GOBIERNO DE ESPAÑA

AGENDA 2030

PLAN ESTRATÉGICO DE APOYO INTEGRAL AL SECTOR DE AUTOMOCIÓN

Marzo de 2019

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Tabla de contenido

I. JUSTIFICACIÓN 3

II. ANTECEDENTES 4

III. CONTEXTO SECTORIAL 5

III.1 RELEVANCIA DEL SECTOR 5

III.2 EMPLEO 6

III.3 INVERSIONES 6

III.4 PRODUCCIÓN 6

III.5 MERCADO EN ESPAÑA 7

III.6 SECTOR EXTERIOR 7

IV. EJES DEL PLAN 8

V. IMPACTO PRESUPUESTARIO 9

1. Actuaciones de Fomento de la Movilidad Sostenible y Conectada 9
2. Apoyo al rejuvenecimiento de las plantillas y mayor participación de la mujer 10
3. Apoyo a la innovación en el sector 11
4. Formación Profesional y Universidad 12

VI. GRUPOS DE TRABAJO 13

I. JUSTIFICACIÓN

En estos momentos el sector de la automoción se enfrenta a tres grandes retos. El primer gran reto es el impacto de la **digitalización** en todas y cada una de las dimensiones que conocemos en las organizaciones. Desde la hiperconectividad en los procesos productivos, la inteligencia artificial, hasta los cambios crecientes en los modelos de negocio del sector.

El segundo reto es la transición hacia una **economía descarbonizada y un modelo económico más circular**, objetivo compartido por toda la sociedad. Esta transición supone una oportunidad para el sector de automoción español para impulsar la innovación en el desarrollo de nuevos sistemas de propulsión de cero o bajas emisiones y para posicionar a nuestro país como un referente en el diseño y fabricación de nuevos modelos. Apostar por esta transición ecológica y sus oportunidades de inversión, innovación y empleo de calidad supone garantizar una transición justa.

Y un tercer gran reto es la **globalización y la competencia internacional** que obligan al sector a innovar, renovarse y aprovechar todo su potencial para ocupar una posición entre los líderes mundiales de manera sostenible.

Ante estos retos el Gobierno quiere impulsar un **Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción 2019-2025**. Un Plan en el que el Gobierno se comprometa en la hoja de ruta para garantizar el futuro de un sector estratégico en nuestro país y anticipe las medidas para apoyarlo en su proceso de transición hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible, conectada e inteligente.

En este Plan se relacionan las medidas que vienen a consolidar el apoyo que el Gobierno presta al conjunto del sector y a todos los agentes de su cadena de valor. Un Plan que emite, asimismo, las señales necesarias para proporcionar certidumbre a todos los actores.

Este Plan está recogido en la Estrategia de Transición Justa que, a su vez, se inscribe dentro de la Agenda del Cambio, dirigida a guiar la acción del Gobierno en el marco de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Adicionalmente, está alineado con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 que identifica los retos y oportunidades a lo largo de las cinco dimensiones de la Unión de la Energía: la descarbonización, incluidas las energías renovables; la eficiencia energética; la seguridad energética; el mercado interior de la energía y la investigación, innovación y competitividad.

Este Plan incluye **herramientas** para garantizar un **marco estable** para las inversiones productivas del sector en España ante el inevitable cambio de modelo, impulsando:

- la creación de puestos de trabajo de alta cualificación y calidad,
- la mejora de la calidad de vida, la salud, la seguridad y la sostenibilidad,
- la innovación industrial, y

- la creación de nuevo tejido industrial que nos posicione entre las economías más avanzadas.

II. ANTECEDENTES

La industria del automóvil está experimentando actualmente un crecimiento sostenido a nivel mundial. Ello se debe a la aparición de renovadas necesidades de movilidad, derivadas de mercados más globalizados y del crecimiento de rentas y estilos de vida. El sector está actuando, por tanto, como un importante vector dinamizador del crecimiento y diversificación de la actividad económica. Esta tendencia está asociada a una necesaria coherencia del sector con los intereses medioambientales. Por esta razón, **resulta imprescindible una adaptación ordenada de la oferta y demanda de automóviles hacia modelos más sostenibles y medidas de acompañamiento que faciliten esta transición**, preservando la neutralidad tecnológica y garantizando el potencial de este tejido productivo, su generación de empleo, así como bienes comunes como son la calidad de vida, la seguridad y la sostenibilidad.

Así, el reto asociado al desarrollo de una movilidad sostenible y conectada, centrada en garantizar la sostenibilidad, eficiencia, conectividad y seguridad en el transporte, es una prioridad estratégica para asegurar la prosperidad económica y la calidad de vida de los ciudadanos de nuestro país. Esta apuesta resultará, igualmente, en el desarrollo de nuevos proyectos de inversión que nos permitan profundizar en la senda de la responsabilidad medioambiental, en el mantenimiento de un empleo de calidad y en la generación de nuevos puestos de trabajo.

Desde esta perspectiva, una transición ordenada hacia nuevos modelos de movilidad requiere un trabajo conjunto desde tres ámbitos fundamentales:

A. La industria y el medio ambiente,
B. Desde la empresa,
C. Y finalmente, desde el conjunto de la sociedad.

Por todo lo anterior, la CDGAE, en su sesión del pasado 30 de agosto, en la que se acordó establecer una prórroga para cumplimentar el campo V.7 de la tarjeta ITV hasta el 31 de diciembre de 2020, con el valor obtenido a partir de una herramienta de correlación entre los ciclos WTLP y NEDC, encuadró esta decisión en un marco más amplio de apoyo al sector español de la automoción. Todo ello sin perjuicio de acelerar o impulsar en otros foros aquellas iniciativas que ya estén en curso o que se puedan desarrollar de manera complementaria.

III. CONTEXTO SECTORIAL

Además de reseñar, como se acaba de hacer, los elementos coyunturales y tendenciales que justifican la pertinencia de este Plan Estratégico, es necesario, para terminar de sustentar dicha necesidad, aportar una visión del contexto del sector de la automoción en España y de la importancia clave de su papel estructural en el conjunto de la economía española.

III.1 RELEVANCIA DEL SECTOR

De la relevancia del sector en el contexto de la economía española dan cuenta los siguientes indicadores cuantitativos y cualitativos de carácter general:

- Referente a nivel mundial: 9º fabricante a nivel mundia, 2º en Europa (1º en vehículos comerciales).
- Sector estratégico por su contribución al PIB (representa alrededor del 10% del VAB industrial) y por su efecto multiplicador en toda la economía, por su capacidad de creación de empleo y su contribución a la balanza comercial.
- 17 fábricas de 9 grupos industriales, repartidas en 10 Comunidades Autónomas, y más de un millar de empresas de componentes.
- Plantas competitivas a nivel mundial, entorno laboral flexible, sector de componentes competitivo y diversificado.
- 44 modelos diferentes fabricados, de todas las tipologías y tecnologías, 20 de ellos en exclusiva mundial.
- Parque español de turismos: 22,7 millones; con una edad media de 12 años. Es una industria donde las oportunidades de negocio siguen emergiendo derivadas de un entorno dinámico y flexible, la competitividad de las plantas, la flexibilidad laboral y un sector de componentes competitivo y diversificado, que hacen del motor una industria competitiva a nivel mundial.
- En lo que respecta al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, anualmente se tratan en torno a 700.000 y se espera llegar al 1.000.000 de vehículos al final de su vida útil, de los que se recupera el 95% de su peso generando, prácticamente 1 millón de toneladas de materias primas secundarias, constituyendo una importante contribución a la economía circular, contribución que además el sector ha estimado que supone el ahorro de 1 millón de toneladas de CO2.

III.2 EMPLEO

La cantidad y calidad del empleo directo generado por el sector, así como su gran capacidad para crear empleo indirecto e inducido, por el intenso efecto multiplicador antes mencionado, hacen de este capítulo otro elemento esencial de consideración:

- El empleo directo asciende a unos 266.000 trabajadores: 66.000 de fabricantes y 190.000 de la industria de componentes y 10.000 en la industria del reciclado. 12% del empleo de la industria manufacturera.
- En conjunto, teniendo en cuenta los indirectos, el empleo generado se estima en 1,8 millones de personas.
- Se han creado 6.000 nuevos puestos de trabajo en el periodo 2013-2016, siendo el empleo eventual inferior al del resto de sectores (15,7%, frente al 21% industria y 27% total economía).

III.3 INVERSIONES

El de la automoción es un sector intensivo en inversión material e inmaterial, sensiblemente por encima de la media de la industria. En España esto ha tenido su reflejo en realidades como:

- Competencia global entre plantas por captar nuevos modelos, piezas y componentes y, en definitiva, nuevas inversiones.
- Confianza en España por parte de las multinacionales, a la luz de las inversiones realizadas: en los últimos 4 años se han anunciado inversiones cercanas a los 10.000 millones, de los cuales 6.000 ya se han materializado. Estas inversiones se destinarán a la mejora de las plantas, la tecnificación y adquisición de nuevos bienes.
- Grandes inversiones del sector español de fabricantes de componentes. En los últimos 14 años el sector español de componentes ha realizado inversiones en otros países por un valor superior a los 5.700 millones de euros, apostando por localizar producción en Europa, Norteamérica y Latinoamérica.

III.4 PRODUCCIÓN

En 2018 se han producido 2.819.565 vehículos. La producción ha caído un 1% respecto 2017 debido a:

- La moderación de los principales mercados europeos, y especialmente la desaceleración de la coyuntura de algunos de los principales mercados para España, como Reino Unido (-7%) y Turquía (-35%).

- La entrada en vigor de la nueva normativa de medición de emisiones WLTP y las dificultades de las fábricas para proveerse de motores homologados según las nuevas condiciones.

III.5 MERCADO EN ESPAÑA

- Evolución positiva de la demanda interna: el año 2018 cerró con 1.321.438 turismos matriculados (incremento del 7% respecto al año anterior), estimándose su mercado potencial en torno a 1,5 millones.
- Crecimiento en los canales de empresas (8,9%) y el de alquiler (2,6%) y disminución en el de particulares (-11,2%).
- Un mercado fuerte supone un fuerte incentivo a la inversión. Las nuevas plantas se localizan en mercados nacionales fuertes y con previsión de expansión.

III.6 SECTOR EXTERIOR

- Sector de mayor propensión exportadora de la industria española. En 2018 contribuyó con un saldo positivo de 9.000 millones de € a la balanza comercial española.
- Fuerte orientación exportadora: 2.304.418 vehículos exportados en 2018 (disminución del 0,6% respecto al año anterior) a 130 países (82% de la producción). Incremento de las exportaciones hacia África (48%), Oceanía (35%) y la Unión Europea (1,6%), a pesar de la debilidad de los cuatro mercados europeos más fuertes. Descenso de exportaciones a Asia (-41%) y América (-6%).
- La industria de la automoción española se ha recuperado más aceleradamente que el resto de productores europeos, demostrando que es posible una recuperación sostenible, gracias al aumento de la eficiencia en las plantas, la intensificación de la productividad y a una vocación exterior que no solo se basa en las exportaciones, sino en la localización de plantas en los principales centros de producción del mundo.

IV. EJES DEL PLAN

El Plan Estratégico de Apoyo al Sector de la Automoción se desarrolla sobre cinco ejes fundamentales:

1) Se impulsará la constitución de una **Mesa de Movilidad Sostenible y Conectada** que reúna al sector de la automoción en su conjunto, teniendo en cuenta toda la cadena de valor, así como a la Administración General del Estado. Un foro de debate, donde se analicen las tendencias futuras en materia de movilidad y se coordinen medidas a medio y largo plazo que favorezcan un nuevo modelo de movilidad compatible con el compromiso del Gobierno de España con la transformación digital y la transición ecológica, abordando nuevos modos de transporte que pongan en valor la proximidad, premiando la flexibilidad, la calidad, la eficiencia y la seguridad. La mesa debe servir para impulsar un ecosistema en torno a la Movilidad Sostenible y Conectada involucrando a los diferentes actores con el objetivo de crear sinergias que ayuden al éxito de los proyectos que se definan.

2) Una reflexión y revisión de la **fiscalidad asociada al sector de la automoción** con el objetivo de definir una nueva fiscalidad verde, más orientada al uso, y que favorezca la reorientación del sector y de la sociedad en su conjunto. Hay una movilidad con menores emisiones contaminantes, a la vez que se profundiza en una mayor armonización con la fiscalidad europea en esta materia. Esta fiscalidad debe servir de catalizador para el rejuvenecimiento del parque móvil español, orientando la demanda a vehículos de cero y bajas emisiones.

3) El impulso de las **inversiones en el sector de la automoción en España**, especialmente orientadas a la inversión en I+D+i y a la producción en España de modelos más sostenibles. Adicionalmente, se articularán medidas por parte de la Administración Pública para fomentar inversiones en el ámbito de la innovación y en la apuesta por nuevos desarrollos tecnológicos y de transformación digital para favorecer la adaptación de toda la industria al nuevo contexto de los vehículos del futuro, más eficientes, menos contaminantes, más seguros, conectados y autónomos.

4) El **apoyo para una mayor penetración de vehículos de cero y bajas emisiones**, a través de medidas de estímulo de la demanda de estos vehículos, nuevos planes de achatarramiento y facilitar la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para garantizar una cobertura adecuada. Adicionalmente, se fomentará que las nuevas tecnologías y la innovación aplicadas al automóvil lleguen al conjunto de los ciudadanos y que el automóvil del siglo XXI sea asequible para todos.

5) **Refuerzo de la Formación Profesional Dual y de la vinculación de la empresa con la Universidad.** Esta actuación se ha de desplegar principalmente a través de dos vertientes: por un lado, la mejora de la transparencia y la difusión de la información relativa a las demandas del sector industrial en general y de la automoción en particular, de manera que la

población activa pueda tomar decisiones informadas de itinerario formativo; por otro, el impulso de la colaboración público-privada para el desarrollo conjunto de programas formativos en disciplinas STEM que aúnen formación y prácticas o trabajo en las empresas patrocinadoras, concentrando especialmente los esfuerzos en las subdisciplinas relacionadas con la digitalización y la transición ecológica.

V. IMPACTO PRESUPUESTARIO

El Gobierno pondrá en marcha, con carácter inmediato, medidas que acompañen al sector de la automoción en su transición hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible y conectada.

Se estima que el impacto presupuestario que supondrá el Plan será de 515 M€ para los dos primeros años 2019-2020 y 2.634 M€ para el conjunto del periodo 2019-2025.

Este plan tendrá un efecto arrastre importante que se materializará en mayores inversiones de fabricantes y de la industria auxiliar y menores costes derivados de las mejoras de productividad derivadas de los nuevos empleados y de la inversión en I+D+i. Adicionalmente habría que sumar los efectos positivos sobre mejora de sostenibilidad de transporte, reducción de importación de combustibles, incremento de consumo eléctrico, efectos sobre la salud del sistema público y efectos fiscales, entre otros.

Teniendo en cuenta el efecto arrastre, el impacto total del Plan se prevé que será de 2.283 M€ para los años 2019-2020 y 9.726 M€ para el período 2019 a 2025.

Entre las medidas recogidas en el Plan Estratégico de Apoyo al Sector de la Automoción en España destacan las siguientes:

1. Actuaciones de Fomento de la Movilidad Sostenible y Conectada

Las Actuaciones de Fomento de la Movilidad Sostenible y Conectada se destinan entre otras medidas para apoyar la penetración de los vehículos de cero y bajas emisiones estimulando la demanda para favorecer el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero fijados por la Unión Europea y con ellos contribuir a mejorar la calidad del aire y la salud de las personas. Adicionalmente, se articularán otras medidas que se identifiquen en la mesa de movilidad como las relativas a servicios de movilidad o movilidad conectada, entre otras.

Además, se pretende facilitar la implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para garantizar que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada, a fin de permitir el uso de los vehículos eléctricos por toda nuestra red nacional de carreteras. Si bien existen ciertas incertidumbres de la implantación a corto plazo de los vehículos eléctricos en el parque, y aun teniendo en cuenta que en la mayoría de las ocasiones la recarga del vehículo se realizará en la propia vivienda, es necesario desarrollar una red de recarga,

especialmente en los grandes corredores de conexión entre ciudades, que permita realizar trayectos largos a los usuarios de vehículos eléctricos, que aún no cuentan con una autonomía equiparable a un vehículo convencional.

Estas acciones se instrumentarán a través de los actuales planes de movilidad sostenible, MOVES y MOVEA, y a través de nuevos planes de achatarramiento de vehículos y estímulo de la demanda de vehículos de cero y bajas emisiones. Se definirán nuevas actuaciones de fomento de la movilidad sostenible y conectada para adaptar nuestro parque de automóviles a los cambios que se produzcan en el horizonte definido en el plan.

Estas actuaciones contarán con un presupuesto estimado de 127 M€ para su ejecución durante los años 2019 y 2020 y hasta un total de 1.127 M€ para el periodo 2019-2025.

2. Apoyo al rejuvenecimiento de las plantillas y mayor participación de la mujer

La reciente aprobación del Real Decreto-Ley 20/2018, de 7 de diciembre, de medidas urgentes para el impulso de la competitividad económica en el sector de la industria y el comercio en España ha permitido recuperar la función de la modalidad de jubilación parcial con simultánea celebración del contrato de relevo. Esta figura es un instrumento fundamental para impulsar el rejuvenecimiento de las plantillas, el fomento de la contratación indefinida y el incremento de la productividad de las empresas.

De este modo, se aplicará hasta el 1 de enero de 2023 para la modalidad de jubilación parcial con simultánea celebración de contrato de relevo, la regulación vigente con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/2011. Esta medida se aplicará sólo para la industria manufacturera y cumpliendo una serie de requisitos.

A continuación, se muestra un cuadro con el impacto esperado de la medida:

Impacto cotizaciones Seg. Social (M€)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fabricación de vehículos	26	52	80	95	83	57	29
Total industria Manufacturera y de reciclado	157	363	577	695	646	439	224

Adicionalmente, es necesario reforzar las medidas encaminadas a incrementar la participación de las mujeres en el sector de la automoción, en todos los puestos de trabajo y perfiles profesionales. Para ello, se continuará con el impulso de los planes de igualdad en las empresas del sector. Además, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 2019 contemplaba una deducción en el Impuesto sobre Sociedades vinculada a la incorporación de mujeres en los consejos de administración de las empresas. El objetivo es incentivar la presencia equilibrada de hombres y mujeres en dichos órganos de decisión.

Se estima que el impacto que supondrán estas medidas para el sector automoción será de 78 M€ para los años 2019-2020 y de 422 M€ en el periodo 2019-2025.

3. Apoyo a la innovación en el sector

Se definen como prioritarias varias líneas de apoyo a la innovación tecnológica en este sector. Varias de ellas son líneas de ayudas parcialmente reembolsables y están diseñadas para la financiación de proyectos empresariales de I+D+i y de modernización tecnológica. Se apoyarán proyectos orientados a mejorar la competitividad de la empresa mediante el desarrollo de soluciones tecnológicas propias (nuevos productos y procesos) y la incorporación de tecnologías emergentes, con especial atención a aquellos proyectos que exploten el potencial de los habilitadores digitales que son de singular relevancia en el sector de la automoción. En una primera aproximación, dichos habilitadores podrán ser, con carácter no limitativo:

- Fabricación aditiva, que puede resultar clave en un marco de creciente demanda de productos más personalizados, así como para la racionalización de la logística de repuestos.
- Internet de las cosas, paradigma decisivo, dado que las partes críticas del automóvil y el automóvil en su conjunto serán cada vez más elementos con inteligencia empotrada y conectividad para ofrecer servicios y prestaciones añadidos al usuario, tanto en la experiencia de uso como en la mantenibilidad.
- Inteligencia artificial y analítica de datos, para la mejora continua de procesos y para el desarrollo de nuevas ayudas a la conducción en múltiples ámbitos: mantenimiento predictivo, recomendación de rutas, asistencia en el estilo de conducción para adecuar el mismo a una conducción más ecológica o a circunstancias singulares de tráfico, climáticas o de estado de la calzada, etc.
- Sensores y sistemas embebidos, necesarios para para la hibridación entre las dimensiones física y digital y, por tanto, para sustentar todas las aplicaciones y nuevas prestaciones antes referidas.
- Ciberseguridad, dimensión clave en el contexto de integración del automóvil y sus componentes en el internet de las cosas, al tratarse de elementos que, en funcionamiento, son críticos para la seguridad de las personas. En este sentido, la ciberseguridad ha de entenderse, conforme a la convención internacional, en el sentido más amplio, como el conjunto de herramientas, políticas, directrices, métodos de gestión de riesgos, acciones y tecnologías que pueden utilizarse para proteger en el ciberentorno a los dispositivos, a la información que tratan o almacenan y a sus usuarios, garantizando, en primera instancia, su disponibilidad e integridad en todo instante y, en segunda, el no repudio por terceros sistemas y la confidencialidad de la información.

- Economía circular, la transición hacía una economía circular e hipocarbónica, obliga a hacer un uso eficiente de las materias primas, lo que implica un impulso a la preparación para la reutilización y reciclado mediante la utilización de materias primas secundarias procedentes de residuos, especialmente de las denominadas materias primas críticas, necesarias para la fabricación de componentes altamente tecnológicos pero por su escasez en la corteza terrestre y su concentración en países inestables geopolíticamente obligan a la búsqueda de otras fuentes de obtención. En el sector de la automoción son necesarios para la fabricación de los catalizadores el rodio, platino, paladio o tierras raras entre otros. El acceso a un mercado de materias primas secundarias disminuye la presión global por el acceso a las materias primas vírgenes en un mercado con mayor número de competidores y en algunos casos como el acero, el uso de materias primas secundarias es menos intensivo en uso de energía.

Los instrumentos a utilizar revestirán la forma de apoyo financiero y subvenciones en régimen de concurrencia competitiva a proyectos industriales de investigación industrial, desarrollo experimental y de proyectos de innovación en materia de organización y procesos en el ámbito de la industria manufacturera y de reciclaje.

Estos instrumentos se articularán a través de dos vías:

• Una línea de 80M€ anuales del programa de apoyo financiero a la industria manufacturera y de reciclaje de la Secretaría General de Industria y Pyme, concretamente, para proyectos de desarrollo experimental e innovación tecnológica.

• Líneas mixtas con tramos no reembolsables por valor de 75M€ anuales procedentes de los programas de apoyo a proyectos de innovación empresarial del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades a través del CDTI.

Se estima que el sector recibirá entre 2019 y 2020 una aportación pública de 310 M€ en forma de ayudas a la innovación, así como subvenciones. Para el conjunto del periodo 2019-2025 la inversión será de 1.085 M€.

4. Formación Profesional y Universidad

En Formación Profesional se pondrán en marcha medidas como el refuerzo de la FP Dual, la revisión del procedimiento de acreditación de competencias profesionales a través de la experiencia profesional y la agilización del diseño de las cualificaciones y su transposición en títulos formativos.

En el marco del desarrollo industrial y formativo se precisa reforzar la necesaria vinculación de la empresa con la universidad y, en general, la comunidad educativa, a fin de mejorar el ajuste de las necesidades formativas a los nuevos retos y contribuir a la definición de un sistema formativo reglado más orientado a la industria, lo que requiere la participación de todos los agentes del sistema económico, Administración, empresas e interlocutores sociales.

Esta actuación se ha de desplegar principalmente a través de dos vertientes: por un lado, la mejora de la transparencia y la difusión de la información relativa a las demandas del sector industrial en general y de la automoción en particular, de manera que la población activa pueda tomar decisiones informadas de itinerario formativo; por otro, el impulso de la colaboración público-privada para el desarrollo conjunto de programas formativos en disciplinas STEM que aúnen formación y prácticas o trabajo en las empresas patrocinadoras, concentrando especialmente los esfuerzos en las subdisciplinas relacionadas con la digitalización y la transición ecológica. Este proceso formativo ha de estimular la incorporación de la mujer al empleo en el sector de la automoción.

La concreción de estas actuaciones habrá de alinearse con el Plan Estratégico de Formación Profesional Dual y la reforma del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Junto a estos programas se fomentará la formación para el empleo para adaptar las competencias actuales de los recursos humanos del sector a las necesidades tecnológicas de la revolución digital.

VI. GRUPOS DE TRABAJO

Está prevista la creación de diferentes grupos de trabajo cuya función será el estudio, análisis y propuesta de medidas relacionadas con los cinco ejes que vertebran este Plan. Cada uno de estos grupos de trabajo estará formado por los agentes directamente involucrados en la materia que tiene encomendada, tanto públicos como privados. En estos grupos tendrán una participación muy activa diferentes departamentos ministeriales, así como se invitará a las principales asociaciones del sector – ANFAC, SERNAUTO, GANVAM, ANIACAM y FACONAUTO – y los sindicatos CC.OO. y UGT. Además, podrán solicitar el asesoramiento externo de cuantos expertos y profesionales estimen convenientes.

Actualmente, está prevista la creación del grupo de trabajo para la revisión del marco de comercialización y distribución de automóviles. Es importante la definición de un marco jurídico estable que permita a todos los eslabones de la cadena de valor, y especialmente a los vinculados con la comercialización y la distribución, afrontar y fortalecer las inversiones necesarias para la transición ecológica y digital, así como para dar una respuesta eficiente a los nuevos canales de comercialización, como la venta on-line y el car-sharing.

GOBIERNO DE ESPAÑA

AGENDA 2030

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA