

## **LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMÒBIL. EL PERQUÈ D'UN ÈXIT.**

*Dijous, 5 de març de 9:30a 11:30h.*

*Organitzada pel Cercle d'Economia i el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona*

### Participants

- **Vicenç Aguilera**, President del Cluster de l'Automòbil
- **Joaquim Coello**, Membre del GT Indústria del Cercle d'Economia
- **Antón Costas**, President del Cercle d'Economia
- **Ciriaco Hidalgo**, Gerent de Relacions Governamentals de SEAT-Wolkswagen Espanya
- **Noemí Moya**, Responsable de Relacions Institucionals de NISSAN
- **Carles Ruiz**, President del Comitè Executiu del Pacte Industrial i Alcalde de Viladecans

### Introducció

Fa anys, coincidint amb l'acceleració del procés d'apertura i globalització, va començar a anunciar-se que la indústria de l'automòbil aniria desapareixent dels països avançats per ubicar-se en economies emergents, de costos laborals molt inferiors als nostres. Aquesta pèrdua de bona part del sector semblava ja irreversible amb l'esclat de la crisi econòmica de 2008.

Sorprenentment ha succeït just el contrari. La indústria de l'automòbil s'ha consolidat en el conjunt d'Espanya, amb importants inversions productives i tecnològiques. De fet, és l'única economia occidental que ha gaudit d'un procés semblant.

Per analitzar el perquè d'aquest procés de reforçament de la indústria de l'automòbil, i per debatre com consolidar-la tot fent-ne un sector fonamental i estable del nostre model econòmic, el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i el Cercle d'Economia han organitzat la Jornada ***La indústria de l'automòbil. El perquè d'un èxit.***

## **Principals punts tractats pels ponents**

### **Antón Costas**

Què tenen en comú les coses que van bé?

És important identificar les coses positives de sectors que van bé. Serien útils per a l'elaboració del nou contracte social que necessita Espanya.

Un dels pilars principals sobre el que déu pivotar aquest gran acord és la millora de la productivitat, principal garantia del creixement econòmic a llarg termini. És un pilar en el que el CERCLE està treballant i en el que el sector de l'automoció té molt a aportar.

Espanya és l'únic país de la UE que no ha tancat cap planta d'automoció en els darrers anys. Alguna cosa bona es déu haver fet. Tot i que es tracta d'una indústria madura, ha demostrat que és la que major capacitat constant d'innovació té. No passa a la construcció ni a d'altres sectors.

La indústria ha d'estar vinculada a la innovació i tenir-la a prop. Recents publicacions del MIT mostren com el disseny desvinculat de la producció no funciona. Necessiten estar a prop físicament.

Conclusió: L'objectiu d'aquesta jornada és tenir respostes de què va bé en aquest sector i com podem extrapolar-ho a la resta de la indústria i de l'economia.

### **Carles Ruíz (Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona)**

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona vol ser la veu del sector industrial a Catalunya. El Pacte reuneix a associacions empresarials, sindicats i ajuntaments.

Abans es parlava amb la boca petita sobre la indústria davant dels altres sectors. Ara es defensa amb més potència la indústria.

El Pacte ha realitzat diversos estudis per a promoure la indústria metropolitana:

- L'Estudi sobre la indústria de la construcció per ajudar a una major estabilitat laboral, major intensitat en R+D i menors costos de producció.
- L'Estudi sobre la indústria de l'automoció, realitzat al 2012 per Pedro Nueno (Interben), amb l'objectiu de veure com el territori pot ajudar les empreses que estan aquí i afavorir decisions de nova inversió de les multinacionals.

Més enllà de la indústria, cal destacar la potència de Catalunya en logística i innovació, decisives perquè segueixi incrementant-se la productivitat.

Cal promoure les tecnologies transversals, que beneficien a tota la indústria, com els nous materials, i crear entorns innovadors.

La millor política industrial és la inversió en educació i ciència. És la garantia per a seguir incrementant la productivitat a la indústria i garantir la seva continuïtat.

El perímetre de la indústria de l'automoció és cada cop més ampli i canviant, per això cada cop més parlem de mobilitat.

### **Vicenç Aguilera (CIAC)**

Catalunya compta amb 7 milions d'habitants. Seria comparable a una àrea metropolitana petita de la Xina. Som una ciutat amb un jardí vist des de la Xina.

Què està passant al món?

- La indústria de l'automoció creix i ho farà fins al 2020 o més enllà. Arribarem a un parc de 1.000 milions de vehicles.
- Al món es fabriquen uns 100 milions de vehicles l'any, dels quals 2 milions a Espanya, que té capacitat per arribar a fabricar-ne 3 milions.

Quins són els reptes de la indústria?

- Reducció de les emissions
- Millora de la mobilitat (sobretot urbana)
- Millora de la seguretat
- Millora de la connectivitat del vehicle. (Un exemple de la velocitat amb que avança la connectivitat és que d'aquí al 2020 hi haurà més de 1.500 milions noves targetes SIMs al món).

Quin paper juga Catalunya?

Catalunya fabrica 600.000 vehicles anuals (el 25% del total espanyol) i el 30% de la producció de components.

Catalunya és un punt de referència a Espanya i a la UE. A nivell mundial som petits, però hi som. És una referència perquè aquí es fa R+D. És l'únic lloc d'Espanya on les fàbriques tenen centres tecnològics associats: El Centre Tècnic de SEAT (disseny integral del vehicle) i el Centre Tècnic de NISSAN (especialitzat en motors).

Cada treballador del Centre Tècnic genera 50 llocs de treballs indirectes.

Invertir més en R+D generarà més oportunitats.

És un camí difícil, un sac sense fons.

És una cursa contínua en qualitat, innovació, productivitat i costos.

Catalunya té més de 100 anys d'història industrial en automoció.

Del 1930 al 1955 va sumir-se en un forat negre i va ser un trencament temporal que va provocar que Espanya desaparegués dels avenços industrials occidentals.

Què hem de fer en el futur?

- Integrar més la cadena de valor del sector a Catalunya. Catalunya fabrica un terç del valor total del vehicle. Es pot incrementar aquest percentatge. Hi ha encara dos terços per integrar.
- Si tenim clar que volem fer-ho bé, la indústria de l'automoció és un bon lloc per invertir. La indústria és complexa, però és un bon lloc per invertir.
- Aquestes idees han d'anar més enllà dels fabricants, que ho tenen clar, i arribar als proveïdors TIER 1, TIER 2 i TIER 3. Cal que exportin i creixin més obrint les empreses al món.

Conclusió: Àsia i Amèrica concentren el 75% de la producció mundial. El eix mundial és el Pacífic. Nosaltres som Finisterre geogràficament. Cal ser conscients d'això per així jugar bé les oportunitats que tenim.

### **Joaquim Coello**

La indústria de l'automoció té similituds amb altres sectors:

- Caiguda de preus de l'1 al 2% anual.
- Caiguda de costos també de l'1 al 2% anual.

Això passa amb el sector automoció, però també a l'aeronàutica i la maquinària per energies renovables.

La competitivitat avança de manera contínua. Les indústries madures estan formades per integradors (fabricants, OEMs), subcontractistes i "aftermarket". El subcontractista dissenya segons instruccions de l'integrador.

Per exemple, els costos de desenvolupament del motor d'un avió són cada cop més assumits pels subcontractistes. L'automoció excel·leix en aquest procés.

Per què és possible aquesta estructura industrial?

Per la millora de les TIC, que permeten un disseny global amb una base de dades exacta i comuna que permetin que un producte global s'integri de forma exacta. Abans els vaixells es fabricaven en una mateixa localització per garantir l'exactitud de les diferents parts i peces. Ara no és necessari, es comparteixen dades i la tecnologia garanteix exactitud. L'automoció és el millor exemple a nivell mundial.

La situació actual dóna esperances per mantenir la indústria de l'automoció a la UE. El 50% de la rendibilitat ve pels serveis de venda i post-venda.

La indústria continuarà si continua la seva millora contínua de productivitat i de costos. Té 3 grans àrees de millora:

1. Guiatge i seguretat activa.
2. Reducció d'emissions i major eficiència dels motors de combustió. El transport encara suposa el 30% del consum energètic del món.
3. Seguretat passiva.

Quin paper jugarà Catalunya a la indústria de l'automoció?

- El creixement del nombre vehicles a la UE és del 3% (CAGR), proper a la reposició, i als BRIC del 7% (CAGR).
- L'únic camí per a Catalunya és seguir incrementant la competitivitat.
- La mà d'obra suposa un cost similar al de la logística, el 10%. Cal actuar amb polítiques públiques sobre la logística com a variable clau de reducció de cost de les fàbriques i d'exportació del producte acabat.
- Cal seguir invertint en tecnologia. Potenciant partenariats públic-privats com l'IDIADA. El diferencial clau és que es treballi en dissenys industrialitzables. Es pot descarregar part del disseny dels fabricants (SEAT, NISSAN) en centres exemplars com l'IDIADA.
- Cal que les polítiques públiques se centrin en la formació. L'any 2000, a la indústria, el 26% eren llocs de feina no qualificats, el 19% titulats d'FP i l'11% titulats universitaris. El 2010 aquesta proporció ha canviat, els no qualificats són només un 13% i els universitaris un 19%. El pes de la formació s'ha incrementat i, sobretot, cal treballar en l'àmbit de la FP Dual.

### Ciriaco Hidalgo (SEAT)

La indústria és un pilar estratègic per al país per la seva aportació a l'economia i a l'ocupació.

La indústria de l'automòbil és, sense cap arrogància, la indústria de les Indústries per la seva permanent capacitat d'inversió i innovació.

Què és SEAT avui?

Fa pocs anys SEAT va travessar una situació delicada immersa també enmig de la pitjor crisi de la història. Des d'aleshores:

- SEAT ha augmentat les vendes gairebé un 15%, creixent a un ritme de dos dígitos en els dos últims anys.
- Martorell produeix un 31% més que a l'inici de la crisi.
- Lluny de destruir ocupació, hem creat més de 1500 llocs de treball, la meitat d'ells al 2014.
- Hem llançat la nova família del León, el millor vehicle mai fabricat per SEAT, i que ja està marcant un punt d'inflexió en la història d'aquesta marca, com ho va fer l'Ibiza fa 30 anys.

L'empresa que va posar a Espanya sobre rodes:

- exporta gairebé el 85% de la producció, la qual cosa contribueix a la millora de la balança de pagaments,
- és el principal inversor industrial en R+D+i del país, amb una mitjana anual de més de 300 milions d'euros.
- I de nosaltres depenen 70.000 famílies: 14.000 directes i altres 56.000 de forma indirecta.
- Entre 2006 i 2014 SEAT ha rebaixat en un 21% les emissions de CO2 gràcies, entre altres innovacions, a l'optimització dels motors, la millora aerodinàmica i l'obtenció de vehicles més lleugers.
- En els últims cinc anys SEAT ha invertit més d'1.400 milions d'euros en R+D+i.
- SEAT obrirà més de 100 nous concessionaris en 2015.
- La factoria de Martorell va tancar 2014 amb 442.677 vehicles fabricats, un 13,5% més que en 2013. Aquest increment anual, el cinquè consecutiu, ha significat la fabricació de 52.629 cotxes més respecte a 2013 i la producció més alta a Martorell des de 2002. Martorell és, a més, la planta que més vehicles va produir a Espanya en 2014.
- Gràcies a l'increment en la producció, l'any passat vam contractar a més de 800 empleats temporals i des de gener hem convertit en indefinits a 350 d'aquests treballadors.

Entre tots, però gràcies als treballadors, hem sortejat uns anys increïblement difícils que podrien haver desarmat la indústria de l'automòbil, com ha succeït en altres països del nostre entorn.

La importància de SEAT en la indústria catalana

La història del teixit social, industrial i econòmic de Catalunya no s'entenen sense SEAT.

Quan fa un segle Henry Ford va popularitzar la frase: "L'automòbil és la indústria de les indústries", l'objectiu era dotar de mobilitat a les persones, traslladar-les d'un lloc a un altre. Avui els automòbils interactuen amb l'entorn i fan les funcions del conductor.

Fa poques dècades podíem definir l'automòbil com un xassís, quatre rodes, un volant i cables elèctrics. Avui és una complexa central electrònica amb desenes d'ordinadors, sensors, cristalls tèrmics.

Abans eren de dos combustibles: gasolina o dièsel; avui poden ser híbrids, de gas natural, elèctrics, i malgrat la globalització, es fabriquen de forma personalitzada i en modernes i avançades fàbriques com les de Martorell, absolutament respectuosa amb el medi ambient i on els propis treballadors dissenyen el seu lloc de treball.

Com ha estat això possible? Gràcies a la innovació i a les persones.

El que ha permès aquesta espectacular evolució i revolució tecnològiques i, la qual cosa diferencia a uns automòbils d'uns altres són dues coses: la innovació i les persones.

Cuidem a les persones i les fem créixer. Més enllà de les notables xifres d'ocupació que he esmentat abans, la qual cosa ens posiciona com un dels ocupadors més importants d'Espanya, dediquem més de 13 milions d'euros a l'any en formació.

Una mostra és el nostre reconegut impuls a la Formació Professional Dual. Els alumnes que acaben el nostre exigent pla d'estudis de tres anys, obtenen la doble titulació per poder treballar, tant a Espanya com a Alemanya. 45 aprenents de la primera promoció van passar a formar part de la plantilla de SEAT amb contracte indefinit el passat mes de juliol.

Talent espanyol, gran part del com es concentra al Centre Tècnic de SEAT, un lloc de referència en el sud d'Europa en el qual al voltant de 900 enginyers treballen en el desenvolupament i disseny de cotxes amb impacte emocional i amb la major precisió. No només per SEAT, sinó per a la resta de marques del Grup Volkswagen.

Dins del Centre Tècnic es troba el millor secret de SEAT, el Centre de Disseny, dirigit per un espanyol i del que només existeixen uns 25 com aquest a tot el món. Per cert, allà estem dissenyant ara els models que en SEAT llançarà en els propers 5 anys.

Sense oblidar el Centre de Prototips, l'única instal·lació d'aquestes característiques que hi ha a Espanya.

Mostres totes elles del nostre ADN, que en SEAT resumim en "Technology to enjoy", "Tecnologia per gaudir".

Evidentment, això no hagués estat possible sense la passió, el treball i la tenacitat de tots i cadascun dels nostres treballadors, ni dels sindicats, a els qui agraïm la seva responsabilitat.

Ni, naturalment, sense el suport i confiança del Grup Volkswagen, qui ha permès a SEAT invertir al voltant de 2.600 milions d'euros en els cinc últims anys.

Quines són les polítiques públiques necessàries?

La competitivitat del sector, requereix polítiques públiques com el foment de centres tecnològics d'excel·lència especialitzats, agrupació d'empreses en el marc del clúster per crear sinergies, parcs de proveïdors, mesures de suport al R+D+i de producte i processos o, la contínua millora de les infraestructures logístiques de subministrament per disminuir els costos.

La Indústria de l'automòbil només mantindrà el seu bon estat de salut i seguirà progressant si sap llegir les megatendències globals del sector. Destaquen:

- El canvi Climàtic
- La urbanització
- L'escassetat de recursos
- L'envelliment
- La digitalització
- La sostenibilitat

## Conclusions

Avui és més necessari que mai comptar amb una política industrial ambiciosa i atractiva, orientada a reforçar la innovació, la tecnologia i la formació.

Per a això hem de reivindicar, perquè no torni a ser una moda passatgera, una aliança sòlida entre les Administracions públiques, les empreses i els sindicats per afrontar els reptes.

SEAT té un futur brillant. 2015 serà apassionant, preparant el llançament del nostre primer vehicle tot-camí (SUV) en 2016, que sens dubte constituirà una altra fita en la història de l'única marca espanyola d'automòbils.

### **Noemí Moya (NISSAN)**

L'èxit s'ha basat en el canvi d'actitud després de la crisi. El 2009 Nissan afrontava un futur molt complicat, amb un ERO de 1.800 treballadors i una caiguda de la producció del 75%. Estava en una situació de pura supervivència.

Ara hi ha un canvi d'actitud i una estratègia clara. De la supervivència hem passat a:

- Competitivitat
- Flexibilitat
- Talent
- Innovació

Del 2009 al 2011 l'objectiu va ser reduir costos per ser competitiu i atreure nous models.

Del 2009 al 2014 s'ha aconseguit reduir un 41% els costos totals, especialment gràcies a la localització dels proveïdors TIER 1 i TIER 2 dins de la fàbrica. És la fàbrica més integrada de NISSAN a tot el món.

El 2009 l'organització del treball era obsoleta. El conveni del 2013 ha permès adaptar-se a les necessitats globals del mercat amb més torns i menor salari d'entrada.

Un altre factor és la innovació. Sense innovació no hi ha competitivitat. El centre tècnic de Barcelona dissenya motors dièlsels per a tot el consorci Renault-NISSAN. S'inverteixen 70 M€ anuals en R+D. És el segon centre tècnic de NISSAN a la UE rere Sunderland.

La planta de Zona Franca és la més versàtil de NISSAN. Fabrica actualment furgonetes (gran i petita), Pick-Up, SUV i turismes. Hi ha hagut grans innovacions de procés per fer-ho possible. I també en producte, com demostra la eNV200 que serà el taxi elèctric de Barcelona.

A la innovació s'afegeix el talent. S'han contractat 300 enginyers des del 2012 i s'han fet 83.000 hores de formació. Cal una bona FP dual. Des de NISSAN s'ha signat un conveni amb la Generalitat per incrementar el nombre de pràctiques d'alumnes i de col·laboracions amb professors.

Gràcies al compromís de tots, el 2011 van començar a arribar nous models. Primer el One-Tone Pick-Up, després la eNV200 i el Pulsar (primer turisme que es fabricarà des del 2006).

El 2009 es va tancar amb una producció de només 44.000 vehicles. El 2014 s'ha arribat a 141.000 vehicles.

Conclusió: La supervivència i la consolidació ha estat possible gràcies al canvi d'actitud i al compromís de tots.



## Qüestions sorgides durant el col·loqui

### Pedro Nueno (Interben)

Quin és l'impacte de la tendència a l'envelliment de la força laboral del sector?

Quin és l'impacte industrial del cotxe autònom?

### Bernat Villarroya (CCOO)

Seguir el camí de reduir condicions laborals té un límit. Cal aprofundir en altres vies: formació, innovació, logística, duanes, universitats, etc.

Sr. Güell (Premsa)

Quina és la valoració de SEAT i NISSAN de la capacitat d'R+D dels seus proveïdors?

És un gran repte per fabricants i proveïdors.

### Sr. Vilamajor (FICOSA)

Cal destacar la importància de la R+D, ja que fixa la inversió al territori i facilita les decisions favorables dels centres de decisió de les multinacionals.

### Carlos Rodríguez (PINTER)

Quin és el paper actual del sector de la motocicleta? Què es pot fer per ell des de la indústria de l'automoció?

Era un sector rellevant a Catalunya i després dels grans tancaments ha quedat molt tocat.

### Sr. López (Centre de Visió per Computador – UAB)

El finançament de la R+D actualment no és viable. Sense finançament es pot perdre la feina de dècades. Cal fer una crida per millorar el finançament de la recerca.

### Sr. Macías (Consultor)

Quin paper juga l'economia col·laborativa entre les tendències de futur?

### Sr. Perona (Consultor)

Cal destacar el futur de la mobilitat a les ciutats. El paper del cotxe cada cop és més qüestionat per espai i per emissions. Quin és futur de la mobilitat urbana? Nous models de lloguer? De compartir?

Sr. Toni (CCOO)

S'agraeix molt el reconeixement al paper que han tingut els sindicats en el salvament de plantes i atracció de noves inversions els darrers anys. Però, quan es traduiran els increments de beneficis en increments salarials?

Sr. Altimira (ASCAMM)

Toyota està apostant per la pila d'hidrogen. Ho faran SEAT o NISSAN?

Sr. Ping

La importància dels Centres de SEAT i NISSAN és cabdal. Són únics a Espanya.

També és cabdal el Clúster de l'Automoció (CIAC) i la seva capacitat per generar projectes innovadors.

**Respostes i conclusions dels ponents**

**Ciriaco Hidalgo (SEAT)**

- Hem de valorar molt el que tenim: El Centre Tècnic de SEAT.
- Per valorar-ho cal una política pública estable i de consens a l'entorn de la R+D.
- La R+D ha de ser un element troncal de consens polític, així es facilitaran les decisions a les cases mare.
- El 60% dels proveïdors de SEAT són locals. Cal guanyar dimensió i estar a l'alçada dels reptes globals.
- La renovació de la força laboral és basarà en la FP. Caldria recuperar el contracte de relleu que tant bé va funcionar durant anys.

**Joaquim Coello**

Les preocupacions principals de la producció són:

- Reduir el 20% de les emissions
- Reduir costos via redisseny conjunt amb proveïdors, subministraments més barats i canvis de processos.
- Incrementar encara més la modularització de la producció.

### **Noemí Moya (NISSAN)**

Catalunya té un excel·lent sistema d'R+D+i. Des de NISSAN al Japó i Regne Unit així ho reconeixen.

Els ajuts públics a la R+D són molt importants. Especialment per a projectes col·laboratius amb les Universitats.

NISSAN treballa amb el clúster i els seus principals proveïdors en projectes d'innovació col·laboratius.

NISSAN treballa en noves fórmules de mobilitat urbana com el vehicle elèctric i el vehicle compartit.

### **Carles Ruiz (Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona)**

Cal recuperar consensos polítics com l'Acord Estratègic per a la Competitivitat i Internacionalització de l'Economia Catalana, que des del 2010 estan al calaix. S'ha abandonat l'agenda de consens.

El mapa polític no convida a l'optimisme. L'increment de la fragmentació, amb partits nous i grans diferències, debilitarà qualsevol possibilitat de consens.

Sense consens, tot serà pitjor. La política és lideratge i solucions.

### **Vicenç Aguilera (CIAC)**

S'agraeix el paper líder de SEAT i NISSAN al clúster.

El cotxe autònom avançarà, però més en el sentit d'incorporar cada cop més ajuts al conductor. Tindrà un desenvolupament més gran als mercats occidentals. Cap fabricant assumirà la conducció autònoma al 100% per la responsabilitat civil que suposa.

Respecte a la R+D, el problema és que les Universitats i els Centres siguin lliures de fer els projectes que vulguin en un 90%. Hauria de ser un 30% lliure i un 70% adreçat a sectors concrets.

La mobilitat del futur és un gran dilema pels OEM. Volen ser fabricants o proveïdors de serveis? Volen vendre quilòmetres o cotxes? És un gran repte, novament asimètric, ja que és centrà en el món occidental.

La pila d'hidrogen és el paradís per la seva autonomia. El problema és el cost de fabricar l'hidrogen i més en un entorn de petroli més barat.

Hi ha un cert síndrome del iogurt amb els models del cotxe, abans només hi havia 1 tipus de iogurt al súper, ara n'hi ha 15. Abans només 1 model de motor (combustió) ara 15 models (elèctric, híbrid, hidrogen, etc.).

La FP és cabdal, per això el CIAC participa amb la Generalitat, SEAT i NISSAN en els nous centres de Martorell i Zona Franca.

### **Antón Costas**

Què tenen en comú les coses que van bé?

- El coneixement útil
- La FP dual, recuperant l'esperit de l'aprenent industrial, com fa el Cercle amb els seus premis anuals.
- La necessitat de tenir suficient dimensió empresarial. La FP necessita convenis amb empreses mitjanes i grans.
- La col·laboració entre empresa i treballadors ha estat notable a les plantes d'automoció espanyoles.
- Cal preparar les ciutats per una nova mobilitat.

Aquests elements haurien de formar part del nou contracte social que Espanya necessita per als propers 40 anys.