

La industria del automóvil, en la encrucijada

Vigo atrae a más empresas de componentes para la automoción que las que se deslocalizan

Un equipo de la Universidad viguesa analiza los factores que provocan el éxodo de industrias españolas a otros países ▶ Alertan de que la competencia en la multinacionales está entre las plantas del mismo grupo

L. PIÑERO ■ Vigo

El sector de componentes para automóviles en Galicia registra un balance positivo en Vigo a pesar de las deslocalizaciones. Si bien en los últimos años abandonaron sus plantas viguesas empresas como Valeo, Prevéo o Draka, se registraron nuevas incorporaciones de mayor peso como Benteler, Denso, Antolín, Gonvarri o Vagon Automotive. Pero, ¿cuáles son las causas que determinan que las empresas abandonen una determinada ubicación? Detectarlas es el objetivo de una investigación que están llevando a cabo los profesores de Xosé H. Vázquez, Jesús Fernando Lampón y José Manuel García Vázquez, del departamento de Organización de Empresas de la Universidad de Vigo bajo el título "La deslocalización del sector auxiliar del automóvil", estudio que cuenta con el apoyo del Ministerio de Economía y de la Xunta de Galicia.

Para ello analizaron las "variables duras" de una muestra de 153 plantas en España para conocer las causas de las deslocalizaciones, los traslados de fábricas a otro país por razones de costes o de productividad. Los primeros datos obtenidos —el estudio estará finalizado en septiembre— indican que 33 empresas de la industria de componentes española se han ido a otros países, lo que ha supuesto la pérdida de 9.300 empleos en este sector desde 2001. En el estudio se han descartado cierres sin recolocación de la producción o con una motivación dudosa.

De estas plantas 30 pertenecían a multinacionales y tres a empresarios nacionales. La mayoría de estas plantas se reubicaron en países del Este como República Checa, Polonia, Eslovaquia y Rumanía. Otras diez eligieron Túnez y Marruecos, siete otros países europeos como Francia, Alemania,

Italia y Portugal, México recibió otras cuatro plantas y China, dos.

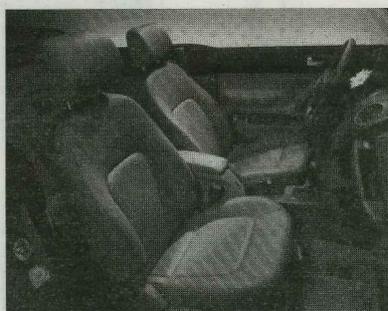
La mayoría de los fabricantes que abandonaron sus plantas en España

(35%) se dedicaban al cableado, el otro grupo a productos textiles (tejidos, fundas de asientos y sacos de airbag) con un 18%, en tanto que los productos de caucho y plástico, suponían un 12%. Se contabilizaron tres casos de empresas que producían pequeños elementos metálicos (cojinetes, rodamientos y latiguillos), mientras que también abandonaron el país otros tres productores de motores eléctricos. El informe señala que en un 85% la deslocalización

La deslocalización en el sector auxiliar del automóvil en España

Fabricas reubicadas desde 2001	33	TIPOS DE PRODUCTO	
Capital español	3	Capital extranjero	30
Puestos de trabajo perdidos en España	9.300	■ Cableado	35%
		■ Productos textiles	18%
		■ Productos de caucho y plástico	12%
		TIPOS DE DESLOCALIZACIÓN	
		■ Total (con cierre de la planta en España)	85%
		■ Parcial (afecta al producto o proceso productivo)	15%

DESTINOS GEOGRÁFICOS DE LAS FÁBRICAS



LUIS DAVILA

fue total, mientras que en cinco casos (15%) la deslocalización afectó a alguno de los productos o a una parte del proceso de producción.

Todas las deslocalizaciones detectadas han sido con traslado de la producción dentro de la misma empresa, es decir, entre plantas de diferentes países que pertenecen a la misma compañía (insourcing). "El mayor peligro de deslocalización está en la competencia de las plantas de una multinacional", afirma el profesor Xosé H. Vázquez.

Explica que la gran mayoría de los estudios sobre deslocalización se han hecho desde el punto de vista económico-geográfico y acudiendo mucho a opiniones. "Nosotros tenemos un grupo de organización industrial que trabaja en temas de innovación y optimización de procesos, muy vinculado al sector del automóvil. Nuestro objetivo es calibrar un modelo que cuantifique cuál es la probabilidad

de que una empresa se deslocalice atendiendo a una serie de variables. Utilizamos indicadores duros, nada de opiniones. Llevamos cuatro años con el estudio y para hacer el trabajo de campo contratamos a la empresa Demoscopia para obtener estos datos. Las variables que estudiamos no son de la empresa, sino de cada una de las plantas de producción. Aunque incorporamos algunas variables de la multinacional, como cuál es su país de origen",



Los profesores Xosé H. Vázquez y Jesús F. Lampón. // A. Irago

indica Vázquez.

Entre las variables estudiadas se encuentran la logística, las dificultades técnicas del producto o los ratios de productividad laboral y rentabilidad al accionista [para comparar si existen diferencias significativas entre las plantas deslocalizadas y las plantas activas españolas]. "Lo que nos encontramos aquí es que hay diferencias significativas en la productividad y la rivalidad se produce de manera interna, en el mismo grupo de empresas", señala Vázquez.

El profesor Jesús Lampón indica que los directivos de las plan-

tas multinacionales tienen que estar más atentos de lo que hacen sus compañeros en otras plantas del grupo que de la competencia externa. "Tienen que estar más pendientes de lo que pasa en su casa que lo que pasa fuera", asegura.

Esta rivalidad interna se basa, por ejemplo, en el número de plantas sustitutivas que posee la multinacional en otros países, el crecimiento de la empresa (aumento del número de nuevas localizaciones), la estrategia de producción marcada por la dirección de la multinacional (racionalización de las capacidades, es-

¿Por qué se van las empresas auxiliares?

La pregunta tiene varias respuestas. Los expertos de la Universidad de Vigo plantean varios escenarios. Por ejemplo, la presión de los grandes constructores para obtener una reducción de los precios de compra de los componentes abastecidos por los proveedores. Aquí, la baja eficiencia de las plantas de producción puede suponer un riesgo para la deslocalización. También detectan la incorporación de países de bajo costes de mano de obra en la red de aprovisionamiento internacional de componentes.

Otra de las demandas de los constructores es la presencia global de los proveedores para responder a las exigencias de aprovisionamiento en cada una de sus localizaciones.

Pero el principal riesgo de deslocalización es la competencia entre plantas de las mismas empresas que disponen de una gran número de plantas de producción con diferentes alternativas y flexibilidad para el traslado de la actividad.

Existen también riesgos de deslocalización de las plantas alejadas de su principal cliente que no puedan soportar el flujo tenso (just in time) de su constructor.

Otro riesgo lo presentan empresas con estrategias productivas de movilidad como son la concentración, especialización y racionalización de sus especialidades.

Por último, existe una serie de empresas extranjeras que disponen de una gran capacidad para deslocalizar, ya que no les afectan los costes sociales y la reputación de su país.

especialización o concentración productiva, entre otras) e incluso decisiones de tipo político (protección de empleo de las plantas situadas en el país del capital o situadas en el centro de poder de decisión geográfico).

El estudio advierte de que "la orientación de las políticas públicas no debe alinearse tanto —aún siendo importantes— con la reducción de los costes operativos (mejora de las infraestructuras, rebajas fiscales o subvenciones a la contratación) como con la generación de capital humano, tecnología y capacidades organizativas que estimulen la productividad.