

Fedea Policy Papers - 2020/12

Informes del Grupo de Trabajo Mixto Covid-19

Medidas de apoyo a ciertos sectores clave para la reactivación económica y la generación de empleo tras el Covid-19

Coordinadores

Eva Valle

Luis Puch (Universidad Complutense)

Miembros

Enrique de Areba (IBC&Partners), Mario Armero, Raquel Bueno (Metrovacesa), Juan Carlos Calvo (Metrovacesa), Antón Costas Comesaña (UB&Círculo de Economía), Begoña Cristeto (KPMG), Juan Carlos Delrieu (AEB), Antonia Díaz (Univ Carlos III), José M. Duelo (SEOPAN), Francisco Laveron (Iberdrola), Antonio Marín (Metrovacesa), Gustavo Marrero (Univ. La Laguna), Pablo Martínez (Antares Aerospace & Defense), Julián Núñez (SEOPAN), Rodolfo Núñez (BINTER), Teodosio Pérez (Univ. Complutense), José Portilla (SERNAUTO), Tomás Riestra (Banco Santander), Diego Rodríguez (Univ. Complutense), Carlos Sallé (Iberdrola), María Luisa Soria (SERNAUTO)

fedea

Las opiniones recogidas en este documento son las de sus autores y no coinciden necesariamente con las de FEDEA.

Medidas de apoyo a ciertos sectores clave para la reactivación económica y la generación de empleo tras el Covid-19

Primera comisión sectorial del
Grupo de Trabajo Mixto COVID-19*

Junio de 2020

Eva Valle, coordinadora y Luis Puch (Universidad Complutense), coordinador
Enrique de Areba (IBC&Partners)
Mario Armero
Raquel Bueno (Metrovacesa)
Juan Carlos Calvo (Metrovacesa)
Antón Costas Comesaña (UB&Círculo de Economía)
Begoña Cristeto (KPMG)
Juan Carlos Delrieu (AEB)
Antonia Díaz (Univ Carlos III)
José M. Duelo (SEOPAN)
Francisco Laveron (Iberdrola)
Antonio Marín (Metrovacesa)
Gustavo Marrero (Univ. La Laguna)
Pablo Martínez (Antares Aerospace & Defense)
Julián Núñez (SEOPAN)
Rodolfo Núñez (BINTER)
Teodosio Pérez (Univ. Complutense)
José Portilla (SERNAUTO)
Tomás Riestra (Banco Santander)
Diego Rodríguez (Univ. Complutense)
Carlos Sallé (Iberdrola)
María Luisa Soria (SERNAUTO)

* Este documento es fruto del trabajo del conjunto de la Comisión. Aunque se ha buscado el consenso siempre que ha sido posible, sus miembros no comparten necesariamente todas y cada una de sus conclusiones y/o propuestas.

0. INTRODUCCIÓN

La crisis económica derivada de la pandemia de la COVID-19 está afectando profundamente a la economía española. **Por sectores, el impacto está siendo diferente**, según sus características propias, su grado de integración en la economía global, el tamaño de las empresas que lo forman y el tiempo en el que su actividad se ha visto paralizada. Y ello, tanto **durante el periodo de hibernación como durante la fase de recuperación**, a medida que se van levantando las restricciones.

La tarea de esta **Comisión** es elaborar un diagnóstico y proponer líneas de actuación de política económica que contribuyan a recuperar un nivel de actividad elevado, generador de empleo y sostenible para **varios sectores especialmente afectados** que son clave en la industria y en la construcción por su componente tecnológico. Nos centraremos en el **sector inmobiliario y de la construcción**, en el **sector de la automoción** y en otras **actividades de carácter tecnológico** relacionadas (aeroespacial y, en parte, TIC).

Tanto la **evolución inmediata** de estos sectores, como su situación a medio plazo se ven afectadas por la **elevada incertidumbre** existente pero también por el **daño estructural** – aún difícil de estimar - que hayan podido sufrir durante el confinamiento.

Los efectos perniciosos de la **incertidumbre** para estos sectores provienen, por un lado, de en qué medida se recuperará el **consumo en bienes duraderos**, frente al aumento en el **ahorro precautorio** al que pueden verse abocados los consumidores en un entorno de riesgo laboral. La incertidumbre también afectará a la **inversión**, algo especialmente relevante en estos **sectores, muy intensivos en capital**. Por último, su **elevada exposición internacional** es un elemento adicional de incertidumbre que afectará al consumo, a la inversión e, incluso, a la capacidad de producir.

En este contexto, y dada la **importancia de los aspectos regulatorios** en todos estos sectores resulta esencial, para favorecer una recuperación rápida, **que el marco de política económica sea consistente**, tanto en sus aspectos horizontales como sectoriales, y **contribuya a dotar al entorno económico de la mayor estabilidad y confianza posibles**.

Aunque aún es pronto para estimar su alcance e intensidad, es probable que de la pandemia se deriven **cambios estructurales**, adicionales a los que se anticipaban antes de la misma. Por el lado de **la oferta**, la pandemia podría estar provocando cambios en el acceso y la producción internacional de inputs intermedios acelerando la reasignación geográfica de la operación en el extranjero, incluyendo la relocalización de empresas (sobre todo la automoción); en el acceso a los mercados de exportación (en automoción, obra civil y aeronáutica); en los protocolos de seguridad internos antipandemia, que resultan en aumentos de costes y ralentización de la recuperación del ritmo de producción; y haber destruido parte del tejido productivo y empleo en estos sectores, en particular en las PYME, muy numerosas y poco preparadas para aguantar un periodo prolongado de falta de actividad, incluso con apoyo público. Por el lado de la **demanda**, la COVID-19 puede haber generado **cambios en los hábitos de consumo en movilidad o vivienda**. Además, las prioridades de inversión pública parecen orientarse hacia la sanidad, el cambio climático o la digitalización.

Todo ello, se está traduciendo ya en un **impacto importante en el empleo** asociado a estos sectores. El sector de automoción¹ registraba, hace aproximadamente un año, niveles de afiliación máximos por encima del medio millón de trabajadores; y la construcción se situó en torno a los 1,3 millones. La **pérdida de afiliados entre febrero y abril** fue de algo más de un 10% en construcción y de un 4% en automoción. La incidencia es mayor, y se invierte, si a estas cifras se añaden los trabajadores afectados por ERTE alcanzándose un total del 15% en construcción y del casi el 30% en automoción. El Anexo I muestra con más detalle la evolución descrita.

Los sectores analizados tienen algunas **características comunes esenciales**: su dependencia de la **inversión en capital físico**, su fuerte **capacidad tractora** y la importancia que, en su desarrollo, tiene el **componente tecnológico**, la ingeniería, del que depende su capacidad de competir internacionalmente. Además, **cada uno de esos sectores tiene también elementos propios**, cada uno ha llegado a la pandemia en un momento cíclico distinto o tienen retos futuros y fortalezas diferentes. Todo ello, similitudes y diferencias, debe ser tenido en cuenta al diseñar medidas que contribuyan a su recuperación post pandemia.

En lo que sigue, se hará un breve diagnóstico de cada sector y se propondrán líneas de actuación horizontales y más específicas para cada uno de ellos.

1. DIAGNÓSTICO

1.1 CONSTRUCCIÓN e INMOBILIARIO

El sector en España y su situación antes de la pandemia

La construcción representa en torno al 6% del PIB en España y emplea al 6,5% del total de trabajadores (1,3 millones). El sector inmobiliario representa algo más del 10% del PIB y emplea en torno al 1% de los trabajadores. Ambos sectores están muy integrados.

El sector de la construcción se fue desacelerando en 2019, hasta experimentar tasas de variación interanuales negativas en la segunda parte del año. En todo caso, y particularmente el subsector residencial, es uno de los principales motores de la economía española. Su productividad media del trabajo evoluciona de forma similar a la del sector en la eurozona, aunque con más fluctuaciones cíclicas. Sin embargo, su productividad multifactorial es menor que en los países de nuestro entorno. Ello podría deberse al efecto de los años del boom inmobiliario. La construcción de edificios pesa relativamente más en España que en los países de nuestro entorno, frente a la obra civil y construcciones especializadas, más similar.

Por otro lado, la reducida oferta de vivienda en alquiler, la aparición de nuevos modelos de negocio en ese mercado, una oferta de vivienda tensionada por las dificultades de disponibilidad de suelo y la existencia de una demanda insatisfecha son factores que están generando una presión al alza de los precios en algunas localizaciones, fundamentalmente en el centro de algunas ciudades y zonas de costa, tanto en compra como en alquiler. Esta situación coexiste con un elevado número de viviendas vacías en localizaciones puntuales y de difícil salida al mercado. En cualquier caso, los precios, en media, están entre un 20% y un 40% por debajo de los máximos de la burbuja ya que, el ciclo expansivo interrumpido por la pandemia, a diferencia de lo ocurrido antes de 2008, no se

¹ Fabricación, venta y reparación de vehículos de motor.

caracterizaba ni por un sobredimensionamiento de la inversión residencial, ni por una sobrevaloración generalizada de la vivienda, lo que contribuye a limitar los efectos amplificadores sobre el sistema financiero y la economía en su conjunto.

El peso de la PYME en el sector es muy acusado. Simultáneamente, tres de las diez más grandes constructoras en Europa son españolas. Es un sector con un elevado grado de internacionalización y de participación en licitaciones internacionales (un 75% de la producción de las principales empresas del sector es actividad internacional en cerca de 90 países). También el inmobiliario está expuesto a la competencia internacional en el mercado de segunda residencia. En 2019, algo más del 16,5% de las transacciones de vivienda fueron realizadas por extranjeros, aunque su reparto es muy asimétrico y se centra en la costa, especialmente en el Mediterráneo o las islas, y en las grandes urbes. A la vez, existe margen para incrementar las actuaciones de rehabilitación y eficiencia energética, especialmente en algunas zonas.

Incidencia de la crisis sanitaria

La pandemia ha provocado un descenso del VAB² del sector en el primer trimestre del 9% (más del doble de la previsión de caída estimada para el valor añadido bruto total) y del 12% de la inversión en construcción³. El empleo en la construcción, medido en horas trabajadas⁴, registró un descenso del 10%. Las previsiones disponibles anticipan en la **construcción** una **recuperación de menor intensidad** a la esperada para otros sectores. La mayor incidencia de la pandemia en el sector de la construcción se explica, en parte, por ser intensivo en mano de obra y muy sensible a las restricciones de movilidad. Se trata, además, de un sector sensible a la coyuntura y para el que el menor nivel de inversión pública desde la crisis financiera de 2008 ha supuesto un hándicap adicional (ver Anexo I).

El inmobiliario podría tener mejores perspectivas puesto que no depende tanto de la inversión pública. Además, es posible que la pandemia resulte, a medio plazo, en **cambios estructurales** en el uso de los espacios de trabajo y de vivienda, al haber acelerado el teletrabajo. Ello puede suponer un cambio en el tipo y localización de viviendas y espacio de oficinas que se demanden.

1.2 AUTOMOCIÓN

El sector en España

El sector del automóvil es **uno de los principales sectores industriales** en España, **en sí mismo y por su efecto arrastre**. El sector representa en torno al 10% del PIB y el 9% del empleo. Aunque España no cuenta con ninguna matriz de automoción, existen 17 fábricas situadas en diez CC.AA., ya que reúne determinadas **características que atraen la inversión directa**: una mano de obra cualificada y con alta flexibilidad de organización laboral; un sector de componentes próximo y eficiente que asegura costes de aprovisionamiento competitivos; una red de logística rápida, a costes razonables; y un proceso de fabricación eficiente energéticamente.

La automoción es un **sector, además, fuertemente internacionalizado** y es el ejemplo paradigmático de la **producción organizada en cadenas de valor regionales y mundiales**. La exportación de vehículos y componentes supone, ella sola, el 8% de las exportaciones globales

² Contabilidad Nacional Trimestral del I trimestre de 2020.

³ La inversión residencial registró un descenso del 11%, frente al 14% de la inversión en otra construcción

⁴ Recoge con mayor fidelidad la caída de la actividad inducida por los ERTE mencionados con anterioridad.

de bienes. **España** es el octavo exportador mundial de vehículos y el segundo entre los países europeos, las plantas españolas exportan más del 80% de su producción y los vehículos y componentes representan más del 15% de las exportaciones y casi el 13% de las importaciones.

Situación antes de la pandemia

Antes de la crisis sanitaria, la industria de automoción mundial **se encontraba inmersa en una de las más disruptivas transformaciones** de su historia reciente. Se combinaban condiciones adversas del mercado, con la demanda mundial cayendo un 3%, con la **transición hacia una industria descarbonizada** con exigentes objetivos de reducción de emisiones, **el reto tecnológico que supone el vehículo sostenible, conectado y autónomo**, y el **creciente uso compartido de vehículos**. Todo lleva a un cambio de paradigma en el modelo de negocio de la industria, e implica pasar de una cadena de valor internacionalizada y lineal, a nuevas cadenas mucho más complejas y paralelas a las tradicionales, interconectadas y vinculadas a la **“industria de la movilidad”**, lo que da entrada a nuevos actores: empresas tecnológicas, energéticas, financieras, de servicios, o *start ups*, que actúan como aceleradoras de la adopción tecnológica que los procesos de nueva movilidad conllevan.

El sector de la **automoción español** consideraba que este nuevo entorno **era una oportunidad**, que resultaría en un aumento de la aportación al PIB nacional (entre 93.300 y 178.800 millones de euros, según cálculos de ANFAC antes de la pandemia) y a la creación de empleo del conjunto de los sectores que conforman la industria de la movilidad, incluido el de la automoción (entre 860.000 y 1,4 millones de puestos de trabajo directos e indirectos).

Incidencia de la crisis sanitaria

La automoción se ha visto fuertemente afectada por la crisis sanitaria debido a su elevada internacionalización. El fuerte impacto se ha debido, por un lado a la **falta de suministros y a la rotura del modelo de abastecimiento**, como consecuencia de la incidencia global de la pandemia, y, por otro, al confinamiento o el miedo al contagio.

La **incidencia** del doble shock de oferta y de demanda, ha llevado a que las **ventas de vehículos cayeran en España en el mes de abril en un 96%**, según los datos del sector. La producción se paralizó por completo en abril y, en mayo, se reinició sólo parcialmente y más lentamente que en el resto de la industria, por la dificultad de gestión de las cadenas de suministro globales, los diferentes ritmos de recuperación de cada mercado, y la práctica ausencia de demanda global de vehículos. El sector estima que, **en 2020, España dejará de producir unos 700.000 vehículos** (de los 2,8 millones producidos en 2019) y que la caída en ventas podría ser de entre un 25% y un 45%, dependiendo de una posible segunda ola en otoño y de las medidas que se adopten.

A nivel global, la situación obliga a las empresas a **replantearse su estrategia de abastecimiento**, aumentando la producción local y/o diversificando proveedores para reducir al mínimo los riesgos y fortalecer la cadena de suministro, y, también, a adoptar **medidas de protección a los empleados y reorganización de fábricas**. Todo ello resulta en un **aumento de costes** en un momento de fuerte **contracción de la demanda** y en el que las expectativas de su recuperación son inciertas y están sujetas a factores de distinto signo difíciles de ponderar. En consecuencia, se están **retrasando las decisiones de inversión** y los fabricantes buscan **nuevos destinos de producción y fuentes de ahorro** de costes (financieros, energéticos, de producción y logísticos). Muchos países están adoptando activamente medidas para atraer estas inversiones.

1.3 OTRAS ACTIVIDADES INTENSIVAS EN TECNOLOGÍA

Uno de los sectores paradigmáticos en términos de ayudas públicas a gran escala es el sector **aeroespacial**. Ello se debe a su alto grado de concentración, pero también a sus implicaciones para la defensa nacional. Este sector está vinculado al desempeño del transporte aéreo, pero también a muchos de los desarrollos recientes en las tecnologías de las energías renovables (viento y termosolar) y otros desarrollos TIC. El sector superó bien la Gran Recesión, en parte porque la crisis financiera fue menos intensa en China y en otras economías emergentes para las que la navegación aérea ha sido clave en su desarrollo económico. Por ello, el sector **llega a este shock pandémico con cierto agotamiento** tras más de diez años de crecimiento sostenido.

La competencia internacional en estos años ha favorecido que las empresas españolas vinculadas al sector gocen de niveles de competitividad muy aceptables. Con la crisis, Francia y Alemania se han movido para sostener a sus compañías aéreas, a la vez que al consorcio de fabricación Airbus. No está claro si lo hacen con la vista puesta exclusivamente en su industria doméstica de fabricación y transporte, o si el apoyo al sector en Europa puede tener una visión de conjunto para una industria que tiene muy importantes **spillovers bidireccionales con otros sectores clave**. En las empresas tecnológicas es crítico saber cuándo se podrá empezar a volar, porque las pruebas y demostraciones sobre el terreno son esenciales para su operativa. Retrasar la movilidad respecto a otros países puede suponer una incidencia adicional de esta crisis.

2. MEDIDAS QUE SE PROPONEN

Se proponen medidas y líneas de actuación, tanto **horizontales** como **específicas** para cada sector. El objetivo de todas ellas es favorecer una recuperación rápida, reducir la incertidumbre, eliminar posibles barreras y favorecer una adaptación rápida a los cambios estructurales. En las medidas sectoriales, se distinguirá, entre **las inmediatas o de choque** y otras que, siendo necesario poner en marcha en estos momentos, tendrán **efectos en un plazo mayor**.

2.1 HORIZONTALES

Medidas excepcionales puestas en marcha por el Gobierno

Para reducir los efectos permanentes de la pandemia sobre el tejido económico y el empleo, el gobierno ha puesto en marcha **medidas excepcionales de carácter temporal**. Entre otras⁵: apoyo financiero transitorio a la liquidez a las empresas (préstamos avalados por el estado o aplazamiento de cargas tributarias); facilitar los ajustes temporales de empleo (ERTEs) y alivio de los costes de que las empresas mantengan a sus trabajadores en plantilla; medidas específicas para los más afectados; suspensión de plazos administrativos y procesales, o la mitigación de posibles situaciones concursales.

Las medidas son **valoradas favorablemente por los sectores analizados**, aunque, en general consideran que **podrían haber ido más allá en alcance y duración**. El sector del automóvil considera que las medidas de apoyo a la liquidez deberían haber ido más allá de la concesión de avales. En este sector, son las empresas de componentes las que más se han beneficiado de

⁵ Fundamentalmente, en el RD 462/2020, el RDL 7/2020, el RDL 8/2020 y el RDL 11/2020.

estos mecanismos públicos, mientras que los fabricantes han recurrido a sus matrices. El sector inmobiliario y constructor ha percibido sólo moderadamente el efecto sobre la liquidez de los instrumentos puestos en marcha y ha articulado sus propios mecanismos de gestión del capital circulante. Tanto inmobiliario y construcción, como automoción han utilizado los **ERTE** como forma de mantenimiento del empleo, aunque su uso ha sido proporcionalmente mayor, y muy intenso, en la automoción.

Se considera **necesario mantener estas medidas** en el tiempo, en particular las relativas a facilitar la **financiación y liquidez** y la reincorporación gradual de los trabajadores en un **ERTE**, mientras no sea posible recuperar por completo la actividad y teniendo en cuenta las circunstancias específicas de cada sector o subsector (estructura, dependencia del contexto internacional y/o consecuencias inmediatas de la pandemia sobre el mismo).

Entorno económico: garantizar la certidumbre y la capacidad para competir

Para poder competir internacionalmente, ser dinámicos y crear empleo, estos sectores, muy abiertos al exterior e intensivos en capital y en innovación, requieren de **certidumbre y estabilidad, de seguridad jurídica, de un funcionamiento flexible del mercado laboral, de costes de financiación bajos y de acceso a una logística ágil y eficiente.**

Es, por tanto, imprescindible garantizar este entorno estable y predecible como condición necesaria para una recuperación sostenible, sobre todo porque, tras la pandemia, se están **intensificando los procesos de relocalización** y reasignación geográfica de las operaciones en el extranjero de estos sectores con el objeto de diversificar riesgos y habrá, por tanto, una competencia importante entre países para atraer inversiones.

Instrumento Europeo de Recuperación: urge identificar medidas

Estos sectores deben **identificar**, cuanto antes, **programas de gasto, inversión y reforma susceptibles de ser financiados con el Plan Europeo de Recuperación** propuesto el 27 de mayo por la Comisión Europea. Se trata de un paquete que combina las herramientas conocidas del Marco Financiero Plurianual (los fondos de cohesión, entre otros) con un mecanismo nuevo que canaliza, de forma muy intensa, fondos a los países más afectados por la crisis sanitaria, como es el caso de España, aliviando, en buena parte, la restricción presupuestaria para abordar la recuperación y financiar inversiones y reformas. Los dos elementos más destacados del uso de los fondos de este segundo mecanismo son: primero, que, en una gran parte, no requerirán cofinanciación del estado beneficiario; y, segundo, que la variedad de actuaciones susceptibles de ser financiada es amplia, siempre que su finalidad sea *“mitigar el impacto social y económico de la crisis y apoyar la recuperación, a la vez que se promueven las transiciones digital y verde”*.

Las cuantías finales destinadas a España aún están por determinar y el paquete debe acordarse. Pero, en todo caso, la propuesta contempla que un primer plan de reconstrucción sea presentado por el Gobierno a la Comisión en el **mes de octubre** y, por ello, **deben empezar a identificarse inversiones y reformas**, teniendo, además en cuenta, la relajación transitoria de la normativa de las ayudas de estado. En estas actuaciones será necesaria la coordinación de diversos actores: **sector privado, Gobierno, Comunidades Autónomas y Entidades Locales.**

El plan de acción debe **favorecer la recuperación inmediata tras la pandemia y también facilitar una transformación profunda** de la economía española, aumentando sus capacidades tecnológicas y de capital humano, y posibilitar así un crecimiento mayor y sostenible.

A continuación, se recogen las **líneas de actuación** que, para cada sector, **se han considerado más efectivas**⁶ para favorecer la recuperación y sostenerla en el tiempo. En todo caso, todas las medidas propuestas, al igual que las que se incluyan en otros informes del Grupo de Trabajo Mixto, habrán de someterse a un análisis detallado de sus costes y beneficios y podría ser necesario establecer prioridades entre ellas según su rentabilidad social y la disponibilidad general de recursos.

2.2 INMOBILIARIO Y CONSTRUCCIÓN

A. *Actuaciones de choque.*

- ✓ Incrementar la oferta de la vivienda en alquiler, aumentando la seguridad jurídica y de cobro de los alquileres a los propietarios.
- ✓ Como complemento a lo anterior, facilitar el acceso a la vivienda a jóvenes y colectivos vulnerables, a través de que las administraciones asuman parte del coste de un seguro al alquiler de la vivienda.
- ✓ Movilizar recursos no convencionales como suelo público para la promoción delegada de vivienda en alquiler orientada a colectivos vulnerables en grandes áreas metropolitanas, asociando a las diferentes AAPP.
- ✓ Facilitar el acceso a la vivienda en propiedad, mediante la utilización de instrumentos que permitan disminuir el riesgo percibido en jóvenes y sectores vulnerables, bien definidos, que pueden señalar peor su solvencia.
- ✓ Agilizar la tramitación de expedientes administrativos, especialmente en el otorgamiento de licencias, el uso de declaraciones responsables y el silencio administrativo positivo.
- ✓ Utilizar la financiación europea (incluido el BEI) para aumentar la eficiencia energética en los edificios en las zonas climáticas en las que esto sea más eficiente, siempre valorando entre el conjunto de alternativas disponibles (por ejemplo, aislamiento térmico, bombas de calor, calor renovable, ...) con el fin de escoger la que tenga un mayor beneficio social.
- ✓ Utilizar la financiación europea para acelerar la rehabilitación de vivienda en el centro de las ciudades, aumentando la oferta de vivienda de calidad especialmente en las zonas donde la demanda está tensionando más los precios.
- ✓ Potenciar infraestructuras que favorecen la electrificación del transporte ferroviario, en particular de mercancías, utilizando fondos europeos y tras la correspondiente evaluación coste beneficio.
- ✓ Aprovechar una parte de los fondos europeos en la mejora y construcción de infraestructuras vinculadas al agua: regadío, saneamiento, pérdidas en la red, contadores inteligentes.
- ✓ Establecimiento de sistemas tarifarios homogéneos en aguas o vías de alta capacidad que aseguren la disponibilidad de financiación de infraestructuras con cargo a los usuarios. A corto plazo, se establecerían peajes para financiar el mantenimiento de las infraestructuras. A medio plazo, se extenderían estos esquemas para el desarrollo de nuevas infraestructuras.

⁶ No todos los participantes del grupo comparten todas las medidas. En todo caso, este informe, incluye en su Anexo II las medidas propuestas por los participantes, distinguiendo por sectores.

B. Actuaciones necesarias ahora con efecto a medio plazo.

Se distinguen dos ámbitos:

- i. **Inversión.** La inversión en nuevas infraestructuras vinculadas a la transición climática y digital, la adecuada **conservación** de las existentes, la inversión en **nueva vivienda** y, en parte, la **rehabilitación** son los ámbitos que marcarán el desarrollo del sector en los próximos años y contribuirán a su reactivación tras la crisis.

Esta inversión, que debe estar alineada con los principios desarrollados por la Comisión del Grupo de Trabajo dedicada específicamente a esos temas, es, además **susceptible de ser financiada por fondos europeos**, en particular por el nuevo instrumento de recuperación propuesto por la Comisión (Next Generation EU). En particular, requiere planificación y evaluación de propuestas y, muy importante, la evaluación futura de resultados. Actuaciones posibles:

- ✓ Identificar actuaciones concretas y con calendarios precisos para incorporar al plan que el Gobierno presentará a Bruselas para la obtención de fondos europeos.
- ✓ Fomento de la formación en automatización y digitalización.
- ✓ Explorar las posibilidades que el segundo pilar del nuevo instrumento de reconstrucción europeo ofrece para la colaboración público-privada en el desarrollo de infraestructuras y su conservación.

ii. Regulación:

- ✓ Simplificar y agilizar la legislación sobre el suelo, de forma que aumente la oferta de suelo edificable allí donde hay crecimiento de la demanda. Incorporar las mejores prácticas de otros países.
- ✓ Realizar las modificaciones legales necesarias para minimizar el previsible incremento de la litigiosidad del sector, tanto con el Sector Público, como con los subcontratistas, derivados de las interrupciones a lo largo de la cadena de suministro durante la pandemia.
- ✓ Reducir la morosidad a todos los niveles de las Administraciones Públicas, principal cliente de la obra civil y de gran parte de las construcciones especializadas.
- ✓ Modificar la legislación para agilizar las decisiones de obras en las comunidades de propietarios. Así mismo dotarlas de personalidad jurídica para que puedan acceder a financiación.

2.3 AUTOMOCIÓN

Los retos que presenta el sector son de una naturaleza que excede el ámbito de este documento que se centra en superar la crisis económica provocada por la COVID-19. Para ello, es necesario diseñar **una estrategia a largo plazo**, en la que no entraremos, que permita una **transición gradual y exitosa del sector en España**. Será, por ejemplo, necesario revisar el Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de Automoción 2019-2025 actualizando los objetivos y compromisos adquiridos con la nueva realidad.

Pero, de **forma más inmediata**, es necesario **tomar medidas para favorecer la recuperación de la actividad** en el sector tras la pandemia y para **aprovechar los cambios estructurales** que se están produciendo tras la misma y que determinarán su evolución futura. Se distingue entre **actuaciones de choque**, de carácter temporal, y otras con **efecto a medio plazo**. Muchas de estas actuaciones **podrían ser financiadas con los nuevos instrumentos europeos (Next Generation EU)** y, en algunos casos, son comunes para toda la industria:

A. *Actuaciones de choque: Apoyos puntuales y temporales:* son medidas de dinamización de la actividad que, siendo coherentes con la estrategia a medio largo plazo, permitan superar el momento actual de ausencia de demanda y ralentización de la producción.

- ✓ Incentivos a la compra de vehículos (turismos, comerciales e industriales). El programa debería ser inmediato y dirigido a todas las tecnologías que permitan reducir emisiones. Favorecería la recuperación de la distribución en España. En cuanto a la fabricación España exporta más del 80% de su producción, fundamentalmente a la Unión Europea. Por ello, sería deseable impulsar, además, un plan de ayudas a la compra de vehículos a nivel de la UE.
- ✓ Financiación de un porcentaje de los puntos de recarga para aumentar la capilaridad de puntos en la red de carreteras.
- ✓ Permitir la mayor flexibilidad posible para recuperar las horas de producción perdidas durante la paralización de la actividad por la pandemia, y para la reincorporación de los ERTes.
- ✓ Libertad de amortización temporal en las inversiones realizadas en bienes de equipo y tecnología, tanto para fabricantes de vehículos como de componentes.
- ✓ Convocatorias abiertas para destinar **recursos** que podrían proceder de los nuevos instrumentos europeos a **nuevas tecnologías de I+D en el sector de la movilidad:** baterías, hidrógeno, aumento de la eficiencia en los motores y nuevos combustibles (electro y biocombustibles), entre otras.

B. *Actuaciones necesarias ahora con efecto a medio plazo.*

Distinguimos dos ámbitos de actuación:

i. **Inversión.** La capacidad de atraer inversión internacional, tanto de modelos nuevos, como de tecnologías que serán críticas en la cadena de producción de los futuros vehículos, determinará la **evolución del sector en el medio plazo**. La pandemia ha agudizado los **procesos de cambio geoestratégico** y los países europeos fabricantes están lanzando iniciativas para atraer la tecnología eléctrica y digital en la cadena de producción y están aprovechando la relajación de las normas de las ayudas de estado que facilita estas políticas. Por ello, España debe, con carácter prioritario e inmediato, **diseñar políticas específicas de atracción de inversiones**, además de garantizar el entorno estable que las favorecen.

- ✓ Plan de formación en materia de automatización y digitalización, con atención especial a la formación dual
- ✓ Mejora temporal del marco tributario de la I+D+i para atraer inversión. Promoción de la colaboración público-privada en programas de apoyo a la I+D+i en automoción/movilidad. Colaboración con universidades y OPIs para desarrollar aplicaciones en la industria.
- ✓ Programa de atracción de inversiones de nuevas tecnologías (baterías⁷ e hidrógeno). Es posible aprovechar instalaciones y capital humano, pero el vehículo eléctrico tiene menos mano de obra e industrias auxiliares distintas. Es necesario potenciar la I+D+i, y la formación, en empresas y formación profesional.

⁷ En baterías, la preocupación por la dependencia con Asia que está en el origen de la Alianza Europea de baterías se ha acrecentado a raíz de la pandemia. Sin embargo, la participación industrial española en la red EBA250 es testimonial.

ii. Regulación y fiscalidad

- ✓ Nuevo impulso a la unidad de mercado a través de la ley de movilidad sostenible, de forma que se facilite que las políticas locales y autonómicas en materia de movilidad estén alineadas.
- ✓ Transición ordenada, gradual y equilibrada hacia nuevas formas de propulsión del parque automovilístico español. Una transición de este tipo es superior desde el lado de la demanda (no se frena la renovación del parque por miedo a que determinadas tecnologías sean penalizadas y tiene, por tanto, un efecto positivo sobre la reducción de emisiones). La aplicación del principio de neutralidad tecnológica (es decir, que todas las tecnologías que permiten reducir emisiones puedan participar en la transición energética) resulta esencial para alcanzar los objetivos climáticos y también para permitir una transición gradual del sector hacia vehículos más limpios que sean producidos en nuestro país.
- ✓ Establecer obligaciones razonables de instalación de puntos de recarga eléctrica y de tecnologías alternativas en las estaciones de servicio. Pero sin perder de vista que la prioridad eléctrica puede estar en los estacionamientos públicos y en el desarrollo de las baterías.
- ✓ Eliminación del impuesto de matriculación y sustitución por un nuevo impuesto medioambiental que grave el vehículo según sus emisiones de CO2 y de gases contaminantes.

2.4 OTRAS ACTIVIDADES INTENSIVAS EN TECNOLOGÍA

Entre los sectores industriales estratégicos destaca el aeroespacial por sus implicaciones tecnológicas para otros sectores, pero también por su ámbito de operación, marcadamente europeo. En Francia, después del plan de soporte a la automoción ha llegado el aeroespacial, con una ayuda prevista de mil millones de euros (dentro del programa Aerofund IV –los anteriores programas, en 2001 y 2008, estuvieron en los 150 millones). El soporte se ha planeado para unas 400 empresas (adscritas a la asociación Gifas) y será público-privado (por parte del ICO francés: bpi, junto al fondo industrial ACE—Tikehau, y las 4 grandes del sector: Airbus, Dassault, Safran y Thales). A este plan se añade la propuesta de dotar con €7.000 millones a Air France, con el fin de que mantenga los pedidos comprometidos con Airbus. El Reino Unido por su parte planea hacer llegar 700 millones de libras a Easy Jet, y el fomento de los proveedores de *business jets*, que no existen en España. En Alemania, se ha acordado recientemente un plan de rescate para el sector de €9.000 millones, y que ya cuenta con el visto bueno de las autoridades de la UE. El plan incluye la adquisición del 20% de las acciones de Lufthansa por el gobierno federal, que se convierte en el mayor accionista de la aerolínea.

La industria, y los proveedores de servicios asociados a ella, dependen de que los pasajeros puedan volar. España no puede quedar atrás en los planes de movilidad aérea. Además, la evidencia aportada pone de manifiesto que la apuesta por el sector en Europa es muy clara. España tiene compañías muy importantes y competitivas operando en el sector, por lo que es clave que en las negociaciones que se están llevando a cabo en la UE para la reestructuración del sector, las autoridades españolas hagan valer su posición. Nuestra propuesta es que se imponga una **visión de conjunto para el soporte al sector aeroespacial europeo** y sus diversas extensiones tecnológicas en gestión de aeropuertos, tecnologías renovables, o industria de defensa, entre otras. Que se imponga, en definitiva, una **política industrial europea, que tenga en cuenta el mercado interior**.

ANEXO I. EVIDENCIA PRELIMINAR EN EMPLEO E INVERSIÓN⁸.

Como punto de partida conviene evaluar la situación del empleo en los dos sectores de referencia para nuestro grupo de trabajo. El **gráfico 1** muestra el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social en estos sectores. Respecto a la automoción (panel superior), el gráfico muestra la evolución reciente del empleo organizado en dos subsectores: fabricación, por un lado, y venta y reparación, por otro, donde el segundo subsector emplea prácticamente el doble de trabajadores que el primero. Del mismo modo, respecto a la construcción (panel inferior), distinguimos entre construcción de edificios y el resto del sector, que incorpora la ingeniería civil y la construcción especializada. En este segundo grupo, el primer componente se refiere a la construcción de infraestructuras, y el segundo, al planeamiento, preparación e instalaciones necesarias para la construcción. Este último es el componente de mayor tamaño en el agregado respecto al empleo. De hecho, la construcción especializada emplea del orden del doble de trabajadores que la construcción de edificios, y en torno a 10 veces más que la ingeniería civil. Conviene por tanto tener presente en todos los gráficos la doble escala en la que están representadas las variables.

El panel superior del gráfico 1 muestra que el empleo en la venta y reparación de vehículos de motor venía creciendo hasta mitad del año pasado. Desde ese momento se inicia una leve caída que se precipita abruptamente con la crisis. Por el contrario, la fabricación de estos vehículos tiene un punto de inflexión en el verano de 2018, pero la tendencia positiva se había recuperado a principios del año pasado hasta la crisis COVID. De manera similar, la tendencia del empleo en la construcción era positiva hasta el verano pasado (con su comportamiento episódico habitual de caída de la afiliación en agosto y diciembre). Desde entonces, el empleo se había estabilizado hasta la llegada de la crisis.

La caída de abril (el último dato disponible) en automoción está entre el 3% (fabricación) y el 5% (venta y reparación) respecto a febrero pasado. Sin embargo, en construcción las caídas están por encima del 10%, especialmente en la construcción de edificios. ¿A qué se debe esta asimetría? El **gráfico 2** hace un zoom del gráfico 1 incorporando los trabajadores protegidos por ERTes. En el panel izquierdo, para la automoción, la caída acumulada en despidos y ERTes está ahora por encima del 25% del empleo, y llega al 35% en venta y reparación. Por el contrario, en la construcción, el cambio no es tan dramático, e incorporar en la medida de destrucción de empleo a los trabajadores protegidos por los ERTes deja la destrucción de empleo en ambos casos en el entorno del 20%. Esta circunstancia, que pone de manifiesto el diferente grado de protección laboral de la que disponen los trabajadores de uno y otro sector tiene que ser tenida en cuenta a la hora de diseñar las medidas específicas para la recuperación del empleo.

El **gráfico 3** muestra la muy importante caída en la inversión pública sobre PIB desde la crisis de 2008-2013, y por comparación a lo ocurrido en los Estados Unidos. La actual crisis global y la consiguiente apuesta por el fondo de reconstrucción al que se han comprometido el Eurogrupo y la propuesta de la Comisión Europea deberían servir para devolver los niveles de inversión pública a entornos más próximos a los de los países de nuestro entorno.

⁸ Con la colaboración de Manu García (Universidad Complutense).



Gráfico 1. Evolución reciente del número de afiliados a la Seguridad Social en Automoción y Construcción

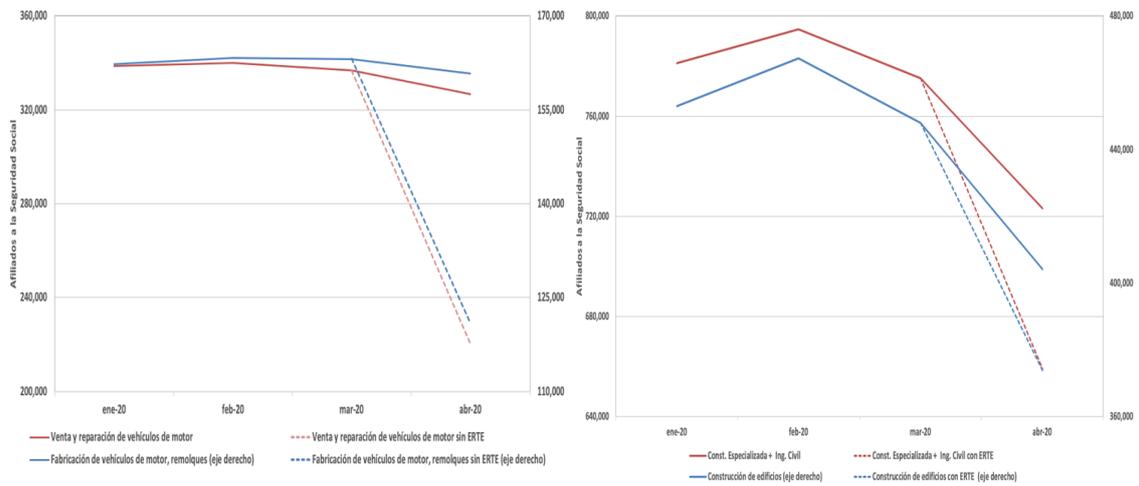


Gráfico 2. Perdida de afiliados con la crisis COVID: afiliados frente a afiliados mas ERETEs (trazo discontinuo).

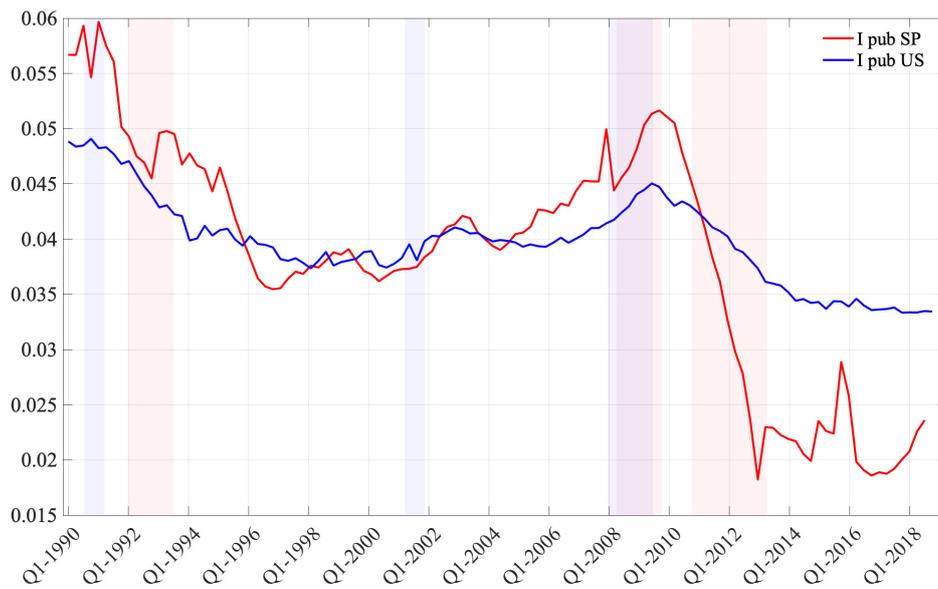


Gráfico 3. Evolución de la Inversión Pública sobre PIB en España y EE.UU. Las franjas sombreadas recogen los periodos de crisis en los dos países. Fuente: Díaz, Guinea y Puch (2019).

ANEXO II. MEDIDAS PROPUESTAS POR LOS SECTORES PARTICIPANTES.

Este anexo recoge una selección muy amplia de las propuestas que se han recibido para la elaboración del informe y que han sido realizadas por los diversos participantes en el grupo.

CONSTRUCCIÓN E INMOBILIARIO

Primera contribución.

Distinguimos las siguientes líneas de actuación que, en algunos casos, pueden ser financiadas con los nuevos instrumentos europeos. Algunas actuaciones constituyen respuestas de choque para la reactivación, y otras representan medidas transformadoras que van más allá de la salida de la crisis, y para las que el momento actual puede ser una oportunidad de iniciar su desarrollo.

iii. Medidas de choque y transformadoras.

- ✓ **Facilitar el acceso a primera vivienda.** La Gran Recesión ha afectado negativamente a la formación de hogares y al acceso a vivienda en propiedad, especialmente por parte de los jóvenes. Este hecho tiene consecuencias negativas sobre las decisiones de ahorro y sobre el gasto de los hogares en educación o salud. La dificultad en el acceso a vivienda se explica en parte por la tensión de precios a que da lugar una oferta residencial reprimida desde el boom inmobiliario. Es necesario **avanzar hacia un plan de vivienda** en la salida de la crisis actual, dirigido a colectivos que aspiran a su primera vivienda y cuyo perfil de rentas es susceptible de mejorar a lo largo de su ciclo vital. Una propuesta es que el Estado avale hasta el 20% de la compra de vivienda, si el comprador tiene una capacidad de ahorro equivalente a un mínimo del 5% y la banca puede financiar el resto sin quebrar ninguna restricción regulatoria. Otra alternativa es la “compra con derecho a alquiler”, es decir, a través de préstamos a más de 30 años y con tipos de interés bajos garantizados mediante el aval público.
- ✓ **Contribuir al acceso a vivienda social y en alquiler para colectivos vulnerables.** La dualidad del mercado laboral español, con especial incidencia de nuevo en los jóvenes, pero también en personas con niveles de formación bajos, junto con la escasez de un sólido parque de vivienda en alquiler y, más aún, de vivienda social (se estima que este es de un 2%, frente al 5% de Alemania o 16% de Francia) genera importantes problemas de accesibilidad, especialmente en colectivos desfavorecidos. La puesta a disposición de bancos de suelo municipales a través de la colaboración público-privada debería facilitar el acceso a la vivienda pública en alquiler de acuerdo con las necesidades de las CCAA. Por supuesto, además de a la vivienda pública en alquiler, estos colectivos podrían acceder a los planes de vivienda asequible que se proponen. La movilización de bolsas de suelo público para promoción privada de viviendas en alquiler a “precio público”, con concesiones a largo plazo (50-75 años) y primas de edificabilidad para viviendas de alquiler a precio reducido, junto a las mejoras en las garantías y el entorno de financiación de la compra de primera vivienda en condiciones asequibles, deberían constituir medidas de impulso clave para el sector inmobiliario y de edificación que, aún sirviendo como respuesta de choque a la crisis, se establezcan con una vocación mas permanente.
- ✓ **Rehabilitación y mejora de los edificios.** Un impulso a la rehabilitación y mejora de edificios se podría valorar en cerca de 40.000 millones de euros de actividad económica en el corto- medio plazo. Algunas medidas estarían dirigidas a renovar en un plazo razonable aquellos edificios que actualmente tengan una calificación energética por

debajo de C. Se trata de una actividad con gran potencial para crear puestos de trabajo y elevar la cualificación del empleo, y para la que además se dispone de la financiación europea por sus implicaciones energéticas y climáticas.⁹ Además, un plan estatal de rehabilitación y mejora, más allá del ámbito energético elevaría los estándares de vida de buena parte de la población, a la vez que el valor de sus activos inmobiliarios con el correspondiente retorno en términos de ingreso fiscal por la propiedad inmobiliaria de un stock de 25 millones de viviendas construidas entre los años 60s y 80s de baja calidad.

iv. **Ámbito de la regulación y de la fiscalidad.**

- ✓ **Simplificar y agilizar la legislación sobre el suelo**, de forma que aumente la oferta de suelo edificable allí donde hay crecimiento de la demanda. Incorporar mejores prácticas de otros países.
- ✓ **Reducción de barreras para la ejecución de proyectos y de los trámites burocráticos, agilizando la tramitación de expedientes administrativos, especialmente en el otorgamiento de licencias, el uso de declaraciones responsables y el silencio administrativo positivo.** El alto coste temporal requerido en la aprobación de nuevos proyectos dificulta la respuesta de la oferta a la situación del mercado y genera elevados costes para la empresa, afectando a la rentabilidad, al precio final y dificultando la accesibilidad a determinados colectivos.
- ✓ **Cooperación público-privada y pago por uso.** En particular respecto al uso de nuestra red de carreteras, pero en general, en relación con los planes de conservación de infraestructuras. Para su implantación conviene tener en cuenta las redes sectoriales: los peajes soportados por los proveedores de inputs intermedios pueden tener impacto en los beneficios del resto de la cadena de valor. Concretar los planes de **regeneración urbana** exige que la disponibilidad de bancos de suelo municipales se haga efectiva a través de la colaboración público-privada.

Segunda contribución

Para el **escenario base de salida** de la crisis, sugerimos las siguientes medidas a corto plazo:

1. **Ayudar a las compañías a gestionar su liquidez y su capital circulante**, mitigando el impacto en el empleo (incluyendo empleados temporales, fijos por obra y subcontratistas), procediendo a abonar los anticipos a la producción planificada en las obras públicas para los primeros meses de actividad desde el re-arranque de las obras, que serían detraídos de las certificaciones correspondientes al resto de los meses del año 2020, de modo que se mantenga invariable la anualidad presupuestaria asignada.
2. **Llegar a acuerdos para evitar el previsible incremento de la litigiosidad del sector**, tanto con el Sector Público, como con los subcontratistas, derivados las interrupciones a lo largo de la cadena de suministro, que afectan de forma directa a las relaciones comerciales y aumentan el riesgo de incumplimiento o cumplimiento tardío de las obligaciones contractuales por causas de fuerza mayor, riesgo imprevisible, planteando escenarios de suspensión y terminación de contratos, así como la extensión de plazos.
3. **Evitar la morosidad a todos los niveles de las Administraciones Públicas**, principal cliente del sector, si es necesario, implantando medidas similares a al mecanismo de financiación conocido como Plan de Pago a Proveedores.

⁹ <http://www.ectp.org>, http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.cfm, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-efficiency/buildings/financing-renovationscohesion-policy-funding> <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm>, <http://www.eib.org/efsi/index.htm>

En la siguiente fase de salida de la crisis:

- 1. Revaluar el equilibrio económico-financiero de las concesiones que lo requieran** por haber visto deteriorada su rentabilidad como consecuencia de la situación creada por la crisis sanitaria, y aprobar las medidas más adecuadas para compensar los desequilibrios, preferentemente, para evitar impactos en el déficit público, mediante la extensión de los plazos de concesión. Ello puede requerir modificaciones normativas habida cuenta los límites a que el reequilibrio se realice mediante la ampliación de plazos establecidos en la legislación de contratos.
- 2. Fomentar la colaboración público-privada en el desarrollo de infraestructuras**, como opción viable y sostenible para asegurar la inversión que nuestro país requiere en este ámbito, y, en particular, recuperar el modelo concesional, en desuso desde 2012, para lo que será necesario incorporar aquellas modificaciones normativas que el sector viene demandando. En este sentido, el principal obstáculo con el que tropieza el modelo de colaboración público-privada en cuanto a la captación de capital privado es la limitación de rentabilidad que resulta de la Ley 2/2015, de 13 de marzo, de Desindexación de la Economía Española, y su reglamento de desarrollo (Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero), que establece un plazo de recuperación de la inversión en contratos concesionales conforme a una tasa de rentabilidad para el inversor privado sensiblemente inferior a la que proporciona la inversión en otros activos.
- 3. Agilizar el desarrollo de infraestructuras concretas que puedan beneficiarse del fondo de reconstrucción al que se ha comprometido el Eurogrupo**, para acometer grandes proyectos de transporte pendientes en España para impulsar la competitividad y la cohesión de nuestro territorio, por ejemplo: finalizar el corredor Mediterráneo, impulsar Línea de Alta Velocidad con Lisboa y desarrollar una red ferrocarril de mercancías en el horizonte de los próximos 15 años.

Introducir otras mejoras que incentiven el uso de la colaboración público-privada para el desarrollo y conservación de infraestructuras, entre las que podrían estar:

- 1. Potenciar el recurso a las iniciativas privadas**, permitiendo aprovechar la experiencia, rapidez y flexibilidad del sector privado en la preparación de los estudios necesarios para desarrollar proyectos de infraestructuras.
- 2. Definir una fase de planificación financiera que priorice el desarrollo de aquellos proyectos con mejor viabilidad técnica y mayor impacto socio económico** (análisis coste-beneficio) a la que siga una fase de preparación y estructuración de proyectos bajo esquema APP, maximizando el valor por dinero a lo largo del ciclo completo de vida de la infraestructura. En este sentido, se podría dotar a la Oficina Nacional de Evaluación (ONE) de los medios necesarios para que pueda realizar su función supervisora de forma eficaz, e incluso ampliar sus competencias a funciones de ayuda y consulta en materia de APP a modo de Unidad PPP que impulse el modelo de colaboración público-privada.
- 3. Fomentar la cooperación y colaboración interadministrativa** que permitan abordar aquellos proyectos en los que, por razón de tamaño y de competencias, es difícil desarrollar las infraestructuras necesarias, como es el caso del tratamiento de residuos y el ciclo integral del agua.
- 4. Introducir mejoras en el marco de la contratación**, que permitan, entre otros:
 - ✓ **Establecer criterios de adjudicación más definidos y precisos** en los pliegos para asegurar que se cumplen los principios de la contratación pública y los presupuestos de licitación, evitando el incentivo perverso existente en la actualidad, que prima desproporcionadamente el criterio económico, fomentando las bajas en la adjudicación y el consiguiente proceso posterior de reclamaciones de modificados que acaban incrementando el coste y elevando la litigiosidad.
 - ✓ **Incorporar las mejores prácticas de otros países.**

- ✓ Incorporar una regulación clara de la compensación al contratista por enriquecimiento injusto que permita compensar las alteraciones en la ejecución del proyecto o la terminación anticipada, evitando el coste de litigios.
 - ✓ Introducir mecanismos de resolución de disputas que agilicen la misma y mitiguen el riesgo de litigiosidad.
5. **Mejorar la aplicación del Sistema Europeo de Cuentas para reducir los riesgos de interpretación de la consolidación como deuda.** Debe descartarse la concepción de que la asunción de algún riesgo por la Administración excluya el riesgo y ventura en la explotación (o riesgo operacional), o haga computar el proyecto en el balance público. Lo esencial es que, en el conjunto del contrato, sea el operador privado quien asuma la mayor parte del riesgo y ventura del proyecto APP.
 6. **Poner en valor los activos públicos que tenemos mediante la participación de los usuarios directos en su sostenibilidad económica** (pago por uso), en particular nuestra red de carreteras, al igual que hacen el resto de países de la Unión Europea.
 7. **Implementar un nuevo modelo de gestión de la red viaria interurbana de gran capacidad basada en el pago por uso y que garantice su sostenibilidad en el largo plazo** y en la monetización de recursos a aportar por el sector privado para destinar a la financiación de infraestructuras. En este sentido, a diferencia de la mayoría de países de Europa, España sólo tiene el 17% de su red de alta capacidad tarifada (23 de los 27 países de la UE la tienen al 100%). La implantación de las tarifas medias de peaje europeas en España a través de mecanismos concesionales al sector privado, permitirían al Estado aumentar sus ingresos y ahorrar en conservación viaria en la red libre de gran capacidad.

En un **escenario económico más adverso y estresado de salida de la crisis**, deberían abordarse las **medidas adicionales** para evitar la entrada en concurso de empresas constructoras, fundamentalmente pequeñas y medianas empresas:

- **Evaluación de la necesidad de aplicar medidas de rescate de concesiones a través de una sociedad pública o de economía mixta, e implementar medidas de gestión que permitan recuperar en un futuro parte del valor perdido como consecuencia de la crisis** (ejemplos de ENA y de SEITT con las radiales), o volver a licitar concesiones rescatadas, trasladando al nuevo adjudicatario la obligación de resarcir al anterior de acuerdo con lo previsto en el contrato. El éxito de este tipo de medidas exigiría modificaciones normativas que hicieran más atractiva la inversión para el nuevo adjudicatario (revisión de la tasa prevista en el reglamento de desindexación, o mejoras en materia de plazos, y resolución).
- **Creación de un Fondo público de infraestructuras**, que, a través de la inversión en capital o deuda subordinada, permita rebajar las cargas financieras de los contratos APP especialmente para favorecer la recuperación de los niveles de concurrencia en un entorno en el que los promotores de infraestructuras tendrán mermada su capacidad de comprometer recursos propios. Este Fondo podría nutrirse, en parte, de los pagos del sector privado por la tarificación de la red interurbana de gran capacidad.
- **Crear un Plan Público Privado cofinanciado por BEI e ICO para la construcción de nuevas infraestructuras y mantenimiento de las actuales.** En este sentido, podrían dedicarse a este fin los recursos que pudieran obtenerse del sector privado como consecuencia de la implantación de sistemas de tarificación de la red de carreteras de alta capacidad, aludido con anterioridad. Ello permitiría captar un volumen de fondos muy superior para el desarrollo de infraestructuras, debido al efecto multiplicador por la capacidad de apalancamiento de los proyectos.

Tercera contribución

1. Construcción de viviendas

- **En este caso, la mejor contribución que puede hacer el sector público es la flexibilizar las normas que rigen la concesión de suelo para la construcción y la agilidad en la respuesta administrativa a la ejecución de proyectos.** La administración debe poner más producto en el mercado como paso previo para el aumento de la oferta. Coste cero para la administración.
- **Desarrollo de un parque de viviendas pública para alquiler.** Más allá de ejecutar el Plan Ábalos, que todavía ni siquiera está diseñado para la construcción de 20.000 viviendas en cuatro años, es esencial que la Administración logre disponer de un stock de viviendas pública para alquilar a los colectivos más vulnerables de nuestra sociedad. Se requiere de un plan de colaboración público -privada que, de acuerdo con las necesidades de las Comunidades Autónomas, pudiera poner en marcha un plan de construcción inmediato, urgente, a la vez que se integran viviendas de la SAREB o del Fondo Social de Viviendas (en propiedad de los bancos, aunque de uso público), para aumentar la oferta, relajar las tensiones de precios en el mercado del alquiler, y generar empleo mediante las reformas necesarias en las viviendas existentes o en un Plan más ambicioso que el de Ábalos para salir de la crisis.
- **Promover el acceso de vivienda privada en alquiler para los colectivos de menor renta.** El Gobierno tiene la potestad de facilitar la oferta de viviendas en alquiler promoviendo la entrada de inversores extranjeros en el mercado inmobiliario, que profesionalice el sector. Para ello, la Administración, debería dejar de estar obsesionada con la fiscalidad de las SOCIMIS o de regular en contra de los grandes inversores o de limitar el precio de las viviendas en alquiler. Se trata de impulsar la demanda y crear un mercado amplio en donde las condiciones de oferta y la demanda equilibren los precios. Las ventajas de una oferta amplia de viviendas privadas en alquiler son múltiples porque, entre otras cosas, saca al Estado de la inversión en vivienda (salvo la que orienta a los colectivos más vulnerables) y promueve la movilidad laboral.
- **Promover el acceso de vivienda en propiedad para los colectivos de menor renta.** Aunque estoy en contra de políticas industriales planificadas, en el contexto de un plan de choque, la construcción de vivienda para jóvenes tiene mucho sentido porque responde a una demanda insatisfecha, resuelve uno de los principales obstáculos para la compra en propiedad y limita el riesgo financiero para la Administración. La fórmula, como ha propuesto el Santander de Help to Buy ha funcionado en el Reino Unido en donde se han construido más de 35.000 viviendas al año para el acceso a una vivienda en propiedad para jóvenes. Esta fórmula, como es del todo conocida supone que el Estado avale hasta el 20% de la compra de una vivienda, el comprador debe tener una mínima capacidad de ahorro equivalente a un mínimo del 5% y la banca financia el resto sin quebrar ninguna restricción regulatoria. Ahora bien, más que la fórmula, que parece sólida en este momento, en España esta propuesta debería poder mejorarse en tres puntos:
 - ✓ Hay que definir con mucha precisión los detalles operativos (colaterales, rol del ICO, etc)
 - ✓ Eliminar las deficiencias que tuvo el modelo británico: evitar que los promotores aumenten el precio de las viviendas por el simple hecho de tenerlas vendidas; asegurar que las ayudas son recibidas por el colectivo adecuado; validar los requisitos de solvencia del comprador para evitar un deterioro de las expectativas sociales.
 - ✓ Estar seguros de que no se frena la movilidad laboral ni los compradores la adquieren por razones especulativas (hay que evitar el fraude de las VPOs).
- Impulso fiscal temporal a la compra, como ya se hizo en la pasada crisis económica con un IVA superreducido.

2. Rehabilitación parque de viviendas

Para ello, la colaboración público-privada es fundamental porque para agilizar la transformación urbanística se requiere unos considerables niveles de inversión y esa financiación pasa, necesariamente, por **modificar la Ley de Propiedad Horizontal** con el propósito de que las Comunidades de Propietarios puedan llegar a tener personalidad jurídica y acceder, así, a una financiación similar a la hipotecaria. Coste nulo para la Administración.

Además, esta idea se podría reforzar con otras iniciativas como, por ejemplo:

- Se ha de **poner en valor la inversión sostenible en la reforma de viviendas**, por lo que las sociedades de tasación inmobiliaria deberían de jugar un papel muy relevante en este proceso.
- **Crear incentivos fiscales**, bien recuperando la deducción en el IRPF por la rehabilitación de una vivienda o bien estableciendo impuestos medioambientales ligados a la eficiencia energética.
- Los recibos de consumo energético deberían de dar una **señal** clara de lo que gastamos por habitar viviendas con escasa eficiencia energética.
- Podría valorarse un plan público de **incentivos** como, por ejemplo, ampliar la edificabilidad o el número de metros cuadrados habitables para reducir el coste de la inversión.
- Sería razonablemente sencillo capturar **ayudas de la UE** para estos fines.

Cuarta contribución

- Compromiso de eficiencia y uso de materiales bajos en carbono.
- Compromiso de electrificación de la calefacción mediante bombas de calor.
- Ayudas de eficiencia en viviendas dirigidas a zonas frías y planes específicos dirigidos a viviendas de consumidores vulnerables.

Las empresas que reciban estas ayudas deberán garantizar o demostrar:

- ✓ que las ayudas se emplearán en actividades e inversiones alineadas con los objetivos económicos que marque la administración, garantizando empleos y salarios
- ✓ que las inversiones de la empresa tendrán un multiplicador sobre las ayudas recibidas
- ✓ que tienen una estrategia pública dirigida a la descarbonización, que deberá ser completa, como tarde, a mediados de siglo. Establecer objetivos finales e intermedios basados en la ciencia.
- ✓ que dirijan las ayudas a actividades o inversiones alineadas con esta estrategia
- ✓ que se comprometan a implementar las recomendaciones de la Task Force on Climate-related Financial Disclosures y las directrices de la Directiva Europea de *reporting* no financiero (NRFD) en relación a la información económica y estratégica relacionada con el cambio climático, su cumplimiento y riesgos.
- ✓ Que planteen compromisos ambiciosos de corto plazo de electrificación de flotas y compras de energía renovable y reducción de emisiones.

AUTOMOCIÓN

Primera contribución

Las medidas a futuro deberán contemplar:

- Medidas que incentiven a la recuperación del mercado y sus servicios y que promuevan la renovación de los turismos y vehículos comerciales e industriales más antiguos del parque por vehículos nuevos, y que coyunturalmente contemplen todas las tecnologías disponibles, incluidos motores diésel y gasolina.

- Entre ellas, y, en primer lugar, impulsar de modo urgente un plan de choque de impulso a la demanda, tanto de turismos como de vehículos comerciales e industriales y autobuses; en segundo lugar, establecer una fiscalidad que promueva la renovación de vehículos antiguos y elimine barreras de entrada a la adquisición. A corto plazo, eliminando el impuesto de matriculación, y, a medio plazo, creando en su lugar un nuevo impuesto sobre el uso, que grave los coches más antiguos y contaminantes
- Medidas para mejorar la liquidez de las empresas, en especial las de menor tamaño y riesgo financiero, aumentando el límite de las empresas que pueden beneficiarse de estas medidas hasta los 200MM de facturación.
- Medidas de flexibilidad laboral prorrogando los ERTes más allá del estado de alarma (ej. medidas que contemplen la reincorporación gradual del personal sometido a los ERTes en línea con la recuperación del sector)
- Medidas de apoyo a la industria para una transición exitosa hacia la nueva movilidad (vehículos más sostenibles, conectados y autónomos) y al desarrollo de nuevos modelos de negocio de movilidad, fomentando fiscalmente la inversión en I+D+i y favoreciendo la innovación en procesos, para equipararla a la innovación en productos. Promover la puesta en marcha de una iniciativa de colaboración público-privada (ICPP) para coordinar y gestionar los programas de apoyo a la I+D+i.
- Adicionalmente, es necesario fomentar el desarrollo del despliegue de la infraestructura de repostaje de hidrógeno pues, en España, la red es prácticamente inexistente e imposibilita abrir el mercado de vehículos de pila de combustible. De la misma manera, es necesario continuar avanzando en el desarrollo de la infraestructura de suministro de GNC/GNL, especialmente importante para la transición energética del transporte pesado.
- Revisar el Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de Automoción 2019-2025 actualizando los objetivos y compromisos adquiridos con la nueva realidad.
- Para garantizar el éxito de las medidas impulsadas en el sector sería recomendable crear una Comisión para el seguimiento y recuperación de la crisis, que vele por su cumplimiento en todas las cadenas de valor del sector Industrial y sus negocios.

Segunda contribución

- 1. Incentivos a la compra de vehículos.** Con apoyos a la adquisición de nuevos vehículos incluyendo turismos, vehículos comerciales o industriales. Para ser efectivo el Plan debería cumplir los siguientes requisitos:
 - ✓ **Inmediatez.** Debe ser puesto en marcha cuanto antes
 - ✓ Importante **dotación económica y mantenido en el tiempo.** El sector reclama un mínimo de 400M€. (Francia ha comprometido 1.000M€)
 - ✓ Mantener la **neutralidad tecnológica**, apoyando todas las fuentes de propulsión
 - ✓ de gestión única, a nivel nacional, para garantizar su rápida puesta en marcha y maximizar su eficacia.
- 2. Medidas fiscales**
 - ✓ Eliminación del impuesto de matriculación y su sustitución por un nuevo **impuesto medioambiental que grave el vehículo según sus emisiones de CO2.**
 - ✓ o, mantenimiento del impuesto de circulación actual, pero con una **bonificación del 100% para los vehículos eléctricos e híbridos enchufables (etiqueta cero)** y gravando al resto de vehículos en función de su antigüedad (normativas Euro) o del etiquetado de la DGT.
 - ✓ **Exoneración de tributación en el IRPF** de las subvenciones recibidas por las personas físicas en el marco de ayudas para la compra de vehículos.
 - ✓ Deducción integral de la subvención recibida en la primera declaración del pago fraccionado **del impuesto de sociedades.**
 - ✓ Mejora del marco de **deducciones fiscales en I+D+i en Innovación**

- ✓ Ampliar el concepto subvencionable para la **innovación en procesos** para equipararla a la innovación en productos.
 - ✓ **Equiparar la deducción por gasto en innovación a la de investigación y desarrollo.**
 - ✓ Aprobar medidas de **libertad de amortización en las inversiones** realizadas en las plantas de fabricación españolas para la electrificación de los vehículos y sus componentes.
- 3. Medidas financieras.** En el Plan de Choque presentado por las asociaciones del sector al gobierno recogen las siguientes medidas que suscribo totalmente.
- ✓ **Creación de una Línea ICO - Automoción** para empresas y autónomos ligados tanto en su faceta industrial como comercial.
 - ✓ **Línea ICO – para adquisición de vehículos industriales, autobuses y autocares.** Créditos blandos con subvención de intereses, para la adquisición de estos vehículos
 - ✓ Flexibilización de las condiciones de las Ayudas de los **planes de Reindustrialización y Competitividad del Sector Automoción del Ministerio de Industria.** Contemplando excepcionalmente la aplicación de tipo cero en los créditos concedidos y la conexión de parte subvencionada, así como ampliar el concepto de innovación a innovación en procesos
- 4. Medidas Laborales**
- ✓ Aplicación de los **ERTES:** por fuerza mayor, por causas operativas
 - ✓ **Medidas de flexibilidad laboral.** Posibilidad de imputar tiempo de vacaciones a los periodos de cese de actividad productiva por COVID-19, tratando siempre de alcanzar previamente un acuerdo al efecto con los representantes de los trabajadores, pero pudiendo vulnerar, de manera excepcional, el preaviso de 2 meses establecido legalmente. Que el permiso retribuido recuperable pueda recuperarse de modo más flexible que en su regulación actual y que, en defecto de acuerdo, pueda pasar, por ejemplo, a integrar bolsa de horas o sirva para compensar tiempo de vacaciones; siendo deseable que alcance hasta el 31 de agosto de 2021.

Tercera contribución

Lanzamiento de un nuevo Plan PIVE para fomentar la venta de vehículos nuevos.

Cuarta contribución

Medidas urgentes

1. Plan de achatarramiento durante 5 años, como mínimo, con dos objetos: a) reducir la vida media del parque más longevo de Europa b) reducir drásticamente el nivel de emisiones del parque nacional. Tendría que alcanzar a casi 5 millones de unidades.
2. Cambiar la fiscalidad actual, adaptándola a los requerimientos de un plan coherente de energía y clima que garantice los niveles de producción y empleo de la industria española y modificar el impuesto de matriculación en función de las emisiones.
3. Financiación al 100%, de los cargadores domésticos de carga eléctrica y aumentar la capilaridad de puntos en la red secundaria de carreteras además de la instalación obligatoria en las casi 10.000 estaciones de servicio actuales.
4. Un plan de energía, que atienda las necesidades de la producción de vehículos en España (no puede ser más cara que nuestros competidores nacionales, para que no impacte el “cost break down”, en producción.

Otras consideraciones

1. La transición de propulsión, en el parque automovilístico español, deberá realizarse en base a dos criterios ineludibles: de forma ordenada, marcando objetivos de consecución anuales por tipo propulsión, y justa.

Tiene que ser justa, intentando evitar la promoción de un tipo de propulsión, en contra de otros, sobre todo si además esas tecnologías no la producimos en volumen en nuestras plantas en España. Es necesario aplicar una política de conjunto, sin olvidarnos del resto de motorizaciones, ayudaran muy poco si no aplicamos política de conjunto.

Hay que aplicar, siempre, el principio de neutralidad tecnológica en todas las decisiones. No podemos promocionar la compra de vehículos que no producimos en las plantas instaladas en nuestro país.

2. Como mínimo, las denominadas medidas urgentes, deberán tener un periodo de dos años. Estas medidas de reactivación deberán estar incluidas y vinculadas a otras medidas a medio plazo (una década), que no propicie actuaciones cortoplacistas.

También estas medidas deberán tener en consideración que no se discrimine la compra de vehículos nuevos, por tipo de propulsión, y que las medidas sean estable y supongan aplicar las tácticas de seguimiento necesarias para un plan estratégico del sector de automoción que alcance el 2030. Este plan estratégico deberá contar objetivos claros y realizables.

Hay que tener en consideración que los OEM's, siempre buscan mercados estales, con seguridad jurídica, con capacidad de los recursos humanos, para acometer y realizar las ingentes inversiones que necesita cualquier iniciativa en el sector de automoción.

Quinta contribución

- Cualquier ayuda a la compra, incluidos incentivos al achatarramiento, deben estar dirigidos a vehículos cero emisiones (CO2 y otros contaminantes del aire).
- Ayudas específicas al cambio de vehículo eléctrico en colectivos vulnerables que requieran el coche como medio de transporte
- Ayudas a garantizar una red de puntos de recarga suficiente en todo el territorio nacional, incluyendo carreteras y núcleos urbanos. También se darán ayudas para puntos de recarga privados de acceso público (supermercados, cines, aparcamiento, etc.).
- Ayudas a cambio de endurecer los criterios ambientales y estándares de CO2 una vez la situación económica haya vuelto a la normalidad.
- Obligación de acelerar la electrificación de las empresas de distribución, especialmente comercio electrónico y urbanas.
- Obligación de acelerar la electrificación del transporte público privado (ej., autobuses) y movilidad compartida.

Las empresas que reciban estas ayudas deberán garantizar o demostrar:

- ✓ que las ayudas se emplearán en actividades e inversiones alineadas con los objetivos económicos que marque la administración, garantizando empleos y salarios
- ✓ que las inversiones de la empresa tendrán un multiplicador sobre las ayudas recibidas
- ✓ que tienen una estrategia pública dirigida a la descarbonización, que deberá ser completa, como tarde, a mediados de siglo. Establecer objetivos finales e intermedios basados en la ciencia.
- ✓ que dirijan las ayudas a actividades o inversiones alineadas con esta estrategia
- ✓ que se comprometan a implementar las recomendaciones de la Task Force on Climate-related Financial Disclosures y las directrices de la Directiva Europea de *reporting* no financiero (NRFD) en relación a la información económica y estratégica relacionada con el cambio climático, su cumplimiento y riesgos.
- ✓ Que planteen compromisos ambiciosos de corto plazo de electrificación de flotas y compras de energía renovable y reducción de emisiones.

TECNOLÓGICOS

- ✓ La implantación rápida del **5G** es esencial. El fomento del coche autónomo necesita del 5G al igual que lo necesitan una amplia gama de nuevos servicios.
- ✓ Hay que sustituir el pago de las licencias de 5G por **compromisos de despliegue de redes**, como se ha hecho en Francia.
- ✓ Por el lado de la oferta, llevar la **fibra óptica** a todos los rincones habitados del país es también prioritario.
- ✓ Por el lado de la demanda, las **brechas digitales** son todavía importantes en el país y su disminución caería de lleno en las medidas de digitalización necesarias para no dejar a nadie detrás en la crisis. Plenamente dentro de las prioridades europeas.