

INDICADORS SOCIOECONÒMICS I LABORALS

Desembre 2021

Número 165

Indicadors de conjuntura econòmica

Índex de preus de consum, de preus industrials i de producció industrial

Indicadors	Variació mensual (%)	Variació interanual (%)
Índex de preus de consum ¹	0,3	5,3
Índex de preus industrials ²	3,1	17,6
Índex de producció industrial	-	9,8 ³

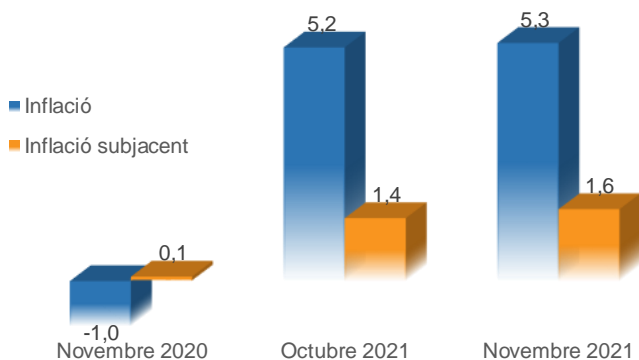
Font: Idescat.

1) Darrera dada: novembre 2021.

2) Darrera dada: octubre 2021 (provisional).

3) Variació interanual de la mitjana anual dels deu primers mesos de l'any (2020-2021), corregit d'efectes de calendari (dada provisional).

Evolució dels preus i de la inflació subjacent. IPC, Catalunya



Unitats: elaboració pròpia a partir de IPC, INE.

Font: Idescat.

Aquest darrer mes de novembre els preus de consum han augmentat el 0,3% i la variació interanual s'ha situat en el 5,3%. La producció industrial dels deu primers mesos de l'any 2021 ha estat el 9,8% més alta que la del mateix període de l'any anterior. L'evolució a l'alça dels preus de consum ha estat motivada sobretot per l'alça d'aliments i energia. Tanmateix, com mostra el gràfic, aquest augment s'ha començat a traslladar poc a poc als registres d'inflació subjacent, que tot estar encara per sota del 2%, ha tornat a ser lleugerament superior a la que s'havia registrat el més anterior i molt superior a la d'ara fa un any.

Indicadors de mercat de treball

Atur registrat, contractes i afiliació

CATALUNYA Novembre 2021

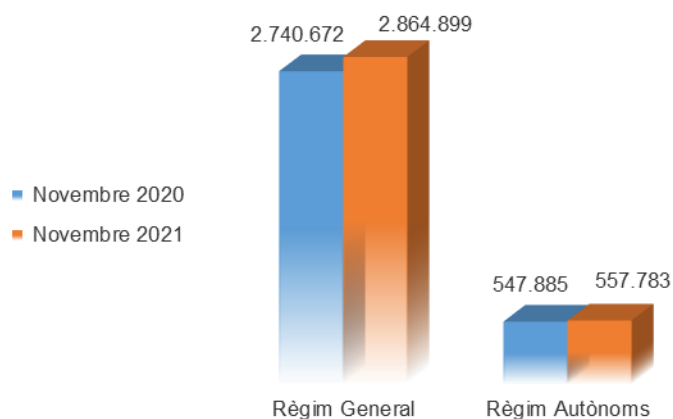
Indicadors	Nombre	Variació interanual (%)
Atur registrat¹	369.822	-23,7
Homes	157.875	-27,3
Dones	211.947	-20,8
Contractes indefinits¹	48.828	93,8
Homes	27.444	100,9
Dones	21.384	85,4
Contractes temporals¹	233.644	38,2
Homes	122.134	36,0
Dones	111.510	40,7
Afiliació. Total Sistema²	3.507.407	4,0

1) Font: Observatori del Treball i Model Productiu. Departament d'Empresa i Treball.

2) Font: Seguretat Social. Ministeri d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions.

Afiliació a la Seguretat Social

CATALUNYA 2020-2021



Unitats: nombre de persones.

Font: Seguretat Social. Ministeri d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions.

Al mes de novembre¹ l'afiliació a la Seguretat Social ha augmentat un 4% respecte al mes de novembre de l'any anterior. En el mateix període els treballadors afiliats al règim general² han tingut un increment del 4'5% i els treballadors afiliats al règim especial d'autònoms³ han tingut un augment de l'1'8%.

1) Afiliats en alta el darrer dia de mes.

2) Exclosos del règim general el Sistema Especial Agrari i el Sistema Especial de Treballadors de la Llar.

3) Inclòs el Sistema Especial per a Treballadors per Compte Propi Agraris -SETA-.

INFORME SOBRE LA TRANSICIÓ CAP A UN MODEL DE MOBILITAT MÉS INTEL·LIGENT I SOSTENIBLE: SINOPSI

El 13 de setembre de 2021, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya va aprovar l'informe sobre La transició cap a un model de mobilitat més intel·ligent i sostenible (MMIS). A continuació es resumeixen els principals continguts de l'informe.

L'objectiu general del projecte ha estat analitzar les tendències globals de la MMIS amb la finalitat de situar Catalunya en aquest context, identificar els reptes futurs i contribuir amb consideracions i recomanacions a dissenyar una nova estratègia de mobilitat per a Catalunya. L'informe comença amb una breu presentació de l'objecte d'estudi, els objectius a assolir i la metodologia emprada. (capítol 2), la qual inclou l'anàlisi de fonts estadístiques i documentals, així com la realització de tretze compareixences amb persones expertes. A continuació (capítol 3) es desenvolupa l'objecte d'estudi de l'informe (la MMIS) i es conclou que el futur de la mobilitat serà intel·ligent perquè la gestió de la mobilitat i de la xarxa d'infraestructures, per ser sostenible, necessitarà innovar i fer un bon ús de la tecnologia. La MMIS és, doncs, aquella mobilitat que utilitza la tecnologia, els serveis i les dades per assolir la sostenibilitat ambiental, social i econòmica.

En el capítol 4 es fa una descripció de la mobilitat a Catalunya abans i després de l'inici de la pandèmia de la COVID-19. Pel que fa a la mobilitat terrestre destaca, entre d'altres coses, el fet que la major part dels desplaçaments al lloc de treball es duen a terme en vehicle privat. L'ús d'aquest mode és especialment important en els desplaçaments intermunicipals, els quals han augmentat fruit de l'especialització municipal i els increments de la distància entre les llars i els llocs de treball. Quant als sistemes portuaris i aeroportuaris, el capítol informa d'un augment més gran de la seva activitat que en el cas de la mobilitat terrestre, especialment en el cas del transport de persones (creueristes i usuaris i usuàries de vols internacionals).

El capítol 5 s'estructura en dos apartats. El primer analitza el marc jurídic de la mobilitat intel·ligent i sostenible, començant per l'àmbit internacional: Acord de París, Agenda 2030 i Nova Agenda Urbana de Nacions Unides, i orientacions i normativa de la UE. En l'àmbit estatal s'analitza la Llei 2/2011 d'economia sostenible; l'Estratègia de mobilitat segura, sostenible i connectada, aprovada recentment; el Projecte de Llei de canvi climàtic i transició energètica; i l'Avantprojecte de Llei de mobilitat sostenible i finançament del transport, actualment en tramitació. En l'àmbit català l'anàlisi se centra en la Llei 9/2013 de mobilitat, la Llei 16/2017 de canvi climàtic i el Pacte nacional per la mobilitat sostenible i segura, aprovat recentment.

En el segon apartat aborden els instruments i polítiques de què disposen els governs per corregir les externalitats negatives del sector de transport, amb comparacions entre Catalunya, l'Estat espanyol i la resta d'Europa. Així, es fa un repàs als impostos (pigouvians) i els drets d'emissió que suporta el sector del transport; als instruments de gestió de les infraestructures que incideixen en l'elecció modal; als mecanismes de regulació dels mercats de transport col·lectiu; i a les ajudes públiques als diferents modes de transport.

En el capítol 6 es descriuen alguns dels factors que estan influïent en la transformació de la mobilitat, el transport i la logística mundial i, de fet, en el canvi de model cap a una MMIS. Sense pretendre abastar tots els elements, sí que es consideren els més rellevants per Catalunya en el context del Llibre blanc del transport de la Unió Europea i el full de ruta que conté. Així, s'identifiquen i analitzen les tecnologies facilitadores de la MMIS, com ara la intel·ligència artificial (AI) i l'aprenentatge automàtic, la Internet de les coses (IoT) i la cadena de blocs (Blockchain), la robòtica i les ciències quàntiques i la fotònica. També es dedica un espai específic a la mobilitat com a servei (MaaS), atès que habilita noves formes de mobilitat potencialment col·laborativa i aporta intel·ligència al sistema de transport.

Quant als factors ambientals, es demostra que el transport és una de les fonts més rellevants d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), així com de contaminació atmosfèrica i acústica i d'ocupació del sòl, i es fa referència a la normativa que compromet al Govern a fomentar una MMIS. La pandèmia de la COVID-19 també s'interpreta com a una oportunitat per a la mobilitat, fent-la més intel·ligent i sostenible, aprofitant el *momentum* que ha generat l'acceleració de determinats canvis.

Pel que fa a la transició energètica, es fa referència al compromís de la UE amb l'Agenda 2030 i el Pacte Verd Europeu –atès que impulsa la transformació del mix de generació energètica- i s'aborden els àmbits clau per descarbonitzar la generació d'electricitat i la mobilitat. Finalment, s'analitza el creixement de la població mundial, l'envelliment poblacional, l'expansió de les ciutats, l'increment del trànsit i l'ocupació de l'espai com a reptes que pressionen els governs envers el desenvolupament d'una MMIS.

En el capítol 7 s'analitza el paper que poden desenvolupar les infraestructures TIC, energètiques i de transport com a facilitadores de la transició cap a un model de mobilitat més intel·ligent i sostenible (MMIS). Pel que fa a les primeres, el capítol tracta la digitalització creixent del sistema de mobilitat, les necessitats requerides pels vehicles autònoms i els drons, i la preparació per a la implementació de la tecnologia 5G. En relació amb les infraestructures energètiques, el capítol se centra en les que estan vinculades a la mobilitat elèctrica (vehicle elèctric, electrolineres, càrrega intel·ligent, emmagatzematge, xarxa elèctrica, etc.) i, tangencialment, als combustibles alternatius com el gas i l'hidrogen. Quant a les infraestructures de transport, l'apartat consta d'una caracterització de l'estoc actual, d'una anàlisi crítica del model d'inversió espanyol, i d'una descripció de la planificació en infraestructures i els principals projectes programats, particularment en l'àmbit ferroviari i vial.

El **capítol 8** aborda els beneficis previsibles del desenvolupament d'un MMIS, sense deixar de banda els riscos potencials que s'associen, per exemple, al vehicle autònom i la fabricació de bateries elèctriques en àrees específiques com el mercat de treball i el medi ambient, respectivament. En un primer apartat es tracten els impactes econòmics, i es tenen en compte les característiques de la indústria de l'automoció, amb una cadena de valor i un ecosistema industrial amb representació de tots els seus elements a Catalunya. En un segon apartat s'analitzen els impactes socials en les àrees següents: el món del treball (ocupació, condicions de treball i organització del treball), la ciutadania (necessitats, canvis de valors i experiència de la mobilitat) i els serveis de transport col·lectiu (exigències de sostenibilitat ambiental i interès públic, canvis tecnològics, economies de plataforma, i MaaS).

En el tercer i darrer apartat analitza els beneficis que un MMIS podria generar en set àrees ambientals i territorials. 1) estalvi i eficiència energètica i de recursos naturals; 2) millora de la qualitat de l'aire en l'àmbit local; 3) mitigació del canvi climàtic; 4) millora de la qualitat acústica i reducció de les vibracions; 5) recuperació d'hàbitats, ecosistemes i biodiversitats i, augment de les àrees verdes en els nuclis poblacionals; 6) reducció de la contaminació del sòl, l'aigua i l'ecotoxicitat; i 7) integració modal i territorial.

En el capítol 9 es presenten dotze experiències i bones pràctiques de mobilitat més intel·ligent i sostenible. La majoria de casos seleccionats són exemples de serveis MaaS, però també s'inclouen àmbits com el seguiment de la petjada de carboni de la mobilitat, el transport a demanda, la distribució urbana de mercaderies, els aparcaments d'enllaç i la mobilitat elèctrica.

En el capítol 10 es presenten les recomanacions formulades per les tretze persones convidades a participar en les compareixences organitzades pel CTESC en el marc de l'informe. Finalment, en el capítol 11, el CTESC elabora un conjunt de consideracions basades en l'informe i proposa 119 recomanacions al Govern.

Trobareu més informació a la nostra pàgina web. Consulteu-la!