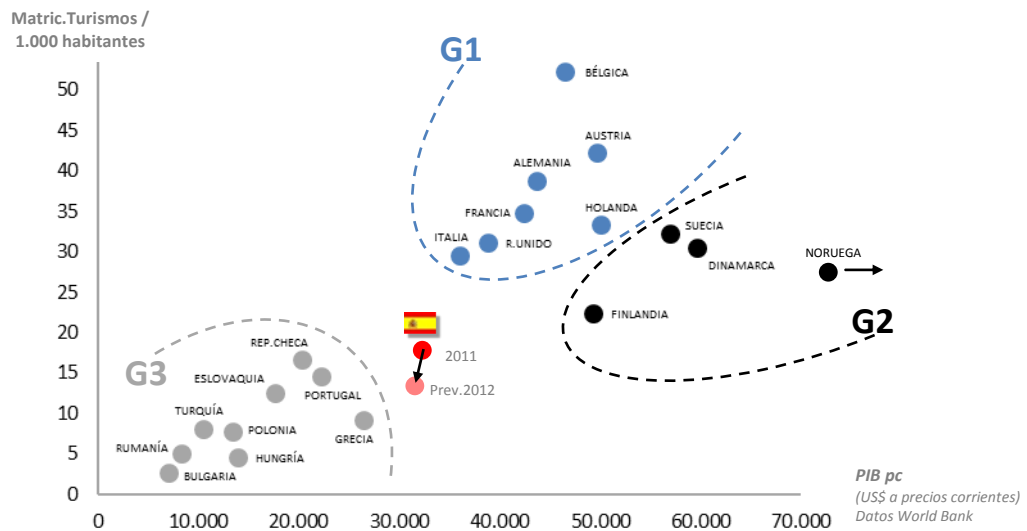


- La regulación sobre impacto ambiental –desde la calidad del aire, hasta las emisiones de CO₂, pasando por la contaminación acústica – y la que afecta a la seguridad vial, debe respetar la *aproximación integrada de actores y tecnologías* que CARS 21 señala como prioritaria.
- Debe respetarse el sólido compromiso del sector del automóvil con la consecución de una verdadera movilidad sostenible, a través del desarrollo tecnológico y la innovación y acompañar las exigencias técnico-regulatorias en estos aspectos con los ciclos de inversión y diseño de los automóviles, exigiendo objetivos realistas, técnica y económicamente alcanzables y que representen una mejora objetiva para el medio ambiente y la seguridad vial.
- Sólo desde esta perspectiva de *smart and integrated regulation* se construirán y reforzarán nuevos conceptos de movilidad sostenible y sistemas de propulsión alternativos viables técnica y económicamente.

2.1

RECUPERACIÓN DEL MERCADO INTERIOR

Como consecuencia de la crisis económica, **el mercado español de turismos se encuentra en mínimos históricos, con niveles de ventas que no se corresponden en absoluto con el desarrollo económico del país ni con sus necesidades de movilidad.** Con apenas 17 turismos matriculados por 1000 habitantes, el año 2011 situó a España en cifras de 1986, muy cerca ya del grupo de países de menor desarrollo de su entorno.



Fuente: AnfacResearch

Grupos Mercado Europeo

G1 Grupo desarrollado. Alto PIB per capita
y alta matriculación

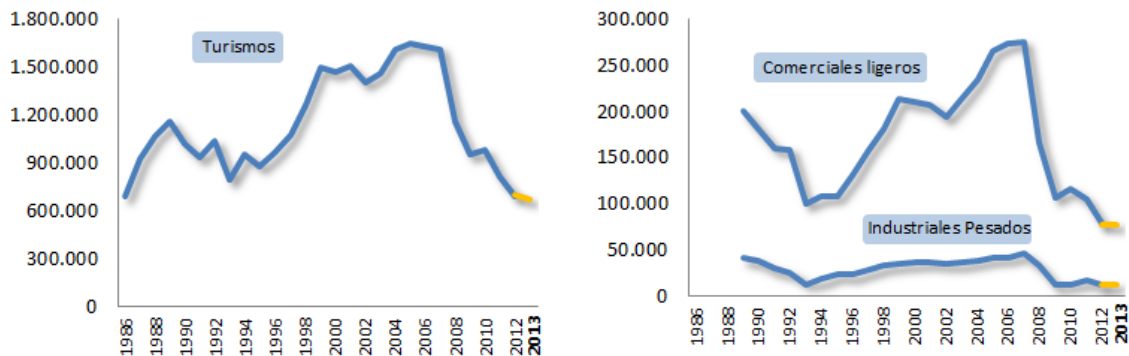
G2 Grupo nórdico. Alto PIB per capita
pero matriculación relativamente baja

G3 Grupo menos desarrollado. Bajo PIB
per capita y matriculación baja

Plan 3 Millones

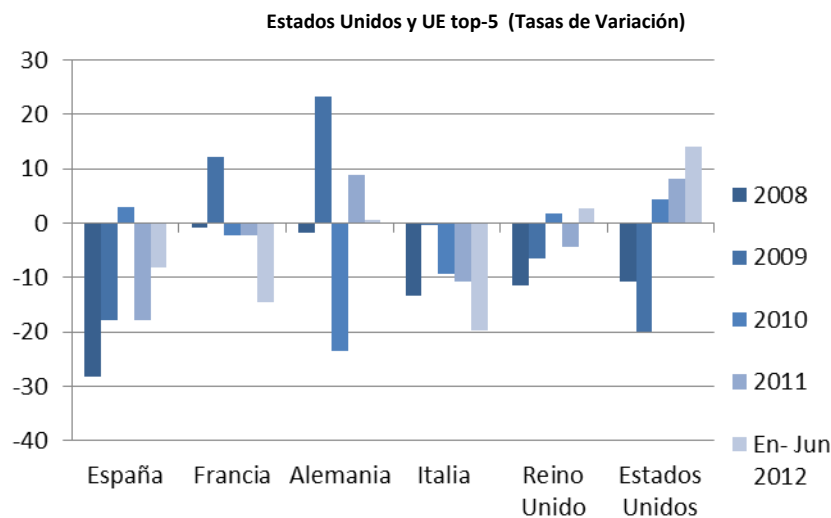
¿Cómo puede España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global?

Y las previsiones para 2012 y 2013 apuntan a volúmenes de mercado de hace más de 25 años, tanto en turismos como en comerciales ligeros y pesados:



Fuente: Anfac Research

El deterioro del mercado español está siendo mucho más profundo que en el resto de los grandes mercados internacionales. Aunque el contexto económico también está afectando a otros mercados europeos y de otras áreas geográficas, sus descensos no han sido tan acusados ni tan sostenidos en el tiempo. En algunos casos, como el de Estados Unidos o Reino Unido ya están retomando su senda de crecimiento.

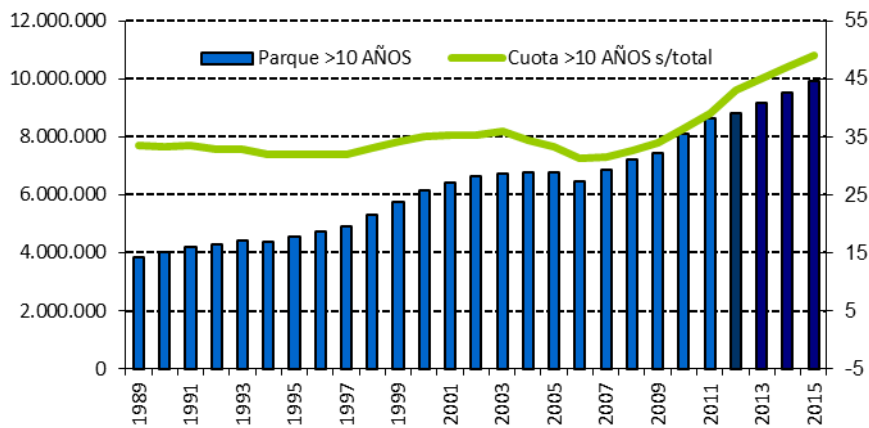


Fuente: ANFAC

La debilidad de la demanda española de vehículos se está trasladando al parque circulante, que está reduciendo su tamaño, pero sobre todo su calidad. En términos del parque de edad inferior a 10 años, donde la tecnología media está aceptablemente actualizada, la pérdida ha sido llamativa: de un 74% en 2007, previsiblemente se pasará a un 57% en 2012. Por el contrario los más viejos llegarán a alcanzar en 2012 el 43% de los automóviles de turismo en circulación. Si la tendencia no se frena, la entrada en los próximos años de más de 1 millón de turismos en este colectivo podría hacer que en 2015 su cuota llegara a ser prácticamente la mitad del parque.

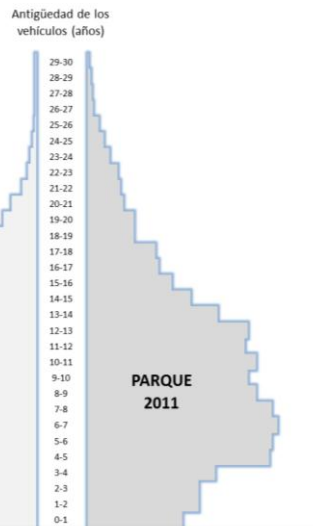


Proyección de parque de turismos con más de 10 años en España (% s/total)

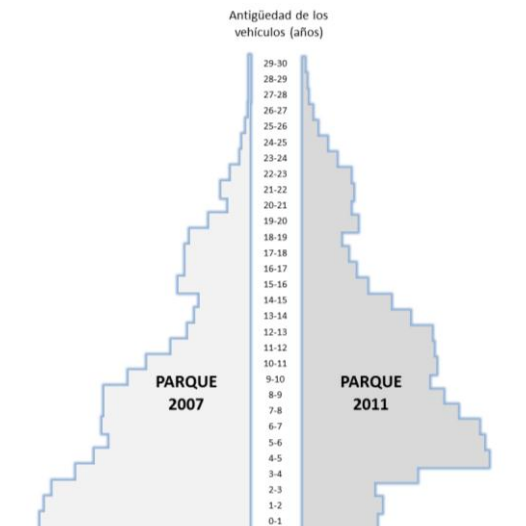


Fuente: ANFAC

TURISMOS



VEHÍCULOS COMERCIALES E INDUSTRIALES



Fuente: Anfac Research

Las consecuencias de un proceso de envejecimiento tan intenso como el que está sufriendo el parque español son muy graves y afectan directamente a la seguridad vial, al medioambiente y a la eficiencia energética, presionando a la baja sobre la movilidad tanto de personas como de mercancías. **La falta de mantenimiento de los vehículos, agravada por la crisis, viene a multiplicar las consecuencias del excesivo envejecimiento. Además, 2 millones de vehículos circulan por nuestras carreteras sin haber pasado la ITV, lo que eleva la tasa de permanencia de los vehículos viejos en el parque e introduce elementos adicionales de envejecimiento e inseguridad.**

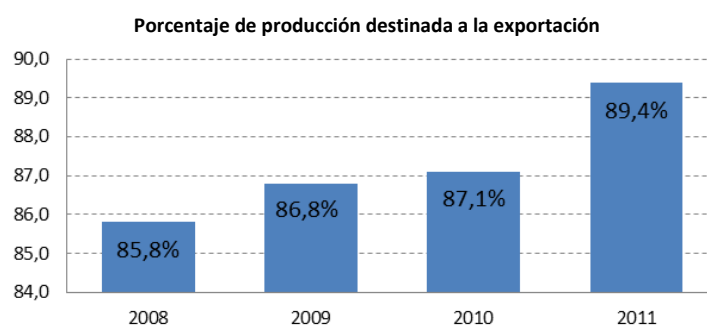
Pero además la reducción continua del mercado interior de vehículos genera efectos especialmente dañinos para un país que cuenta con una muy alta capacidad de producción:

- **Un mercado fuerte y con potencial es un activo importante para conseguir nuevas inversiones** y un atractivo para la asignación de nuevos modelos frente a la fortísima competencia de plantas de otros países con costes más reducidos y significativos potenciales de mercado.

Plan 3 Millones

¿Cómo puede España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global?

- **El mix mercado interior-exportación se está desequilibrando de manera insostenible.** Aunque la industria española del automóvil ha estado orientada a la exportación desde hace más de 40 años, el porcentaje tan elevado- 90% de la producción- que representa hoy el mercado exterior debilita considerablemente la situación de las plantas, haciéndolas excesivamente dependientes de la coyuntura de mercado de sus principales clientes. La realidad de que, a pesar de los esfuerzos de diversificación que se están realizando, todavía sigue habiendo una alta concentración de las exportaciones en la eurozona, la más afectada por la crisis, añade urgencia a la recuperación de la demanda interna.



Fuente: ANFAC

Dada la evolución previsible de la economía española, la situación actual de mercado no puede revertirse espontáneamente en un plazo razonable. **España necesita repensar el marco estructural en el que se genera la demanda de vehículos y acometer una reforma en profundidad que cambie radicalmente la tendencia, mejorando la renovación del parque incluso en entornos de bajo crecimiento. Medidas de impacto rápido, coordinadas con otras de mayor permanencia en el tiempo serían las herramientas adecuadas para una política realista de recuperación del mercado interior.** Y como elementos clave para la reforma estructural hay necesariamente que modificar el tratamiento fiscal en todas sus facetas, diseñar actuaciones específicas sobre la edad del parque e implantar canales adecuados para el acceso al crédito.

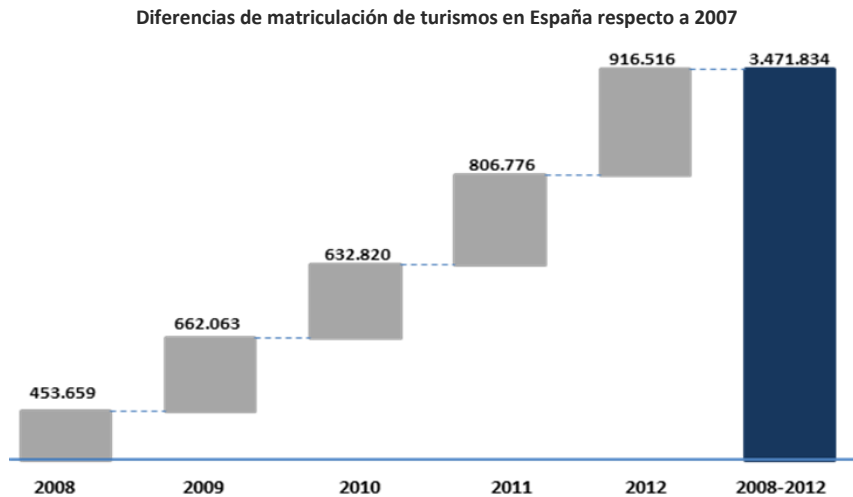
Prácticamente toda Europa, incluida España, han actuado vigorosamente sobre el mercado en el pasado inmediato. EEUU y Francia están haciendo ahora mismo una apuesta decidida por el automóvil. España tiene más motivos todavía para actuar con toda energía en este terreno.

2.1.1 MEDIDAS DE IMPACTO: PLAN DE CALIDAD DEL PARQUE EN ESPAÑA

- Como se describía en el apartado anterior, el mercado español de vehículo está tocando fondo y amenaza con lastrar gravemente al conjunto industrial español. Hay que articular un conjunto de medidas de recuperación y crecimiento del mercado interior a corto, medio y largo plazo que actúen de instrumento de política sectorial pero que a la vez permitan obtener efectos macroeconómicos significativos, tanto en recaudación fiscal como en crecimiento económico. Dentro de este plan de acción integral sobre el mercado debe figurar sin duda una actuación fuerte y rápida que cambie las perspectivas actuales de consumidores y operadores económicos, orientándolas a un escenario de mayor confianza y más posibilidades de consumo. **El Plan de Incentivos al Vehículo Eficiente, Plan PIVE, recientemente lanzado por el Ministerio de Industria constituye a este respecto un excelente punto de partida,** que con toda seguridad generará efectos de realimentación muy importantes.

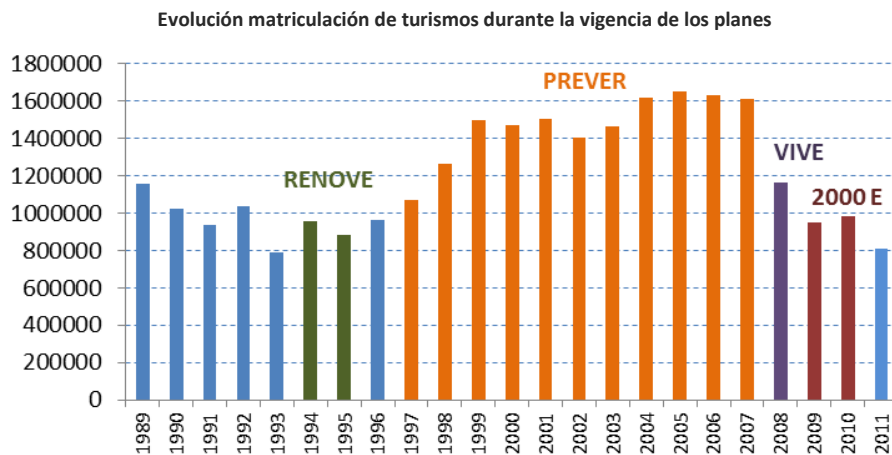


- La capacidad de estímulo de un Plan de renovación del parque depende evidentemente de muchos factores y hay que atender a todos ellos en su diseño. Pero ahora mismo existe un **alto potencial de demanda latente que debe aprovecharse**. Los bajos niveles de demanda de los últimos años, muy por debajo de su demanda potencial, crea una bolsa importante a la espera de mejores perspectivas económicas y de mayor confianza en el futuro. Más de 3,4 millones de vehículos se han dejado de matricular respecto a 2007.



Fuente: ANFAC/IEA

- En este escenario, **la aplicación del Plan PIVE puede abrir un camino muy importante de recuperación de esta demanda latente**, reorientándola además a favor de los vehículos más eficientes energéticamente, cuya mayor entrada en el parque ayudará a modificar positivamente las tendencias actuales tanto medioambientales como de consumos energéticos. **La continuidad y ampliación de este esfuerzo debe ser el paso siguiente dentro de un esquema sólido de actuaciones orientadas a una mejora significativa de la calidad del parque español de vehículos**. El sector de automoción en su conjunto, con propuestas consensuadas entre ANFAC, ANIACAM, FACONAUTO y GANVAM, ha venido planteando medidas de este tipo, que pueden combinarse armónicamente con las actuaciones ya en marcha, dándoles profundidad y sostenibilidad.
- Hay que recordar a este respecto el historial de éxito que este tipo de medidas han tenido en los numerosos países en los que se han implementado. En el caso español, las actuaciones se han realizado bajo distintas fórmulas, y en todos los casos con repercusiones muy positivas en la demanda, la recaudación y la actividad económica. Desde los Planes Renove (94-95) y Prever (97-2007) que suponían una reducción del impuesto de matriculación, hasta la concesión de una subvención directa con el Plan 2000E (jun-2009-jun 2010), pasando por una subvención para la reducción del tipo de interés para la financiación del vehículo (Plan VIVE sept. 2008- jun 2009). Dentro del éxito general, la experiencia obtenida ha hecho evidente que la mayor eficacia se da en aquellos Planes aquellos que suponen un descuento en el precio del vehículo que se hace efectivo en el momento de la compra.



Fuente: ANFAC/IEA

- El hecho de que uno de los principales factores de éxito de los Planes sea el “efecto llamada” de una acción pública, complementaria de las ofertas comerciales de los fabricantes, amplifica de forma considerable el impacto de la inversión pública en modernización del parque consiguiendo un efecto anuncio imposible de obtener a través de la publicidad realizada por estos.
- Un plan sólido y articulado de apoyo al mercado debe servir de puente para enlazar con el momento de despegue económico previsto para mediados de 2013, que permitirá añadir factores macro al impulso de la demanda. La recuperación del mercado añadirá producción no sólo a las fábricas españolas de vehículos y demanda sino a otros muchos sectores que directa o indirectamente dependen en buena medida de este mercado (distribución, componentes, seguros, financiación u otros como el textil, químico, electrónico, etc).
- Y como efecto macroeconómico crítico en la actual situación, no debe olvidarse que un Plan de incentivos no supone mayor gasto público, sino que por el contrario los ingresos adicionales que se obtiene superan con mucho el gasto realizado por la Administración. Los impuestos indirectos sobre el automóvil más los retornos por el mayor crecimiento económico y mayor empleo generan un balance fiscal claramente positivo: **por cada euro invertido, la administración recupera más de 3 euros.**

2.1.2 MEDIDAS ESTRUCTURALES

Para consolidar a medio y largo plazo el crecimiento de la demanda las medidas de impacto contempladas anteriormente deben ir acompañadas de un conjunto de medidas basadas en los siguientes aspectos:

- Marco fiscal adecuado.
- Entorno que favorezca la financiación.
- Marco general que favorezca la circulación de vehículos más respetuosos con el medio ambiente y la seguridad vial.



Marco Fiscal Adecuado

- **El vehículo soporta una carga impositiva que es muy superior a cualquier otro bien de consumo:** Está gravado en la compra, la posesión, el uso y la transferencia a un nuevo propietario.
- **Debe buscarse una racionalización de la imposición en el automóvil:** Debe superarse la concepción exclusivamente recaudatoria y enlazarse con políticas energéticas, industriales y medioambientales consistentes. En esta línea parece lógico que si los costes externos se producen por utilización del vehículo, la imposición debiera dirigirse hacia estos supuestos. Esa es la evolución experimentada por otros países de la UE, y en especial en aquellos que cuenta con fuerte industria automovilística y que son más sensibles a este problema.
- **Existe una elevada recaudación fiscal procedente del automóvil que excede los costes que genera el automóvil:** La recaudación fiscal que se obtiene en España sobre los vehículos a motor sobrepasa los 24.000 millones de euros a pesar del recorte que se ha producido en el último año como consecuencia de la caída del mercado. El IVA y los impuestos especiales de adquisición y uso de los vehículos representan aproximadamente el 35,3% de los ingresos fiscales de las Administraciones Públicas por estos conceptos.
- **La excesiva carga fiscal supone un obstáculo importante para el desarrollo del mercado español de vehículos:** Dado que la armonización fiscal en el seno de la UE en relación a los impuestos que soporta directamente el automóvil va a ser difícil de alcanzar a medio plazo, la política fiscal española sobre los vehículos a motor supone un factor clave para la competitividad de la industria instalada en España.

Por todo ello, se proponen las siguientes medidas:

1. **Eliminación o reducción gradual del Impuesto de Matriculación**

El mantenimiento de una alta fiscalidad en la adquisición de los vehículos nos aleja de la fiscalidad de los principales mercados europeos, que carecen de impuestos en la adquisición. Además, es incongruente con la pretensión de seguir manteniendo una gran industria de automóviles y con la realidad de un parque con una motorización por debajo de la media de los principales países de la UE todavía.

La discriminación fiscal relativa que soporta la compra de turismos nuevos en España, que mantiene un impuesto de matriculación único en Europa, se agrava al incidir sobre un consumidor medio con menor poder adquisitivo que los países que son grandes productores de vehículos en la UE.

No deja de ser una distorsión del precio de mercado de los automóviles en el marco de un mercado único.

Por otro lado, el impuesto de matriculación viene heredado del impuesto de lujo que no tiene razón de ser, en un país desarrollado en el que la posesión y uso del automóvil se ha generalizado como una opción más para la movilidad.

Por ello, la reforma de la fiscalidad en la adquisición debe implicar la eliminación o reducción progresiva del Impuesto de matriculación, que reduce artificialmente el tamaño del mercado potencial disponible y penaliza la introducción de mejoras tecnológicas en el parque.

2.  **Desgravación en el IRPF de las cuotas de renting de vehículos a particulares**

Esta posibilidad, que es viable en países como Reino Unido y Holanda, permitiría dinamizar este mercado con el objetivo de conseguir unas cuotas parecidas a las de estos países, que alcanza actualmente el 40% sobre del mercado.

3.  **Adecuación del Impuesto de Circulación según criterios medioambientales**

Hace dos años la Federación Española de Municipios y Provincias acordó realizar una propuesta de cambio del impuesto de circulación, considerando que éste debía tener un papel mucho más activo en la prevención del impacto ambiental de los vehículos.

En este sentido, sería conveniente que el cambio del impuesto de circulación se centrara exclusivamente en la modificación del impuesto por motivos medioambientales, sin que éste suponga un aumento de la presión impositiva total sobre el sector. En concreto, se trataría de favorecer a los vehículos que cumplen con las normativas Euro más actuales, las cuales regulan las emisiones de contaminantes que son relevantes para las ciudades.

En concreto, si tenemos en cuenta que se estima que la recaudación del impuesto de circulación en el año 2010 se situó en 2.300 millones de euros, una posible propuesta de este nuevo impuesto de circulación para mantener el ingreso podría ser el siguiente:

Propuesta nuevo impuesto de circulación

	Parque 2010 (% cuota)	Nuevo Impuesto €	Recaudación total
Pre-euro	8,4%	235 €	436.790.035 €
Euro 1 (93)	10,7%	190 €	449.356.080 €
Euro 2 (97)	21,3%	132 €	620.042.412 €
Euro 3 (01)	32,6%	80 €	576.548.080 €
Euro 4 (06)	27,0%	41 €	244.580.252 €
Euro 5 (2011)	---	0 €	---
Total			2.327.316.859 €

Fuente: ANFAC



4.  **Recuperar las deducciones por inversiones medioambientales en el Impuesto de Sociedades por la compra de vehículos industriales**

Estas deducciones fueron eliminadas por la Ley de Economía Sostenible sin tener en cuenta que, además de reactivar un mercado que se encuentra en el 50% del mercado que le correspondería, permite renovar el parque con vehículos más respetuosos con el medioambiente.

5.  **Supresión o reducción del Impuesto sobre Transmisiones patrimoniales aplicable a determinadas transacciones de vehículos**

La potenciación del mercado de segunda mano de vehículos por debajo de los 5 años de antigüedad, genera un mayor mercado de vehículo nuevo e incentiva la renovación, bajando la media de edad de vehículos del parque.


Es imprescindible que, al menos, **se elimine el impuesto de transmisiones patrimoniales en las transacciones que se producen entre profesionales**. Es frecuente, que la venta de un vehículo usado a un particular venga precedida de varias transferencias entre profesionales, su eliminación permitiría evitar los problemas de “doble” imposición que se produce en la venta de un único vehículo.

6.  **Revisión de la fiscalidad relacionada con la retribución en especie del vehículo en el IRPF**

Debe tenerse en cuenta que la tendencia general en los principales mercados es la de que las flotas de empresa tengan un peso cada vez mayor. Son evidentes los efectos positivos de esta tendencia sobre el mantenimiento general de los vehículos y la tasa de renovación del parque. Estos efectos externos favorables deberían potenciarse a través de una reducción de la fiscalidad asociada a las remuneraciones en especie.

En este sentido se proponen los siguientes cambios en la Ley de IRPF:

1.  **Reducir la venta a imputar en el IRPF por renta en especie del 20 % al 15 % del “coste de adquisición”.**

2.  **Cambiar los criterios de valoración de los descuentos para rentas que proceden de la actividad habitual de la empresa para la que trabaja. En concreto, la compra de automóviles para sus empleados debe permitir hasta un descuento del 20% y eliminar el tope de 1.000.**

Actualmente ya hay colectivos a los que se les realiza descuentos muy superiores a los permitidos por la ley a los trabajadores de las fábricas de automóviles, quedando estos injustamente perjudicados.

Favorecer la financiación en toda la cadena de distribución

- **La financiación es un factor clave en la venta de los vehículos:**
 - Los compradores financian el 80% de los turismos y el 100% de los vehículos industriales. Además resulta imprescindible también para los distribuidores que financian a través del denominado “crédito stock” los volúmenes de vehículos que posee el concesionario a la espera de su venta.
 - Se trata de un desembolso elevado en comparación con otros bienes de consumo. De hecho, en la encuesta CETELEM se pone de manifiesto esta circunstancia al manifestar un 97% de los concesionarios encuestados que la oferta de financiación es importante o muy importante a la hora de realizar la venta de un vehículo.

- **La situación no es favorable a la financiación:** Actualmente, tanto los altos tipos de interés ofrecidos en el mercado, como la mayor observancia por parte de las entidades financieras a la hora de su concesión, están dificultando que éstos fluyan como sería deseable.

- **Los concesionarios se encuentran con graves problemas para financiar su stock:** Las empresas se están encontrando con un largo periodo de bajos ingresos y a la vez con grandes dificultades para aplazar sus créditos o conseguir otros nuevos para mantener el negocio.

- Con carácter general, los **problemas de financiación en España** también se ponen de manifiesto en el reciente informe *World Economic Forum sobre Global Competitiveness Index (GCI World Economic Forum, 2012)*. En particular, el factor que señalan como más problemático para poder desarrollar los negocios en España es, con diferencia, el acceso a la financiación. El indicador de “facilidad de acceso al crédito” sitúa a España en el puesto 122 de 144 países.

- **Las líneas de crédito ICO son una herramienta necesaria, pero deben simplificarse y reducirse los trámites administrativos para acceder a los créditos**, ya que cuando éstos son excesivos se produce un efecto disuasorio que resta efectividad a la medida aplicada.

Las medidas concretas propuestas serían las siguientes:

1.



Para el comprador: Línea ICO – para adquisición de vehículos industriales

Tras varios años de grave crisis en el sector y ante las dificultades de una recuperación inmediata, consideramos que es necesario que se implementen ayudas, vía intereses, para la adquisición de vehículos industriales. La totalidad de los vehículos industriales se adquieren con financiación, por lo que a las dificultades financieras de las empresas se añaden las restricciones crediticias que terminan por hacer inviable la renovación del parque de este tipo de vehículos.



Estas ayudas a las empresas, Pymes y autónomos, podrían instrumentalizarse a través del ICO para la compra de vehículos industriales nuevos o seminuevos de menos de tres años de antigüedad, cuando se sustituyan por un vehículo industrial de más de 7 años de antigüedad, cuya tecnología ya incorpora avances importantes en beneficio del medioambiente y la seguridad vial.

2.  **Para el comprador: Línea ICO – para adquisición de Autobuses y Autocares**

El Plan VIVE AUTOBUSES, en su segunda formulación tuvo un gran éxito, facilitando la compra de este tipo de vehículos e incentivando este mercado. Dada la necesidad de una recuperación de este sector resulta conveniente la puesta en marcha de estas ayudas en 2012.

3.  **Para el vendedor: Línea ICO - Liquidez PYME**

Desde el punto de vista de la comercialización la crítica situación se agudiza por el lado de las empresas que comercializan los vehículos. Para solucionar los problemas de liquidez, se considera conveniente la puesta en marcha de una nueva Línea ICO – Liquidez PYME con unas características que garanticen su atractivo para los concesionarios y unos trámites administrativos que los hagan viables evitando los problemas encontrados en Líneas anteriores.

4.  **Facilitar a las entidades financieras la recuperación de los vehículos cuya financiación resulte impagada.**

El proceso por el que una entidad financiera o empresa de renting tiene que pasar para recuperar los vehículos respecto de los cuales sus compradores o arrendatarios han dejado de cumplir sus obligaciones de pago es lento y complejo:


- Los procesos judiciales para recuperar la posesión de los vehículos se dilatan hasta una media de 18 meses.
- Las financieras y empresas de renting/leasing cuentan con una reserva de dominio sobre el vehículo inscrita en los registros públicos que no es suficiente para recuperar esa posesión.
- No es infrecuente que ante la lentitud de la Justicia, las empresas lleguen a acuerdos extrajudiciales con los prestatarios o arrendatarios para recuperar el vehículo a cambio de una quita o incluso la renuncia al importe impagado.
- Los vehículos se deprecian cada mes que pasa, lo que incrementa el perjuicio económico de estas entidades.
- Las financieras y empresas de renting/leasing internalizan estos costes perjudicando al colectivo, ya que se encarece la financiación y el coste del servicio y se ralentiza la operativa del sistema, debido a las cautelas y medidas preventivas que aquellas tienen que tomar.
- Esta situación es aún peor en el sector de vehículos industriales y comerciales, prácticamente financiados al 100%, por parte de empresas y autónomos.

En la mayoría de los países europeos salvo los del arco mediterráneo, ante el impago de 2 o 3 cuotas (dependiendo del país), el beneficiario de la reserva de dominio puede acudir a un Notario o Fedatario Público, que consigue hacer valer su derecho y recupera el vehículo sin necesidad de acudir a un proceso judicial lento y complejo.

Si se aprueba una medida como ésta que facilite a las entidades financieras la recuperación urgente de los vehículos, se simplificaría enormemente la posibilidad de conceder financiación, ya que las financieras reducirían sus costes internos, pues tendrían más agilidad y flexibilidad para recuperar los vehículos, al no depreciarse tanto.

Otras medidas: ITV, imagen, medioambiente y movilidad

A las medidas anteriormente mencionadas deben añadirse otras que fortalezcan un mercado acorde con las actuales preocupaciones en relación con el medioambiente y la movilidad:


1.  **Endurecimiento de las sanciones por no cumplir con la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y estudio de mayores exigencias en los controles de las estaciones ITV. Búsqueda de una mayor liberalización de las estaciones ITV.**

A pesar de que la regulación vigente establece claramente los plazos en que cada tipo de vehículo debe someterse a inspección técnica periódica, es conocido que más de 2 millones de vehículos no cumplen este requisito. Deben tomarse las medidas necesarias para evitar esta situación, reforzando la vigilancia de las fuerzas de orden público y aumentando las sanciones a los titulares de vehículos que no pasen la inspección en el plazo reglamentario.

Otra vía adicional para conseguir que el parque circulante cumpla con los niveles adecuados de seguridad y de respeto al medioambiente es el estudio de las exigencias normativas actuales, a fin de conseguir el máximo rigor en los procesos de inspección e incluso su posible revisión y endurecimiento.

En paralelo, se podrían poner en marcha acciones tendentes a lograr mayores niveles de liberalización en la Inspección Técnica de Vehículos y la participación de otros actores en esa función.

Para prevenir los fraudes, se debería establecer la obligatoriedad de consignar el kilometraje del vehículo en las inspecciones técnicas, y promover una base de datos centralizada.

2.  **Actuaciones institucionales con apoyo del sector privado, para que, desde una óptica de imagen positiva del vehículo, se pongan de manifiesto las ventajas en seguridad y respeto al medioambiente de los vehículos más modernos, frente a los vehículos de más de 10 años. La DGT, el Ministerio de Medioambiente y la FEMP podrían apoyar esta idea.**



Esta iniciativa debería destacar las ventajas de los coches más modernos respecto de los antiguos, en particular las relacionadas con la seguridad y con el medioambiente. En cualquier caso, también deben ponerse de manifiesto las ventajas económicas que tiene la tenencia de un coche nuevo o seminuevo respecto a uno antiguo (consumos, mantenimiento, reparaciones, etc.).

Esta campaña institucional debería contar con un mensaje claro sobre las ventajas de cambiar el coche antiguo por un coche nuevo o seminuevo y debería desarrollarse sobre cuatro pilares: ventajas económicas, de seguridad, confort y ecología.

Paralelamente a esta campaña se debe trazar un completo plan de comunicación coordinado, para que surta efecto entre el gran público. Debemos generar titulares y asegurar la presencia en radio y televisión. Esta campaña de divulgación debería ser permanente en el tiempo durante unos meses para asegurar su efectividad.

Hay antecedentes de la participación de la administración y el sector en temas de comunicación, como es la campaña de conducción eficiente.

3. Mantener los incentivos a la compra de vehículos eléctricos

La evolución de la oferta de vehículos eléctricos por parte de los fabricantes ha ido aumentando en el último año, lo que ha permitido que se comiencen a comercializar este tipo de vehículos en el mercado español. Para potenciar su presencia en el mercado es necesario que continúe el apoyo de la administración en este sentido.

Está previsto que el mercado español de vehículo eléctrico, que podría acogerse a las ayudas vigentes en 2012, ascienda a unos 9.000 vehículos.

4. Promover políticas de movilidad urbana que incentiven el uso de vehículos medioambientalmente avanzados respetando la neutralidad tecnológica

La tendencia hacia el establecimiento de medidas de restricción de tráfico en España y Europa diseñadas con patrones y criterios heterogéneos, está resultando poco comprensible para los usuarios.

Las autoridades públicas tienen que ser conscientes de que las diferentes modalidades de restricciones puestas en marcha, pueden constituir un obstáculo para la movilidad de personas y mercancías en las ciudades. Así, **coordinar las medidas, resulta prioritario ante su proliferación.**

En lo que al Sector del automóvil se refiere, **la industria ha tomado ya múltiples iniciativas al respecto.** La inversión en tecnologías más respetuosas con el medio ambiente y la incorporación en los vehículos de sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción), que son el complemento perfecto de los sistemas avanzados de gestión del tráfico, son algunos ejemplos.

Los beneficios medioambientales y de seguridad que estas tecnologías proporcionan a la sociedad, se incrementan claramente a medida que los nuevos vehículos reemplazan a los antiguos circulando por nuestras ciudades.

En el marco del máximo respeto a la neutralidad tecnológica, podría pensarse en potenciar de forma coordinada, entre otros, los **Sistemas de Estacionamiento Regulado** y la efectiva implantación y promoción de **Sistemas de Compartición de Vehículos** (Car-Sharing) o de **Flotas de Vehículos de Uso a Demanda** (Car-Pooling).

2.2 MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL

Como se ha puesto de manifiesto en los primeros capítulos de este informe, una realidad industrial de futuro para el sector del automóvil en nuestro país requiere de un mercado interior con empuje y en los niveles que el desarrollo económico y las necesidades de movilidad de España apuntan.

Sin embargo, es preciso actuar también directa y fuertemente en los factores principales de competitividad industrial que conforman más del 30% de los costes de producción del aparato industrial del sector en España.

Así, se proponen a continuación acciones y medidas concretas que comienzan por mejorar las infraestructuras de transporte y logística y su gestión, pasan por diseñar el marco más atractivo posible para incentivar la inversión en el país e inciden en la adecuación del marco socio-laboral a las necesidades de flexibilidad del sector.

Se apuntan también ideas para el rediseño de una política energética nacional, que garantice costes de energía competitivos y se recuerda la importancia de políticas de impulso a la Investigación y el Desarrollo que acompañen el liderazgo del sector privado, en este ámbito.

También se apuntan mejoras en las políticas fiscales, a fin de rediseñar el marco fiscal del automóvil, haciéndolo más atractivo y adecuado a la consideración del sector como estratégico y políticas regulatorias que primen la simplificación reglamentaria y la coherencia en las medidas de protección medioambiental que afectan a nuestra actividad productiva.

2.2.1 LOGÍSTICA PARA EL AUTOMÓVIL

Como se ha mencionado, la mejora de los costes logísticos se configura como un elemento crítico de competitividad para seguir consolidando las inversiones de la industria.

El concepto de “fábrica global” que caracteriza actualmente al automóvil y las dificultades del mercado interior, está empujando a la diversificación de las exportaciones españolas en la búsqueda de países con crecimiento de demanda. En el contexto actual la importancia de la logística se potencia aún más.



Las cifras de la logística



Fuente: ANFAC

España soporta un extracoste logístico importante como consecuencia de su localización periférica perdiendo competitividad frente a otros países situados en las cercanías de los grandes mercados. De este modo, la consideración prioritaria del transporte de mercancías en general y de los flujos asociados a sectores estratégicos como el automóvil en particular, debería ser una constante en el diseño de las Políticas de Transporte nacionales, condicionando inversiones y medidas de gestión a estas prioridades.

En este sentido y con el objetivo de mejorar este factor de competitividad industrial se propone una amplia batería de medidas que afectan a todos los modos de transporte.

Transporte Ferroviario

1. Impulso corredores de 750 m para el sector del automóvil

Necesidad de mejorar la gestión de la infraestructura actual para facilitar un uso de mayor intensidad, sin inversiones o con muy bajas inversiones.

Analizar las necesidades del sector con ADIF con el objetivo de crear un mapa de prioridades y un calendario de consecución habilitando un procedimiento de seguimiento de los objetivos.

2. Mayor flexibilidad en las terminales ferroviarias y tarifas competitivas

Identificación con ADIF de las terminales básicas para el sector y análisis de su situación en cuanto a flexibilidad y tarifas. Las terminales en los puertos próximos a las fábricas deben ser los objetivos principales.

3.  **Impulso a los corredores de ancho UIC**

Seguir trabajando para la conexión de la península en ancho UIC. La utilización de fondos europeos debe ser la clave para continuar avanzando en esta línea, tratando de buscar soluciones de bajo coste como se plantea para el Corredor Mediterráneo.

4.  **Eliminación de los costes de las habilitaciones para la capacitación de los cargadores en las empresas**

Esto supone el coste de tasas y desplazamiento para acceder anualmente a la habilitación del personal que trabaja dentro de los centros fabriles.

FAPROVE - AECOC y otras asociaciones han solicitado la supresión de este punto de la norma y la creación de un grupo de trabajo donde estén representadas las asociaciones de empresas afectadas, con el fin de evaluar su eficacia y procedencia, proponiendo aquellas modificaciones que se entiendan oportunas, en línea con lo establecido en el resto de países europeos, y sin perjuicio de un adecuado nivel de seguridad en la circulación.

Transporte por Carretera

1.  **Incremento de capacidad de los camiones**

- **Utilización de eco-combis** en rutas prefijadas. No se ha comenzado todavía a analizar posibles rutas que permitan establecer algunas pruebas piloto. Esto se está haciendo ya en países como Alemania y Francia. El incremento de capacidad es sustancial, pudiendo alcanzar un recorte de costes de entre un 15% y un 50% para esas rutas que aprovisionan a las fábricas desde proveedores situados en los alrededores de las mismas.
- **Aumento de altura** de los camiones de carga general de 4 a 4,5m. Los fabricantes transportan piezas de gran volumen y poco peso. El aumento a 4,5m permite incrementar la capacidad de carga en un 10% que para algunos casos puede llegar al 50%.

2.  **Facilitar a las entidades financieras la recuperación de los vehículos cuya financiación resulte impagada.**

- **Tarifas especiales para vehículos pesados en autopistas en horarios nocturnos y de baja ocupación:**



La normativa actual sobre tiempos de espera, restricciones a la circulación o tacógrafo digital, entre otras, condicionan la competitividad del transporte por carretera, por lo que hay que buscar soluciones que mejoren los costes que se han ido incrementando en los últimos años.

- **Unidad de Mercado - Coordinación de los calendarios de restricción al tráfico de las distintas Comunidades Autónomas:**

El sector necesita un mercado único en el territorio nacional. Las diferencias entre los calendarios de festivos y las restricciones al tráfico entre las CCAA, crean serios problemas para la programación de las rutas en el territorio español y su salida por la frontera. Podría conseguirse una mejora de la situación, a la espera de una total coordinación, creando una ventanilla única para la concesión de permisos puntuales para el caso de transporte de mercancías urgentes por carretera en esos días.

Transporte Marítimo

1.



Avances en la liberalización de los servicios de estiba

Aplicación de la Ley actual de Puertos: Existe una voluntad clara por parte de Puertos del Estado para intentar impulsar la liberalización de la manipulación de los vehículos. La interpretación de la Ley no es clara y supone una oposición a su aplicación por parte de sindicatos y empresas operadoras en las terminales. Puertos del Estado debe conseguir un ambiente favorable a la negociación para ir avanzando hacia un consenso en la manipulación de vehículos que sea favorable a la industria y en las siguientes líneas:

- Conseguir que se generalice en los puertos que la manipulación en tierra (campas y modo ferroviario) pueda realizarse con personal ajeno a las sociedades de estiba.
- Conseguir que las Autoridades Portuarias tengan suficiente fuerza para que los convenios establezcan una organización del trabajo razonable y que no supongan extra-costes para el cliente.
- Realizar un estudio que permita fijar tarifas máximas razonables para el servicio de estiba. Estas tarifas máximas están fijadas para todos los servicios de los puertos menos para el servicio de estiba.
- Clarificar la interpretación de la Ley para el caso de manipulación de vehículos – Lo más conveniente sería nueva redacción y cambio en la Ley.

2.  **Eliminación del límite de la Tarifa T3 simplificada para los vehículos**

Los vehículos fabricados en España tienen un peso medio situado por debajo de los 2.500 kg, sin embargo la tarifa T3 simplificada sólo se puede aplicar para vehículos con peso inferior a 1.500 kg. El 22% de los vehículos quedan fuera de la aplicación de esta tarifa más económica.

3.  **Reducción de costes en el paso del Estrecho Algeciras – Marruecos**

Se está potenciando la relación comercial entre las fábricas españolas del sector de automoción y las marroquíes siendo éste un punto importante para la atracción de mayores cargas de trabajo a nuestras fábricas, por lo que es necesario contar con costes competitivos.

Sin embargo, el coste de paso de mercancía a través del estrecho de Gibraltar es enormemente elevado en comparación con el cruce de otros estrechos.

Ejemplos concretos:

Algeciras → Tánger (14 Km) es entre un 250% y un 300% más caro que la travesía Calais → Dover (36 Km)
 Algeciras → Tánger (14 Km) es entre un 150% y un 190% más caro que la travesía Le Havre → Portsmouth (170 Km)

4.  **Infraestructuras de acceso a los puertos**

Todavía hay puertos que carecen de conexión ferroviaria hasta las terminales para carga y descarga de vehículos. Estas infraestructuras son necesarias ya que, tanto el tren como el barco, son los modos de transporte idóneos para el movimiento de grandes volúmenes de vehículos desde las fábricas hasta los mercados europeos.

También es necesaria la mejora de las infraestructuras de acceso viario, así como zonas de aparcamiento para camiones, especialmente en los puertos que reciben grandes volúmenes y están cercanos a zonas urbanas.

5.  **Ampliación de horarios de las terminales de carga**

Es necesario que las terminales se adapten a los ritmos de la demanda y la producción, por lo que las terminales tanto de contenedores como de vehículos deben tener horarios compatibles con la actividad en fábrica a coste de mercado.



6. **Revisión a la baja de la valoración del suelo portuario**

En los puertos que se encuentran situados cerca de zonas urbanas, la valoración del suelo portuario, en general muy elevado, condiciona enormemente la tasa de ocupación la cual ha llegado a incrementarse hasta en un 100%.

7. **Fomentar las Autopistas del mar**

Las Autopistas del mar son fundamentales para el sector del automóvil, al establecer una conexión de dos puntos geográficos entre España y Europa. El tráfico de importación y exportación de vehículos y piezas es muy intenso con Europa.

8. **Impulso del Transporte Marítimo a Corta Distancia**

Con el objeto de potenciar el transporte marítimo hacia Europa, principal destino de las exportaciones españolas, deben ponerse en marcha actuaciones que favorezcan el Transporte marítimo a Corta Distancia. Entre ellas debe considerarse además de las Autopistas del mar, la implantación de incentivos a la utilización del transporte marítimo a corta distancia "ecobono".

2.2.2 INCENTIVOS A LA INVERSIÓN

El sector de automoción, incluso en situaciones normales de crecimiento, se caracteriza por la necesidad de grandes cantidades de inversión para la renovación de sus productos. En general, la adaptación del sector a los nuevos retos, habitualmente relacionados con el medioambiente y la seguridad vial, hace aún más necesaria las inversiones adicionales de los fabricantes de automóviles y componentes. En los últimos años los instrumentos financieros puestos en marcha por la UE y por España, que han complementado a la inversión privada, se han perfilado como un elemento fundamental para el sector, tanto para las grandes empresas como para las pequeñas y medianas de componentes.

Dada la situación económica actual y los retos que siguen planteándose es necesaria que se mantenga el apoyo institucional.

Iniciativas para la Recuperación y el Crecimiento en el Marco Europeo

La Unión Europea está preparando para finales del 2012 un paquete de medidas, enmarcadas bajo el paraguas de un paquete de crecimiento - "*Growth Compact*" - que tienen como objetivo el crecimiento económico y el empleo.

Las líneas generales que está previsto recoja, son las siguientes:

- **Reorganización de los fondos estructurales** para proporcionar garantías de préstamo a las actividades relacionadas con el conocimiento y las habilidades, infraestructuras estratégicas y acceso a la financiación de medianas y pequeñas empresas.
- Incremento de capital para el **Banco Europeo de Inversiones** de 10.000 M€ que permitirá incrementar su capacidad de préstamo.
- Fomento de la inversión en infraestructura con el programa **“connecting Europe”** para el que están previstos 4.500 millones de euros.
- También están previstas unos 300.000 millones de euros en ayudas para las regiones dentro de los programas habituales.

Todo ello es un conjunto amplio de medidas de relevancia para el sector, del que España no puede quedar al margen. Bien al contrario, debería ser referencia para el establecimiento de políticas nacionales por el impacto de:

- Las ayudas a las pequeñas y medianas empresas, a las que podría acceder el entramado industrial del sector de componentes.
- Las ayudas a las regiones, pensando en que quizá la crisis económica mantenga algunas de las regiones que en otras circunstancias ya no se verían favorecidas y en las que hay presencia del sector.
- Las inversiones en infraestructuras e I+D+i que se configuran como factores de competitividad importantes.

Así, sería necesario contar con el apoyo de la Administración española para el desarrollo de este paquete de medidas por parte de la Comisión Europea cuya entrada en vigor está prevista para finales de 2012 y posteriormente para facilitar al sector el acceso a las mismas.

Plan para el Fomento de la Competitividad del Sector de Automoción: Planes de Competitividad

En los últimos cuatro años (2009-2012) la administración española ha puesto en marcha programas de ayuda a la inversión que, aunque con cambios a lo largo de su vigencia, ha favorecido aspectos de gran relevancia para el desarrollo y consolidación del sector del automóvil en España como son:

- Generación de nuevos productos, servicios o mejora de los ya existentes.
- Reingeniería de procesos: sostenibilidad, seguridad, eficiencia energética.
- Implantación de sistemas avanzados de producción.
- Estudios de viabilidad técnica/ reducción de impacto ambiental.
- Formación específica y general.



- Inversiones en procesos productivos dirigidos a la superación de normas de protección del medio ambiente de la UE o a incrementar protección del medio ambiente en ausencia de normas comunitarias.

Si se garantiza la competitividad de las fábricas, las matrices invertirán a futuro en España y permitirá dar continuidad a los proyectos iniciados en las fábricas: El total de subvenciones y, fundamentalmente, préstamos concedidos entre 2009-2011 bajo estos planes han ascendido a 754 millones de euros, esto ha favorecido que los fabricantes invirtieran en España 4.590 mll € y que se asignaran 12 nuevos modelos en las plantas españolas, garantizando la continuidad de las mismas a medio plazo. En 2012 está previsto que se conceda 220 millones para el sector del automóvil.

Balance Planes Competitividad





2009- 2010- 2011	Total Sector Automoción	Plantas Fabricantes ANFAC
Subvenciones concedidas (€)	109.999.998	20.055.131
Préstamos concedidos (€)	1.154.784.869	734.062.380
Total concedido (€)	1.264.784.867	754.117.511
<i>Inversión total de Planes (€)</i>	<i>7.142.265.609</i>	<i>4.590.872.056</i>

Promemoria: En 2012 se han concedido 220 millones, que arrastra una inversión total de 1.230 M€ para el sector. No se conce el detalle específico de las inversiones correspondiente a las plantas de fabricación.

Si se estimula la inversión en I+D+i , permitirá afianzar el vehículo made in Spain: Las inversiones para la mejora de los sistemas productivos, permiten posicionar favorablemente a las plantas españolas en los ranking a nivel mundial por productividad y eficiencia.

Una continuidad de las inversiones mantiene el arraigo de un sector, el de automoción, que es estratégico para la economía española: En el año 2012 las condiciones de los créditos concedidos fueron menos favorables por lo que restó interés para los fabricantes de automóviles, no aportando el mismo tirón de inversiones que años precedentes.

Las condiciones deseables de los préstamos para un mayor impacto serían las siguientes:

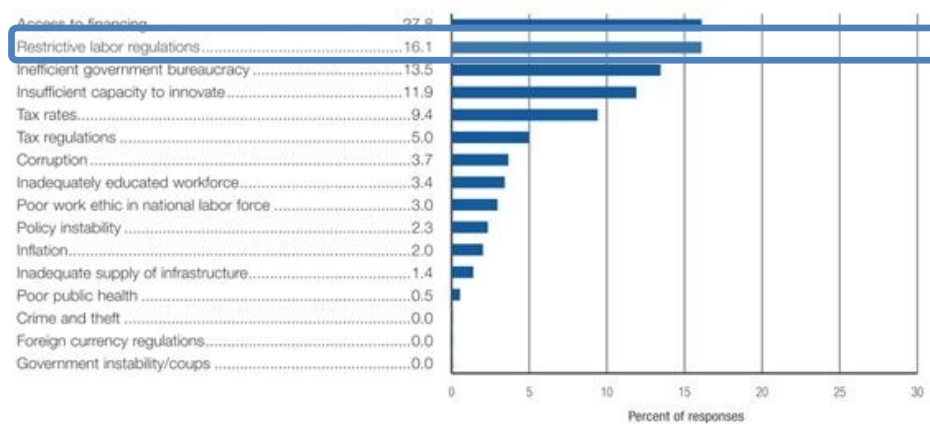
1.  **Amortización máxima de 15 años**
2.  **Periodo de carencia de 5 años**
3.  **Tipo de interés 0%**
4.  **Sin necesidad de garantías**

2.2.3 ENTORNO SOCIO - LABORAL

Adecuación Marco Laboral

Según pone de manifiesto el estudio “The Global Competitiveness Report 2012-2013” (GCI World Economic Forum, 2012), el segundo factor de mayor peso negativo a la hora de considerar realizar nuevas inversiones en nuestro país, tras el del acceso a la financiación, es la restrictiva normativa laboral española.

Los factores más problemáticos para realizar inversiones



Note: From the list of factors above, respondents were asked to select the five most problematic for doing business in their country and to rank them between 1 (most problematic) and 5. The bars in the figure show the responses weighted according to their rankings.

Fuente: The Global Competitiveness Report 2012-2013. GCI World Economic Forum, 2012

Este mismo informe señala que la eficiencia de nuestro mercado laboral nos sitúa en un moderado puesto 108 sobre un total de 144 países analizados.

Muy probablemente el citado informe esté elaborado con datos previos a la reciente Reforma Laboral (Ley 3/2012), que ha supuesto una importante modernización, pero que es necesario profundizar para mejorar la eficiencia de nuestro mercado laboral y favorecer nuevas inversiones en nuestro país. Esto es fundamental en los Fabricantes de Vehículos, filiales en todos los casos de empresas multinacionales.

Con esto objetivo, en este capítulo proponemos una serie de medidas, dirigidas a la mejora y modernización de nuestro marco laboral. Estas son:

Crear un marco autónomo para la negociación colectiva de empresa

Los convenios de empresa se han acreditado como los que mejor responden en cada momento a las necesidades de las empresas y de los trabajadores. Todas las empresas de Fabricación de Vehículos en España rigen sus relaciones con sus trabajadores mediante convenios de empresa y/o de centro de trabajo.



Gran parte de la competitividad de los Fabricantes de Vehículos españoles se debe a los convenios de empresa, lo que ha permitido la asignación de 12 nuevos modelos de vehículos a nuestras factorías, a pesar de la crisis.

Nuestro modelo de negociación colectiva favorece soluciones negociadas, la anticipación a los cambios y la adaptación de las empresas en situación de dificultades, conforme recomienda el Informe de CARS 21.

Consecuencias de este modelo son: paz social (muy baja conflictividad, 0,005% 2011); alta flexibilidad interna; formación y mejora continua de los trabajadores; altos niveles de empleo indefinido (85% 2011). En definitiva, empresas más competitivas.

Pero en tanto que las mayores empresas proveedoras utilizan también convenios de empresa, las PYMEs han visto condicionada su competitividad por los convenios provinciales, obligados por condiciones que en muchas ocasiones no pueden asumir.

La reciente reforma de la negociación colectiva (Ley 3/2012) supone un avance sustancial, al establecer la prioridad del convenio de empresa en una serie de materias importantes, pero seguimos dependiendo de lo que establezcan los Sectores respecto de otras materias (ejemplo jornada anual máxima), dependencia que es necesario corregir.

En línea con los antecedentes descritos, **los Fabricantes de Automóviles integrados en ANFAC consideran necesario:**

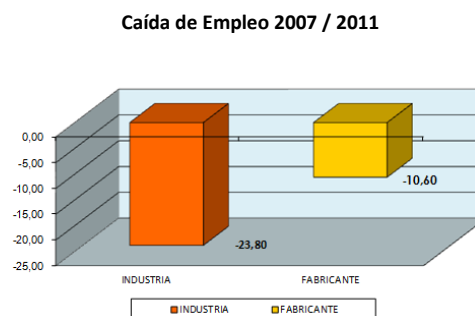
1. **Dotar de prioridad absoluta al convenio de empresa en todas las materias objeto de negociación, incluidas las reservadas a ámbitos superiores, sean éstos cuales sean, estatales o provinciales, o en su caso, de comunidad autónoma.**

Esto supone ampliar la prioridad actual del convenio de empresa de las materias del *art. 84. 2 del Estatuto de los Trabajadores*, también a las materias del *art. 84.4 del mismo*.

Incremento de la flexibilidad laboral

Gran parte del éxito de las plantas españolas de producción de vehículos, se encuentra en la flexibilidad laboral interna de que se han dotado, negociada mediante convenios y acuerdos de empresa, lo que ha permitido la asignación de nuevos modelos y la continuidad de las mismas.

Esta flexibilidad interna negociada, ha permitido unos mayores índices de mantenimiento del empleo durante la crisis, que en otros sectores (-10,6% frente a -23,8% de la Industria), con utilización preferente de medidas internas frente a los ERES, y llegado éstos, de los temporales frente a los extintivos.






Fuente: ANFAC

La reciente Reforma Laboral (Ley 3/2012) contiene avances muy importantes en esta materia, pero algunos de los procedimientos que se establecen para facilitarla, no pueden aplicarse a nuestras empresas por diversas causas y en otros no se ha profundizado lo necesario.

En concreto, el sistema de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter colectivo (art. 41 del E.T.), que resultaría sumamente eficaz para ello, no puede aplicarse a las empresas que se rigen por convenios de eficacia general (Estatutarios). Tampoco se han modificado los límites que determinan el carácter individual o colectivo en las modificaciones de las condiciones de trabajo (Existe el mismo límite para una empresa de 3 mil trabajadores y para una de 9 mil, 30 trabajadores). Igualmente, es inadecuado el número máximo de horas extraordinarias anuales (80 horas trabajador), que serán insuficientes en algunas áreas y excesivas en otras.

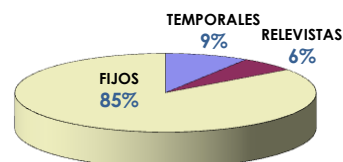
Para la mejora y corrección de la situación descrita, y por tanto la mejora de la flexibilidad laboral interna de la Industria española y por supuesto también de la mejora de la competitividad de nuestro Sector, se considera necesario abordar los siguientes cambios:

1.  **Eliminar la restricción de la aplicación de la modificación sustancial de condiciones de trabajo colectivas, para que pueda aplicarse a las empresas que se rigen por convenios estatutarios del Título III del E.T.(art.41.6 ET tras L 3/2012).**
2.  **Actualización del límite vigente que determina si la modificación sustancial de condiciones de trabajo (art. 41 E.T.) es individual o colectiva, fijándolo también en el 10% de la plantilla para las empresas de más de 300 trabajadores.**
3.  **Modificación del sistema de cómputo de horas extraordinarias o aumento de su límite actual (Cómputo por empresa y no por trabajador o incremento de las horas individuales anuales).**

Un marco de contratación más estable y más flexible

Como se ha señalado con datos de 2011, el 85 % del empleo directo en los Fabricantes de Automóviles es empleo indefinido, casi el 6 % son contratos de relevo (3.400) y tan sólo el 9% es empleo eventual (unos 5.000). Por tanto, la contratación eventual en los Fabricantes está en niveles muy por debajo de la media de la Industria (9% frente al 17% de la Industria).

% Empleo Factorías Tipo de Contrato en 2011



Fuente: ANFAC







No obstante, la contratación eventual es necesaria para poder responder a incrementos puntuales de la demanda, muy difíciles de prever al no tratarse de productos estacionales. En definitiva, constituye también un elemento de flexibilidad interna.

Sin embargo, en la actualidad existen serios problemas para utilizar el contrato eventual por la actual definición de causas, por insuficiencia de duración (1 año) y por la regla de encadenamiento de contratos por el que deviene en indefinido. También existen limitaciones para la utilización del de obra o servicio (definición de causas por convenio sectorial).

Actualmente, cuando el trabajador eventual está ya plenamente formado, al cumplir el plazo máximo las empresas se ven obligadas a prescindir de él, por su conversión automática en indefinido, en un momento en el que por la crisis no es posible.

Cuando los Fabricantes reclaman una mayor duración del contrato eventual y mayores facilidades para su utilización, lo que se pretende es dotar de mayor estabilidad a los contratos que existen, no generar más temporalidad, como demuestran los altos niveles de empleo indefinido de nuestras empresas.

Para lograr este objetivo, se propone lo siguiente:

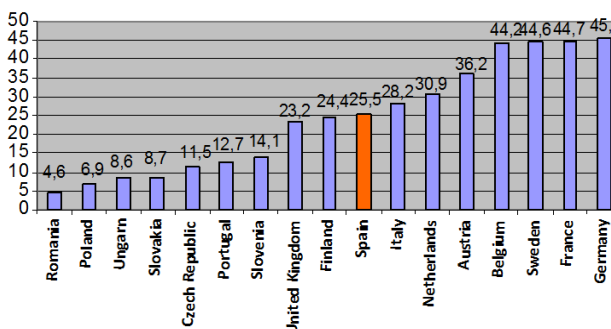
-  **Mantener la suspensión de la limitación del encadenamiento de contratos eventuales en tanto se mantenga la tasa de desempleo nacional por encima del 15%.**
-  **Recuperar el contrato eventual de Fomento de Empleo, acausal y de al menos 3 años de duración, prorrogable por periodos de 6 meses.**
-  **Alternativamente, un contrato eventual de mayor duración, ligado al ciclo vida del producto, de unos 5 años.**
-  **Establecer la facultad de configurar el contrato de obra por convenio de empresa, incluida su duración máxima.**

Reducción de los costes laborales de empresa

Los costes laborales representan entre el 9 y el 11% de la producción de un vehículo.

Estos costes vienen determinados por muy diferentes factores, entre otros: los salariales, las cotizaciones sociales y sus bonificaciones, la edad de salida del mercado laboral y las modalidades de jubilación, los incentivos a la contratación y las prestaciones de desempleo en los ERES.

Coste hora industria automóvil países UE 2011



Fuente: VDA

Aunque en principio pudiera parecer que nuestro Sector no está mal situado en costes laborales si nos comparamos con los principales países productores de vehículos de nuestro entorno, sin embargo son muy superiores a los de los nuevos países productores (Superamos hasta en un 550% los costes laborales de alguno de éstos, según datos VDA 2011), que son hacia los que hay que volver la mirada cuando las casas matrices deciden nuevas inversiones. Además, esos países tienen menores costes logísticos, al encontrarse más cerca de los principales mercados europeos.

Veamos algunos de las causas del encarecimiento de nuestros costes:

Edad y modalidades de Jubilación:

En nuestro Sector, las características industriales y productivas del mismo, con cadenas de producción sometidas a ritmos perfectamente cumplibles, pero constantes, con cambios de turnos y la necesidad de una permanente actualización de conocimientos de los trabajadores, determinan que la edad de jubilación pueda incidir en la productividad de los mismos y en la competitividad de los centros.

Por ello trabajadores y empresas acuerdan planes voluntarios de rejuvenecimiento de las plantillas. Sin embargo, el retraso de la edad de jubilación ordinaria de 65 a 67 años, en función del periodo total de cotización, la modificación de las condiciones de acceso a la jubilación anticipada a los 61 años y la nueva edad de jubilación anticipada ordinaria a los 63, y el encarecimiento de la utilización del contrato de relevo (Ley 27/2011), incide en la competitividad de las empresas, bien por costes adicionales de salida, bien por mermas de productividad por el incremento de las bajas médicas y/o del absentismo.

No obstante, el establecimiento de periodos transitorios para algunas de las citadas medidas en la Ley 27/2011, permite planificar una nueva estrategia para abordar esta cuestión. **Por eso preocupa especialmente a nuestras empresas que puedan acortarse los periodos transitorios contemplados en la misma.**

Asimismo, debería contemplarse que en los casos de extinción por causas objetivas distintas de las económicas, pudieran acceder también a la jubilación anticipada a los 61 años, o al menos dispusieran un periodo transitorio progresivo desde los 61 años a los 63 años.



Contrato de Relevo

El contrato de relevo ligado a la jubilación parcial, es utilizado por el 60% de las empresas Fabricantes de Automóviles, lo que supone un 6 % aproximadamente del empleo de las factorías, unos 3.600 contratos. Esta cifra se ha mantenido durante todo el periodo de crisis, constituyendo por tanto un yacimiento estable de empleo.

La posible desaparición de esta figura, o su limitación de uso, y la aplicación de las nuevas condiciones que encarecen su utilización una vez venzan los planes y convenios en vigor de nuestras empresas, pueden poner en peligro un número significativo de puestos de trabajo.

Otros costes que inciden en la competitividad de las empresas:

- **Prohibición de cláusulas de jubilación obligatorias**

La Ley 3/2012 de medidas urgentes para la Reforma Laboral, ha prohibido las cláusulas de los convenios sobre jubilación obligatoria a la edad ordinaria.

Esta medida sólo va a favorecer a las que están en mejor situación laboral, tanto por tipo de actividad como por salarios, como ya ocurrió cuando se aplicó esta misma medida en los primeros años del 2000, que sólo favoreció a mandos superiores, cuadros y directivos, que vieron así una oportunidad de negociar su salida de la empresa. Sin embargo, no tuvo ningún efecto en los trabajadores de producción, que continuaron accediendo a la jubilación a la edad ordinaria, conforme a su deseo.

- **Costes de ERES**

La norma que establece el reintegro de prestaciones por ERES en empresas con beneficios que afecten a mayores de 50 años (Ley 3/2012) es muy rígida y no tiene en cuenta factores relevantes, como pueden ser los esfuerzos de algunas empresas en mantener el empleo y los escasos márgenes de beneficios de algunos sectores (Sector Auto, del 1 al 3%, que se reinvierten en su mayor parte, cuando existen, en mejoras productivas).

Por otro lado se han reducido del 80 al 50% las bonificaciones en las cotizaciones empresariales por el personal afectado por ERES suspensivos, al que se facilite formación por la empresa durante el mismo para mejorar su empleabilidad.


- **Incentivos a la contratación/transformación en indefinidos**


También se han limitado los incentivos a la contratación indefinida y los de transformación en indefinidos de los contratos de relevo al nuevo Contrato de emprendedores (PYMEs). Deben mantenerse para las PYMEs, pero también extenderse al resto de las empresas.


- **Cotizaciones sociales**

Sólo tres países europeos tienen un porcentaje mayor de cotización empresarial que las empresas españolas. Es preciso abordar su reducción. En este sentido los excedentes existentes en el Sistema de la Seguridad Social, corresponden precisamente en su mayor parte a las cotizaciones empresariales.


Para reducir estos costes, que gravan la competitividad de las empresas, formulamos las siguientes propuestas:


1.  **Mantenimiento del contrato de relevo ligado a la jubilación parcial, ya que representa casi un 6% del empleo total de las factorías y permite incrementar la competitividad mediante el rejuvenecimiento de sus plantillas.**


2.  **Adecuar los costes del contrato de relevo y dotarlo de una mayor flexibilidad de uso, para que pueda continuar siendo un yacimiento de empleo estable, aprovechando para ello la experiencia adquirida y los efectos beneficiosos en el empleo. Dicha flexibilización debería centrarse en:**
 - a) Limitar la exigencia de la correlación de bases de cotización del 65% entre relevado y relevista, sólo a cuando no sea el mismo puesto de trabajo o uno similar.
 - b) Limitar la cotización del jubilado parcial al tiempo de trabajo efectivo.
 - c) Recuperar el incentivo a la transformación en indefinidos de los contratos de los relevistas.
 - d) Posibilidad de realizar jubilaciones parciales en las que los contratos de relevo se puedan realizar en un periodo máximo de 2 años, una vez superada la actual situación de crisis.
 - e) Acumulación de todo el tiempo de trabajo del relevado en un solo periodo.

3.  **Mantenimiento de la jubilación anticipada a los 61 años y posibilitar su acceso a trabajadores cuyos contratos se hayan extinguido por cualquier causa objetiva, no sólo las económicas.**





En su defecto, establecimiento de un periodo transitorio para el acceso a la jubilación anticipada de los 61 años a los 63 años, por cualquier causa.

4.  **Mantenimiento de los periodos transitorios para la nueva edad de jubilación a los 67 años establecidos en la Ley 27/2011.**

5.  **Recuperar la validez de las cláusulas de los convenios que establecen una edad de jubilación, ya que su supresión sólo favorecerá a empleados con salarios más altos y limita el acceso al empleo de los más jóvenes.**

6.  **Reducción de las cotizaciones sociales empresariales, actualmente de las más elevadas de la UE.**



7.  **Facilitar los medios normativos que permitan implementar la moderación salarial de los Acuerdos de Diálogo Social de Enero 2012, a las empresas que lo consideren necesario.**
8.  **Moderar los costes de los ERES que afecten a trabajadores de 50 o más años en empresas con beneficios, tomando en consideración la edad del trabajador y el tiempo que resta para su acceso a cualquier modalidad de jubilación, especialmente en las empresas socialmente responsables que han minimizado el impacto de los mismos.**
9.  **Recuperar la bonificación de hasta el 80% de las cuotas empresariales por contingencias comunes, por los trabajadores en suspensión de empleo, cuando la empresa imparta formación para aumentar su polivalencia o incrementar su empleabilidad.**
10.  **Ampliar los incentivos a la contratación indefinida del nuevo contrato de emprendedores también a empresas no PYMEs.**

Mutuas de Accidentes y Gestión de la Incapacidad Temporal (Reducción de Absentismo)

Las Mutuas son entidades privadas, financiadas con las aportaciones de las empresas y que sin embargo están siendo consideradas en las últimas medidas legales que se han adoptado como entidades de derecho público, tanto para su gestión como para su control.

Esta consideración ha llevado a restringir cada vez más los servicios que se prestan a las empresas que las financian. Ello puede incidir directamente en la prevención de la salud de los trabajadores y en la competitividad de las empresas, al verse obligadas éstas a suplir las carencias de los servicios de las Mutuas.

Por otro lado, pueden contribuir mucho más que en la actualidad al seguimiento de las bajas por incapacidad, y por tanto contribuir a la reducción de las que son indebidas (Absentismo laboral injustificado), que supone más de 4,6 millones de horas anuales de trabajo perdidas en los Fabricantes, situándose el pasado año en torno al 5,34% .

Igualmente, los médicos de las empresas y de las Mutuas pueden ser un instrumento muy importante para reducir el absentismo injustificado, ya que conocen las características de los diferentes puestos de trabajo y la incidencia real de las posibles patologías para el desempeño laboral (el 72% del absentismo se ampara en causas médicas).


Asimismo, las CC.AA. han limitado la concesión de nuevas autorizaciones a los facultativos de las empresas para expedir recetas de la Seguridad Social. Esta actividad del médico de empresa constituye un importante ahorro también para la administración, al reducir el tiempo para ello a 10 minutos en lugar de las 4 h. de media (desplazamientos y consulta) y disminuir el número de pacientes que deben atender los servicios públicos de salud.


Para la mejora de estos factores de competitividad, formulamos las siguientes propuestas:

-  **Incremento por los Servicios Públicos Salud del control de las bajas, especialmente de las de corta duración y de las reiterativas.**
-  **Bajas con alta automática en procesos de corta duración, y cambio de la cadencia en las renovaciones de los partes de bajas, ya que los plazos actuales alargan innecesariamente la duración de las bajas.**
-  **Pago por la Administración del 4º al 15º día de baja médica por IT.**
-  **Mejorar la información de los médicos de salud sobre los modernos sistemas de trabajo en las factorías, su diseño ergonómico y la actividad preventiva que se desarrolla en las mismas.**
-  **Altas y Bajas también por los Médicos Mutuas y de las empresas.**
-  **Impulsar nuevas autorizaciones para que los médicos de empresa puedan expedir recetas médicas.**
-  **Reducción de las restricciones que se han impuesto a las Mutuas de Accidentes para el desarrollo de sus actividades, lo que se traduce en una menor prestación de servicios de estas empresas.**

Deben habilitarse soluciones destinando parte de los excedentes generados por las Mutuas a recuperar esos servicios.



8.  Plena libertad de los usuarios para el cambio de Mutua, ya que la obligación de permanencia de 3 años supone una distorsión a la libre competencia, que afecta a la oferta de productos y servicios y a su calidad.

9.  Modificación del RD 404/2010, por el que se establece un sistema de reducción de cotizaciones por contingencias profesionales ("Bonus/Malus"), para que permita su aplicación efectiva y unos mayores retornos a las grandes empresas por sus inversiones en las actividades de prevención.

Formación para el Empleo Industrial y Post-Venta

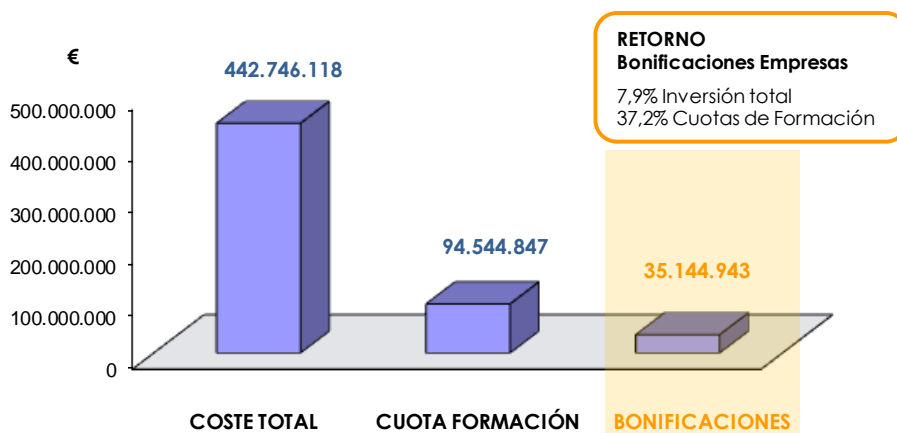
Formación Continua (Trabajadores)

El informe de CARS 21 establece en sus conclusiones que la mejora de las habilidades y de los niveles de competencias de los trabajadores, son elementos necesarios para la creación de una fuerza laboral con mayor capacidad de adaptación y de transición a otros empleos.

En este sentido, la formación continua en el empleo, impartida por Fabricantes y Marcas, no sólo dotan a sus trabajadores de formación específica para la competitividad de su empresa, sino también de conocimientos especializados que mejoran su formación personal y por tanto su empleabilidad futura.

Los Fabricantes de Vehículos han invertido más de **442 millones de Euros en Formación Continua** industrial en los últimos 6 años. De éstos, sólo han recuperado mediante el sistema de Formación de Demanda de la Fundación Tripartita el 7,9% (unos 35 millones).

Inversiones Fabricantes en Formación Industrial y Retornos 2005-2011



Fuente: ANFAC

La nueva vía de acceso a las ayudas de Formación de Oferta para empresas con centros de formación propios, bien acogida por cuanto supone el reconocimiento de la insuficiencia de la financiación de la de Demanda, **presenta muchas limitaciones en su primera convocatoria** (sólo certificados profesionalidad).

Formación Profesional Reglada (Estudiantes)

Las características actuales del sistema de Formación Profesional Reglada (Estudiantes), lo hacen socialmente poco atractivo, considerándose una vía secundaria de formación para los menos capacitados. Igualmente, las titulaciones, los contenidos y la calidad de la FP no responde en general a las necesidades reales de empresas, sectores, y alumnos, ni existe un proceso efectivo de intercambio de conocimientos y experiencias entre centros formativos y empresas (Formación práctica/formación dual).


Ante una falta de oferta adecuada y por los requerimientos muy específicos de nuestro Sector, prácticamente todas las empresas tienen centros de capacitación propios para la formación en el empleo, varias de ellas centros de formación integrados en el sistema educativo, con programas muy semejantes al sistema dual alemán, y algunas Escuela Universitaria propia.

Por tanto, Fabricantes y Marcas pueden aportar conocimientos y expertos a la mejora de la Formación Profesional Reglada, para que titulaciones, contenidos, calidad y actualización del profesorado respondan a las necesidades de la sociedad y de las empresas, contribuyan a recuperar su prestigio y mejoren la empleabilidad de los jóvenes.

Formación Ocupacional (Desempleados)

Podemos contribuir a que la **Formación Ocupacional responda a demandas reales del mercado laboral, facilitando la reincorporación de los desempleados al mundo del trabajo**, incorporando experiencias, necesidades y conocimientos al proceso.

Con el objetivo de la mejora de la formación para el empleo y en aplicación de todo lo expuesto, los Fabricantes de Vehículos consideran necesario la adopción de las siguientes medidas:

1.  **Mejora de la Formación Continua de la Fundación Tripartita para la Formación y el Empleo.**
 - a) **Formación de Demanda**
 - Incremento de las bonificaciones de las empresas de hasta el 75% en empresas de 250 ó más trabajadores y del 100% para empresas de menos de ese número (concesionarios).
 - Adecuación a necesidades reales de la duración mínima de las acciones, duración máxima diaria (formación intensiva fines semana), costes reales módulo hora, flexibilidad de impartición y colectivos prioritarios.



b) Formación de Oferta

- Ampliación de las acciones financiables para las empresas, limitadas a certificados de profesionalidad en la convocatoria aprobada el 31 de Julio de 2012, a todo tipo de acciones formativas de las previstas en la misma.
- Completar el listado de certificados prioritarios del automóvil de la convocatoria de 31 de Julio 2012, tanto en formación industrial como comercial.
- Limitar el requisito de acreditación de los centros de formación de las empresas respecto de los certificados de profesionalidad, a una fecha inmediatamente anterior a la convocatoria o de la presentación de la solicitud de subvención.
- Adecuación de los costes hora de formación a los reales.

2.



Reforma de la Formación Profesional Reglada (Estudiantes):

- a) Participación de las empresas para adecuar la FP a las necesidades de las mismas, contribuir a la mejora del sistema educativo, de la formación de los alumnos y de la mejora de su empleabilidad (titulaciones, contenidos, calidad y profesorado), y por tanto de la mejora de la sociedad española y de los niveles de empleo.**
- b) Implantación de un modelo de Formación Profesional en España que combine de una forma eficaz la formación teórica y la práctica en el puesto de trabajo , como puede ser la Formación Dual, adaptándola a las circunstancias de nuestra estructura industrial. Ello conllevaría:**
 - Regulación estatal, común a todas las C.C.A.A., para evitar divergencias en las exigencias curriculares de una misma formación, según el centro de producción de una misma empresa esté en una u otra Comunidad.
 - Incentivos suficientes para las empresas para impartir la formación práctica de los alumnos de Formación Profesional, cuyo coste, o al menos una gran parte del mismo, debería ser asumido por las Administraciones Públicas, junto con los costes de la formación teórica.
 - Lo anterior es especialmente necesario en el caso de concesionarios y servicios postventa, PYMEs en su gran mayoría, a los que les resultaría mucho más difícil participar por costes y por estructura en el proceso formativo.
 - Flexibilidad en la formación práctica a impartir en las empresas. El convenio regulador (horarios, calendario, etc.) que deberían suscribir las mismas con los centros y los alumnos en caso de estar interesadas en participar, debería ser orientativo, condicionado a las necesidades de la producción.
 - Formación práctica a lo largo de todo el curso, compatible con la formación teórica, aunque flexible según las necesidades de producción.

3. **Reforma de la Formación Ocupacional (Desempleados):**

- a) **Colaboración de los expertos de las empresas para el diseño de una formación de los desempleados que responda a las necesidades reales del mercado laboral, facilitando su integración en el mismo.**
- b) **Organización por las Administraciones Públicas de los cursos diseñados y demandados por las empresas, sin exigencia de contratación de un porcentaje de desempleados, en tanto duren las actuales circunstancias económicas.**

2.2.4 MARCO ENERGÉTICO COMPETITIVO

El consumo energético de las fábricas de vehículos es un aspecto muy relevante de los costes vinculados a su producción, incidiendo directamente en su competitividad y siendo uno de los factores que más diferencia a nuestras factorías de sus competidoras a nivel europeo.

Representa además uno de los pocos ámbitos donde se puede actuar localmente de manera más efectiva.

La factura energética total de las factorías españolas de fabricación de vehículos sobrepasa los 250 M €, representado de media más de **90 € por vehículo turismo y más de 100 € vehículo por comercial ligero fabricado en nuestro país.**

Desde el punto de vista del sector, los objetivos prioritarios de las políticas energéticas, en línea con lo señalado por la UE en el diseño de un marco energético sostenible para el futuro deben ser:

- **Garantía de suministro.**
- **Precios competitivos.**
- **Respeto al medio ambiente.**

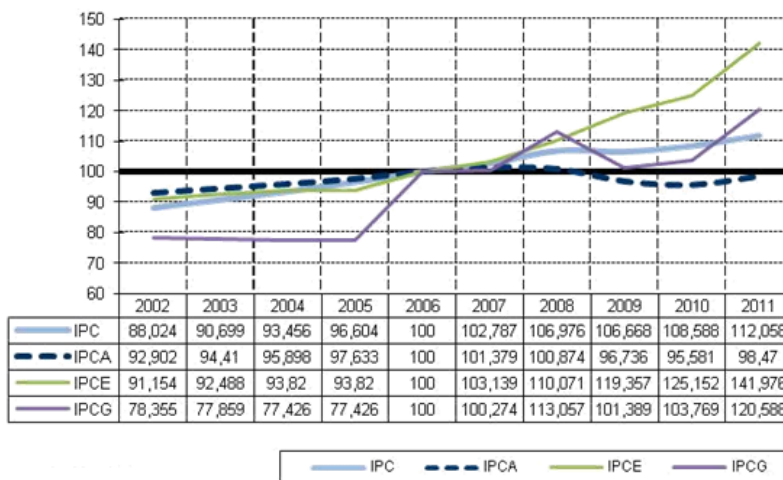
En este sentido, debe señalarse que la eficiencia energética en los procesos productivos y la responsabilidad medioambiental son dos máximas en el desarrollo de la industria de automoción.

Un Marco Tarifario alineado con la UE

En primer lugar, cabe destacarse cuál ha sido la evolución del precio final de la energía en España, en comparación con el precio de venta final de los automóviles en el marco temporal 2002 – 2011. En este escenario, frente a un precio de los automóviles constante o con ligeros descensos, se han producido aumentos muy significativos de precio final de energía eléctrica (+ 50 %) y gas (+ 40 %) en España.



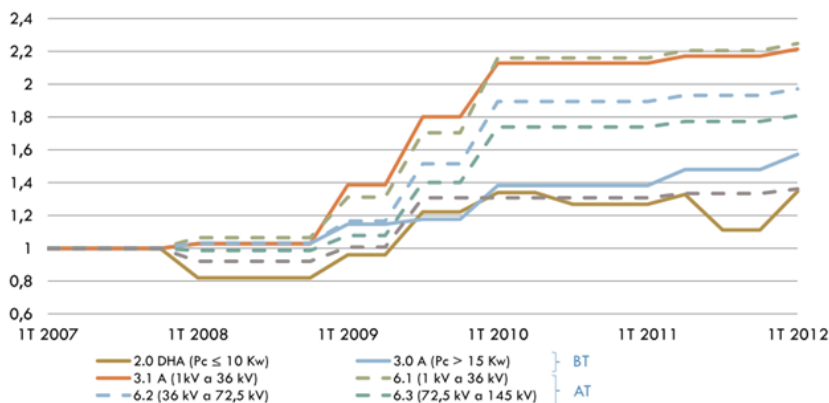
Índice de precios general vs. Índice de precios automóvil vs. Índice precio electricidad y gas (Índice base 2006 = 100)



Fuente: INE

De otro lado, en los últimos años se ha iniciado una escalada en las tarifas de acceso (peajes) que, en el caso de la electricidad, ha experimentado crecimientos de más del 80% en 18 meses. Soportando los consumidores de Alta Tensión, entre los que se encuentran todas las empresas fabricantes y buena parte de los proveedores del sector del Automóvil, las mayores subidas.

Variación de los Peajes de Acceso desde 2007



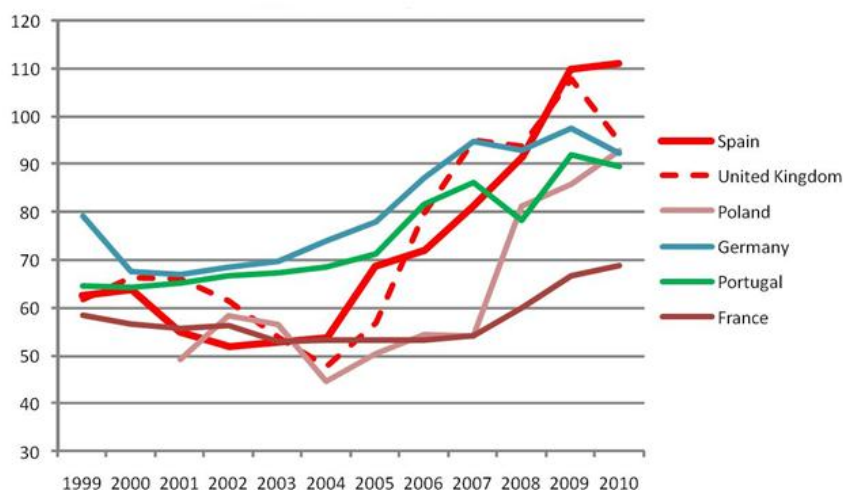
Fuente: Asociaciones consumidoras industriales con Base Año 2007

Nota: El Sector Automóvil hace uso de las tarifas de Alta Tensión (AT) 6.x.x

Con todo ello, las tarifas de acceso constituyen ya más del 30% del coste final de la electricidad para la industria.

Así, España presenta costes de energía eléctrica de fuerte tendencia creciente y hace que hoy la electricidad sea más cara en España que en muchos de nuestros principales competidores, como muestra el gráfico siguiente elaborado por Eurostat.

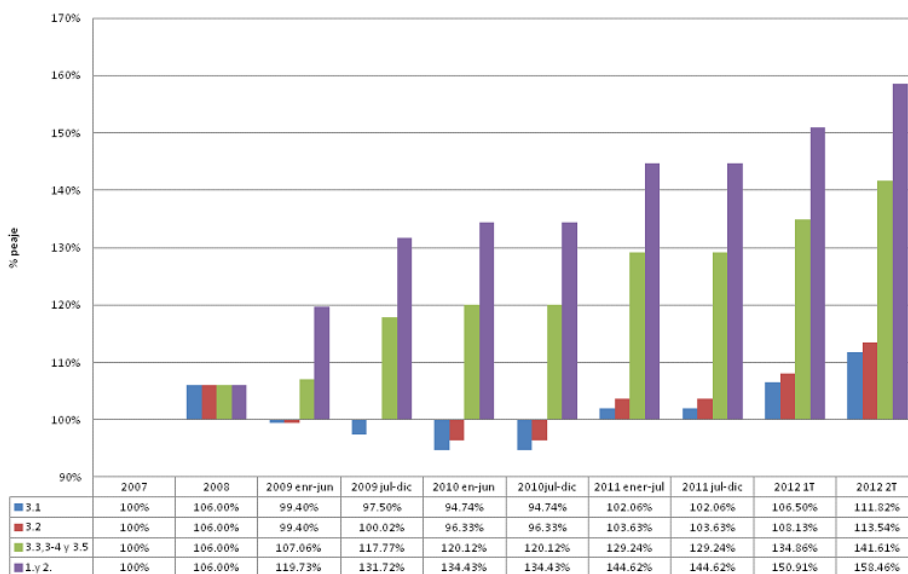
Precios Electricidad Consumidor Industrial: 500 – 2000 MWh/año (€/MWh)



Fuente: EUROSTAT

El caso de las tarifas de gas presenta algunas diferencias con las eléctricas, pero sin embargo ha experimentado también un sensible incremento en su parte regulada en estos últimos años, como pone de manifiesto el gráfico siguiente:

Incremento Peajes de Gas 2007-2012



Fuente: Asociaciones consumidoras industriales con Base Año 2007



Las instalaciones industriales de nuestro sector emplean esta fuente de energía de manera prioritaria para proporcionar calor al proceso de fabricación (secado en cabinas de pintura, por ejemplo), climatización y también en las instalaciones de cogeneración con las que cuentan 3 de las factorías españolas, de manera que es otro factor de coste relevante en el proceso.







Mejora del Contexto de Costes y Administrativo

A fin de corregir esta tendencia, el sector propone algunas medidas básicas, que fomenten la libertad de mercado y el desarrollo de una política energética nacional que abarate los costes de la energía todo lo posible y garantice precios más competitivos.



En particular, se debe:

1.  **Establecer en las tarifas políticas de incentivo a las prácticas de eficiencia energética que las empresas pongan en marcha de forma constatable y medible.**
2.  **Priorizar planes de inversión en el desarrollo de la red eléctrica nacional en aquellos puntos en los que se identifiquen carencias específicas.)**

España presenta una buena situación en este sentido y ocupa, por ejemplo, la posición 33 de 144 en calidad de energía eléctrica en el reciente informe del *World Economic Forum* sobre *Global Competitiveness Index* (*GCI World Economic Forum, 2012*).

3.  **Garantizar la calidad de servicio, evitando hueco y micro-cortes**
4.  **Reconsiderar la estructura tarifaria y el funcionamiento general de los mecanismos de fijación de precios en el mercado libre de energía eléctrica, primando a las tecnologías de generación de menor coste**
5.  **Mantener el marco regulatorio relativo a la cogeneración y flexibilizar el de interrumpibilidad**
6.  **Reconsiderar las inversiones previstas en las Redes de almacenamiento y distribución del Gas en España, por su impacto en las tarifas**

También debería valorarse:

7.  **Reducir los peajes de acceso a las redes eléctricas, eliminando o reduciendo componentes de coste a sectores industriales estratégicos: Primas de integración de renovables, apoyo carbón nacional, CNE, etc.**
8.  **Iniciar senda de reducción del impuesto de electricidad, que se acerque a la media europea en el menor plazo posible. España cuenta con un 4,8% (tipo efectivo 5,113%) y la UE recomienda 0,5 €/MWh**

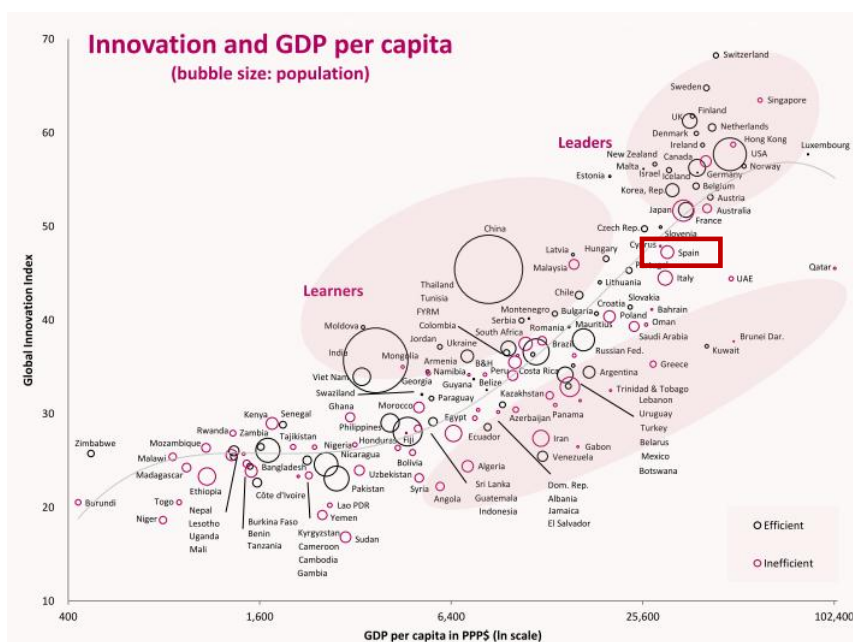
2.2.5 LA I+D+i COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

La investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i) desempeñan un papel cada vez más importante en la competitividad de la industria del automóvil. Las empresas invierten grandes cantidades de recursos para llevar al mercado una creciente diversidad de productos, con unos ciclos de desarrollo y producción cada vez más cortos. Además, los requisitos regulatorios y las expectativas de los clientes han reforzado la necesidad de desarrollar nuevas tecnologías y sistemas que aumenten el confort, el respeto al medioambiente y la seguridad.

Estos *drivers* empujan a la industria del automóvil de la UE a invertir cada año alrededor de **30.000 millones de € en actividades de I+D+i**, por lo que se configura como sector privado más grande en términos de inversión en I+D+i, que en España representa el **12% de la inversión total en I+D**, con **1.600 millones de euros anuales** y un tercer puesto en el ranking de sectores económicos.

Esta contribución, reforzada con las medidas que se plantean más adelante en este ámbito, debe ayudar a situar a España en el grupo de cabeza de indicadores como el *Global Innovation Index* (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual e INSEAD 2012), que evalúa la posición de los países respecto a las condiciones de contexto que favorecen la innovación. Este índice, construido en función de más de cien factores externos e internos, posiciona a España en el puesto 29 de 141 países con potencial de crecimiento para incorporarse al grupo de países líderes, como muestra el gráfico a continuación.

Innovación y PIB per cápita (tamaño de la burbuja representa población)



Fuente: Global Innovation Index (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual e INSEAD 2012)

La perspectiva de profundos cambios técnicos en los años venideros refuerza aún más la necesidad de estas inversiones. Así, los fondos de financiación pública al I+D+i disponible a nivel comunitario, nacional y regional para apoyar a la industria en sus esfuerzos son relativamente modestos en comparación con lo invertido por el sector en su conjunto. Sin embargo, la financiación pública es a menudo utilizada para el desarrollo temprano de tecnologías y conceptos innovadores y juega un papel clave para la transferencia de conocimiento entre los diferentes actores del sector.



Entre estas áreas de investigación y nuevos conceptos destacan actualmente en el sector:

- ◉ **ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE:** Tecnologías avanzadas de propulsión y combustibles para la mejora de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de CO₂, incluyendo las relacionadas con electromovilidad, sistemas de control de emisiones y reducción de la contaminación acústica.
- ◉ **SEGURIDAD:** Sistemas de seguridad integrados para la reducción de accidentes y muertes en carretera.
- ◉ **SISTEMAS DE INFORMACIÓN:** Sistemas de navegación avanzados, sistemas de comunicación entre vehículos, conexión a Internet y redes de datos, etc.
- ◉ **MATERIALES:** Nuevos materiales de menor peso y mayor reciclabilidad, mayor resistencia y absorción de energía en el impacto, etc.
- ◉ **PROCESOS PRODUCTIVOS:** Procesos de fabricación eficientes y de bajo impacto ambiental.

Mayor localización de Actividades de Investigación en España

Los fabricantes de automóviles españoles, no solo mantienen una muy relevante actividad industrial, sino que también desarrollan una muy importante en I+D+i, destacándose la áreas relacionadas con la seguridad y arquitectura de los vehículos, la energía y el medio ambiente y la productividad y calidad de procesos industriales.

Esta actividad se ve complementada mediante la cooperación con proveedores de componentes, Universidades y Centros Tecnológicos, configurando la realidad que representan en nuestro país:

- Más de 1.000 empresas fabricantes de equipos y componentes para automoción.
- Más de 20 centros tecnológicos con proyectos de I+D para el sector.
- Más de 10 grupos de investigación universitarios relevantes.

Además, en lo que refiere los fabricantes, esta realidad se acompaña de:

- ◉ **I+D+i EN PRODUCTO:**
 - 3 implantaciones con diseño, conceptualización, desarrollo de prototipos, ensayos, desarrollo de carrocerías, interiores, chasis, sistemas de propulsión y electrónicos.
 - 4 implantaciones con desarrollos, adaptaciones y fabricación de motores diesel y gasolina.
 - 6 implantaciones con desarrollos finales, adaptación y fabricación de componentes del vehículo.
 - 6 implantaciones con liderazgo en grandes proyectos de demostración nacionales y europeos en las áreas de seguridad, energía y medio ambiente.


🔗 **I+D+i EN PROCESO:**


- 10 implantaciones con reingeniería y modelización de las líneas de producción adaptándolas a nuevos modelos.
- 3 implantaciones con reingeniería de procesos para la fabricación de vehículos eléctricos puros, híbridos enchufables y flexi-fuel.

Y la aplicación generalizada de:

- Logística y Sistemas: conceptos Lean Manufacturing y logísticas alternativas, sistemas de control de stock, alineación de flujos físicos y lógicos y aplicación de TIC's de vanguardia.
- Sistemas de Calidad, Ergonomía y Diseño de los Puestos de Trabajo, Organización Industrial, etc.

Sin embargo, España debe ser capaz de atraer y localizar más actividades de Investigación y Desarrollo en el país y para ello, se propone:

1.  **El mantenimiento y mejora de la interlocución del sector con la Administración para garantizar la identificación e incorporación de líneas prioritarias de actuación en el marco de los programas de ayudas del Gobierno:**
 - Participación directa del sector en los foros de consulta técnicos y de elaboración de Programas de Ayudas y Planes Nacionales de I+D+i.
 - Mantener y potenciar las Plataformas Tecnológicas existentes, en su papel de identificación de las necesidades de la industria en términos de I+D+i.

2.  **Asegurar que las políticas de apoyo a la I+D+i nacionales se potencian o al menos se mantienen. Así, deberían:**
 - Orientarse a la I+D de productos, así como a la innovación en procesos.
 - Dar continuidad a los Planes de ayudas gestionados por la nueva Secretaria de Estado de Innovación y el CDTI. Especialmente relevantes resultan los programas de ayudas a Proyecto Estratégicos (sobre esquemas tipo CENIT) y los programas INNCORPORA y otros similares vinculados a la EEI.
 - Favorecer el desarrollo de proyectos de I+D en cooperación entre fabricantes, con apoyo en programas de ayudas públicas.
 - Dar continuidad a los Planes de ayudas de la S.E. de Telecomunicaciones y Soc. de la Información.



3.



Impulsar planes de apoyo a la participación de empresas españolas en los programas de I+D+i de la UE: 8º Programa Marco y Horizonte 2020 y, en particular, en lo relativo a la Iniciativa Green Cars.

Mejorando el Marco Administrativo de Ayuda a la Inversión

Los importantes niveles de inversión en I+D+i por parte de los fabricantes y proveedores en nuestro país detallados más arriba, deben acompañarse necesariamente de un entorno adecuado desde el punto de vista fiscal y administrativo.

Así, debe mantenerse y mejorarse el marco fiscal de ayuda a la I+D+i, respetando las deducciones existentes, recuperando algunas de las recientemente eliminadas y facilitando la gestión administrativa de las mismas.

Se precisa la generación de un mecanismo que facilite la utilización efectiva de los créditos fiscales para aquellas empresas que cuenten con créditos reconocidos por la Administración, bien sea en forma de **Informes Motivados Vinculantes** o como Actas de Comprobación Positiva emitidas por la Agencia Tributaria.

2.2.6 FABRICACIÓN SOSTENIBLE

Un Marco Regulatorio Coherente y Homogéneo

Las políticas medioambientales que regulan la actividad industrial del país deben mantener un enfoque hacia el desarrollo sostenible, conciliando la vertiente económica, medioambiental y social, garantizando una adecuada protección del medio natural, sin perjudicar la competitividad de las empresas españolas, permitiendo un crecimiento económico sostenible.

El marco reglamentario medioambiental aplicable a la industria en España es ya muy exigente y cualquier requerimiento legislativo adicional podría incidir en nuestra posición competitiva respecto al resto de países europeos, gravándola excesivamente.

En este contexto, resulta evidente que la transposición de Directivas Europeas a la legislación española en este ámbito condiciona fuertemente la actividad industrial en nuestro país.

Así, por ejemplo, en el caso de nuestro sector, todas las instalaciones industriales de fabricación de vehículos están concernidas por los Planes de Asignación de Emisiones de CO₂ y sometidos a las Autorizaciones Ambientales Integradas, en el marco de la Ley de prevención y control integrado de la contaminación (IPPC).

Sin embargo, el sector presenta un amplísimo bagaje de actuaciones relacionadas con la reducción del impacto ambiental y la búsqueda de la eficiencia de nuestros procesos productivos, que

respaldan hechos como el que todas las fábricas españolas están certificadas en ISO 14001 y varias de ellas cuentan con certificación EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), que no siempre se ven recompensados con un tratamiento equilibrado por parte de las administraciones competentes.

Unidad de Mercado y Reducción de Cargas Administrativas

La industria se enfrenta a una carga administrativa injustificada que merma su competitividad, dificulta la realización de inversiones y dilata la concesión las autorizaciones medioambientales, imponiendo sobrecostes importantes, en muchas ocasiones.

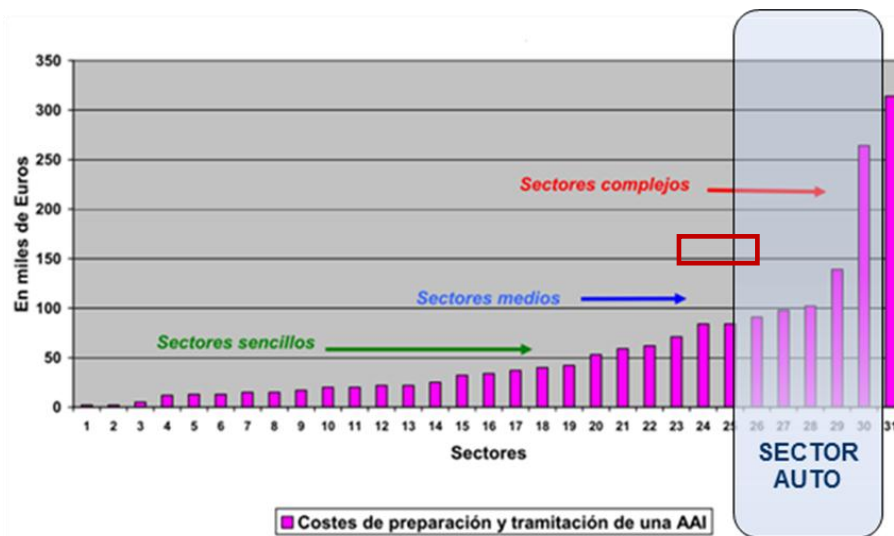
Esta carga administrativa está acompañada además de criterios interpretativos muy diferentes en función de la autoridad regional competente, fruto de la falta de homogeneidad de los procesos administrativos en el complejo Estado Autonómico, que deteriora la unidad de mercado tan necesaria para el sector.

De hecho la sobre-regulación y las excesivas cargas administrativas sitúan a España a la cola de este indicador (120 de 144 países) en el reciente informe del *World Economic Forum* sobre *Global Competitiveness Index (GCI World Economic Forum, 2012)*.

El ejemplo de las Autorizaciones Ambientales Integradas (AAI), es bien representativo pues constituye uno de los procedimientos administrativos más costoso y complejos que existe en España y en el que se encuentran implicados los tres niveles de la Administración Pública.

El gráfico siguiente ilustra una estimación de los costes que se ponen en juego:

Clasificación sectorial de los costes de preparación y tramitación de una AAI



Fuente: Convenio Mº Administraciones Públicas – CEOE. 2011



Sobre la base de esos antecedentes, se proponen algunas medidas de carácter general:

1.  **Unidad de mercado - Homogeneización de la regulación medioambiental a nivel estatal y autonómico**


Potenciar el papel coordinador / liderazgo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en las interpretaciones y aplicación de la normativa resulta fundamental.

2.  **Unidad de mercado - Unificar criterios en la petición de información por parte de la Administración a las empresas**

Caso reciente de la petición de derechos para la asignación de CO₂.

3.  **Mejorar la comunicación de datos ambientales con la Administración**

Es necesario evitar la repetición las informaciones a suministrar (informes ambientales anuales procedentes de las Autorizaciones Ambientales Integradas, declaración de residuos peligrosos, declaración PRTR, declaraciones a las confederaciones hidrográficas, etc.).

4.  **Las industrias de la UE están funcionando en el marco de políticas de cambio climático y ambiental más exigentes, en comparación con el resto del mundo, por lo que no se deben asumir nuevos compromisos más restrictivos y unilaterales.**

5.  **Senda de cumplimiento de objetivos a 2020 suficientemente flexible energética**

Acompasar las exigencias medioambientales en el tiempo con la situación económica general y, en particular, con la situación de las empresas, especialmente cuando suponga grandes inversiones que pudieran comprometer su solvencia.

2.2.7 FISCALIDAD DE LA EMPRESA Y COMPETITIVIDAD

Un Marco Fiscal más Competitivo para el Sector

La fiscalidad dirigida a la empresa (local, regional o estatal) forma parte del conjunto de detalles que hacen a nuestra industria más o menos competitiva frente a la de otros países.

Las cargas tributarias, tanto directas como indirectas, que sufren las empresas, la aplicación de la normativa tributaria por parte de los diferentes niveles de Administración y, en general, el sistema fiscal, deben desempeñar un papel importante como instrumento al servicio de los objetivos de política económica de un país.


Es fundamental contar con una **mayor clarificación y simplificación de las normas tributarias y administrativas**. También es importante contar con la máxima disposición y apertura al diálogo de la Administración tanto para la elaboración de las nuevas normas **como en su aplicación práctica**.

Por otra parte, debe valorarse la **posibilidad de reducción de las cargas fiscales que soportan las empresas** y, en concreto, del Impuesto de Sociedades cuyo tipo máximo se mantiene en el 30% mientras la media de la UE-27 es de 22,9%, ocupando el cuarto lugar y con un tipo mayor que Reino Unido o Italia entre otros. Un tipo impositivo más bajo no sólo mejoraría la competitividad de la industria ya instalada, sino que sería un atractivo más a inversiones futuras.

Finalmente, conviene recordar que las empresas fabricantes de vehículos están sólidamente establecidas en España y deben contar con la confianza total de la Administración, haciendo así más fácil el cumplimiento de todas sus obligaciones tributarias.




Simplificación de las Cargas Administrativas

La legítima persecución del fraude no debe servir de excusa para incrementar las ya excesivas cargas administrativas, ni para aumentar la complejidad material de tales formalidades. De hecho deben tenerse en consideración las siguientes propuestas dirigidas a aligerar dichas cargas:

1.  **Revisión completa de los modelos de declaración vigentes, para evitar duplicidades de información, evitando que las empresas tengan que aportar a la Administración Tributaria o a los diferentes Registros Públicos los mismos datos a través de diferentes ventanillas.**




Este es el caso de la declaración del Impuesto de Sociedades, en el que las últimas reformas introducidas en el modelo de declaración han ido en la línea de aumentar considerablemente la carga fiscal indirecta (hoja informativa de operaciones con entidades vinculadas, anexos informativos detallando el cálculo de determinadas deducciones en cuota,...).




2.  Eliminación de la exigencia del código NIE (Número de Identificación de Extranjeros) a los administradores extranjeros de las Sociedades españolas cuando no tienen obligaciones fiscales en España, como mínimo en el caso de los residentes de la UE.
3.  Aligerar requisitos de la factura electrónica. Estos deben ser los mismos requisitos formales que los que se requieren a la factura en papel, basándose en la confianza de la administración en los operadores. Actualmente hay obligación de verificación de todas las facturas electrónicas, algo que no sucede si se utiliza
4.  Eliminación del modelo 340. Eliminar las obligaciones de presentación de los modelos que no proporcionan ninguna información de interés para la administración Tributaria.

Modificación de las Obligaciones de Documentación de las Operaciones Vinculadas


Los costes del cumplimiento de las obligaciones relacionados con los precios de transferencia son desproporcionados y restan competitividad a la empresa. Las modificaciones a introducir deberían ir dirigidas a:


1.  Limitar su aplicación a operaciones transfronterizas con países no miembros de la UE. En operaciones interiores no suponen una pérdida recaudatoria, en la UE ya hay instrumentos que permiten conocer las operaciones entre empresas.
2.  Modificar el importe del umbral que determina la exclusión de las obligaciones de documentación. El umbral debería fijarse, en vez de en términos absolutos (100.000 euros), como un porcentaje sobre la cifra de negocio. Por ejemplo, en un 5 por mil de la cifra de negocio de la empresa. Con la limitación actual, casi todas las operaciones realizadas por los fabricantes deben documentarse, siendo un número muy elevado.
3.  Publicar una Base de Datos de Precios de Transferencia para las operaciones más comunes, que proporcione seguridad jurídica al contribuyente ante la Administración Tributaria, al determinar en la misma los márgenes o rangos de márgenes que serían aceptados por la Administración en caso de

Otros aspectos fiscales

1.  **Conseguir la máxima coherencia en la imposición de las Administraciones Territoriales (Autonómica y Local). Un ejemplo claro es el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) que supone una carga tributaria sobre la actividad empresarial independientemente de cuál sea su resultado.**

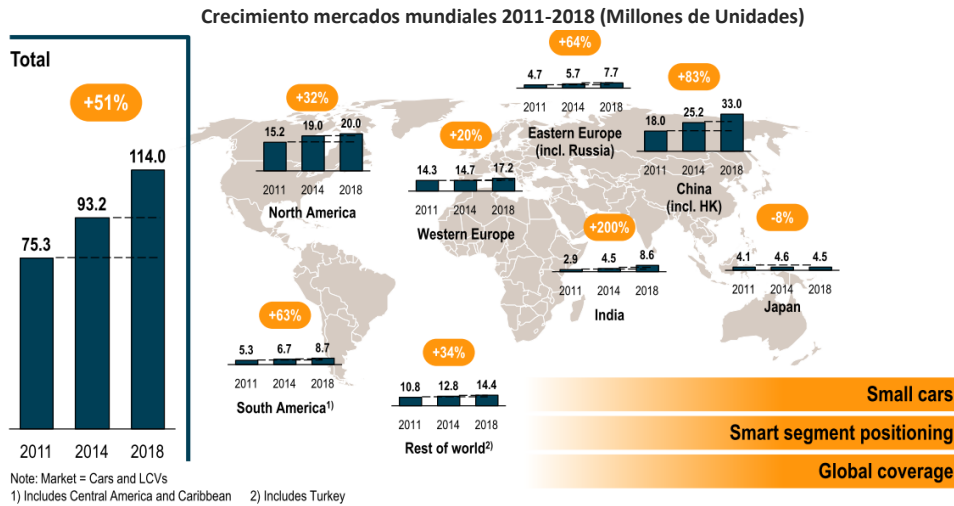
En el caso del IAE, los parámetros que definen su cuantificación se establecen en función de objetivos meramente recaudatorios, sin ninguna relación con el nivel de servicios públicos prestado por el Municipio.

2.  **Debe ampliarse el Sistema de Cuenta Corriente Tributaria que permita, de forma ágil, compensar las deudas tributarias. Para ello, deberían abordarse las siguientes modificaciones en la actual normativa:**
 - a. Posibilidad de anotar los créditos tributarios en el momento de su declaración, sin esperar a que la devolución haya sido acordada por la Administración.
 - b. Liquidación mensual en vez de trimestral de la cuenta.
 - c. Posibilidad de incluir en el sistema de C/C tributaria los créditos y deudas frente a otras AAPP (autonómica y local).
 - d. Estudiar la posibilidad de extender la compensación a créditos comerciales que ostenten las empresas frente a la Administración.

3.  **Agilizar los plazos de devolución del IVA a entidades exportadoras. El alargamiento de los plazos habituales de devolución del IVA supone un coste importante financiero, obligando a las empresas a financiar a la administración en un momento de grandes dificultades para éstas.**

2.3 MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS MERCADOS GLOBALES

Mientras los mercados europeos, ya maduros, no han presentado un crecimiento sustancial en los últimos años, está previsto para el 2018 que el mercado mundial crezca un 51% gracias a los mercados emergentes. Es por lo tanto crucial asegurar el acceso de la UE y, en concreto de España, a estos nuevos mercados para beneficiarse del crecimiento esperado.



Fuente: LMC Automotive; Roland Berger

Según Roland Berger, la tendencia global de los mercados se está dirigiendo hacia un crecimiento del segmento de vehículos pequeños, como consecuencia de los retos a los que nos enfrentamos: aumento de población urbana, aumento de edad de la población, elevación de los precios de la energía, presión sobre la renta disponible de las familias, necesidad de soluciones de movilidad y mayores exigencias medioambientales. España como gran productor de vehículos de gama pequeña – media debe aprovechar estas oportunidades.

En este sentido, a continuación se ponen de manifiesto los aspectos principales que deben tenerse en cuenta para mejorar el acceso a los mercados exteriores:

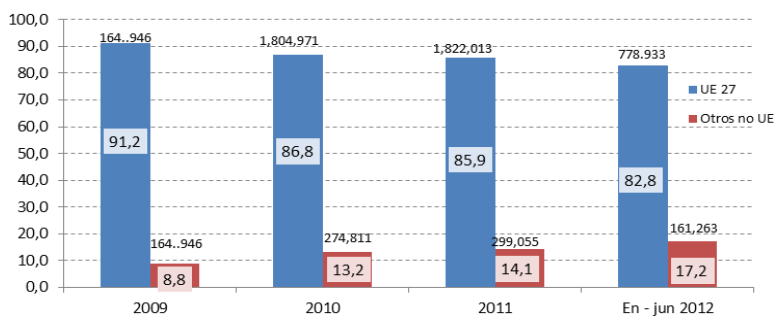
- 🔴 **Eliminación de aranceles:** Dado que a través de la Ronda de Doha no parece viable que los países emergentes reduzcan sus altos aranceles sobre el automóvil, debe aprovecharse la oportunidad que presentan la negociaciones bilaterales a través de los Tratados de Libre Comercio para conseguir este objetivo.
- 🔴 **Eliminación de Barreras no Arancelarias:** Este es el principal problema de la industria de automoción impidiendo el acceso a los mercados de vehículos y piezas. Entre ellas cabe destacar: estándares nacionales para el automóvil y regulaciones técnicas, procedimientos administrativos y restricciones nacionales y locales, valoración en aduana, licencias de importación y cuotas, restricciones en inversión y licitación pública, impuestos discriminatorios, falta de transparencia, etc.
- 🔴 **Reglas de origen y devolución de derechos:** Para asegurar transparencia y competencia leal debe prohibirse la devolución de derechos para ambas partes y debe mantenerse los umbrales en las Reglas de Origen para garantizar un valor añadido significativo del país.

2.3.1 TRATADOS DE LIBRE COMERCIO

El sector fabricante de vehículos está de acuerdo en **fomentar los tratados de Libre Comercio siempre que estos sean equilibrados**. Es de vital importancia para el sector que los acuerdos comerciales que se lleven a cabo por parte de la Unión Europea con terceros países, tengan en cuenta la **importancia del sector del automóvil**, tanto en España como en la UE, para que no favorezcan unilateralmente a productores ajenos a nuestra área económica.

El sector del automóvil en España es un exportador neto cuyo mercado natural es Europa al que destina el 82,8% de la exportación. En los últimos años, como consecuencia de las dificultades del mercado interior y las dificultades del mercado de la UE, ya maduro, este ha ido diversificándose hacia países ajenos a la UE y en busca de mercados de mayor potencial.

Reparto de cuota exportación entre UE - 27 y resto del mundo



Fuente: Elaboración Propia ANFAC

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que las fábricas españolas producen fundamentalmente vehículos de gama de tamaño pequeño – medio en general, los mismos que fabrican los países con los que se están negociando los acuerdos.

Producción de vehículos por Segmentos – 2011

Producción de Turismos por segmentos 2011	Unidades	Cuota s/ Total Turismos	Cuota s/ Total Vehículos
Pequeño	1.124.612	61,20%	77%
Medio- Bajo	392.752	21,40%	
Medio- Alto	19.559	1,10%	
Monovolumen pequeño	277.722	15,10%	
Monovolumen grande	24.423	1,30%	
Producción de Industriales por segmentos 2011	Unidades	Cuota s/ Total Industriales	Cuota s/ Total Vehículos
Vehículo Comercial	479.330	89,80%	23%
Vehículo Industrial	54.676	10,20%	

Fuente: ANFAC

Además, al ser Europa nuestro principal mercado, nuestra presencia en los mercados europeos es muy relevante, alcanzando el 12% de cuota para los turismos, el 27% para los comerciales y el 25% para los vehículos industriales más pesados.

Tratado de Libre Comercio con Corea

La experiencia con el Tratado de Libre Comercio firmado con Corea en funcionamiento desde julio de 2011, está siendo muy negativa, tanto para España como para Europa. Corea ha aumentado sus exportaciones a Europa en un 77%, mientras que Europa apenas ha aumentado un 9% sus exportaciones a Corea. En el caso de España la situación es todavía más desfavorable, mostrando también un claro desequilibrio comercial:



Flujo de automóviles España-Corea (Número de vehículos)

Periodo	Exportación a Corea	Importación de Corea
Años anteriores a la entrada en vigor FTA		
Julio 2009 – Junio 2010	51	41.339
Julio 2010 – Junio 2011	135	41.389
% Variación antes TLC	165%	0%
Años posteriores a la entrada del FTA		
Julio 2010 – Junio 2011	135	41.389
Julio 2011 – Junio 2012	29	60.630
% Variación posterior TLC	-79%	46%

Fuente: ANFAC en base a datos de Comercio Exterior

Además, existe todavía una lista de asuntos pendientes en relación con las barreras no arancelarias que no parece que avancen a pesar de las reuniones ya mantenidas entre la Comisión y los responsables de Corea: Certificación de vehículos, Reglamento Euro 6, longitud de vehículos, sistemas de carga a vehículo eléctrico, nueva legislación en certificación de piezas, etc.

Tratado de Libre Comercio con India

El sector del automóvil necesita ampliar sus mercados por lo que debe ser ambicioso en sus planteamientos. La propuesta realizada por India, que supone el mantenimiento de los aranceles en el 60% ó 30% dependiendo de la cilindrada, es inaceptable para el sector.

- El Acuerdo debe estar enfocado hacia un desmantelamiento cero-por-cero en los productos del automóvil.
- Podría admitirse un periodo asimétrico de desmantelamiento, siempre que se combine con una cláusula de revisión con mecanismos automáticos que garantice la eliminación total de los aranceles de importación de India.
- Sería muy perjudicial para el sector de fabricantes, el que se aceptara un acuerdo parcial sólo de tarifas y que se acordara que otras cuestiones, como las Barreras no Arancelarias, de gran importancia para nuestro sector, quedan pendientes para un proceso posterior, teniendo en cuenta que además el Gobierno indio es muy reacio a abrir esta negociación.
- El sector de componentes español, de gran solidez y proyección internacional, podría verse también afectado como consecuencia de las exclusiones planteadas por India, en las que hay un considerable número de líneas prioritarias excluidas para estos fabricantes.

- Sería conveniente no precipitarse a aprobar un “mal acuerdo” cuando hay posibilidad de esperar para conseguir mayores avances.
- No debe aceptarse la cláusula de Draw-Back que se incorporó en el Acuerdo con Corea y actualmente solicitado por India. Los vehículos en India son ensamblados con un porcentaje elevado de piezas procedentes de los países asiáticos, lo que supondría la entrada de piezas y componentes de esos países sin arancel en Europa.

Tratado de Libre Comercio con Japón

Antes de comenzar cualquier negociación, y por lo tanto aprobar el borrador de mandato de la Comisión, debe tenerse presente los siguientes aspectos:

- Las relaciones comerciales con Japón son claramente asimétricas a favor de Japón. A pesar de que los aranceles son 0% en Japón y un 10% en Europa. El problema está claramente enfocado a la existencia de numerosas Barreras no Arancelarias.
- Entre los países de la OCDE Japón tiene la menor penetración de marcas extranjeras en su mercado.
- Japón necesita el mercado europeo para su expansión ante un mercado interno maduro y tiene mucho que ganar al reducir el 10% de los aranceles europeos. En concreto, el ahorro de los fabricantes japoneses que importan vehículos en Europa podría alcanzar una cifra de 1,2 billones de euros al año, lo que les permitirá entrar con precios muy competitivos y presionaría más a los fabricantes europeos, ya en una circunstancia de feroz competencia.
- Hay muchas dudas de que un ALC pueda ayudar a los fabricantes europeos y no digamos a los españoles a entrar en el mercado de Japón, entre otras cosas, porque el mercado japonés es un mercado maduro que no tiene previsión de crecimiento (entre 2010 y 2020 Mitsubishi Research Institute estima una caída de 660.000 unidades y Roland Berger lo cifra en un 8 %).
- Sólo el segmento Premium, que no es el que se produce en España podría tener alguna posibilidad en el mercado japonés.
- La situación económica actual no es la indicada para lanzar una negociación de estas características, mientras los fabricantes europeos y españoles están realizando grandes esfuerzos por mantener la capacidad instalada anterior a la crisis y cuando no se puede garantizar un acuerdo equilibrado que dé muestras claras de beneficio para nuestros fabricantes.
- La hoja de ruta incluida en el “scoping paper” es insuficiente para el automóvil y no crea las condiciones para el lanzamiento de negociaciones bilaterales
- El fracaso del Gabinete japonés para aprobar los resultados del ejercicio de alcance realizado y acordado con la UE pone de manifiesto su falta de compromiso para la eliminación de las barreras no arancelarias en el sector del automóvil.



El nivel de compromiso de Japón en relación con la eliminación de las barreras no arancelarias debe ser claro en los siguientes aspectos:

- Requerimientos técnicos y procedimientos de certificación que exigen a los vehículos procedentes de Europa nuevas certificaciones o modificaciones.
- Incentivos para vehículos eficientes según requerimientos específicos japoneses.
- Tratamiento preferencial a los vehículos super-mini (kei cars) en impuestos, seguros, peajes y aparcamiento a los que no tienen acceso ningún vehículo europeo.
- Regulaciones sobre construcción y planificación de áreas urbanas que impiden la apertura de nuevos concesionarios y talleres impidiendo la localización de las marcas europeas cerca de los consumidores.

Acuerdo Estados Unidos – Unión Europea

Para el sector del automóvil es fundamental fomentar y favorecer las relaciones comerciales con Estados Unidos teniendo en cuenta el potente mercado americano que, además, está evolucionando muy favorablemente.

Por ello, la industria del automóvil estaría a favor de un Acuerdo de Libre Comercio ambicioso, que buscarse un alcance amplio que no se limite al desmantelamiento arancelario sino que se centre en un acuerdo **de cooperación en regulación**, que en líneas generales debería estar basado en las siguientes fases:

- Inmediato: Reconocimiento mutuo de los actuales vehículos fabricados para facilitar el comercio ya existente.
- Acordar además, la cooperación permanente para las nuevas tecnologías y estándares venideros con el objeto de consultarse mutuamente antes de introducir nueva legislación, para conseguir armonizar ambas legislaciones en un futuro.
- A medio plazo: Este tipo de acuerdo en estándares comunes entre UE-USA favorecerá un objetivo más ambicioso al invitar posteriormente a países como Japón, Corea o los BRICS y los ASEAN a participar en estándares internacionales basados en lo ya acordado entre ambos países.

Tratado de Libre Comercio con Canadá

La principal preocupación del sector sobre las negociaciones del Tratado de Libre Comercio con Canadá está en relación con la aplicación de las Reglas de Origen. A pesar de la presión canadiense, la UE debe conseguir la aplicación plena de la "Regla de Origen" a fin de evitar la entrada en Europa de vehículos producidos en Canadá con un volumen elevado de piezas provenientes de EE UU. Las relaciones especiales que mantienen EEUU y Canadá favorecen esta situación por lo que no debe aceptarse una posible excepción en este aspecto.

Tratado de Libre Comercio con el Norte de África

El norte de África tiene un interés especial para los fabricantes españoles ya que se están potenciando en éste área las inversiones del sector y, en particular, de fabricantes instalados en España, lo que incrementa las relaciones comerciales.

Actualmente ya existe, para los principales países del norte de África, una zona de libre comercio y, por lo tanto, no hay problemas de derechos de aduana, por lo que en las negociaciones que está previsto potenciar debe tenerse presente las necesidades del sector y en concreto los aspectos relacionados con la armonización regulatoria presente y futura.

2.3.2 REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL

Revisión Acuerdo de Ginebra

La armonización técnica mundial de los vehículos se enmarca en dos Acuerdos, desarrollados en el seno de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), destinados a establecer, a nivel global, un marco reglamentario que garantice un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente y eficacia energética. De un lado el “**Acuerdo de 1958**”, que facilita el reconocimiento mutuo de las disposiciones técnicas y limita así los obstáculos al libre comercio y de otro, el “Acuerdo paralelo de 1998”, que incluye a determinados países que no pueden aceptar los principios de reconocimiento mutuo del Acuerdo de 1958.

Así, el establecimiento de un **marco reglamentario internacional armonizado** se configura como uno de los **medios más eficaces para evitar los obstáculos al comercio**, pues contribuyen, en efecto, a eliminar los obstáculos técnicos que dificultan el comercio de vehículos y de sus equipos y componentes, así como a evitar la aparición de nuevos obstáculos, favoreciendo el establecimiento de un marco institucional específico y la organización de procedimientos de cooperación entre las Partes contratantes.

Bajo esta perspectiva, el Acuerdo de 1958 desempeña un papel clave en el objetivo de la política comercial común, ya que permite a los fabricantes de automóviles aplicar un conjunto común de normas de homologación de tipo, con la garantía de que muchos países de continentes diferentes reconocerán la conformidad de los productos que fabrican con sus respectivas legislaciones nacionales, aspecto de especial relevancia en el contexto de continuos cambios estructurales que está viviendo el sector de automoción, motivados por la globalización del mercado y el crecimiento de los mercados de las economías emergentes, ligados al fuerte impacto de la crisis económica y financiera.

En esta línea y teniendo en cuenta que la última actualización del Acuerdo de 1958 tuvo lugar en 1995 y la necesidad de ampliar el alcance hacia países emergentes, puntos de venta más importantes en la actualidad para los fabricantes de automóviles europeos, se considera necesaria una amplia revisión y actualización del Acuerdo que permita hacer atractiva la adhesión de estos países al Acuerdo y contribuir, de esta forma, al mantenimiento y mejora de la competitividad de la



industria automovilística europea en el mercado global. La citada revisión fue acordada en marzo de 2010 en el seno del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), órgano subsidiario del Comité de Transporte Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Sobre este marco de evolución normativa y en el seno de la citada revisión del Acuerdo, la industria de automoción considera que a nivel multilateral, la armonización internacional en el marco del Acuerdo de 1958 es la herramienta más eficiente para abordar los obstáculos técnicos asociados a la comercialización de vehículos, considerando necesario tener en cuenta los aspectos que se citan a continuación con el objetivo de dotar al nuevo Acuerdo de flexibilidad y pragmatismo, siendo así más atractivo para las economías emergentes y asegurando un nivel de requerimientos suficiente:



Necesidad de reformular el Acuerdo de 1958 con el objetivo de hacerlo más atractivo para terceros países.

1.

En la actualidad, el Acuerdo de 1958 cuenta con 48 Partes contratantes, no formando parte del mismo la mayoría de los países emergentes, tales como **India**, China, **Brasil** (sólo 2 de los 5 países BRICS son signatarios, Rusia y Sudáfrica), Argentina, países del sudeste de Asia (Tailandia, Malasia), etc.




Para conseguir este objetivo se hace necesario conservar alternativas a los reglamentos CEPE, introduciendo criterios de flexibilidad que establezcan opciones de homologación con requisitos menos severos, para su uso en aquellos países que acepten estos certificados en lugar de exigir la obtención de certificados de acuerdo a requerimientos nacionales. Esto, sin duda, haría que el Acuerdo del 58 resultara más atractivo para los países emergentes o en vías de desarrollo.


De otro lado, es necesario establecer algunas medidas de calidad relativas a la competencia de los servicios técnicos, certificación, etc., de manera que la adhesión al acuerdo de otros países se realizara en un marco controlado y confiable para la industria.




Necesidad de revisar el procedimiento actual de votación (p.e. la India ha manifestado su no adhesión al Acuerdo hasta que no se produzca la revisión del procedimiento de votación).

2.


3.  Necesidad de tener en cuenta el sistema de homologación de tipo UE de vehículos actual, el cual se basa cada vez más en los reglamentos CEPE, los cuales están sustituyendo progresivamente a la legislación de la UE (p.e. Reglamento 661/2009/CE), siendo importante asegurar que el marco reglamentario internacional que establece el Acuerdo de 1958 sea riguroso y fiable para los fabricantes de automóviles europeos.

4.  Necesidad de evolucionar en el concepto de Homologación de Tipo Internacional de Vehículo Completo (IWVTA), en base la exitosa implementación del concepto de legislación técnica armonizada de la UE. Este concepto de homologación ofrecería grandes beneficios a los fabricantes de automóviles, pudiéndose establecer procedimientos de homologación de tipo de “ventanilla única”, en lugar de tener que disponer de distintas homologaciones en función del país de comercialización.

Este sistema permitiría simplificar considerablemente la carga administrativa de los fabricantes de vehículos y potenciar el libre movimiento de los automóviles.

5.  Necesidad de introducir el concepto de disposiciones transitorias del Acuerdo del 58 en sí, con el objetivo de asegurar que no existan distintas interpretaciones legales cuando se produzcan las modificaciones de los Reglamentos, estableciendo como principio general, que las homologaciones existentes nunca perdieran su validez cuando un Reglamento es modificado, salvo que las Partes contratantes, de manera individual, exijan el último nivel para ventas y matriculaciones, en línea con el plazo establecido en las disposiciones transitorias.




6.  Necesidad de introducir el concepto de ensayos virtuales.

7.  Necesidad de introducir el concepto de homologación “provisional” (similar a la aproximación existente en la UE) para las nuevas tecnologías, el cual todavía no está contemplado en los Reglamentos CEPE existentes.



Refuerzo de la Cooperación Bilateral

Como se ha comentado en el punto anterior, las políticas comerciales de la UE deben velar por el mantenimiento y potenciación de una industria de automoción competitiva, para lo cual deben utilizarse herramientas de cooperación multilateral y bilateral, que aborden cuestiones críticas asociadas a la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias que permitan mejorar los Acuerdos de Libre Comercio, en base a una evaluación exhaustiva de cada negociación comercial. Bajo esta perspectiva, los fabricantes de automóviles europeos, en un contexto global y predominantemente exportador consideran que con el objetivo de contribuir de manera eficiente a la eliminación de las barreras no arancelarias en el automóvil, es necesario el **desarrollo de un marco regulatorio internacional (Acuerdo de 1958) complementado y fortalecido con una cooperación bilateral en reglamentación**, centrada en los siguientes aspectos:

1.  Cooperaciones bilaterales en reglamentación, en particular con los países emergentes pero también con los Estados Unidos (bajo el Consejo Económico Transatlántico) y Japón.
2.  Involucración de la industria en los diálogos bilaterales sobre reglamentación entre la Comisión y los terceros países, contribuyendo activamente a su elaboración y acciones de seguimiento.
3.  Identificación de áreas prioritarias en términos de reglamentación para el establecimiento de cooperaciones bilaterales. En este sentido, las nuevas tecnologías asociadas a la electro-movilidad, caracterizadas por una reglamentación poco consolidada y actualmente en desarrollo, pueden configurarse como un punto de partida más favorable para el establecimiento de acuerdos.

2.4 MEJORA DE LA INTEGRACIÓN SECTORIAL

Como se ha señalado en la introducción, el enfoque estratégico que devuelva a España los niveles de actividad industrial para los que tiene potencial, debiera ser necesariamente global para toda la cadena de valor, participando a los proveedores de los desarrollos tecnológicos y de un mejor marco industrial y construyendo, sobre la base del consenso y el dialogo, una relación sólida y de futuro con las redes de distribución, donde la actividad de post-venta adquiere un carácter clave.

Los epígrafes a continuación desarrollan las propuestas más relevantes en esta línea.

2.4.1 LA VERTICALIDAD DE SECTOR: RELACIONES CON LAS REDES DE CONCESIONARIOS

Un Futuro basado en el Consenso y el Diálogo: Códigos de Buenas Prácticas

La relación de verticalidad que se da entre fabricantes y distribuidores para la comercialización y mantenimiento de los vehículos, es clave en la cadena de valor del sector del automóvil.

El marco regulatorio de la misma ha sufrido una reciente modificación, pasando a partir del mes de junio del año 2013 a regirse por las disposiciones del Reglamento de exención genérico 330/2010, aplicándose por tanto al sector del automóvil, las mismas reglas generales de competencia que al resto de sectores. La Comisión Europea llegó a esta conclusión poniendo de manifiesto que “simplificando las reglas aplicables a la venta de vehículos, se permitirá a los fabricantes concluir acuerdos contractuales más eficientes que permitirán unos costes de distribución más bajos. Animando además a ambas partes de la relación vertical, a que promovieran la autorregulación, por ejemplo, mediante la implantación de Códigos de Buenas Prácticas en el sector.”

Nos encontramos sin duda, ante uno de los sectores con un mayor nivel de competencia entre marcas (“inter-brand competition”), sin perjuicio de que subsiste un razonable nivel de competencia dentro de cada marca (“intra-brand competition”). De esto se derivan las siguientes consecuencias lógicas y razonables: por un lado el interés legítimo y la necesidad del fabricante en contar con una red eficiente, dinámica y flexible, apta por tanto para la mejor competencia entre marcas, y por otro lado, el interés legítimo y la necesidad del mismo, en tener un nivel razonable de coordinación, e incluso integración funcional y operativa, con el distribuidor, de modo que el fabricante esté en condiciones de dar respuestas y realizar adaptaciones comerciales de forma rápida, eficiente y adecuada a las exigencias del mercado.

En España y en relación con el marco regulatorio de la distribución comercial, a principios del ejercicio 2011, se propuso en el Parlamento un marco normativo que afectaba a los contratos de distribución entre fabricantes y concesionarios.

Tras meses de tramitación parlamentaria, con el adelanto de las elecciones generales, el proceso legislativo decayó.

Al mismo tiempo se propició, fruto de un acuerdo entre todo el sector y con participación del entonces Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, un Código de Buenas Prácticas.

Dentro de dicho Código, se creaba el Comité de Diálogo, como punto de encuentro del sector, y hoy dependiente de la Secretaría de Estado de Comercio, que constituye un elemento innovador y único en España de autorregulación para un sector determinado, en este caso el automóvil y que está funcionando bien.

El Comité de Diálogo, con la participación del Ministerio de Economía y el Ministerio de Industria, tiene el objetivo de: servir de foro donde las partes podrán tratar los temas sectoriales más relevantes. De manera que en dicho foro, se podrá trabajar en conjunto para alcanzar la



recuperación del mercado, aumentar la competitividad de las empresas y acometer los retos inmediatos que tiene planteado el sector.

En este sentido la postura que viene manteniendo el Sector, es la de apoyar la autorregulación para resolver las discrepancias como mejor solución para llegar a un entendimiento entre Fabricantes y Concesionarios.

Reorganización de la Red y Flexibilidad

En España, la experiencia nos ha demostrado que el modelo de comercialización a través de concesionarios funciona y asegura la sostenibilidad del sector en su conjunto, si bien en los últimos años, el mercado ha cambiado y es preciso que las marcas se adapten a la nueva situación. Contar con una red amplia, capilar y próxima al cliente aporta numerosas ventajas, pero puede ser un problema cuando la demanda cae y no es posible adaptarse de manera ágil y flexible.

Numerosas marcas cuentan con una red comercial de primer orden, modernizada y con presencia en numerosos puntos, pero en ocasiones sobredimensionada. Es preciso acometer una reorganización que contemple una previsión realista del mercado de todas las unidades de negocio, que permita que la red se adapte al verdadero potencial de la demanda y que asegure una rentabilidad sostenible de ésta.

De hecho, se trata de una transformación que debe ser ordenada, progresiva y diseñada bajo un esquema de confianza y colaboración entre las marcas y las redes de concesionarios y teniendo en cuenta que una parte de la cadena de valor también puede beneficiar y reforzar al resto.

En definitiva, hay que tener en cuenta que, a pesar de las dificultades, el modelo actual de red comercial con marcas que canalizan sus ventas a través de los concesionarios, es un buen modelo, ha dado buenos resultados, no está agotado y tiene potencial. La clave está en determinar cuántos concesionarios debe haber y el grado de concentración de las redes comerciales. Para ello se necesita la flexibilidad y buena disponibilidad de todas las partes.

Para lograr esta reorganización y flexibilidad, las marcas deben de emprender retos como los siguientes: realizar las mejores previsiones de mercado posibles, adecuar la red al potencial del mercado, asegurar una rentabilidad sostenible en la red y evaluar las condiciones comerciales de acuerdo a los diferentes canales.

Por su parte, la mayoría de los concesionarios han llevado a cabo una reducción de los costes de estructura, intentando ajustarla a la situación de mercado. De manera que aquellos concesionarios con una baja concurrencia han conseguido salir fortalecidos y crear estructuras más flexibles. Por otro lado, aquellos concesionarios con alta competencia han tenido menos éxito en sus iniciativas y pueden optar por otras alternativas como la creación de centros de servicios compartidos y la búsqueda de nuevas formas societarias.

La Postventa y su Contribución a la Competitividad del Sector

El mercado de postventa, se rige desde junio de 2010, por el Reglamento 461/2010, específico para el sector del automóvil y en este se recogen tres cláusulas negras en materia de piezas de repuesto y el régimen de acceso a la información técnica a talleres independientes. Aspectos vitales para una sana relación entre los fabricantes de vehículos y equipos y componentes originales y las redes de distribución de recambios y los prestadores de servicios técnicos y de reparación.

A la Comisión le preocupaba la competencia efectiva en el mercado de postventa, es decir, el mercado de compra y venta de recambios, así como de prestación de servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de motor, dependiente del grado de interacción competitiva entre los talleres de reparación autorizados (aquellos que operan dentro de redes de reparación establecidas directa o indirectamente por fabricantes de vehículos) y los operadores independientes, incluidos los proveedores de recambios y los talleres de reparación independientes. La capacidad de estos últimos para competir depende, a ojos de la Comisión, de si disponen de un acceso no restringido a elementos esenciales como los recambios y la información técnica.

En este sentido y según un estudio llevado a cabo recientemente por el Boston Consulting Group (The European Automotive Aftermarket Landscape. Customer Perspective, Market Dynamics and the Outlook to 2020. BCG 2012), el mercado de postventa en Europa:

- Alcanza un volumen de negocio superior a los 115.000 Mill €. en los cinco principales mercados (Alemania, Francia, Reino Unido, España y Polonia).
- Se caracteriza por ser complejo y muy segmentado.
- Es además un mercado en el que los operadores independientes poseen cuotas de mercado muy altas en diversas tipologías de reparaciones.
- Estos operadores independientes no son mayoritariamente pymes, bien al contrario, se trata en muchas ocasiones de grandes empresas de escala europea o mundial.
- Los operadores independientes tienen oportunidades claras para expandir su negocio y cuota de mercado en el futuro próximo.

Este estudio identifica bajo la consideración de talleres de reparación independientes la amplia tipología de negocios presentes en ese mercado, que va desde franquicias que ofrecen variedad de servicio y forman parte de una red o centros del automóvil, tipo cadenas rápidas especializadas hasta pequeños talleres de reparación que ofrecen una amplia gama de servicios y que actúan de forma completamente independiente.

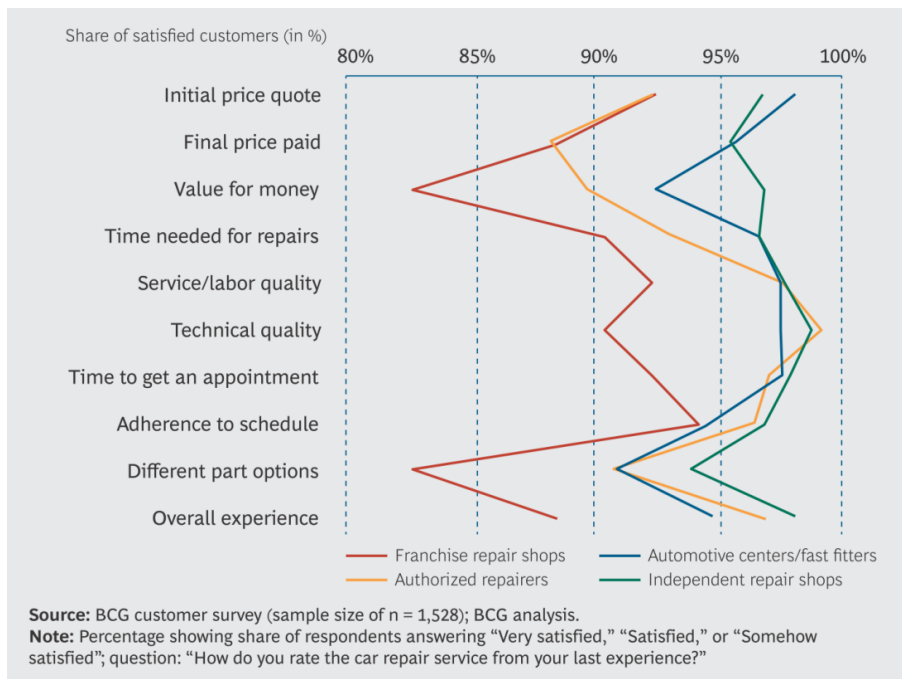
Describe además el estudio algunas prácticas habituales por parte de los usuarios, señalado como, en general, en los primeros años después de la adquisición de un vehículo, el cliente acude a los talleres de reparación autorizados por razones de confianza, mayor seguridad y garantía del vehículo. Sin embargo, la foto cambia para los clientes con vehículos de mayor edad o de segunda mano que acuden a los talleres de reparación independiente, fundamentalmente por razones de precio.



También describe como existe cierta fidelidad del cliente en mercados menos consolidados como el español, en el cuál la confianza y el trato personal cuentan incluso más que el precio.

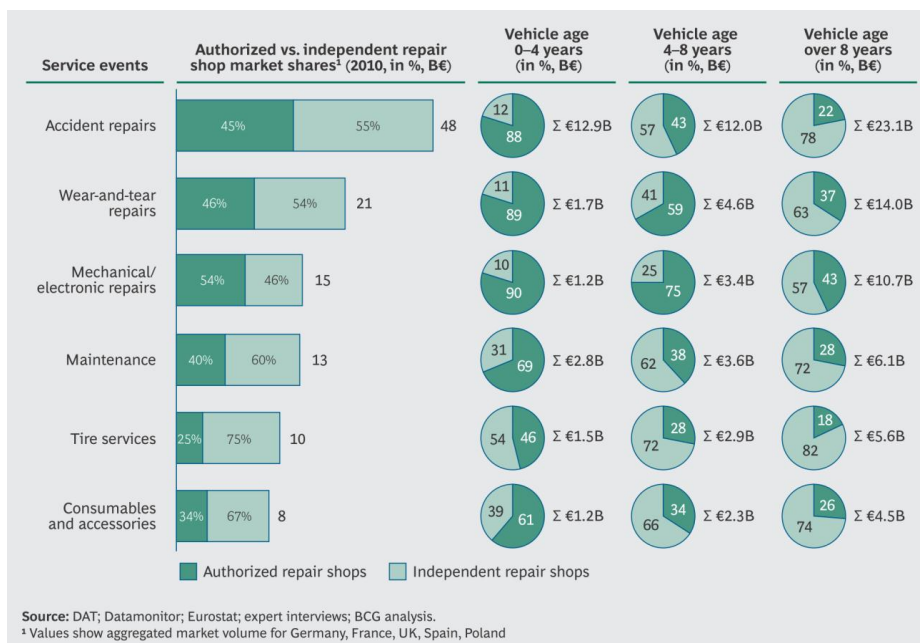
Todo ello queda ilustrado en los dos gráficos siguientes:

Percepción del servicio recibido según criterios clave y operadores



Fuente: The European Automotive Aftermarket Landscape. Customer Perspective, Market Dynamics and the Outlook to 2020. BCG 2012

Situación del Mercado en función de operadores y tipo de reparación



Fuente: The European Automotive Aftermarket Landscape. Customer Perspective, Market Dynamics and the Outlook to 2020. BCG 2012

Plan 3 Millones

¿Cómo puede España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global?

Desde esta perspectiva de equilibrio competitivo entre operadores y con un mercado de postventa situado en el centro de los factores de rentabilidad y competitividad para los fabricantes de automóviles, debe reclamarse un trato justo y equilibrado para todos los actores concernidos en él, en lo que a las regulaciones técnicas, jurídicas y de mercado se refiere.

Así, no deben proponerse ni imponerse, obligaciones a los fabricantes que menoscaben su posición competitiva en este entorno, proporcionen oportunidades no legítimas a otros operadores o impongan costes o cargas administrativas innecesarias, por ejemplo en el ámbito de la información técnica.

Deben perseguirse en cambio, aquellas desviaciones que se produzcan tanto en la fabricación y distribución de recambios que no cumplan con la normativa de calidad y seguridad industrial necesaria, como a aquellos operadores de servicios de reparación que no cumplan con la normativa y el marco legal aplicable a la gestión integral del negocio, desde las licencias de actividad a la gestión de los residuos generados.

2.4.2 MAYOR ARRAIGO INDUSTRIAL SOBRE UNA BASE DE PROVEEDORES COMPETITIVOS

Hoy en día, el coste de los componentes representa más del 60% de los costes de fabricación de un vehículo. A esos hay que añadir costes logísticos y de gestión del aprovisionamiento que aumentan significativamente con la distancia.

De esta forma, la flexibilidad, capacidad e innovación del tejido proveedor son clave para incrementar la competitividad y los niveles de producción en España. La industria del automóvil necesita sustentarse sobre una buena base de proveedores españoles en proximidad de las factorías que arraigue con más fuerza la capacidad de producción y montaje final en España.

En este contexto, tal y como pone de manifiesto el informe final de Cars21, debe recordarse que para los proveedores de automoción, la difícil situación de los fabricantes se traduce siempre y muy rápidamente en el descenso de los nuevos pedidos, mayores plazos de pago y una mayor presión sobre la reducción de precio, con las consiguientes consecuencias desde el punto de vista financiero y productivo.

Además aunque menos visible que los fabricantes de equipos y componentes de nivel 1, las pequeñas y medianas empresas que conforman los niveles inferiores de la cadena de suministro, están teniendo aún mayores dificultades, registrándose un lento pero continuo proceso de desindustrialización en España y en la UE, que hay que revertir.







Mayor Integración y Cooperación

Con el fin de reforzar esa base de proveedores competitivos españoles que abonen las raíces industriales del sector de fabricación de vehículos en nuestro país, deben abordarse una serie de medidas que favorezcan la creación de un mejor contexto de negocio para los proveedores y avancen en la integración y cooperación con los fabricantes.

Así, debe desarrollarse un entorno favorable desde el punto de vista industrial, fiscal, de apoyo a la inversión, de capacitación profesional, etc., que permita asegurar la implantación de los proveedores en España y atraer nuevas inversiones.



Extender, en lo posible, las medidas que se han detallado en los puntos anteriores de este informe relativas al marco energético competitivo, la logística, el medio ambiente industrial, el marco socio-laboral, las ayudas a la I+D+i y la fiscalidad de la empresa al sector de proveedores de partes y componentes español.

En este sentido, en particular se debe:

-  **1. Apoyar y financiar el desarrollo de proyectos de I+D+i conjuntos entre Fabricantes y Proveedores situados en España, ampliando las medidas descritas en el punto 2.2.5 de este informe a toda la cadena de valor.**
-  **2. Desarrollar las medidas relacionadas con las infraestructuras y los procesos logísticos que permitan agilizar y abaratar los procesos de aprovisionamiento, profundizando en las propuestas recogidas en el apartado 2.2.1.**
-  **3. Extender los beneficios del marco socio-laboral más flexible y competitivo posible a las empresas fabricantes de partes y componentes, en línea con lo recogido en el epígrafe 2.2.3.**
-  **4. Extender el uso de procesos y sistemas de información avanzados en la relación fabricante-proveedor a lo largo de toda la cadena de valor, consiguiendo procesos más eficientes y mayor integración con el fabricante.**

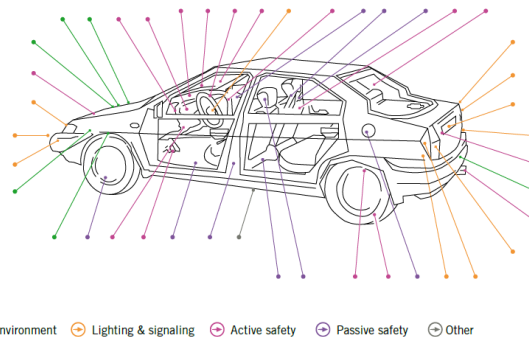
Mejorando las Capacidades de los Proveedores

Además, se plantean propuestas de carácter estratégico que enlacen con una de política industrial nacional que potencie, por ejemplo, medidas como:

-  **Profundizar en el desarrollo de los clústeres proveedores, como propone Cars 21, con un doble carácter:**
 - Regional, en las proximidades de las principales factorías de vehículos.
 - Tecnológico, consiguiendo la especialización por polos de tecnología, con especial atención hacia aquellas en desarrollo para el corto-medio plazo (electro-movilidad y eficiencia energética, nuevos materiales, sistemas de seguridad avanzados, etc.).
-  **Acompañar a la cadena de valor completa de la Industria del Automóvil en España para que alcance nivel de excelencia global, incidiendo en:**
 - Incentivar la capacidad innovadora y los conocimientos técnicos en procesos de aprovisionamiento, elevando la calidad de servicio al cliente final, consiguiendo menores costes y asegurando el cumplimiento de las entregas.
 - Apoyar la consecución de las certificaciones y capacitaciones requeridas para suministrar globalmente a los fabricantes de vehículos, mejorando su capacidad exportadora.

El entorno extremadamente competitivo al que se enfrenta el sector de automoción, establece **altos niveles de exigencia tecnológica asociados a la mejora de la movilidad, el transporte y el cumplimiento de nuevas normativas** (aproximadamente 85 Directivas y Reglamentos de la UE y más de 125 Reglamentos UNECE) asociadas a la **homologación, producción, distribución, matriculación, puesta en circulación y fin de la vida útil de los vehículos.**

Evolución Emisiones de CO2 UE 15 y España



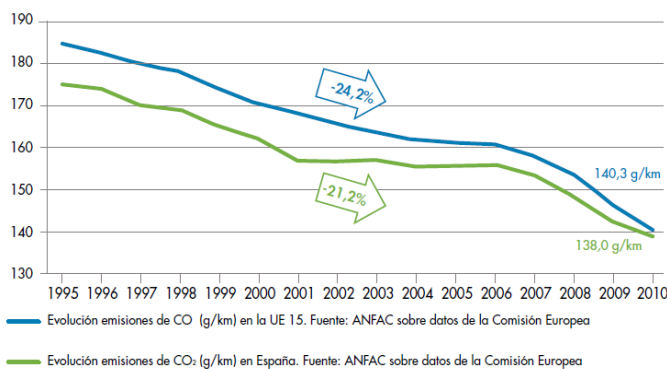
Fuente: ACEA

En este complicado contexto y sobre un producto complejo, innovador y de comercialización global como es el automóvil, con **ciclos de desarrollo de 5 a 7 años**, se pone de manifiesto la necesidad de que cualquier política de modificación o ampliación del marco reglamentario y legislativo del sector, **garantice una interacción coherente con lo ya establecido, avalando adicionalmente su previsibilidad, viabilidad tecnológica y relación coste/beneficio**, de manera que pueda garantizarse la competitividad del sector de automoción y el progreso de manera continuada en términos de seguridad y medio ambiente.

Así lo recogen las acciones previstas en el informe CARS 21, entre las cuales destacan la necesidad de **aplicación de los principios de una regulación «inteligente»** y el **avance en la convergencia regulatoria y procedimental** con el fin último de lograr una homologación de tipo a escala mundial.

3.1 REDUCIENDO LAS EMISIONES DE CO₂

Evolución Emisiones de CO₂ UE 15 y España



Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Comisión





Los fabricantes de automóviles europeos vienen contribuyendo de manera muy significativa a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos, habiendo realizado un esfuerzo relevante en los últimos años para la introducción de tecnologías avanzadas (p.e. un vehículo actual consume de media un 25% menos que uno del año 1995, y emite, por tanto, un 25% menos de CO₂/km).

En este sentido, la industria de automoción europea, compartiendo el compromiso asociado a la consecución de un transporte cada vez más sostenible y eficiente, continua invirtiendo en I+D,

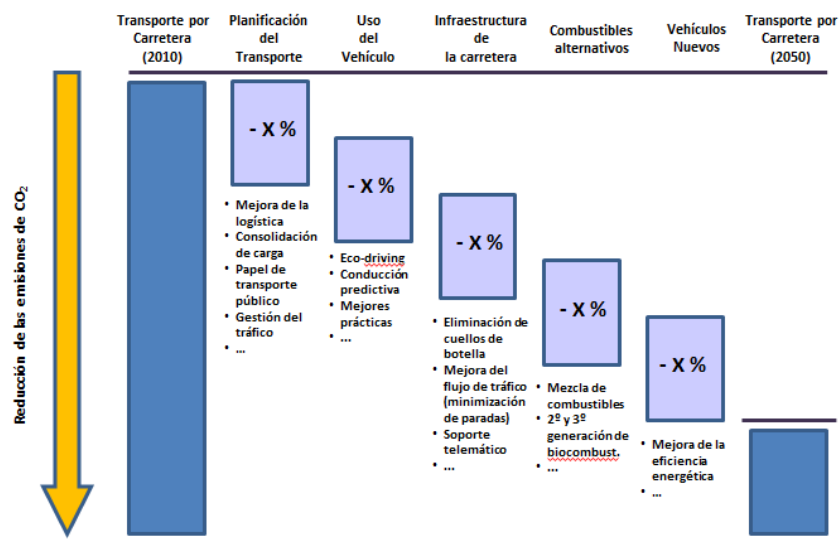


trabajando estrechamente con los proveedores de componentes, para la introducción de mejoras asociadas no sólo a los sistemas de propulsión de los vehículos, sino también a otras áreas asociadas al uso de nuevos materiales, resistencia a la rodadura, eficiencia “del pozo a la rueda”, navegación inteligente e información al conductor, que requieren la **introducción de numerosas aplicaciones tecnológicas sujetas a relaciones coste/beneficio cuestionables y esfuerzos relevantes para la adaptación de los ciclos de desarrollo y producción de los vehículos en el medio-largo plazo.**

Bajo esta perspectiva, el sector de automoción considera que para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones establecidos por la Unión Europea, es necesario un **enfoque integrado** que establezca otras áreas de actuación complementarias y tan efectivas como la propia evolución tecnológica de los vehículos:

1.  **Mejoras en las infraestructuras y logística: se estima que la sustitución del 50% de las actuales señales luminosas por sistemas dinámicos para la mejora del tráfico puede ahorrar 2.4 millones de toneladas de CO₂ al año.**
2.  **Marco político adecuado y criterios fiscales orientados al medio ambiente pueden ayudar a incentivar la demanda de vehículos más eficientes.**
3.  **Conducción eficiente: se estima que la mejora en las técnicas de conducción de un conductor puede ahorrar un 20% de combustible y en la misma medida las emisiones de CO₂.**
4.  **Potenciar el uso de combustibles y energías alternativos.**

Un enfoque integrado permitirá la reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte por carretera, así como garantizar el crecimiento económico



Fuente: ANFAC sobre datos de CARS21


3.1.1 REVISIÓN DE LOS OBJETIVOS PARA TURISMOS Y COMERCIALES LIGEROS

Tras la publicación de los Reglamentos (CE) 443/2009 y 510/2011 relativos a la reducción de las emisiones de CO₂ de turismos y vehículos comerciales ligeros, los cuales recogen en su articulado la revisión de las normas establecidas y excepciones para alcanzar el objetivo de **95 g de CO₂/km en turismos y 147 g de CO₂/km en comerciales ligeros en el horizonte 2020**, la Comisión Europea ha iniciado el procedimiento de revisión de los citados Reglamentos, habiendo ratificado los objetivos iniciales e introducido algunos ajustes en la metodología de cálculo y medidas de acompañamiento.

Ante la citada ratificación de objetivos por parte de la Comisión, los más estrictos y severos del mundo, la industria de automoción, que ha alcanzado en 2011 un nivel de emisiones promedio de 136,6 g de CO₂/km frente a los 186 g de CO₂/km en 1995 (disminución del 26,6%), se enfrenta a un reto muy complicado en el marco de una coyuntura económica muy poco favorable, caracterizada por una disminución de ventas continuada en los últimos cinco años.

En efecto, los objetivos propuestos para la flota europea son mucho más estrictos que los de los EE.UU., China o Japón, considerándose que de ratificarse los mismos, los costes de producción en Europa aumentarán, creando una situación de desventaja competitiva frente a otros mercados.

Es por esto que la industria de automoción europea, sobre la base de continuar apostando por la fabricación de vehículos cada vez más eficientes como línea estratégica prioritaria, considera necesario el establecimiento de un marco regulatorio que, en consonancia con la iniciativa CARS 21 de la Comisión Europea garantice:

1.  **Una aproximación integrada que permita cumplir con la estrategia de reducción de emisiones de CO₂ de la Unión Europea, centrada no sólo en mejoras tecnológicas sino en otras, de aplicación en el corto plazo y eficientes, asociadas a las infraestructuras y logística, al marco fiscal orientado hacia fines medioambientales y a la concienciación del consumidor final en términos de comportamiento ante la conducción y uso de combustibles y energías de propulsión alternativas (electro movilidad).**

Entre otras, se sugieren las siguientes:

- ⦿ **Actuaciones por parte de los Fabricantes de automóviles y proveedores:**
 - Aumentar la penetración en el mercado de tecnologías eficientes en términos de reducción de las emisiones de CO₂.
 - Aumentar la introducción de nuevas tecnologías para el uso de combustibles alternativos.
 - Apoyar las actividades asociadas a una “conducción eficiente”.
 - Potenciar y mejorar la información al consumidor.

- ⦿ **Actuaciones por parte de la industria del petróleo:**
 - Incrementar la investigación en nuevos combustibles.
 - Apoyar la penetración en el mercado de nuevos combustibles.
 - Apoyar las actividades asociadas a una “conducción eficiente”.



⦿ Responsables políticos:

- Mejorar las infraestructuras del tráfico rodado.
- Mejorar los sistemas de gestión de tráfico.
- Apoyar las actividades de I+D asociadas a nuevas tecnologías en vehículos y combustibles alternativos.
- Apoyar las actividades asociadas a una “conducción eficiente”.
- Mejorar la información al usuario.
- Armonización de las normas de mercado interior.

⦿ Usuarios

- Aprendizaje e implementación de una “conducción eficiente”.

2.



Una interacción coherente en tiempo y forma con la legislación ya establecida, avalando su eficiencia en términos de ahorro energético (estudios de impacto) y garantizando su previsibilidad de manera que la industria pueda realizar inversiones seguras y adaptarse, a través de la introducción de mejoras tecnológicas, en unos plazos viables y con relaciones coste/beneficio abordables.

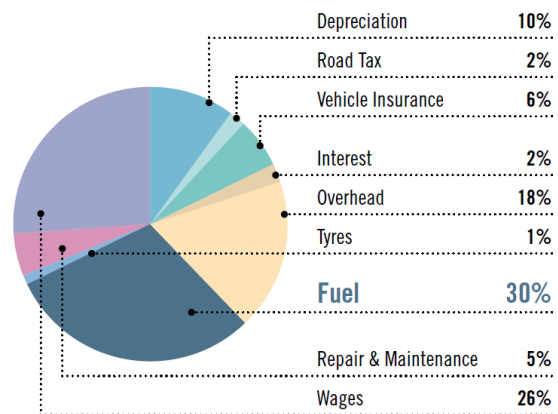
3.1.2 UN ENFOQUE COHERENTE PARA LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

La Comisión Europea en la “Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes” anunció entre otras medidas, el desarrollo de una estrategia centrada en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, previéndose que la mejora en la eficiencia energética de este tipo de vehículos, teniendo en cuenta la renovación del parque, podría situarse en aproximadamente en un 1% por año.

Bajo esta perspectiva, es necesario destacar que el transporte de mercancías ha sido y es un claro caso de negocio en términos de minimización de consumo de combustible y en consecuencia de las emisiones de CO₂.




Para la mayoría de las empresas de transporte el combustible es el principal coste operativo, el cual en un entorno intensamente competitivo, ha conducido hacia la fabricación de vehículos tecnológicamente más eficientes. Tal es así, que un camión de 40 toneladas fabricado hoy en día consume un tercio menos de combustible que uno de los años 70, reducción que equivale a un consumo de un litro de combustible cada 100 km para el transporte de una tonelada. En la misma línea, los autobuses y autocares actuales se encuentran a la cabeza en términos de eficiencia energética, presentando consumos de combustible por pasajero equivalentes a los presentados por el transporte ferroviario.

Costes operativos de un cabeza tractora con remolque de 40 toneladas



Fuente: ACEA

No obstante y ante el desarrollo inminente de nuevos requisitos reglamentarios en términos de reducción de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados, los fabricantes consideran necesario tomar en consideración los siguientes aspectos asociados a la propia tipología de estos vehículos:

1.  Necesidad de reflejar adecuadamente la heterogeneidad de este tipo de vehículos y sus características específicas en términos de construcción y homologación (procedimientos multifásicos / carrozados, vehículos especiales, etc.), aspectos que deberán tenerse en cuenta en el desarrollo e implementación de metodologías de medidas de emisiones.
2.  Necesidad de implementar un enfoque integrado para la mejora de la eficiencia del sistema de transporte que, además de criterios tecnológicos para la mejora de la eficiencia de los vehículos, tenga en cuenta el uso de combustibles alternativos, los sistemas de transporte inteligentes, la co-modalidad, los conceptos modulares, las fiscalidad medioambiental, el cabotaje, las compras verdes, la renovación de la flota, los límites de velocidad, la formación a conductores, la información al consumidor, las masas y dimensiones de los
3.  Adicionalmente, resulta de suma importancia reconocer la especificidad y diversidad de este tipo de vehículos, así como la vulnerabilidad al coste del sector industrial del transporte, estableciendo para ello los marcos regulatorios pertinentes en un horizonte temporal adecuado que permita una adaptación del sector en términos coste/beneficio.



3.1.3 HACIA UN ETIQUETADO DE CO₂ MÁS EFECTIVO

La Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos, establece el procedimiento de información sobre el consumo oficial de carburante y las emisiones específicas oficiales de CO₂, a través de etiquetas, guías, carteles e impresos de promoción, con el objetivo de que los consumidores puedan elegir con criterio un determinado vehículo.

Esquema de Etiquetado energético comparativo



Fuente: CARS21

Sobre este marco, la revisión de esta Directiva fue anunciada en *Estrategia Europea 2007* sobre emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y de nuevo en la *Estrategia europea 2010 sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes*, previéndose la publicación de una propuesta de modificación por parte de la Comisión en el primer semestre de 2013.

En esta línea, los fabricantes de automóviles en aras de proporcionar la mejor información al usuario final de sus vehículos y fomentar la introducción de vehículos de elevada eficiencia energética en el mercado, consideran necesario tener en cuenta los siguientes aspectos en las nuevas propuestas de etiquetado energético:

1. **Ante un producto de carácter global y con el fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, es necesario un marco regulatorio homogéneo y armonizado en términos de etiquetado en toda la Unión Europea.**

Este es un aspecto de especial relevancia, pues la falta de armonización en este sentido ha favorecido el desarrollo e implementación de normativas nacionales, incluso locales, que lejos de proporcionar una mejor información al consumidor proporcionan mayor confusión y un incremento muy relevante de los costes para los fabricantes en términos de adaptación a cada una de las normativas.

2. **La etiqueta debería considerar los sistemas de propulsión alternativos, tales como los vehículos híbridos y eléctricos, con el objetivo de facilitar el nivel de emisiones más preciso al consumidor.**

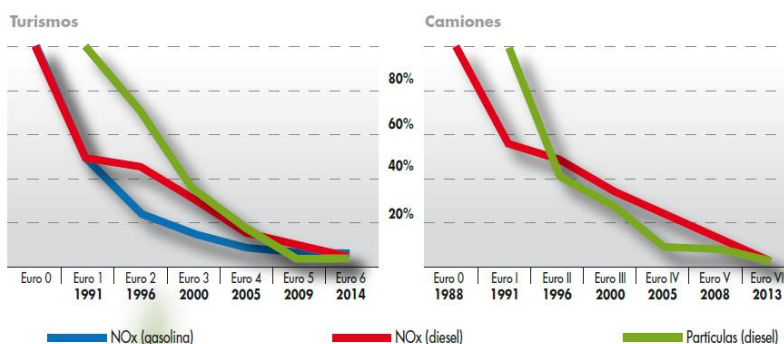
3. **La ampliación del alcance de esta legislación hacia otros vehículos tales como los vehículos comerciales ligeros debe estar sujeta a un análisis profundo del impacto real sobre los usuarios de la aplicación de la medida a turismos.**

3.2 CALIDAD DEL AIRE, RUIDO Y VEHÍCULOS FIN DE VIDA: NUEVOS DESAFÍOS

El marco reglamentario medioambiental asociado a los vehículos se ha visto ampliado extraordinariamente a lo largo de los últimos 10 años, persiguiendo en términos de emisiones un **doble enfoque**, poco integrado y en algunos aspectos contradictorio, **asociado a la disminución de las emisiones contaminantes locales** (Directiva y Reglamentos EURO, Directiva de Calidad del Aire y Regulaciones nacionales/locales) **y de CO₂** (Reglamentos de Emisiones de CO₂ para turismos y vehículos comerciales ligeros), requiriéndose un **esfuerzo continuado por parte de los fabricantes, por estar sujetos al propio avance tecnológico y a relaciones coste/beneficio que cuestionan continuamente la competitividad de la industria** y cuyos resultados pueden cuantificarse con algunos **hechos ciertos**:

- 100 vehículos actuales contaminan menos que 1 vehículo de los años 70.
- Los filtros de partículas han reducido las emisiones de partículas un 99% en los vehículos diésel.
- Reducción de las emisiones de NOx un 60 % en 10 años.
- Se puede estimar que el 20% más antiguo del parque es responsable del 80% de la contaminación generada.

Evolución de las emisiones de principales contaminantes



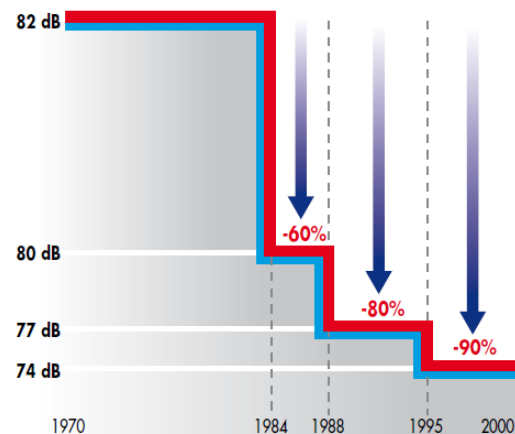
Fuente: ANFAC sobre datos de CARS21

De otro lado y en relación a la contaminación acústica, desde 1970, cuatro Directivas de la UE han sido publicadas e implementadas para reducir los niveles de ruido de los vehículos, dando como resultado reducciones de ruido globales muy importantes:



- El ruido en los turismos se ha reducido en un 90% desde 1970.
- En la actualidad, 24 camiones producen menos ruido que uno de los años 70.



Evolución límites de nivel sonoro admisibles de acuerdo al marco reglamentario europea



Fuente: ACEA

Bajo esta perspectiva y habiendo sido constatados los esfuerzos realizados por parte de los fabricantes de automóviles para la mejora de la calidad de aire, el marco reglamentario continua evolucionando en base a nuevos requerimientos, muy centrados en la incorporación de nuevas tecnologías y en base a criterios carentes de homogeneidad y estudios de impacto en algunos casos, estableciéndose nuevos desafíos para la industria que requerirán importantes inversiones en el marco de una coyuntura económica poco favorable.

Sobre esta base y en términos generales, la industria considera necesario tener en cuenta los siguientes principios básicos en el desarrollo de la futura reglamentación medioambiental:




-  **Garantizar la coherencia del marco legislativo medioambiental nacional y comunitario, evaluando su impacto con los agentes implicados y fomentando y estableciendo incentivos para el desarrollo y uso de tecnologías más eficientes, simplificando en lo posible el coste acumulado de la legislación.**
-  **Garantizar el establecimiento de objetivos alcanzables en plazo y abordables en términos de relaciones coste/beneficio, que permitan mantener la competitividad de la industria.**

3.2.1 EMISIONES DE TURISMOS Y COMERCIALES LIGEROS

A pesar de la evolución positiva en términos de reducción de emisiones contaminantes de los últimos años, la calidad del aire en el entorno urbano continua siendo un problema (número de partículas, NO_x y altas concentraciones de ozono), aspecto por el cual la Comisión Europea continua trabajando en el desarrollo e implementación de nuevos requerimientos orientados, entre otros, al sector de automoción.

En concreto y en lo relativo a las emisiones contaminantes de los vehículos, la Comisión Europea ha establecido como objetivo a corto plazo la modificación de la reglamentación asociada a los ensayos de homologación de emisiones contaminantes en términos de ciclo de ensayo y medición, con el objetivo de que los resultados de éstos reflejen unos resultados asociados a unas condiciones de conducción más realistas.

Bajo esta perspectiva, la industria de automoción considera relevantes los siguientes aspectos:

1.  Necesidad de que el paquete de especificaciones técnicas asociado a los nuevos ciclos de ensayo y medidas de emisiones en tiempo real sea consensuado y publicado con el margen de tiempo suficiente para que los fabricantes de automóviles puedan adaptar sus ciclos de desarrollo en base relaciones coste/beneficio positivas.
2.  Necesidad de garantizar que las medidas que se establezcan tengan un impacto real en términos de mejora de la calidad del aire asociado.
3.  Necesidad de evitar el establecimiento de medidas de carácter nacional/local que constituyan un obstáculo para el mercado interior y para la movilidad de personas y mercancías, salvo aquellas medidas orientadas a incentivar la renovación del parque y medidas estructurales de gestión del tráfico, la cuales contribuirán, sin duda a mejora la calidad del aire.

3.2.2 EL ESCENARIO PARTICULAR DE LOS VEHÍCULOS PESADOS

El Reglamento Euro VI de emisiones de vehículos pesados tras su publicación en 2009, impuso unos límites de emisiones extremadamente estrictos para la industria, destacándose los límites de óxidos de nitrógeno, quedando fijados en 400 mg/kWh (un 80 % menos que en el EURO V) y los de la masa de partículas, quedando establecidos en 10 mg/kWh (una reducción del 66 % con respecto al EURO V). En la misma línea, y siendo sólo aplicable a los vehículos en los que se utiliza el sistema SCR, se establecieron también límites para el amoniacos en 10 ppm.

En cuanto a los plazos de aplicación, los fabricantes tendrán hasta el 1 de Enero de 2014 para adaptar los vehículos nuevos a esta legislación, nueve meses antes de lo esperado, prohibiéndose a partir de esa fecha la matriculación, venta y puesta en circulación de vehículos que no cumplan la citada normativa.

Sobre esta base y teniendo en cuenta que la Comisión abordará próximamente el tercer paquete de especificaciones técnicas que incluirán la revisión de los procedimientos de medidas de emisiones portátiles (PEMS) y límites OBD para los motores de gas, los fabricantes de automóviles consideran necesario:



1.



El establecimiento de medidas viables técnicamente y abordables económicamente que permitan la recuperación y garanticen el mantenimiento de la competitividad de la industria de fabricación de vehículos pesados, especialmente sensible en la actual coyuntura económica.

3.2.3 NIVEL SONORO DE VEHÍCULOS LIGEROS Y PESADOS

En lo relativo a la contaminación acústica, la Comisión Europea hizo pública a finales de 2011 su nueva propuesta sobre nivel sonoro para los vehículos, propuesta que el sector considera no viable desde el punto de vista técnico y económico, en términos de valores límites establecidos, fechas de aplicación y categorización de los vehículos.

En concreto la propuesta planteada por la Comisión en términos de **valores límites y plazos para la primera fase de aplicación del Reglamento**, afectaría, en general, al 50% de los vehículos y en el caso de algunos fabricantes incluso al 80%. Adicionalmente, la **segunda fase** de aplicación afectaría a la mayoría de los vehículos, incluso a aquellos que difícilmente van a circular por zonas urbanas (p.ej. vehículos industriales).

Ante esta tesitura y falta de viabilidad técnica y económica de la propuesta para la industria de automoción, se propone una modificación de la propuesta de la Comisión en base a los siguientes términos:

1.



Necesidad de que exista una primera fase de aplicación inmediata (1año) con niveles de ruido equivalentes a los actuales y nuevo método de ensayo. Estos nuevos límites afectarían al 10% de los vehículos y por ello podría establecerse un plazo de aplicación de un año.

Un plazo de 2 años es inviable desde el punto de vista técnico-económico pues reducciones de más de 1 dB, implican cambios/modificaciones que actualmente no están disponibles y que variarían la arquitectura de los vehículos e implicarán sobrecostes, además de los costes añadidos para mantener las prestaciones, emisiones y seguridad de los vehículos.

2.



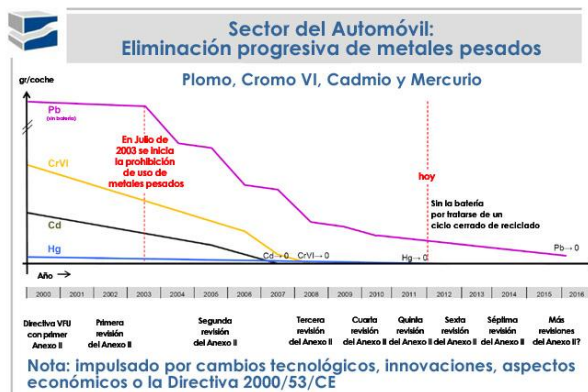
Necesidad de ampliar el plazo de aplicación y revisar los valores límite establecidos para la segunda fase ya que ésta establece una reducción importante de los límites de nivel sonoro y afectará además a vehículos que ya han tenido que adaptarse para cumplir con la primera fase.

Por este motivo, la industria de automoción considera que establecer una plazo de aplicación de tres años después de la primera fase no es viable desde el punto de vista técnico y económico, solicitando en consecuencia **extender el plazo un año más, es decir, 6 años después de la fecha de publicación del Reglamento**. Así, la **tercera fase de aplicación debería prorrogarse también un año más, es decir, 8 años después de la fecha de publicación del Reglamento**.

3.2.4 MEJORANDO LA GESTIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

La industria de automoción lleva más de 20 años trabajando en la mejora de la gestión de los vehículos al final de su vida útil así como de otros flujos de residuos que se generan durante su vida útil. Así, se ha avanzado enormemente en aspectos que afectan desde el diseño y la fabricación de los vehículos pensando en su “reciclabilidad”, hasta la búsqueda de nuevas vías para recuperar un mayor porcentaje de materiales de los vehículos al final de su vida útil. Algunos de los resultados más destacables en este campo son:

Reducción de metales pesados Pb, Cr (VI), Cd y Hg utilizado en el periodo 2000 -2011 por coche

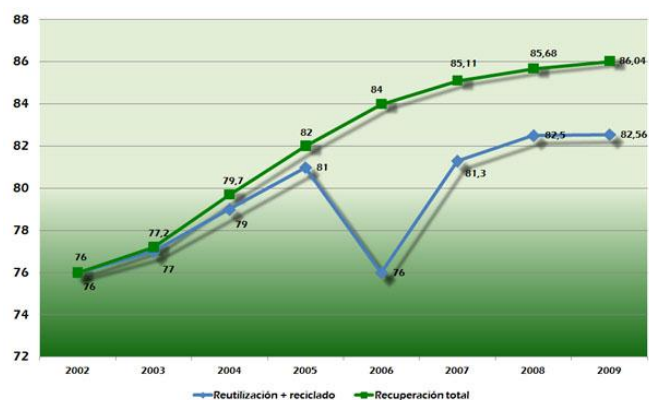


Fuente: Informes de Oeko-Institut y Oekopol sobre los metales pesados en los vehículos y datos de ACEA

Miles de piezas han tenido que ser rediseñadas con objeto de eliminar determinados metales pesados de su composición lo que ha requerido grandes esfuerzos de toda la cadena de suministro de la industria automotriz. La figura muestra el uso promedio de plomo por coche desde 2000 hasta 2011 donde puede verse cómo en este período el uso de estos metales pesados se ha reducido enormemente.

En los siete años del periodo 2002-2009 – por el momento sólo hay disponibles datos hasta 2009 – los niveles de recuperación de los vehículos al final de su vida útil en España se han incrementado en un 10% en peso lo que supone aproximadamente la recuperación de 100 kilogramos de materiales por vehículo tratado que supondrían unas 100.000 toneladas adicionales recuperadas al año. Además, España cuenta con la red de centros autorizados de tratamiento de vehículos más numerosa y mejor distribuida de toda la UE.




Evolución de los niveles de recuperación de CFUs en España



Fuente: EUROSTAT





Pero para poder seguir avanzando y mejorando en este campo de forma que, entre otros objetivos pueda alcanzarse un nivel de recuperación del 95% en peso para el año 2015 tal y como establece la normativa, sería conveniente impulsar las siguientes medidas:



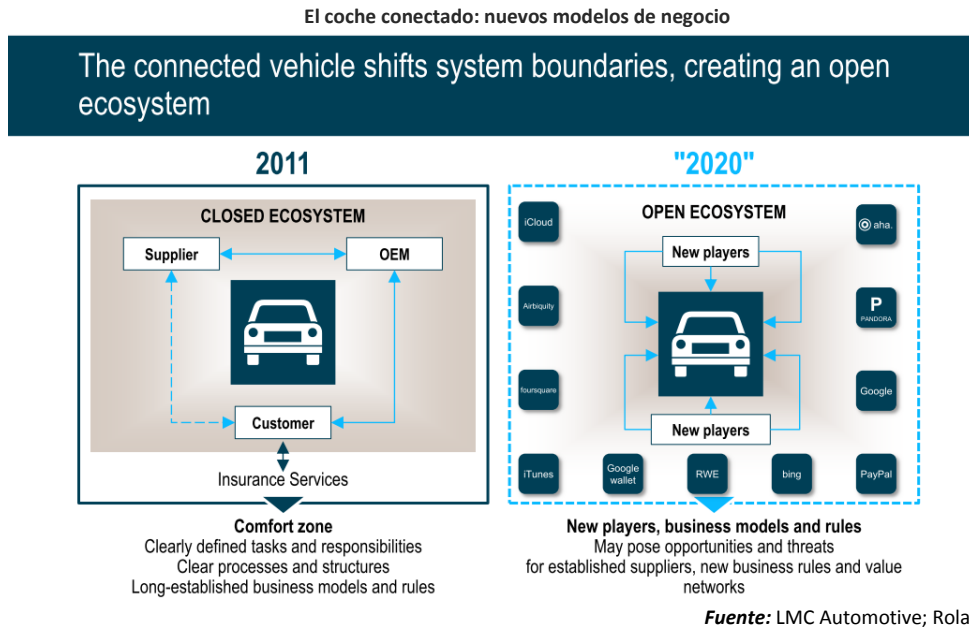
1.  **Garantizar la coherencia del marco legislativo nacional y comunitario, evaluando su impacto con los agentes implicados, simplificando en lo posible el coste acumulado de la legislación.**
2.  **Fomento de la valorización energética de residuos para aquellos que actualmente no pueden ser reciclados pero que tienen un importante contenido energético de manera que se cumpla la jerarquía en el tratamiento de residuos que establece el depósito en vertedero como la última opción.**
3.  **Mayor control de determinadas actividades ilegales tanto a nivel de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado como en determinadas figuras administrativas como las bajas temporales.**

3.3 NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD

La tendencia hacia la consecución de objetivos de reducción del consumo energético y emisiones de los vehículos, complementada con el objetivo de reducción de accidentes y muertes en carretera, requiere de un redoblado esfuerzo tecnológico, acompañado de un marco político adecuado, en torno a las siguientes líneas de trabajo:

1.  **Desarrollo de motores de combustión interna más eficientes en los que, las mejoras marginales posibles en términos de disminución de consumo, se vean acompañadas de drásticas reducciones de emisiones reguladas, constituyendo, todavía en el horizonte de 2020, la principal tecnología de propulsión.**
2.  **Utilización adicional de combustibles alternativos y desarrollo de una infraestructura de suministro adecuada, todo ello, sobre un marco reglamentario comprensible y armonizado que garantice su cumplimiento.**
3.  **Introducción paulatina de la electrificación (parcial o total) de los medios de transporte.**
4.  **Planteamiento de una estrategia eficaz y eficiente de seguridad vial, basada en una aproximación integrada de formación y concienciación del usuario, mejora de las infraestructuras e incorporación de nuevos elementos tecnológicos en los vehículos.**

Algunos de los sistemas inteligentes (ITS) que luego se describen, son la base también para la prestación de servicios avanzados al conductor y resto de ocupantes del vehículo, que permitirán hacer realidad el concepto de coche conectado que analistas como Roland Berger, sitúan entre las oportunidad de desarrollo más relevantes del sector, haciendo realidad conceptos como el recogido en el siguiente gráfico:



3.3.1 SISTEMAS DE PROPULSIÓN Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS







La constante exigencia de reducción del impacto ambiental del automóvil ha obligado a desarrollar motores de combustión interna muy sofisticados, que exigen cada vez mayor calidad de los combustibles, habiendo sido fruto de un complejo trabajo conseguir que las industrias del petróleo y del automóvil admitieran la existencia de unas normas muy severas para las especificaciones de gasolinas y gasóleos.

De otro lado y continuando con el objetivo prioritario de evolucionar hacia un transporte medioambientalmente sostenible, el uso de los biocarburantes (especialmente los de segunda generación), se ha configurado como un nuevo elemento para reducir la dependencia del petróleo y las emisiones de CO₂, complementándose con el uso de gas natural vehicular y gas licuado del petróleo.

En este marco y desde el punto de vista reglamentario, la industria de automoción considera necesario continuar trabajando en torno a las siguientes líneas de actuación:

1. **Establecimiento de medidas de control para garantizar que el porcentaje de las mezclas de biocarburantes no sobrepase los límites admitidos por el parque de vehículos circulante y se ajusten a las normas y especificaciones técnicas correspondientes, desarrolladas a nivel europeo.**



2.  Establecimiento de medidas de control para que las mezclas cumplan con la calidad necesaria y que ésta se vigile en todo el ciclo productivo, terminando en las estaciones de servicio.
3.  Evitar la proliferación de presentaciones comerciales de mezclas en el mercado, con el objetivo de evitar la confusión en los usuarios y evitar un aumento de los costes logísticos, para lo cual se hace necesario el establecimiento de mínimo estándares a nivel europeo.
4.  Fomento de la utilización de otros “bio-productos” y no limitación de la utilización de bioetanol y biodiesel.
5.  Garantizar, en el caso de introducción de nuevos combustibles, la disposición de gasolineros y gasóleos de protección adecuados a las características del parque circulante, durante periodos de transición suficientes para la adaptación de este parque a los nuevos combustibles.
6.  Fomento y difusión del uso del E85 y vehículos diseñados y fabricados para usarlo. Una parte de la industria automovilística ha centrado en España la producción europea de motores y vehículos de alta tecnología diseñados y fabricados para utilizar bioetanol en altas proporciones (E85 - 85% bioetanol y 15% gasolina) como contribución importante para alcanzar los objetivos de reducción del CO₂ y disminución de la dependencia del petróleo.
7.  Garantizar el desarrollo de una infraestructura de suministro adecuada.

3.3.2 ELECTROMOVILIDAD


La electrificación progresiva de los sistemas de propulsión se presenta como una de las alternativas más prometedoras para garantizar una movilidad sostenible en el medio y largo plazo.

Sin embargo, las necesidades de movilidad son muy diversas y requieren de diferentes soluciones. De hecho, bajo el concepto de vehículo eléctrico (recargable), convergen diferentes opciones tecnológicas que van desde los híbridos “enchufables” hasta los vehículos eléctricos puros, pasando


por los de autonomía extendida “*range extender*”, compartiendo todos ellos la característica de poder proporcionar muy bajas o nulas emisiones.

La penetración en el mercado futuro de estas tecnologías dependerá fuertemente de la actuación coordinada de medidas de impulso y actores clave que permitan ganarse la real aceptación del cliente que espera de los vehículos eléctricos de mañana, muchas de las características que tiene en los vehículos de hoy.

Para ello deben coordinarse los esfuerzos para garantizar la disponibilidad de tecnologías de almacenamiento energético a coste razonable, el desarrollo de análisis consistentes de ciclo de vida completo de las fuentes de energía, incentivos de mercado coordinados a nivel nacional y europeo, la existencia de una infraestructura de recarga suficiente y adaptada a las necesidades de los clientes a fin de conseguir su aceptación final y todo ello, sobre un marco regulatorio armonizado centrado en los siguientes aspectos:

1.  **Continuar desarrollando en el corto plazo, el marco reglamentario europeo que establezca las condiciones de seguridad que deben cumplir este tipo de vehículos, siendo necesario, en particular, el establecimiento de especificaciones técnicas para las baterías.**

Estas especificaciones son relevantes y necesarias para garantizar a los clientes potenciales la seguridad de estos vehículos, evitando posibles barreras para su comercialización frente a los vehículos convencionales.

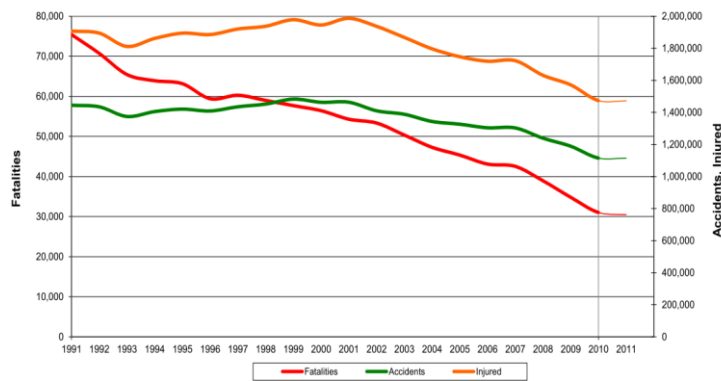
2.  **Desarrollo de una interfaz de recarga única y europea en el corto plazo, sobre la base de los acuerdos alcanzados en la industria, de manera que se asegure la interoperabilidad en la UE y se favorezca la competitividad de la industria europea en este área, promoviendo enfoques coherentes con otras regiones.**

3.3.3 MEJORANDO LA SEGURIDAD VIAL Y SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE

A lo largo de los últimos años, la industria de automoción ha realizado grandes esfuerzos en la mejora de la seguridad primaria, secundaria y terciaria de los vehículos, los cuales han contribuido a la reducción de la siniestralidad y continúan haciéndolo, pues la industria mantiene su objetivo de mejorar los ratios de seguridad, así como adaptarse a los nuevos condicionantes, reglamentarios, sociales y económicos. Prueba de ello son los siguientes datos cuantitativos:



Evolución número de accidentes, fallecidos y dañados en la UE



Fuente: ANFAC sobre datos Comisión Europea



Environment

30 %

- Falta de visibilidad
- Condiciones resbaladizas en carretera
- ...



Human

60 %

- Distracciones, condiciones de somnolencia
- Pérdida del juicio en términos de velocidad
- Pérdida del juicio en términos de riesgo
- Descuidos



Vehicle

10 %

- Visibilidad limitada
- Explosiones neumáticos
- Fallos técnicos
- ...

Adicionalmente, existen numerosos estudios, soportados por la Comisión Europea, que indican que aproximadamente el 60 % de los accidentes son producidos a causa de errores humanos, estando asociados el 30 % a condiciones ambientales y sólo el 10 % a fallos en el vehículos.

Aproximación integrada en seguridad vial

No obstante y en el ánimo de alcanzar el objetivo de “*ceros muertes*” que establece el Libro Blanco del Transporte de la Comisión para 2050, la industria de automoción comparte la necesidad de continuar mejorando en términos de seguridad, para lo cual considerado necesario el planteamiento de una **estrategia eficaz y eficiente de seguridad vial**, basada en una **aproximación integrada** entre las mejoras en la tecnología de los vehículos, la infraestructura viaria, el comportamiento y formación de los conductores y la aplicación de la reglamentación existente, siendo necesarios esfuerzos encaminados hacia:








Fuente: ANFAC

1.



Establecimiento de un marco regulatorio armonizado que, sujeto a análisis de impacto, sea además viable desde el punto de vista técnico y económico.

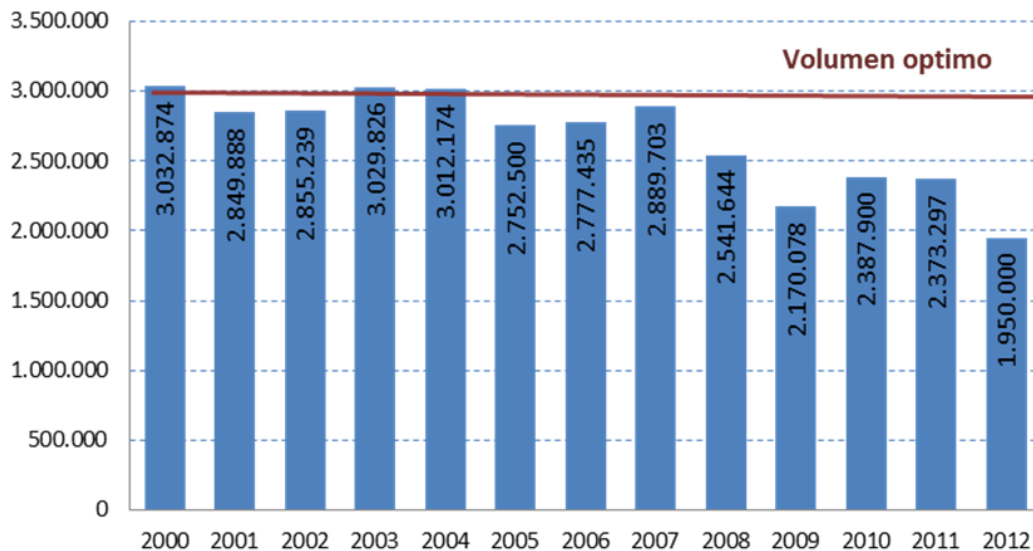
2.  Estimulación de la aplicación de tecnologías avanzadas de seguridad que contribuyan a una mejora de la seguridad en los vehículos, una mejora en la gestión de la seguridad de las infraestructuras y una mejor gestión del tráfico.
3.  Fomento y establecimiento de incentivos que faciliten la incorporación del al parque automovilístico de vehículos más seguros.
4.  Fomento y establecimiento de las medidas necesarias para el desarrollo de sistemas de “e-seguridad” e ITS.
5.  Mejora de infraestructura y señalización, mejorando por ejemplo la fiabilidad de la información que se envía al conductor a través de los paneles, aspecto que no sólo repercutirá en una mejor seguridad sino también en una reducción de las emisiones contaminantes y de CO₂.
6.  Establecimiento de incentivos para la renovación del parque.

Se ha podido comprobar que, cuando los accidentes son achacables a los vehículos, las lesiones y las muertes producidas son siempre en vehículos de más de 10 años. Teniendo en cuenta que en los últimos 5 años la antigüedad del parque automovilístico en España ha pasado de aproximadamente 8 años a 10 (una media de envejecimiento de un años cada 6 meses), el establecimiento de medidas para la incentivación a la compra de vehículos más seguros, incluso otras como la supresión del IVA y el Impuesto de matriculación a los elementos de seguridad adicionales que se incorporen en los vehículos, favorecerían, sin duda, la mejora de la seguridad en el transporte por carretera.

- El conjunto de medidas planteadas conforman un marco estratégico global, que debe verse como tal y a ser posible coordinarse con una **visión unitaria**, aunque su desarrollo práctico corresponda a órganos administrativos diferentes o incluso a autoridades políticas distintas. Además, la “estrategia sectorial” y las medidas que de ella se derivan deben ser asumidas voluntaria y decididamente por todos los responsables políticos y administrativos que tengan competencias en la materia e incluso por aquellos cuya herramienta de trabajo sea el cuadro macroeconómico.
- Y esto debe ser así porque lo que se propone excede con mucho de una acción sectorial para convertirse en una **apuesta de futuro por una auténtica reindustrialización de España**, apoyada en un sector fuerte, ya situado en el top de su sector y con muy poderosas ramificaciones hacia otras muchas actividades económicas. Y entre ellas no figuran sólo las compras o las complementariedades estrictamente materiales, sino elementos tan valiosos para la competitividad del país como el I+D global, la cultura de la excelencia, la orientación a la exportación, el enfoque cliente a corto y largo plazo o la presión continua hacia la eficiencia y la reducción de costes. En definitiva, la asunción del cambio continuo para la **creación continua de valor**, que es el fundamento real del crecimiento sostenible.
- Y en esa tarea España se juega su futuro económico. La senda del PIB que están previendo los analistas, incluyendo los del propio Gobierno es claramente inaceptable. Debe y puede hacerse más. La consecución del **nivel “tres millones” en la producción de vehículos españoles** debe aportar un empujón adicional que modifique sustancialmente esa senda. Y no sólo en PIB, sino también en **exportación, balanzas comercial y de pagos, déficit público y empleo**. Justamente los aspectos clave que definen el escenario depresivo actual.
- Desde el punto de vista de la magnitud macro fundamental, **el PIB**, la actividad a pleno rendimiento de las fábricas españolas de vehículos dispararía efecto impulsión y arrastre en todo el tejido económico estimable en **un punto porcentual de crecimiento**, que tendría además un carácter acumulativo propiciando una recuperación más rápida y por tanto más creíble de la que ahora se está pronosticando.
- La ampliación de la producción automovilística se dirigiría además en su mayor parte a la **exportación**. Aun suponiendo que el mercado interior, activado por medidas adecuadas, lograra absorber una cuota razonable de la producción total, apoyando así la localización española de nuevos modelos, el incremento de exportación sería significativo: 500.000 unidades con crecimientos que harían crecer **más de cuatro puntos la exportación total española** y reducirían en más de un tercio nuestro déficit comercial, excluido el petróleo.



Evolución de la Producción



Fuente: ANFAC

- El crecimiento adicional del PIB tendría además un efecto sumamente importante en la coyuntura actual: **la mejora de la recaudación fiscal**. El incremento de tipos impositivos reduce la base imponible y el resultado total dista de ser claro. Por el contrario el ratio PIB/recaudación es una base fiable sobre la que establecer proyecciones de déficit y deuda que convengan a nuestros acreedores. Hacer crecer el PIB es sin duda la mejor baza para el **saneamiento financiero de las cuentas públicas**.
- La amplia distribución geográfica de las instalaciones industriales de la automoción, que afectan a 10 Comunidades Autónomas, permitirá trasladar este efecto fiscal positivo a los balances de este nivel administrativo, apoyando la **sostenibilidad global de las cuentas del Estado**.
- El empleo es sin duda el dato macroeconómico más duro para la sociedad española. El posible puesto número 1 de la OCDE en tasa de paro y más del 50% en jóvenes hace de éste el problema prioritario para España. Y ahí es donde el Plan 3 Millones tendrá el mayor efecto dinamizador. Un Plan 3 Millones plenamente desarrollado conseguiría, no sólo mantener el empleo ya existente en las fábricas (57.000 personas) sino **incrementarlo hasta un total de 73.000 empleos, tanto en la plantilla directa como en la indirecta, que afecta a todos los sectores involucrados**: fabricantes de materias primas, fabricantes de componentes para el automóvil (productos químicos, textiles, metálicos, electrónicos, etc.), proveedores de servicios de transporte, logísticos y auxiliares, así como distribuidores, aseguradoras, financieras y demás servicios asociados a la distribución, comercialización y post-venta.

Plan 3 Millones

¿Cómo puede España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global?

- ⦿ Considerando tanto el aumento de la actividad productiva directa e indirecta en fábricas y servicios, como el conjunto de propuestas en materia laboral, los impactos serían:
 - **Mantenimiento de 57.000 empleos directos de las factorías.** Se incluyen en éstos:
 - 3.600 contratos de relevo
 - 5.000 contratos eventuales
 - **Creación de 16.000 nuevos empleos directos en factorías.**
 - **Creación de 57.000 nuevos puestos de trabajo indirectos.**
 - **Disminución de los afectados por ERES suspensivos de la Factorías en unos 11.200 trabajadores** (Media afectados a Julio 2012).
 - **Disminución de los afectados por ERES suspensivos en Proveedores en unos 27.000 trabajadores** (Afectados a Julio 2012).
 - **Disminución de las prestaciones por desempleo**, tanto por la eliminación de ERES suspensivos vigentes en el Sector, como por los desempleados contratados (unas **110.000 personas** aproximadamente).
 - Incremento de los ingresos por cotizaciones sociales y por IRPF de unos 110.000 trabajadores (nuevos empleos y reincorporados por ceses de ERES suspensivos).
 - Incremento de la flexibilidad interna, frente a la externa (ERES/Extinciones) en la Industria en su conjunto.
 - Modernización del marco laboral, lo que favorecerá nuevas inversiones de las casas matrices.
 - Reducción de los niveles de absentismo laboral en 2 puntos.
 - Disminución de las prestaciones públicas por Incapacidad Temporal indebidamente percibidas.
 - Mejora de la productividad del trabajador.
 - Reducción de los costes laborales de las empresas.
 - Mejora de la formación y empleabilidad de los trabajadores, de los estudiantes (Formación Profesional reglada) y de los desempleados, especialmente jóvenes y los de larga duración.



- ◉ El impacto externo tanto sectorial como macroeconómico tiene en este Plan 3Millones un componente también muy importante: la **actuación logística**, que puede proporcionar a la economía española una plataforma fundamental para la proyección internacional de su competitividad interna. No sólo el gran exportador actual, el automóvil, sino el resto de sectores industriales debe beneficiarse de la modernización logística española que debe apuntar no sólo a la UE sino a todos los mercados de potencial crecimiento y en los que debemos tener presencia significativa. En cifras concretas, se pueden esperar los siguientes impactos en este terreno:
 - **Ahorros en los costes logísticos:** Se estima que el gasto global en logística del conjunto de fabricantes es superior a **3.500 millones de euros**. La introducción de cambios que favorezcan un transporte realmente competitivo podría tener un **gran impacto sobre los costes logísticos reduciéndolos en un 14%**.
 - El aumento de la competitividad **de nuestro país** podría **ahorrar 10.000 M de euros** en logística, que irían directamente a aumentar la exportación de nuestras industrias.
- ◉ Además de los aspectos laborales y logísticos, esenciales en la formación de competitividad y en el crecimiento económico español, el Plan propone actuaciones que deben tener impactos sustanciales en la superación de la crisis y en la implantación de un **modelo de funcionamiento sostenible**:
 - **Incremento del mercado interior y sus efectos directos sobre el crecimiento económico:** Un aumento de **la demanda** tiene un efecto importante sobre el sector y la economía española en general. Un incremento de 200.000 turismos en el mercado produce efectos directos (sobre fabricantes de automóviles, distribución, financiación, transporte y seguros) e indirectos (cadena de proveedores, textil, plásticos, químicos, etc.) que puede llegar a **impulsar el PIB en un cuarto de punto**. Como es lógico, el empleo se verá favorecido creando **13.000 puestos de trabajo, de los que 4.000 corresponderían a empleos directos de fabricación**. Todo ello, sin que una aportación por parte de la Administración suponga un incremento del gasto público ya que, **por cada euro invertido en dinamizar la demanda, obtiene un retorno de más de 3 euros**.
 - **Beneficios de la sociedad en conjunto por la renovación de parque:** No deben olvidarse los beneficios que ofrece la renovación del parque desde el punto de vista de las **emisiones y de la seguridad vial**. En concreto, la salida del parque de 200.000 vehículos del colectivo de más de 10 años, conseguiría reducir en un 70% las emisiones de CO, en un 76% las de Hidrocarburos y Óxidos de Nitrógeno, en un 96% las partículas y en un 20,8% el CO2. En relación con la seguridad vial debe tenerse en cuenta que un vehículo nuevo reduce en un 50% la probabilidad de tener un accidente.
 - **Mayor presencia internacional de los vehículos “made in Spain”:** La apertura del mercado de la Unión Europea hacia otros países es un tema de gran sensibilidad para el sector y debe ser una oportunidad para aumentar la presencia de los vehículos españoles.

Para garantizar que esto sea un beneficio debe buscarse **acuerdos equilibrados** que tengan en cuenta los impactos sobre el sector en España. Debe tenerse presente que cuando esta oportunidad no es clara la apertura del mercado de la UE a otros países, que compiten con vehículos similares a los españoles y con un nivel de costes inferior, puede suponer una reducción significativa de nuestra cuota de mercado y, por lo tanto, de pérdida de producción y empleo.

- **Reducción de costes energéticos y de legislación medioambiental:** El diferencial con nuestros competidores en el marco de la UE debe acortarse en estos aspectos. La colección de medidas propuestas en estos ámbitos debe acercarnos a ello, suponiendo una **reducción de estos costes cercana al 3%**. Como ejemplo ilustrativo, la simplificación y agilización de los trámites administrativos en la concesión y renovación de las Autorizaciones Ambientales Integradas, podría representar ahorros estimados en el periodo 2013 – 2015 de 1.5 M € y un ahorro anual por la reducción de cargas administrativas de más de 1 M €/año.

Además se deben valorar otros impactos positivos en términos de país que pasan por:

- ⦿ Una indudable mejora de la **competitividad de las empresas**, que afiance la positiva tendencia ya iniciada en esta línea en el país.
- ⦿ El aumento de la **inversión extranjera en España** asociada a un sector, el del automóvil, completamente ajeno a criterios especulativos en la toma de decisiones de inversión y relacionada siempre con **solventes activos industriales**.
- ⦿ Esto contribuirá a la **mejora de la imagen país** de cara a la atracción de mayor inversión de otros sectores afines en España.
- ⦿ La consecución de un mayor **arraigo industrial** del sector en España en conjunto: Fabricante-Proveedor, fomentado la integración del sector.
- ⦿ Mejora de la **calidad del producto y de la capacidad de innovación** de empresas y profesionales, consiguiendo retener el talento y ponerlo al servicio del crecimiento del país.
- ⦿ La capacidad del sector de ofrecer **liderazgo en el crecimiento económico de España** y tracción en la salida de la crisis.
- ⦿ **La reducción de costes para la Administración** vinculada a:
 - La reducción Déficit Público.
 - La simplificación administrativa y reducción de sus costes de gestión.
 - La reducción de personal responsable en la gestión de competencias.
 - Las menores prestaciones de desempleo.



- Las menores prestaciones por Incapacidad Laboral (bajas indebidas).
- Los mayores ingresos por cotizaciones sociales e IRPF de los nuevos empleados.

Así, como ha quedado recogido en este epígrafe final, la batería de medidas propuestas y descritas a lo largo de este informe tendrá impactos muy sensibles en la **competitividad del sector de automoción**, pero sin duda, las sinergias que se establecerán con otros sectores industriales relevantes del país, conseguirán un **extraordinario efecto multiplicador en términos de crecimiento-país**, que convierten a este plan en una herramienta clave sobre la que diseñar la futura política industrial de España.

Es el momento de volver a **apostar por el automóvil**, es momento de volver a **apostar por la industria**, es el momento de **deshacer la encrucijada y progresar con visión de futuro**, sobre la base de los principios y propuestas descritos en esta estrategia española para el automóvil, **es el momento de permitir a España poner en valor su potencial automóvil para competir en un mundo global.**