



Matthias Müller en la presentació d'ahir a Ginebra

DENIS BALIBOUSE / REUTERS

VW invertirà més de 34.000 milions en mobilitat urbana

El grup presenta un robot que recarrega cotxes elèctrics estacionats

ÓSCAR MUÑOZ
Ginebra
Enviat especial



L'aposta del grup Volkswagen pel cotxe elèctric, autònom i connectat es reforça. El consorci alemany, propietari de dotze marques, entre les quals Seat, va anunciar ahir una inversió de més de 34.000 milions d'euros fins al 2022 en tecnologies orientades a la "mobilitat urbana", segons va dir el seu conseller delegat, Matthias Müller, en l'acte previ a l'obertura del Saló de l'Automòbil de Ginebra. El 70% de la població mundial viurà el 2050 en ciutats, que generaran el 80% de la riquesa. Per això, els fabricants estan adaptant els seus productes a una realitat que se centra cada vegada més en aquests espais. El programa inclou els 20.000 milions que es dedicaran a l'electrificació fins al 2030, ja anunciats.

"El futur de la mobilitat es troba abans que res a les ciutats i àrees metropolitanes, on es produeixen els problemes més urgents, i on tant la necessitat com el potencial de canvi estan en el seu millor moment", va dir Müller. "Si volem preservar la llibertat de mobilitat

individual -va prosseguir-, hem de dir adeu a moltes coses que associem amb conduir avui, hem de repensar i redefinir la mobilitat. I redoblarem esforços en aquest sentit".

L'equip de Volkswagen Group Research, format per 200 experts de tots els departaments i marques, treballa en les tendències i escenaris principals. A San Francisco, per exemple, els vehicles elèctrics es propagaran ràpidament gràcies al fet que hi ha una població "experta" en tecnologia. Uns 130 milions de persones residiran a l'àrea metropolitana-

Matthias Müller aposta per impulsar projectes de futur en col·laboració amb les ciutats

na de Pequín el 2030, i necessitaran autopistes per a vehicles autònoms. I a Bombai, amb un sistema de transport crònicament sobrecarregat, autobusos ràpids i innovadors, zones de mobilitat elèctrica i nous vehicles compartits hauran de donar respostes eficients.

L'acte d'ahir també va servir per a la

presentació de CarLa, desenvolupat en col·laboració amb Kuka, el primer robot de càrrega mòbil per a automòbils elèctrics. Es tracta d'un servei automatitzat que es connectarà a vehicles estacionats, tant en espais públics com a casa. "La gent només acceptarà aquesta tecnologia si pot carregar els seus vehicles de forma ràpida, fàcilment i convenientment", va dir Müller, que està "convencut que el futur pertany als robots de servei" com aquest. El grup VW, primer fabricant mundial d'automòbils, es veu com un "soci per a les ciutats", va destacar. Així, una àmplia gamma de projectes i serveis molt diferents es desenvolupen, es proven i s'implementen sota dotzenes d'associacions, de Barcelona a Estocolm, de Somerville a Xangai...

Hamburg és l'escenari d'alguns dels projectes més avançats de VW. Mig centenar d'e-Golf acaben de ser lliurats a la ciutat. MAN està provant l'ús de camions autònoms al seu port i en seccions d'autopistes seleccionades i aviat arribarà WeDeliver, un servei de lliurament de compra al cotxe. La seva marca MOIA començarà a provar el seu servei de viatge compartit aquest any, utilitzant un transbordador elèctric de 6 plaques, inicialment amb una flota de 200 furgonetes, que s'ampliarà a mil.●

va explicar el director de la patronal.

Asebio va assenyalar que per impulsar la indústria és necessari millorar el model de finançament d'R+D+I, per a la qual cosa va demanar que la compra pública valori la innovació, i un entorn legal favorable. El sector està especialment preocupat per la nova llei de protecció de dades. Javier Urzay, subdirector de Farmaindustria, va recordar que els hospitals espanyols participen en un terç dels estudis clínics de nous fàrmacs que es fan a la UE. El sector, va recordar Urzay, promou esmenes a la llei que acceptin un model de consentiment dels pacients ampli, tant per a un estudi inicial com per a segons usos amb finalitats d'investigació. "Esperem que hi hagi un equilibri entre la protecció de dades i el seu ús en la investigació biomèdica".●

Rècord d'inversió en les biotecs espanyoles el 2018

ROSA SALVADOR
Barcelona

La indústria biotecnològica espanyola ha captat 721,9 milions d'euros en els dos primers mesos del 2018, un volum rècord impulsat per grans operacions com la venda de Tigenix a Takeda (520 milions), la de Stat Diagnòstica a Qiagen (154), l'ampliació de capital d'Abac Therapeutics (16) i la venda de Prاسfarma a Ferrer (10), segons va explicar ahir Ion Arocena, director general de la patronal Asebio, en

la presentació de la Conferència Anual de Plataformes d'Investigació Biomèdica que celebra aquesta associació juntament amb Farmaindustria i Fenin a Barcelona.

Arocena va assenyalar que aquest rècord "no és foc d'encenalls" sinó que segueix la trajectòria ascendent del sector dels últims anys. "Hem aconseguit que les empreses espanyoles siguin al radar dels inversors internacionals, captar les grans farmacèutiques com a inversors i que les nostres empreses surtin al mercat, tant al MAB com al continu, com va fer Oryzon",

TRIBUNA

Joan Baptista Casas

Degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya

Sobre taxes i tributs propis

Recentment el Consell General de Col·legis d'Economistes d'Espanya ha presentat l'estudi que elabora cada any sobre la fiscalitat autonòmica. Hi destaca la diversitat de tipus i de figures impositives que s'apliquen en el conjunt de les comunitats autònomes. El treball, que ofereix una informació molt útil, se circumscriu a la fiscalitat pròpia i, per tant, no pretén analitzar el sistema de finançament autonòmic (pendent de renovació des de fa quatre anys), integrat essencialment, com és prou sabut, pel rendiment dels impostos cedits i pel repartiment de la recaptació global per al conjunt de l'Estat del 50% de l'IVA, del 50% de l'IRPF i del 58% dels impostos especials com el més significatiu.

Aquest estudi sobre la fiscalitat pròpia autonòmica destaca que, junt amb una tributació més severa per a les rendes mitjanes i baixes en l'IRPF que s'hauria de corregir, Catalunya lidera el nombre d'impostos i taxes propis (18 en total incloent-ne 4 d'invalitats pel Constitucional). Cal recordar que aquesta font d'ingressos representa tan sols el 3% aproximadament del total d'ingressos presupostaris, cosa que reflecteix sens dubte la poca autonomia fiscal efectiva de les comunitats autònomes. La utilització intensiva de la minsa autonomia fiscal obeeix en gran part a la voluntat d'ampliar la capacitat d'actuació dels respectius governs per desenvolupar els seus programes. És per això que la tendència a utilitzar la capacitat fiscal no es pot descontextualitzar d'un model de finançament que aporta, al marge de la fiscalitat pròpia, el 97% dels ingressos o al voltant del 90% si considerem els impostos cedits (donacions, actes jurídics docu-

Catalunya lidera el nombre d'impostos i taxes propis, però la seva autonomia fiscal efectiva és molt baixa

mentats...) que recapta i gestiona la comunitat autònoma.

D'altra banda, els serveis dels quals són responsables generen una despesa finalista i poc elàstica (salut, ensenyament, serveis socials...) que ja ha sofert una forta contenció durant aquests anys de crisi. Sense deixar de reconèixer que, d'acord amb el seu legítim ideari polític, els governs poden creure convenient incrementar o reduir la pressió fiscal, la valoració d'aquesta política s'ha de fer en el marc global del model de finançament i dels recursos que aquest posa al seu abast i no específicament en la utilització de la capacitat fiscal pròpia. Les disparitats del model actual, que afecten i limiten de manera molt determinant les finances de la Generalitat, han estat reconegudes i quantificades per nombrosos estudis a tot l'Estat i serà, per tant, una gran oportunitat perduda si la seva modificació o substitució no representa un finançament més equitatiu per a Catalunya que permeti no haver d'explorar per complir els seus objectius vies alternatives d'obtenció de recursos com els tributs o taxes propis.