

INDICADORS SECTORIALS (1)

(milions d'euros)	Dades Espanya '05	Dades Espanya '04	Dades Catalunya '05	Dades Catalunya '04	Tendència del sector a Catalunya
Volum de facturació	30.171	100%	28.793	100%	▲ A l'alça
Exportacions	16.037	53%	14.808	51%	▲ A l'alça
Subministrament nacional	14.134	47%	13.986	49%	▼ A la baixa
Constructors de vehicles	10.243	34%	10.410	36%	N/D
Mercat de recanvis	3.891	13%	3.576	12%	N/D
Importacions	20.255	67%	18.728	65%	▲ A l'alça
Nº d'empreses al sector	950	950	480	480	
Nº de llocs de treball directes	251.035	252.550	79.520	80.000	▼ A la baixa

(1) Font: Elaboració PwC amb dades de SERNAUTO

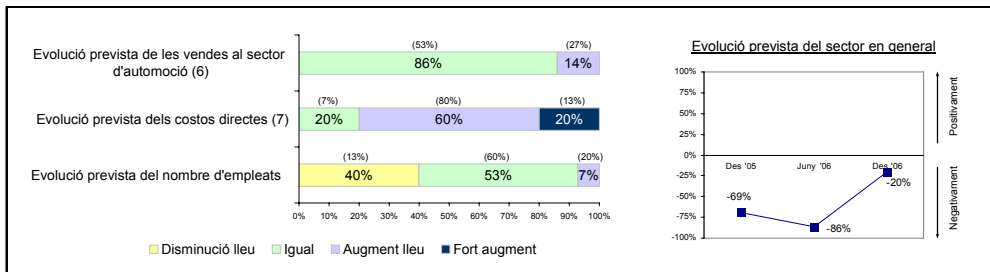
INDICADORS EMPRESARIALS (2)

% d'empreses per segments de facturació (>170MM€, 170-60MM€, 60-10MM€, <10MM€) (*)	12%, 10%, 25%, 52%
% d'empreses segons l'origen del capital social (Català, Resta d'Espanya, Estranger)	55%, 12%, 33%
% d'empreses segons el segment de productes (Motor i Parts, Elèctrica, Parts de Vehicle, Xassis, Serveis, Multiproducte)	5%, 2%, 49%, 25%, 4%, 14%
	Dada actual Dada anterior Variació Tendència
% d'empreses amb exportacions superiors al 50% de les vendes	53% 47% 6% ▲ A l'alça
% de compres d'origen nacional	43% 43% 0% ►► Mantenint-se
% d'empreses amb nivells d'inversió en R+D superior al 0,75% de les vendes	53% 53% 0% ►► Mantenint-se
Avaluació de les principals necessitats del Sector (3)	
Augment de la inversió en R+D+i	4,4 6,8 -2,4 ▼ A la baixa
Millora de l'eficiència operativa	5,6 5,6 0,0 ►► Mantenint-se
Internacionalització	3,3 5,9 -2,6 ▼ A la baixa
Concentració i col·laboració empresarial	4,4 1,1 3,3 ▲ A l'alça
Disponibilitat d'una bona relació qualitat-preu de la mà d'obra	5,5 2,3 3,2 ▲ A l'alça
Avaluació de les principals amenaces del Sector (4)	
Manca de flexibilitat laboral	7,5 6,9 0,6 ▲ A l'alça
Plans de reducció de costos imposats pels clients	8,4 8,7 -0,3 ►► Mantenint-se
Xarxa d'infraestructures inadequada	6,0 8,0 -2,0 ▼ A la baixa
Manca de suport per part de l'Administració envers al Sector	6,8 7,9 -1,1 ▼ A la baixa
% d'empreses que pensen que la situació del Sector és igual o millor que fa 6 mesos	40% 53% -13% ▼ A la baixa

(*) Dades corresponents al cens d'empreses del Sector a Catalunya

(2) Font: Elaboració PwC a partir d'enquestes, (3) Assignació de valors numèrics del 0 al 10 als principals aspectes identificats com a necessitats a curt termini per al Sector, (4) Assignació de valors numèrics del 0 al 10 als principals aspectes identificats com a amenaces a curt termini per al Sector

PREVISIONS SOBRE L'EVOLUCIÓ DEL SECTOR EN ELS PROPERS 6 MESOS (5)



(5) Font: Elaboració PwC a partir d'enquestes. En parèntesi es mostren els valors obtinguts en l'anterior edici3, (6) Mesura de la intenci3 per part dels enquestats de diversificar la seva cartera de clients, (7) Costos laborals, costos de matèries primeres i logístics

Metodol3gicament, el term3metre recull de forma estadística les respostes que han donat un conjunt de directius d'empreses del Sector i que constitueixen una mostra significativa que representa tots els segments rellevants.

III Term3metre del Sector Auxiliar d'Automoci3 de Catalunya

Desembre de 2006



L'elaboraci3 d'un term3metre per al Sector auxiliar de components d'automoci3 neix amb la intenci3 de servir d'eina per a prendre el pols del Sector i per a identificar els factors que marquen les seves dinàmiques.

REALITAT DEL SECTOR A CATALUNYA

El Sector Auxiliar d'Automoció a Catalunya està travessant una situació general d'incertesa que requereix d'actuacions tant a nivell individual per part de les empreses, com a nivell sectorial per part de l'Administració Pública per a mantenir i no perdre competitivitat. Per una banda, les empreses reclamen millores en la flexibilitat laboral i en infraestructures de cara a poder competir amb els països amb economies emergents, mentre que, per altra banda, es continua assenyalant la R+D+i i la internacionalització com a pedres angulars per tal d'aconseguir mantenir-se en un entorn global tan competitiu. Convé remarcar que cada cop més empreses han començat a optar per diversificar la naturalesa dels seus clients, orientant-se cada cop més a altres Sectors com l'aeronàutica, amb millors marges. En general, el Sector considera que una de les actuacions que ajudaria a impulsar el Sector seria el llançament definitiu del clúster català d'automoció seguint els passos dels que s'han creat en altres regions de l'estat espanyol (ACICAE al País Basc i CEAGA a Galícia), i d'aquesta manera es donaria resposta a una alta demanda del Sector que és la millora de l'entorn cooperatiu i de col·laboració.

Quins són els principals reptes als que s'enfronta el Sector de components d'automoció a Catalunya?

- ✓ Establir operacions en mercats i/o països emergents continua essent considerat com el repte més important al qual s'enfronten les empreses de components de cara al futur, amb una valoració global de 8,7 punts. Aquesta valoració és força més elevada quan es consideren només les empreses de capital català.
- ✓ Les millores en les funcions de compres continua essent valorat com el segon repte més important a abordar per davant de l'establiment d'aliances empresarials i d'incrementar l'interès de les Administracions Públiques.
- ✓ Aconseguir noves fonts de finançament ha estat el repte que més valoració ha perdut respecte a l'edició anterior. Aquest fet no significa que el finançament sigui un problema resolt, sinó que simbolitza que és tan important aconseguir un millor finançament com saber amb què s'invertirà (Internacionalització, R+D+i, ...).

Quines són les principals amenaces a les que s'enfronta el Sector de components d'automoció a Catalunya?

- ✓ Els plans de reducció de costos imposats pels clients, tot i haver disminuït lleugerament la seva puntuació, continua essent considerada com la principal amenaça en el Sector, amb una puntuació de 8,4 punts. Aquest fet, conjuntament amb l'augment progressiu del cost de les matèries primeres, provoca que les empreses estiguin sotmeses a una forta pressió financera que es tradueix en una disminució dels seus marges.
- ✓ La falta de flexibilitat laboral se situa en aquesta edició com a segona amenaça detectada, superant així la falta de competitivitat de la mà d'obra i la manca d'una xarxa d'infraestructures adequada.

Quines són les principals necessitats del Sector?

- ✓ La millora en l'eficiència operativa i la disponibilitat d'una bona relació qualitat-preu de la mà d'obra qualificada han estat en aquesta edició les necessitats més valorades, amb 5,6 i 5,5 punts respectivament, superant així la internacionalització i la inversió en R+D+i.
- ✓ La concentració empresarial ha augmentat de forma espectacular fins a situar-se com a tercera necessitat del Sector. Aquest fet no és gens sorprenent si es té en compte que una de les demandes que fan les empreses amb més insistència és la dinamització del clúster català.
- ✓ L'R+D+i ja no apareix en aquesta edició com una de les necessitats més immediates del Sector, segurament degut a que és un camp en el qual les empreses ja hi estan treballant des de fa temps. La importància que té la R+D+i en el manteniment de la competitivitat de les empreses del Sector es veu reflectida en les previsions d'inversions destinades a aquesta finalitat, ja que si en l'edició anterior cap de les empreses preveia un augment d'inversió, aquesta vegada, són el 43% de les empreses les que preveuen un augment pressupostari en aquest sentit.

PAÏSOS BRIC

XINA

- ✓ El nivell d'exportació de la indústria de components xinesa continua augmentant, fins a situar-se en la mateixa magnitud que les importacions (6,6 bilions de dòlars), les quals han disminuït lleugerament el 2005.
- ✓ Els avantatges que presenta la Xina respecte a altres països amb economies emergents són bàsicament la presència d'una bona xarxa d'infraestructures, l'estabilitat política, una constant millora de la tecnologia, l'impuls governamental per tal d'atraure inversió estrangera i l'estabilitat dels baixos costos laborals.
- ✓ En el mercat xinès hi conviuen dos tipus d'empreses de components: les dependents (o pertanyents) als constructors, i les independents. Les primeres són empreses associades amb les grans constructores xineses, com per exemple SAIC o FAW, i estan encaminades a realitzar una reestructuració interna. En aquest sentit, busquen inversió estrangera per a realitzar joint-ventures, treballen per a millorar la capacitat en R+D i estan orientades al subministrament a múltiples compradors.
- ✓ Les independents, per la seva banda, són empreses privades sovint creades a partir d'inversions sorgides d'indústries no dedicades al món automobilístic que s'orienten al subministrament de constructors globals i es troben amb la necessitat d'expandir la capacitat en R+D. Aquestes empreses estan realitzant inversions a altres països com ara Taiwan i Hong Kong.
- ✓ La major part de les empreses de components locals més potents han arribat a acords de cooperació, bé amb TIER-1 globals, les quals utilitzen aquesta estratègia per tal de consolidar la seva posició en el país, o bé directament amb constructors.

Finalment, convé constatar que el Sector de Components està experimentant una reestructuració a nivell global que resulta amb la disminució del nombre d'empreses. Hi ha dos motius bàsics que expliquen aquesta situació: per una banda, no cessa el nombre d'empreses que entren en fallida, mentre que per l'altra, continua augmentant considerablement el nombre de fusions i adquisicions. Així, el nombre d'aquest tipus de transaccions ha anat augmentant des de l'any 2003 fins a l'actualitat. Més en concret, aquest augment va ser de més d'un 20% durant l'any 2005. Europa continua sent el centre neuràlgic d'aquestes operacions, per bé que en els països BRIC es nota una certa tendència cap a l'augment. Aquesta tendència és previsible que continuï així, sobretot amb adquisicions de petites i mitjanes empreses de la base de la cadena de subministrament. Aquesta estratègia de buscar fusions o adquisicions es basa en poder afrontar les constants imposicions de reducció de costos.

FUSIONS I ADQUISICIONS

PRINCIPALS FUSIONS I ADQUISICIONS DEL SECTOR A NIVELL MUNDIAL

3 Transaccions M&A més importants, 2005						
Mes	Objectiu	Nacionalitat	Comprador	Nacionalitat	Quantitat (\$m)	% Adquisició
Febrer	Tesma International	CAN	Magna International	CAN	618	56
Octubre	SAIA-Burgess Electronics	SUI	Johnson Electric Holdings	HKG	517	100
Juny	FTE Automotive	ALE	PAI Partners	FRA	494	100

3 Transaccions M&A més importants, H1 2006						
Mes	Objectiu	Nacionalitat	Comprador	Nacionalitat	Quantitat (\$m)	% Adquisició
Juny	Pilkington plc	GBR	Nippon Sht Glass	JPN	3.015	80
Març	First technology	GBR	Honeywell International	USA	516	100
Febrer	Kumbo Tire	SKR	Korea Kumho Petrochemical	SKR	343	32

Font: Thompson Financial i altres fonts.

RADIOGRAFIA DEL SECTOR A ESPANYA

El Sector de l'Automoció ocupa un lloc preeminent en l'economia espanyola, tant per la quantitat de gent a la que ocupa, com pel volum de negoci que genera, tractant-se doncs d'un Sector estratègic dins la indústria espanyola pel seu pes específic en l'economia estatal. No obstant, en els darrers anys, el Sector ha hagut de fer front a una sèrie d'amenaçes, essent una de les més importants la pèrdua de competitivitat en el cost de la mà d'obra en relació amb els països amb economies emergents. Així, des de l'any 2000, un total de cinquanta fàbriques d'equips i components a Espanya ha hagut de tancar, fet que ha comportat una pèrdua global d'uns 30.000 llocs de treball, entre directes i indirectes. La principal causa d'aquests tancaments ha estat les deslocalitzacions, les quals afecten, sobretot, als productors de béns que són intensius en mà d'obra i que presenten poca especialització. Amb la finalitat de superar aquesta situació d'incertesa, el Sector de l'Automoció a nivell espanyol, així com la Indústria Automobilística a nivell global, es troba immers en un dels períodes més dinàmics de la seva història. Seguidament, es mostren alguns dels esdeveniments més significatius que han succeït en els darrers 6 mesos i que ens poden ajudar a entendre la realitat del Sector a Espanya.

En aquest sentit, cal destacar diverses fusions i adquisicions amb participació d'empreses espanyoles:

- ✓ L'empresa basca de components Cie Automotive ha adquirit el 95% de la romana Matricon, fabricant de peces de xassís i sistemes electrònics i de seguretat, i el 51% del grup xinès SANDUN, especialista en tecnologia d'injecció de plàstic i cobertura de pell, amb un cost de 3,8 i 5,2 milions €, respectivament.
- ✓ Cie Automotive ha entrat també al mercat brasiler de biocarburants creant una empresa anomenada Naturoil de la qual controla el 80% del capital, i constituint una joint-venture amb la brasilera Durametal fabricant de tambors i discos de fre.
- ✓ La japonesa Fujikura, fabricant de cablejat elèctric, ha comprat el 60% de l'espanyola Ace Automotive per 67 milions €.

El tancament de diverses plantes situades en territori espanyol ha suposat una pèrdua total de gairebé un miler de llocs de treball. Alguns dels més representatius han estat:

- ✓ Ansem Ibérica, filial de la multinacional alemanya ZF Lenkssysteme, ha tancat la seva planta a Sant Boi del Llobregat on fabricava columnes de direcció.
- ✓ L'empresa americana Eaton ha tancat la seva planta de Montornès del Vallès on fabricava peces per a motors.
- ✓ Autotex, filial espanyola de l'americana Miliken, dedicada al disseny i producció de tèxtil pel Sector de l'automoció, ha tancat la planta de Viladecavalls i ha anunciat el tancament de la de Llanera per a finals d'any.
- ✓ ThyssenKrupp Bilstein Iberica també ha anunciat un futur tancament, en referència a la planta de Villaverde, especialitzada en la producció de barres estabilitzadores i molls helicoidals per a suspensions.

Les dificultats per les que passa el Sector es veuen clarament reflectides en algunes de les decisions que han pres darrerament algunes de les empreses constructores:

- ✓ El Grup PSA ha anunciat una reestructuració de plantilla a nivell global per tal d'intentar recuperar la rendibilitat perduda durant els primers 6 mesos de l'any, fet que comportarà una reducció d'uns 2000 llocs de treball a les plantes espanyoles de Vigo i Villaverde.
- ✓ Renault ha anunciat que, degut a la caiguda de vendes que ha anat experimentant, suprimirà temporalment un torn de treball, cosa que afectarà a 1500 llocs de treball a les plantes de Palència i Valladolid.
- ✓ Finalment, una altra empresa que es pot veure afectada per reestructuracions de plantilla és VW, i més concretament la seva planta de Landaben, la qual es troba immersa en una situació delicada, tenint bloquejat des de fa mesos el procés de negociació d'un nou Conveni Col·lectiu.

Tot i que existeix certa inquietud, cal tenir en compte iniciatives que permeten aportar optimisme al Sector:

- ✓ Nissan ha anunciat una inversió de 140 milions € a la planta d'Àvila per a la producció de nous models, fet que permet garantir la viabilitat de la planta.
- ✓ Opel preveu crear 800 llocs de treball per tal de dur a terme la producció del model Combo a Figueruelas, que es preveu que s'iniciï a principis de l'any vinent.
- ✓ SEAT recuperarà el contracte "relleu" al novembre. Aquest tipus de contractació consisteix en jubilar parcialment als treballadors de 60 anys i contractar-ne de joves.
- ✓ Volvo AB, el segon fabricant europeu de camions, confirma l'obertura d'una fàbrica de pistons a Leganés, tot i que ha decidit tancar la planta que tenia a Villaverde. L'empresa ha anunciat la recol·locació del personal de Villaverde a la nova fàbrica de Leganés i invertir-hi prop de 35 milions €.
- ✓ El fabricant de motllos Hispamolde ha obert una filial a Pereiro de Aguiar (Ourense), on es desenvoluparan tasques de transformació de peces plàstiques. Aquesta nova empresa, anomenada Hispaplasi, donarà feina inicialment a una vuitantena de treballadors, amb la previsió d'augmentar fins al centenar a principis de 2007.
- ✓ Benteler, fabricant de components alemany, ha invertit 50 milions € i contractat a més de 150 persones per l'obertura d'una planta a Vigo on fabricarà xassís i eixos d'acer per a automòbils
- ✓ Tecnicarton S.L., empresa dedicada als embalatges, obre una nova planta a Almussafes, on es desenvoluparan, principalment, tres funcions: centre I+D, seu central i esdevenir la planta de fabricació especialitzada en embalatge reutilitzable.
- ✓ Grupo PREMO, empresa espanyola especialitzada en solucions magnètiques basades en components inductius, ha decidit augmentar la seva presència internacional obrint una nova planta a la província xinesa de Jiangsu, destinada en part a potenciar les activitats d'R+D, i una altra a Tànger (Marroc), amb la intenció de poder donar un servei global als seus clients.
- ✓ La Cooperativa Maier, integrada al grup MCC (Mondragón Corporación Coperativa) ha inaugurat la seva filial txeca "Maier Cz s.r.o." situada a Prostejov, sumant així una nova planta a l'est d'Europa, on ja comptava amb un centre a Polònia i un altre a Eslovàquia.

Finalment, s'exposen altres esdeveniments importants que han succeït en aquest darrers mesos:

- ✓ El Sector d'Automoció ha tingut una important presència al Programa CENIT del MITyC, aconseguint l'aprovació de dos projectes que sumen una subvenció total de 24 milions €. Mentre un d'ells es troba encapçalat pel constructor SEAT, l'altre es troba emmarcat dins del Sector de components i està encapçalat per Grupo Antolin, tenint com a objectiu el desenvolupament d'una nova generació de materials, arrebossats i revestiments, i dels seus processos de transformació per a l'interior de l'automòbil.
- ✓ El Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG) rebrà un crèdit del Govern Espanyol per valor de 20 milions € per a la posada en marxa d'un centre especialitzat en electrònica avançada de l'automòbil i dedicat exclusivament a la R+D+i.
- ✓ L'ACICAE (Agrupación Clúster de la Industria de Componentes de Automoción de Euskadi) ha estat notícia a l'incorporar la categoria de soci col·laborador dins de l'organització amb la finalitat d'augmentar la interrelació entre els diferents agents relacionats amb el Sector i així poder aportar més valor. També ha augmentat la seva base associativa amb la incorporació de diversos socis entre els que es troben, no només empreses industrials, sinó també assessores.
- ✓ El CEAGA (Clúster de Empresas de Automoción de Galicia) ha experimentat l'any 2005 un creixement d'un 11,5%, i ha duplicat la seva ocupació des de 1999 fins a l'actualitat.
- ✓ El GIRA càntabre (Grupo de Iniciativas Regionales de Automoción), ha optat per constituir tres comissions (Rendibilitat, formació i R+D+i), que serveixin de plataforma per impulsar línies d'actuació i iniciatives que fomentin la competitivitat del Sector.

TENDÈNCIES DEL SECTOR A LA RESTA DEL MÓN

La situació actual del Sector d'Automoció es pot considerar, a nivell global, força dinàmica. Així, s'espera que la producció total augmenti en 8.5 milions d'unitats fins al 2010. Si bé el 36% d'aquest augment es preveu que tindrà lloc entre Nord-Amèrica i la UE, més del 40% es concentrarà en 4 països, els anomenats BRIC (Brasil, Rússia, Índia i la Xina). Aquest fet explica que les grans empreses del Sector estiguin definint i desenvolupant estratègies de creixement i de guany de competitivitat basades en aprofitar el potencial que representen aquests 4 països, ja sigui des del punt de vista de grans mercats, com de països amb economies emergents.

TENDÈNCIES DEL SECTOR A LA RESTA DEL MÓN

BRASIL

- ✓ Brasil és el 8è país en el rànquing mundial de producció d'automòbils, amb uns 2,5 milions de vehicles produïts durant el 2005.
- ✓ La majoria dels constructors més importants (GM, Renault, PSA Peugeot-Citroën, Volkswagen i Fiat) han augmentat força la seva presència al mercat brasiler durant els últims anys, construint-hi noves plantes productives.
- ✓ La indústria de components brasilera es troba actualment en clara expansió, havent aconseguit unes vendes totals de 24,2 bilions de dòlars durant el 2005 (18,5 bilions de dòlars l'any 2004). Aquest creixement no només és degut a l'increment de la demanda interna del mercat brasiler, sinó també a un increment considerable de les exportacions (65%).

RÚSSIA

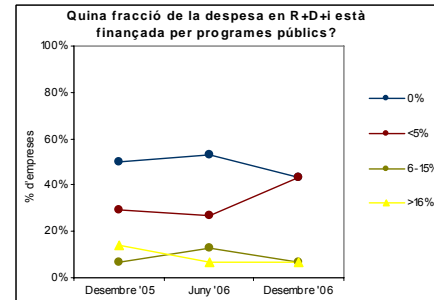
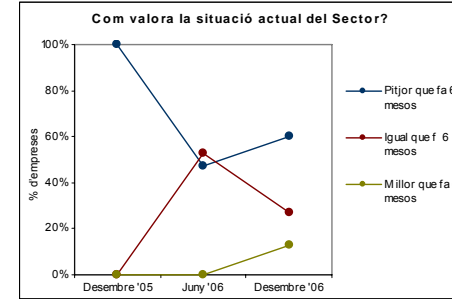
- ✓ El passat mes de maig, el govern rus aprovà un pla estratègic per tal de potenciar i desenvolupar el Sector de l'Automoció, fixant-se com a objectiu que la construcció de vehicles a Rússia doblí el número d'unitats importades.
- ✓ No obstant, durant el 2005 s'ha observat un gran augment en cotxes d'importació, i un augment més moderat de vendes de cotxes fabricats a Rússia per constructors estrangers. Per contra, les vendes de cotxes de fabricants russos han disminuït lleugerament.
- ✓ Un altre dels objectius que persegueix el pla és millorar la base tecnològica de la indústria domèstica, mitjançant l'atracció d'empreses constructores estrangeres que inverteixin a Rússia.
- ✓ La indústria de components russa, tot i trobar-se en un procés de modernització, es caracteritza per utilitzar tecnologia i equipaments antiquats, disposar d'una mà d'obra poc qualificada, invertir poc en R+D, i no posseir d'una estratègia de desenvolupament de la producció.

ÍNDIA

- ✓ El Sector de components indi és encara molt jove i fragmentat: consta només de 38 empreses amb ingressos superiors a 50 milions de dòlars (que suposen un 77% del valor total), mentre que la majoria de les més de 800 empreses, facturen menys de 5 milions de dòlars anuals.
- ✓ En els últims 3 anys, el volum de negoci del Sector de components s'ha duplicat, arribant gairebé als 9 bilions de dòlars.
- ✓ L'associació de proveïdors indis, l'ACMA, estima que el volum de negoci del Sector de components creixerà fins a assolir la xifra de 33 bilions de dòlars, gràcies sobretot a l'exportació, la qual es preveu que arribi als 20 bilions de dòlars el 2015, suposant el 60% de la xifra global.
- ✓ Moltes empreses, com per exemple Delphi, Caterpillar o fins i tot GM, hi obren departaments d'R+D, degut a que a l'Índia hi ha una gran potencialitat de mà d'obra altament qualificada a un preu molt competitiu.

EVOLUCIÓ DE TENDÈNCIES

- ✓ La percepció sobre l'evolució del Sector per part de les empreses és cada cop més positiva, ja que per primer cop hi ha empreses que consideren que la situació ha millorat durant els darrers 6 mesos, mentre que el percentatge d'empreses que consideren que la situació ha empitjorat ha disminuït considerablement al llarg de l'últim any.
- ✓ La visió respecte a l'evolució de la flexibilitat laboral així com l'evolució global del Sector és també força més optimista que en les anteriors edicions.



- ✓ En general, s'observa un lleuger augment en el percentatge d'empreses que han finançat part de la seva despesa en R+D+i mitjançant l'ús dels programes d'ajudes públiques.
- ✓ En quant a la inversió de les empreses en projectes d'R+D+i, si bé no s'observa un augment significatiu en quan a la quantitat, sí que cal destacar un descens força considerable en el percentatge d'empreses que no hi inverteixen.

- ✓ Fixant-nos en les zones geogràfiques preferides per a les empreses que s'han plantejat obrir noves plantes a l'estranger o traslladar-ne alguna de les existents, Europa de l'Est va guanyant cada cop més importància i ja ha superat a la Xina com a principal destinació.
- ✓ En aquesta edició cal destacar la irrupció de Rússia i el Magreb com a zones geogràfiques preferides.

Ha pensat en obrir o traslladar alguna planta a l'estranger? On?			
Àrees geogràfiques	Desembre '05	Juny '06	Desembre '06
Europa de l'Est	0%	50%	67%
Xina	75%	38%	11%
Magreb	0%	0%	11%
Rússia	0%	0%	11%
Nord Amèrica	13%	12%	0%
Sud Amèrica	12%	0%	0%

Les demandes que fa el Sector de forma més insistent són:

INICIATIVES PROPOSADES

- ✓ Potenciar la Formació Professional.
- ✓ Elaborar un Pla Sectorial Estratègic que propiciï la col·laboració de tots els agents del Sector (constructors, proveïdors i agents de postvenda) amb l'objectiu de desenvolupar unes línies d'acció globals.
- ✓ Activar el clúster d'automoció català amb la finalitat que esdevingui l'organisme que dinamitzi el futur desenvolupament del Sector a Catalunya.
- ✓ Millorar la xarxa d'infraestructures existents (aeroport, autopistes, ...) i impulsar-ne de noves per millorar la mobilitat, amb especial atenció a l'anella metropolitana de Barcelona (4rt cinturó, ...).
- ✓ Millorar la flexibilitat laboral, mitjançant per exemple EREs temporals, de manera que les empreses es puguin adaptar més fàcilment a les variacions de producció dels seus clients finals.
- ✓ Augmentar la quantitat d'ajudes destinades a finançar els programes R+D+i, sobretot aquelles destinades a la innovació tecnològica.
- ✓ Agilitzar els tràmits administratius per a sol·licitar ajudes públiques.