



**Pacte Industrial de
la Regió Metropolitana
de Barcelona**

El futur de la indústria de l'automòbil a la Regió Metropolitana de Barcelona

Avanç de resultats

Juny de 2013

El document que té a les mans és un avanç dels resultats de l'estudi "El futur de la indústria de l'automòbil a la Regió Metropolitana de Barcelona" que el Pacte Industrial ha encarregat a la consultora InterBen Consulting, firma especialitzada en el sector de l'automòbil.

L'objectiu ha estat analitzar les tendències, els reptes i les oportunitats que afecten a la indústria automobilística al territori metropolità.

La versió completa de l'estudi serà publicada properament com a volum número 10 dins la col·lecció Quaderns del Pacte Industrial.

EL PACTE INDUSTRIAL

El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona és una associació constituïda l'any 1997 amb la missió de configurar una aliança estratègica entre administracions públiques, organitzacions empresarials i sindicats per impulsar la competitivitat de la indústria, fomentar la creació d'ocupació i millorar la cohesió social i la sostenibilitat al territori metropolità.

En el marc d'aquesta aliança, el Pacte Industrial ha aconseguit sumar les voluntats de 45 ajuntaments, 13 organitzacions empresarials, els 2 sindicats majoritaris, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, l'Àrea metropolitana de Barcelona, 5 consells comarcals, 6 universitats i diverses institucions vinculades al desenvolupament econòmic.

El Pacte Industrial s'ha distingit sempre pel caràcter innovador de les seves anàlisis i propostes, que tenen com a objectiu fomentar la competitivitat de la indústria metropolitana.

www.pacteindustrial.org

1. La indústria de l'automòbil a la RMB. Anàlisi DAFO.

El sector de l'automòbil és un gran creador de riquesa econòmica i generador de llocs de treball qualificats, motor d'exportacions i inversió; a la RMB contribueix al manteniment d'un ecosistema industrial altament sofisticat, amb **empreses innovadores i dinàmiques**. Aquest ecosistema tan adequadament vertebrat permet que un fabricant de vehicles es pugui subministrar localment d'un 70% a un 80% dels components importants del vehicle en un territori que, a més, compta amb una **localització geoestratègica privilegiada** i amb els **costos més competitius d'Europa** entre les regions amb característiques comparables.

Les empreses de capital autòcton són majoritàriament petites i estretament **dependents de la cadena de subministrament local**. Són poques les empreses que s'han convertit en veritables multinacionals. Aquesta excessiva dependència del teixit local de les multinacionals implantades a la regió, juntament amb l'alta **orientació cap al procés** en comptes de cap al producte i la forta **concentració de les vendes en pocs clients i pocs mercats**, són les debilitats actuals del teixit autòcton i alhora factors que augmenten notablement la sensibilitat del sector a la situació de les fàbriques del continent, molt dependents alhora de la situació econòmica a Europa.

La **crisi econòmica ha tingut un impacte sense precedents en la matriculació de vehicles** al mercat espanyol. El fort caràcter exportador de les principals empreses locals ha permès superar els impactes de la caiguda de vendes nacional i, fins i tot, créixer en producció de vehicles en els últims anys, tot i que el futur immediat és incert. Aquest efecte pot ser limitat, donat que la majoria d'exportacions locals de vehicles se centren en països d'Europa, també afectats per la crisi.

Per tant, en un entorn industrial que arrossega un problema endèmic d'**excés de capacitat**, és previsible que es produeixin nous ajustos de la mateixa. L'impacte sobre la producció de vehicles a cada país dependrà de com es diversifiquin les exportacions, de com es gestioni per part de les marques l'ajust de la capacitat excedent i de com es puguin garantir uns nivells de competitivitat que facin atractiu el manteniment de les inversions de les multinacionals del sector.

Espanya, com a país amb **limitada capacitat de decisió local**, amb un **mercat en contracció** i una producció que es destina en gran part a mercats propers, te **majors riscos que altres països d'Europa**. Les plantes de la RMB son altament competitives, però no estan exemptes d'aquests riscos.

D'altra banda, en aquest context de reduïdes oportunitats industrials, no es pot negligir la possibilitat de que els **nous països emergents** (i particularment la Xina) aportin actors industrials interessats en accedir als mercats occidentals. Tot i l'escenari de sobresaturació a Europa, la lluita per captar quota de mercat pot fer necessària la presència local en un mercat que, tot i els seus alts nivells de competència, es troba entre els més grans del món. Aquestes oportunitats s'han de contemplar amb una perspectiva de llarg termini, però s'han de començar a gestionar des del present.

Pel que fa a la formació i l'ocupació, les noves innovacions tecnològiques del sector de l'automòbil demandaran **especialistes en disciplines diferents a les actuals**, més orientades a l'electrònica, l'electroquímica i l'electromecànica que a la mecànica. El nombre de professionals relacionats amb l'enginyeria, el màrqueting i les capacitats directives anirà també en augment. L'actual **sistema de formació professional no sembla prou preparat** per resoldre aquest repte; i, en un entorn on el pes dels titulats amb formació professionals en relació als universitaris és invers al promig europeu, la substitució dels tècnics i professionals qualificats que es jubilin esdevindrà una força de tensió sobre el sector.

El creixement demogràfic, l'augment de la urbanització al món i l'encariment dels combustibles fòssils imposaran la necessitat d'avançar en la definició d'una **mobilitat més sostenible**. L'automòbil com a producte altament tecnològic experimentarà una **transformació radical**, amb moltes innovacions que faran els cotxes més lleugers, més eficients, més segurs i més adaptats als reptes de la mobilitat urbana. No és previsible que es produeixi una transformació disruptiva, que hauria de passar per una acceleració de la demanda natural de vehicles elèctrics que fins ara no s'està produint. Tot i els avenços que s'han fet, **el motor de combustió fòssil no té encara un substitutiu clar** en el mercat massiu i els propis fabricants no esperen que això pugui començar a canviar fins a l'horitzó de l'any 2030. Malgrat les expectatives dels darrers anys, **el vehicle elèctric pot ser un estímul, però no salvarà la indústria automobilística**.

La tecnologia del vehicle elèctric ha arribat per quedar-se, però avui no és encara competitiva ni genera una demanda suficient per representar una alternativa al motor de combustió.

Aquest és el resultat de l'anàlisi DAFO del sector de l'automòbil, on s'identifica, d'una banda, les debilitats i les fortaleeses i, de l'altra, les amenaces i les oportunitats que planteja l'entorn, per tal de poder proposar una estratègia de futur per a la regió metropolitana.

AMENACES	OPORTUNITATS
• Globalització, desplaçament dels mercats i competència per les inversions • Competència intra-empreses i augment del proteccionisme a Europa • Reducció de les barreres al trasllat de producció • Efectes demogràfics, crisi, i deteriorament de la qualitat del treball i la qualificació de la mà d'obra • Pèrdua del talent local • Allargament de la crisi econòmica a Europa i manteniment d'efectes estructurals permanents sobre el teixit empresarial • Augment de la pressió regulatòria, velocitat del canvi tecnològic i efecte de substitució sobre el teixit industrial local • Canvis en les polítiques de mobilitat i actituds relacionats amb l'ús del cotxe	• Generació de noves oportunitats de negoci vinculades al desenvolupament del sector de l'automòbil en els països emergents • Generació d'oportunitats de negoci i de captació d'inversions derivades del desenvolupament internacional dels nous actors sectorials que sortiran dels països emergents • Desenvolupament dels mercats emergents de proximitat, principalment al Nord d'Àfrica • Generació de demanda i noves oportunitats de negoci en l'àmbit de la mobilitat, la connectivitat vehicle-entorn, i les tecnologies de les anomenades Smart Cities • Demanda d'innovacions de producte orientats a fer els vehicles més segurs, més eficients i més sostenibles
FORTALESES	DEBILITATS
• Cultura i tradició sectorials, en un entorn amigable a la inversió del sector i amb la capacitat d'oferir en un mateix territori una gran concentració de sectors tecnològics i de suport necessaris per l'automòbil, així com altres actius estratègics de gran valor pel sector • Mercat laboral dinàmic, diversificat, i un ecosistema autòcton d'institucions de formació capaç de proveir de bons directius, enginyers, tècnics i treballadors molt qualificats, mantenint un entorn molt competitiu per les activitats de l'automòbil • Posició geogràfica de la RMB, amb sortida al mar, ben comunicada, i convenient per servir als mercats d'Europa central i del Sud, i estratègica per accedir als mercats emergents del Nord d'Àfrica	• Manca de recursos primaris al territori • Teixit autòcton de base molt orientat a la subcontractació de processos, amb limitada disponibilitat de producte propi, poc globalitzat i molt depenent de la cadena industrial locals • Limitat nombre de multinacionals autòctones, exportació poc diversificada i dependència de centres de decisió no locals • Sistema de formació professional poc orientat a les necessitats empresarials, amb baix prestigi social i un dèficit comparatiu respecte a altres països en la seva capacitat de subministrar professionals al mercat • Polítiques sectorials massa transversals i generalistes, amb una fragmentació dels instruments i institucions de suport i amb manca de coordinació entre nivells de l'administració a l'hora d'aplicar-les.

2. Quatre eixos d'actuació pel lideratge industrial de la RMB al sud d'Europa.

El teixit industrial relacionat amb el sector de l'automoció de la RMB depèn de mantenir els nivells de producció i no s'espera que el futur porti volums més grans que els actuals de manera natural. **És poc probable que les matriculacions de vehicles augmentin radicalment a Europa en el futur.** Tot i tenir bons exemples d'empreses competitives i ben internacionalitzades, **la base de la piràmide està formada per empreses locals** que malgrat estar fent grans esforços per diversificar la indústria i estimular una major internacionalització, trencar aquesta dependència es preveu difícil en el mig termini.

És sabut que els tendencials són poc afavoridors per a la RMB però no oblidem que **comptem amb actius i fortaleces sobre els que es pot actuar per superar els reptes i amenaces existents**, i captar les oportunitats de negoci que les noves tendències del sector estan generant. Entre aquestes oportunitats destaquen la reducció d'emissions contaminants, la millora de l'eficiència energètica, la reducció de la sinistralitat i els accidents i la millora de la convivència vehicle- ciutat. La millora de la mobilitat i l'optimització en l'ús de les infraestructures urbanes son camps addicionals on generar oportunitats tant en l'àmbit dels serveis com en el de l'atracció de noves tecnologies i indústries.

Els factors determinants del futur de la indústria de l'automòbil a Catalunya són fonamentalment externs, i el marge d'actuació de les institucions de la RMB és limitat. La capacitat mobilitzadora i de coordinació de voluntats dels agents i el rol de les institucions locals serà clau per tenir un impacte estratègic.

Es proposen **quatre eixos d'actuació** prioritaris per orientar l'estratègia sectorial i conduir la indústria de l'automòbil cap a l'escenari de futur desitjat per a la regió metropolitana.

1. Promoció del valor estratègic de la indústria i del sector de l'automòbil per la RMB

Aconseguir tornar a incloure **la indústria**, especialment la de l'automòbil, **com a prioritat** en les polítiques de promoció econòmica i desenvolupament estratègic de la RMB, apostant per aquesta regió i les seves anelles industrials per a la implantació preferent d'aquest tipus d'indústria, garantint que el sòl industrial no sigui un limitador per al seu desenvolupament, així com l'adequació dels polígons d'activitat econòmica i les seves infraestructures.

Cal integrar la dimensió industrial en les polítiques de mobilitat. En la implantació de nous models de mobilitat, no podem deslligar la política urbanística de la industrial i la de promoció econòmica.

La recent creació del clúster de l'automoció de Catalunya és un pas endavant en aquesta direcció.

2. Posicionament de la RMB com a pol industrial i logístic de referència al Sud d'Europa per al sector de l'automòbil.

Seguir apostant per ser l'enclavament industrial i logístic de referència al sud d'Europa per al sector, fomentant la competitivitat del teixit local i apostant per **augmentar les vies de connexió de la RMB amb els mercats emergents** europeus i no europeus. Disposem d'un bon posicionament logístic i uns costos de producció més competitius que la majoria de països europeus per aconseguir-ho.

No hem de perdre de vista els nous actors en l'escenari mundial. Hem d'aconseguir posar en marxa programes per atreure aquests nous agents internacionals, amb missions comercials a regions de referència dels BRICs i un programa específic de captació inversions per a l'RMB.

3. Foment de l'actualització tecnològica de la indústria metropolitana i atracció de talent.

Seguir impulsant les col·laboracions empresarials, fomentant l'intercanvi de millors pràctiques i les col·laboracions tecnològiques, per tal d'enfortir les empreses del sector, que a la regió metropolitana són empreses més petites i menys diversificades que les seves homòlogues d'altres països.

Una indústria competitiva com aquesta requereix **disposar del millor capital humà**. Algunes propostes en aquest eix són fomentar l'ampliació de la formació executiva de directius o fomentar l'organització d'activitats per donar a conèixer la indústria entre les futures generacions d'enginyers i directius.

Sense oblidar potenciar la qualificació de la força laboral, on es destaca la necessitat d'actuar en diversos fronts relacionats amb la formació professional, com l'**impuls de l'FP dual** i accions orientades a prestigiar aquest tipus de formació.

4. Consolidació d'una indústria de noves tecnologies relacionades amb la mobilitat i les ciutats intel·ligents.

Consolidar a la RMB una indústria de noves tecnologies i empreses relacionades amb la mobilitat i les ciutats intel·ligents, aprofitant la **capacitat tractora** i el **prestigi de la ciutat de Barcelona** en alguns d'aquests àmbits (seu del MWC, Smart City Expo World Congress...)

Es proposa impulsar la **realització de congressos i fires especialitzades, i de projectes emblemàtics en l'àmbit de les noves tecnologies de la mobilitat**, aprofitant l'impuls que **s'ha donat a Barcelona als nous models de mobilitat**, amb l'existència d'una oficina dedicada a aquesta tasca (LIVE) i la credibilitat que aquesta té com a ciutat innovadora en l'àmbit de la planificació urbanística. En aquest sentit, es podria oferir Barcelona i la RMB com a entorn privilegiat per a la presentació de projectes emblemàtics de les cases automotrius en l'àmbit de la mobilitat verda.