

**REUNIÓN CON EL MINISTERIO DE INDUSTRIA PARA TRATAR SOBRE EL  
“ACUERDO ESTRATÉGICO DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOL”**

Con la presencia de los responsables de ANFAC (presidente y vicepresidente), SERNAUTO (consejero delegado y directora de relaciones institucionales), FACONAUTO (presidente y vicepresidenta), ANIAMAC (presidente y secretario general), GANVAM (presidente y directora general), UGT-FICA (secretario de automoción) y CCOO de Industria (secretario general y responsables de política industrial y estrategias sectoriales). Además del Secretario General de Industria y de la PYME, el director general, el responsable del gabinete de la ministra y la directora general de la Oficina de Cambio Climático, por parte del ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y del ministerio de Transición Ecológica.



Tuvo lugar la reunión el día de 27 de febrero para debatir sobre el proyecto de acuerdo, iniciado en octubre de 2018 y que no ha tenido continuidad hasta la fecha. El nuevo borrador presentado incluye casi todas las observaciones que los mismos actores incorporamos en aquella primera reunión.

*“Necesidad de implementar nuevas medidas de apoyo para la renovación del parque automovilístico, para mantener la calidad y competitividad de los vehículos fabricados y comercializados en España. Avanzar en la neutralidad tecnológica y continuar trabajando alineados con los objetivos de reducción de emisiones y transición ordenada fijados por la Unión Europea para los próximos*

años, y lanzar un mensaje de certidumbre a la sociedad española para mantener el liderazgo del sector de automoción español”.



En esta reunión, CCOO de Industria ha insistido en que su voluntad es firmarlo, siempre que tenga una trascendencia más allá de esta legislatura, para lo que se requiere aunar esfuerzos incorporando los elementos claves de la nueva situación de sector desde la primera reunión. El sindicato propuso que se incluya una referencia a la necesidad de que el acuerdo forme parte de una apuesta integral por la industria, para que los esfuerzos que se realicen en el conjunto de los sectores industriales fortalezcan la actividad económica del país y su cohesión social y territorial.

El secretario general de CCOO de Industria también propuso introducir en el acuerdo un apartado sobre el apoyo al empleo en cantidad y calidad, para afrontar los cambios actuales y futuros (adecuación al desarrollo tecnológico y necesidades formativas). *“El objetivo es atender a las nuevas capacidades requeridas por los cambios en el modelo productivo desde el modelo educativo, donde el desarrollo del talento jugará un papel determinante. Además, en una perspectiva de una elevada cualificación en el mercado laboral, es preciso atender los efectos en los salarios y en las condiciones de trabajo, la necesidad de incluir políticas efectivas de rejuvenecimiento y la ampliación de la mano de obra efectiva en este sector”.*

El sindicato ha incidido en que es prioritario atajar los graves problemas derivados de la antigüedad del parque automovilístico español (los vehículos de más de 12 años provocan el 80% de las emisiones, según ANFAC) y el sector requiere de tiempo y garantías para acometer la transición energética y sus obligaciones, pero no podemos demonizar al que viene siendo el producto

principal de las fábricas de nuestro país, teniendo en cuenta que cumplen con los requisitos legales en materia de contaminación.

Hay que acometer un mapa de riesgos para saber las actividades que van a sufrir importantes cambios en el futuro más inmediato. La administración debe acompañar a las medidas que se deben acometer para actuar sobre los efectos que se van a producir en la cadena de valor.



En el transcurso del debate que se produjo entre el Ministerio de Industria, las patronales y los sindicatos, sobre el contenido del acuerdo, se mencionó la preocupación de quienes se plantean comprar un vehículo, pero ignoran si su elección será castigada en el futuro. Recordaron que la proyección del Gobierno para 2040 olvida las necesidades del sector por la demonización del diésel y por el cierre de los centros urbanos a la circulación de determinados vehículos.

Empresas y representantes de los trabajadores y trabajadoras coincidieron en que es urgente tomar medidas para renovar un parque y fijar mecanismos que concreten la necesidad de una transición justa para acometer los cambios y que el Gobierno se comprometa a alinearse con la normativa europea.

Las patronales incidieron en la preocupante evolución del mercado desde que la ministra de Transición Ecológica demonizó al diésel. Están cayendo los mercados y las fábricas reducen las producciones. Es preciso dejar de amenazar con prohibiciones encubiertas que dañan al sector, se necesita hablar del presente y menos del año 2040 (movilidad, fiscalidad, inversiones en I+D infraestructuras eléctricas -recordando que España está a la cola de Europa, con el 0,5%- en esta materia).

Todos los actores coincidimos en que es preciso acelerar el calendario para activar los Grupo de Trabajo previstos en el acuerdo. El sector de componentes

de automoción ha reducido la creación de empleo desde el 6-7% anual al 1% actualmente (según SERNAUTO). Y, según FACONAUTO, los 400.000 vehículos que se daban de baja en 2017 para el achatarramiento, ahora no se produce y siguen circulando en el mercado de postventa, a pesar de la compra coches nuevos. Al mismo tiempo, se recuerda que los centros de decisión no se encuentran en España y se adoptan desde fuera, lo que pueden no favorecer a la industria del país. No podemos empezar desde cero cada vez que se celebran elecciones -de forma reiterada en los últimos años-.

La administración debe asegurar y confirmar que los motores diésel euro-6 son de bajas emisiones por lo que el nivel de contaminación es mínimo. La administración ha causado la confusión actual en la calle y es imprescindible que el ministerio la restituya, regenerando la confianza perdida en el sector.

El Secretario General de Industria no comparte que en el texto propuesto no incida en el presente del sector. Afirma que las medidas son claras y realistas, y requieren de una apuesta urgente para incentivar la compra de vehículos y comenzar a reforzar las infraestructuras de recarga para los vehículos del futuro, así como para el apoyo a la innovación, consciente de que es necesario concretar más (financiero y no financiero). Lo que se quiere transmitir es un mensaje con consenso.

Tomó nota de cada una de las propuestas, recordó que el Gobierno tiene plena capacidad de desarrollo normativo hasta el 28 de abril y se comprometió a trasladar estos temas a la ministra y al Ejecutivo. Termina aseverando que se hará lo posible para facilitar el acuerdo y, si no es posible, conservará todos los aspectos positivos que se han incluido en la propuesta presentada.

Madrid, 27 de febrero de 2019