

El sector ha deslocalizado 34 fábricas en España desde el año 2000, tres de ellas en el área viguesa

Un estudio prevé una «recolocación» de plantas auxiliares de automoción

M. Sío Dopeso

VIGO | La industria de componentes de automoción está inmersa en un proceso de «recolocación» de plantas que se prolongará durante los próximos años, y que se traducirá en la deslocalización de algunas factorías y la llegada de nuevos proveedores. Ésta es una de las conclusiones a las que llega un estudio elaborado por los profesores del departamento de Organización de Empresa de la facultad de Económicas y Empresariales de la Universidad de Vigo, Jesús Lampón y José Manuel García Vázquez, por encargo de la Consejería de Innovación e Industria, para diagnosticar el riesgo de deslocalización existente en uno de los sectores vitales para la economía gallega.

El informe analiza los 34 casos de proveedores deslocalizados en España desde el año 2000 hasta la actualidad (con una pérdida de cerca de 6.000 puestos de trabajo), de un total de 160 firmas de multinacionales en activo, y establece un conjunto de indicadores que miden el riesgo de traslado de la producción a otro país.

Cambios del mercado

Según el estudio, más del 90% de las fábricas desmanteladas en el período analizado se han ido a países de mano de obra más barata (Polonia, República Checa, Eslovenia, Eslovaquia, Rumanía) para producir componentes que luego son enviados a plantas de Europa y del Norte de África. «El 20% de las deslocalizaciones se deben a un cambio en el mercado y a la pérdida de la producción que esa planta realizaba para el cliente local», explican los analistas. En todos los casos se trata de plantas de capital extranjero y, según los economistas, cuanto mayor sea la multinacional y cuantos más centros de producción tenga repartidos por diferentes países, mayor es el riesgo de deslocalización de una planta.

Otro de los indicadores que alertan de un posible traslado de país de una fábrica de componentes es la relación entre productividad y rentabilidad. El estudio universitario también valora como elemento clave de la competitividad el coste de la mano de obra, la complejidad tecnológica de la producción que realiza, su inversión en I+D+i y en activos fijos. «Ninguno de los proveedores españoles que cuentan con un departamento propio de I+D se ha deslocalizado. Es un claro indicador de continuidad», explican los investigadores.

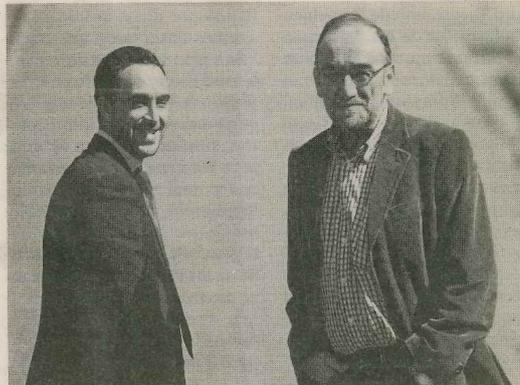
El tipo de producto fabricado



El centro de producción de PSA Peugeot-Citroën tiene 69 proveedores en Galicia, la mayoría en Vigo | M. MORALEJO

también resulta determinante a la hora de tomar la decisión del traslado. Los componentes más vulnerables son las piezas de facturación básica con escasa transformación y valor añadido, como cableado, sacos de airbag, elementos de seguridad, iluminación, piezas plásticas o metálicas.

Hay otros indicadores que también juegan en favor de la deslocalización de una empresa, como el coste logístico del producto que depende directamente del tipo de entrega, medio de transporte y la frecuencia con la que se tiene que servir al constructor.



Jesús Lampón y José Manuel García, autores del estudio | OSCAR VÁZQUEZ

ANÁLISIS | Las primeras víctimas del sector en Galicia

Valeo, Draka y Prevent, tres ejemplos de libro

M. S. D. | Las tres multinacionales de componentes que, durante los últimos meses, han anunciado procesos de deslocalización de las plantas situadas en el área de Vigo hacia otros países de mano de obra cumplen al cien por cien los indicadores establecidos por los profesores Lampón y García Vázquez en su estudio.

En los tres casos, se trata de plantas de producción de piezas básicas de bajo valor añadido, han perdido contratos importantes con su principal cliente (o contratista de primer nivel) PSA Peugeot Citroën; ocupan instalaciones alquiladas o apenas han recibido inversiones en los últimos años y sus matrices cuentan con plantas repartidas por medio mundo.

El único caso consumado hasta el momento es el de Va-

leo que este año cerrará el centro de producción de O Porriño, el único superviviente de las cuatro plantas de cablearía que el grupo llegó a tener en Galicia. Dos empresas del sector de la automoción, Cablearías Auto y Talleres Viza, se repartirán la propiedad del grupo Valeo en Porriño, así como los 150 trabajadores de la plantilla, tras el acuerdo alcanzado con la Xunta.

La planta de fundas para asientos Prevent estuvo a punto de cerrar este año tras quedarse sin carga de trabajo y consiguió salvarse gracias a un pedido desviado desde Portugal que ha permitido parchear la situación hasta el 2009. Pero el futuro de la factoría, instalada en una nave de alquiler en Mos, sigue en el aire.

El último caso está protago-

nizado por la fábrica de Draka Cables en Mos. La matriz holandesa comunicaba esta semana el cese total de la actividad en la planta en la que trabajan 100 personas a finales de este año. La empresa se ajusta al manual de deslocalización, y argumenta que se produce como consecuencia del descenso drástico de producción provocado por la continua migración de los clientes de la planta, dedicados a la fabricación de componentes del sector de automoción, a países de Europa del Este y Norte de África.

Los trabajadores, que esperaban reunirse el próximo lunes con la dirección de la empresa, recibieron ayer la notificación de que la cita había sido cancelada de forma unilateral. La plantilla hará una jornada de huelga el martes día 29.

Cerca de 6.000 puestos de trabajo destruidos en los últimos cinco años, 170 de ellos en Vigo

La crisis del sector de las cablearías de automoción se inició en el año 2001 en Vigo con el cierre de la factoría Lear (antigua MAI) y el despido de 70 trabajadores y continúa con el inminente despido de 100 empelados de Draka. A estos hay que sumar el plan de reducción de 400 puestos de trabajo emprendido en el 2002 por la multinacional Valeo en su fábrica de Ourense y todavía en curso, ya que, pese a la venta de la planta de O Porriño, la factoría sigue activa. En los últimos cinco años, la deslocalización ha eliminado más de 6.000 empleos en España.

Delphi. TEL El cierre de la planta de Puerto Real (Cádiz) el año pasado, tras una larga batalla sindical, dejó sin empleo a 2.000 trabajadores.

Zodiac Automotive. Dedicada a la fabricación de fundas para airbag en Rosas (Girona) en el 2006 dejó en el paro a 110 trabajadores para llevar la producción a Túnez.

Nacam Ibérica. Su planta barcelonesa de Sant Boi presentó en el 2006 expediente de regulación de empleo por extinción de contrato para los 160 empleados.

TRW. En el 2005 el fabricante de elementos de seguridad para automóviles anuncia el cierre de su factoría de Burgos, en la que trabajan 292 personas.

Valeo. En el 2005 anuncia su decisión de trasladar la producción a Marruecos y Europa del Este, lo que afectó a unos 600 trabajadores de Orense, Alcalá de Henares y Móstoles; además de a 130 de los 538 trabajadores de Martorell (Barcelona).

Autotex. La planta de Vacarisses (Barcelona), que fabricaba airbags para coches comunicó en el 2004 a sus 150 empleados que la factoría de componentes se trasladaba a la República Checa.

Lear. En el 2001 y el 2002 comunica el cierre de la factoría de Cervera (Lleida), que afecta a 1.173 trabajadores. En Vigo cierra y deja en paro a 70 trabajadores más. Parte de su producción se traslada a Polonia.

Delphi Packard. En el 2001 usiona dos de sus plantas, la de Olvega (Soria) y la de Tarazona (Zaragoza) y deja en el paro a 425 trabajadores.