

Usted dirigió Gefco, operador logístico del Grupo PSA-Citroën, y posteriormente Assystem Ibérica, dedicada a la ingeniería y la consultoría...

En la primera estuve ocho años y en la segunda, seis. Desde 2004 empecé a compaginar la actividad empresarial con la de la universidad, en el departamento de Organización de Empresas y Marketing de la Universidad de Vigo, donde en el año 2011 me dieron la plaza de profesor investigador. A partir de ahí trabajo en proyectos de investigación con empresas del sector de automoción: llevo firmados ya treinta contratos de investigación con unas veinte empresas. Estoy ayudando al Gobierno del Estado mexicano de Guanajuato y a alguna universidad de allí, e intentado internacionalizar las investigaciones.

Con la crisis, el sector industrial pierde peso en España y en Europa. ¿Esta es también la tendencia del sector del automóvil?

Según las cifras que nosotros manejamos de fabricantes de automóviles y componentes en España, en 2009 representó el 5% del PIB español; en 2010, el 5,9%; en 2011, el 6,2%. Fue subiendo. 2012 fue el peor año en la fabricación de componentes, y aún así nos mantuvimos en el 6%.

¿Cuáles son las previsiones para los próximos años?

A nivel nacional, la fabricación de vehículos ha aumentado un 7,5% en los seis primeros meses de 2013. Las previsiones eran que este año aumentase un 10 por ciento y llegase a 2.200.000 coches. Quizá no lleguemos, pero este año será mejor que 2012. En Galicia, PSA estuvo el año pasado cerca de los 300.000 coches y para 2013 la previsión es de 400.000, con efecto de arrastre sobre los componentes.

¿Cómo casan estas previsiones con una economía española sometida a una fuerte devaluación salarial y a una pérdida ostensible del poder adquisitivo de los asalariados?

La clave está en que entre el 84 y el 89 por ciento de la producción española se exporta. El mercado nacional está en cuotas de los años noventa. Lo que se vende en España es el 12% de lo que se fabrica en España.

¿Dónde está el mercado?

En la Unión Europea. A la UE se exporta el 83 por ciento. Entre Francia, Alemania, Reino Unido e Italia acaparan el 61,5% de esa exportación. Que los salarios hayan bajado en España influye

en las ventas aquí, sobre todo en los concesionarios de automóviles, pero nuestro mercado está fuera. Afecta más que vaya mal en Francia, Italia, Inglaterra o Alemania que vaya mal aquí.

¿Y fuera de Europa?

En 2012 se han fabricado en el mundo 84 millones de vehículos y el consumo también ha crecido, 81,7 millones de coches vendidos. Desde 2007 a 2012, el mercado mundial del automóvil ha crecido el 15 por ciento, pero en Europa se redujo un 19%. En la UE-15, se redujo un 22%: en Italia, el 45%; España, el 60%; Reino Unido, el 17 por ciento; Francia, el 11%; y Alemania, el 3 por ciento. En Estados Unidos bajó el 10%. Es decir, en Europa, Estados Unidos y Japón baja la producción. Sin embargo, en Brasil aumenta un 54 por ciento; China, 120% de incremento; India, 79 por ciento. Los países emergentes y de otras zonas están cambiando el balance del sector tanto en producción como en ventas.

¿Ese cambio en qué medida afecta a Galicia?

En Galicia tenemos los coches *low cost*. En PSA-Peugeot-Citroën la estrategia va por ahí, y los países emergentes son clave. El coche que estamos haciendo es para el norte de África, para los países del Este, para Sudamérica. Inicialmente se diseñó una producción que en el futuro se iba a llevar a otras plantas, pero de momento se mantiene en Vigo. El Peugeot 301 tiene otros mercados que no es la UE.

¿La automoción gallega depende en exceso de la factoría de Citroën en Vigo?

Si hicimos un estudio para la Zona Franca de Vigo, Santiago Lago y yo, en el que analizamos todo el sector de la automoción en Galicia, incluyendo fabricación de automóviles y de componentes, concesionarios y reparación y mantenimiento. PSA representaba en ingresos de explotación el 60 por ciento y en valor añadido el 45% de todo lo que es el sector en Galicia. Hay una fuerte dependencia de Citroën, pero detectamos que, a pesar de que hubo una bajada de vehículos y facturación en PSA, los fabricantes gallegos de componentes aumentaron su facturación. Eso significa que la dependencia de la industria auxiliar de PSA está cambiando y busca otros mercados. Otras plantas de España están recibiendo componentes que se hacen en Galicia.

¿El sector necesita invertir más en I+D+i?

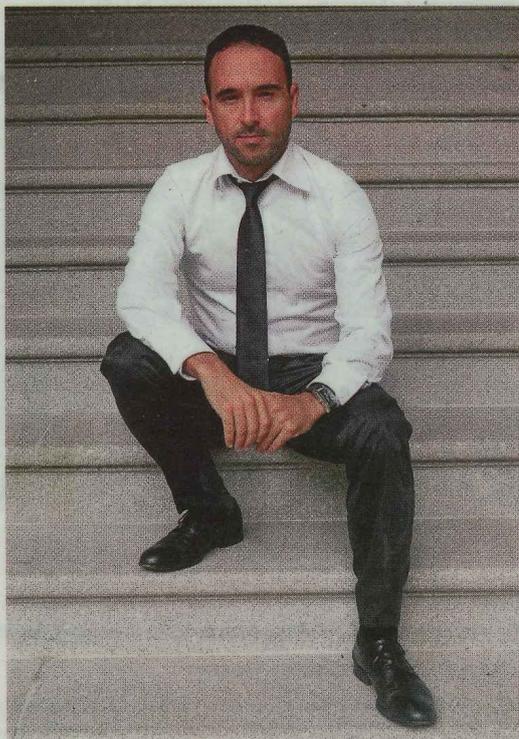
JESÚS LAMPÓN CARIDE
Director de Organización de Empresas

“La apuesta por el coche eléctrico nos favorece”

{ACTORES DEL CAMBIO}

Jesús Lampón Caride (Vigo, 1971; ingeniero industrial y doctor en Ciencias Empresariales) es director del departamento de Organización de Empresas y Márquetin de la Universidad de Vigo y directivo de varias multinacionales del sector de automoción.

TEXTO Luis Pousa



Jesús Lampón Caride, 3-octubre-2013, en Santiago Foto: R. Escuredo

El I+D que hacemos en España en el sector del automóvil es pequeño. Tiene un motivo: las diecisiete plantas que fabrican en España vehículos son de capital extranjero, y sus centros de desarrollo los tienen en sus casas matrices. Lo que nos dejan hacer en España y Galicia es fabricar: somos netamente un país de productores más que de desarrolladores. De modo que más que en I+D, yo iría por inversiones en medios productivos e instalaciones, que favorezcan la productividad, e innovación de procesos. Hay grandes empresas de componentes que son españolas y mantienen el centro de desarrollo en España: Gestán, Antolin. En Galicia, el grupo Copo, MGI y TRW.

¿Existe relación entre el desarrollo de la industria del automóvil y la mejora de las infraestructuras del transporte?

Si. Nuestro mercado es Europa y lo que pide el sector son mejoras en el transporte marítimo (autopistas del mar) y ferroviario (corredores de ancho de vía europea). La UE va en esa línea, quiere quitar camiones de la carretera por congestión, seguridad, medioambiente. Según Anfac, el corredor ferroviario mediterráneo supondría un ahorro en transporte de vehículos de 300 euros por cada vehículo. Y también se pide liberalizar las cargas y descargas en los puertos.

¿Como va el coche eléctrico?

El coche eléctrico cuenta con numerosas ayudas, pero los resultados están ahí. En 2011 se compraron en España un total de 377 coches eléctricos; en 2012, 484. Hoy el tema de la sostenibilidad se soluciona con coches híbridos y tal, pero a medio y largo plazo entendemos que el tema irá por ahí. A largo plazo hay que apostar por el coche eléctrico, y las inversiones así lo dicen. En Vigo es la primera vez que PSA-Citroën hace coches eléctricos. La previsión es hacer 2.000 unidades. Interesante porque la tecnología eléctrica no la conoce el grupo PSA-Citroën y ha tenido que aliarse Mitsubishi.

¿Y ahí entra la cuestión de la fábrica de baterías?

Si. En la previsión de traerse la fábrica de baterías para Europa se barajaban dos localizaciones: Austria o Vigo. El tema se paró, entendemos que por lo del tsunami. Pero ha sido perfecto que PSA haya empezado con un coche eléctrico en Vigo, porque nos puede favorecer. Si el futuro es el coche eléctrico, hemos empezado con muy buen pie.

APUNTES PARA UN DECÁLOGO

PETRÓLEO “Excesiva dependencia. En el sector de la automoción aún hay más dependencia. Hay que empezar a cambiar el chip”.

CAMBIO CLIMÁTICO “Derivado de la utilización de combustibles fósiles. Es una realidad, y el sector de la automoción está sensibilizado”.

VELOCIDAD “Es lo que está marcando nuestra economía y al sector de la automoción. Te diría que la velocidad es hoy en día excesiva”.

INTERNET “Internet tiene mucho impacto a nivel social, pero en lo que es el sector de la automoción su impacto es más bien escaso”.

TELÉFONO MÓVIL “Es una herramienta. Si pudiera prescindir de ella, prescindiría. Echo de menos el teléfono fijo: no pasaba nada”.

PC PORTÁTIL “Para mí, imprescindible. Llevo la información en él. Vaya a la universidad o a otro sitio siempre va conmigo”.

MERCADO “Hoy en día es la clave. La clave no está en fabricar, sino en vender, saber vender y dónde. El mercado está globalizado”.

GLOBALIZACIÓN “Hoy el mundo es global. Entre los diez primeros países productores de coches está India, está Brasil, está China...”.

MÁRQUETIN “No soy un experto en márquetin, pero hoy en día es necesario invertir en márquetin. Es imprescindible”.

PUBLICIDAD “Es una de las partes del márquetin. Para el sector del automóvil, un sector maduro, resulta también imprescindible”.