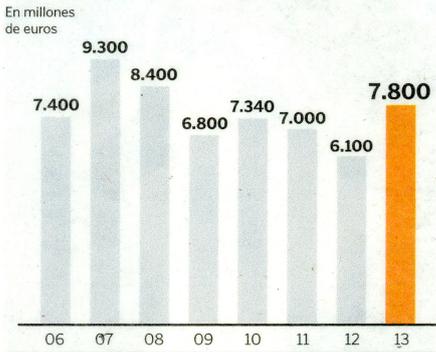
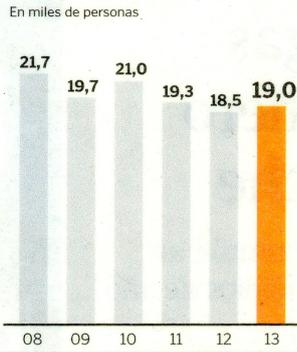


La industria gallega del automóvil

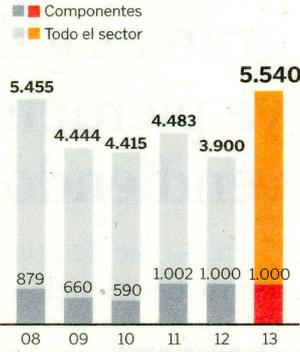
EVOLUCIÓN DE LA FACTURACIÓN



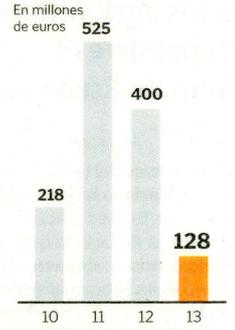
EMPLEO DIRECTO



EXPORTACIONES



INVERSIONES EN EL SECTOR



Fuente: Ceaqa (Clúster de Empresas de Automoción en Galicia). Elaboración propia

# La automoción gallega se desinfla en pleno bum del sector en España

Peugeot Citroën y sus proveedores pierden un 6,5 % de producción hasta junio

M. SÍO DOPESO  
VIGO / LA VOZ

España está a punto de regresar al top ten mundial de productores de vehículos que abandonó en el 2011, arrastrada por el desplome de las ventas.

La fabricación de 3 millones de vehículos al año es una meta próxima, porque las 13 plantas de ensamblaje existentes en España están cargadas de producción, y en lo que va de año han creado 6.500 nuevos puestos de trabajo.

Las perspectivas son buenas, también porque las multinacionales siguen confiando proyectos a las factorías españolas que, como las de Nissan, Opel, Ford, Volkswagen o Mercedes, han añadido en este 2014 nuevos modelos a sus cadenas de montaje.

En esta euforia de la industria del automóvil, Galicia tiene un papel clave porque gracias a PSA Peugeot Citroën y su red de 100 proveedores locales, en el 2013 fue la comunidad líder del sector. Por eso, si la automoción gallega pierde fuelle, como está ocurriendo en estos momentos, el impacto no será menor en los balances de Anfac, la patronal de los concesionarios.

Y de momento, el resultado de la primera mitad del año preocupa. Citroën fabricó hasta junio 209.544 unidades. Solo ha sido superada por Seat (Martorell, en Barcelona), con 239.144. Las 11 factorías restantes se situaron claramente por debajo. El problema es que la producción de la multinacional francesa en Vigo es un 6,5 % menor a la del mismo período del 2013 y es, junto con la de Renault en Palencia la única que ha perdido actividad.

Como consecuencia, mientras las demás plantas refuerzan sus plantillas, la factoría gallega está en pleno proceso de recorte de mano de obra eventual. Suprimirá más de 200 contratos hasta fi-

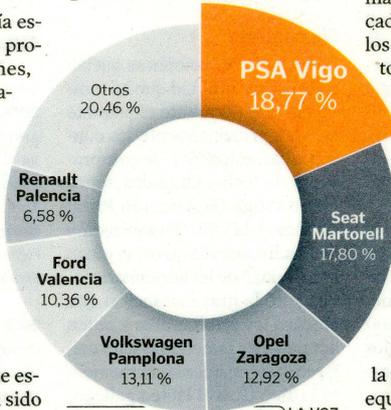
nal de año, porque las previsiones para el último trimestre del año siguen a la baja.

La dirección de la factoría espera cerrar el año con una producción de 380.000 coches, 26.000 menos que el año pasado cuando, según los planes de la multinacional al adjudicó a Vigo los tres últimos lanzamientos (Peugeot 301, Citroën Elysée y nuevo C4 Picasso), la idea era superar ampliamente el medio millón de coches al año.

Exportaciones y vetos

La acogida en el mercado de estos nuevos vehículos no ha sido la esperada y esta situación ha coincidido con una fuerte crisis interna en el grupo PSA, que ha acabado rescatado por el propio Estado francés, que ha tomado el 14 % del capital, junto con la multinacional china Dongfeng (controla otro 14 %).

Reparto de la producción nacional



La factoría gallega y su red de proveedores sufren en estos momentos las consecuencias de una demanda menor de lo esperada. Pero la fuerte dependencia del mercado exterior, al que la planta de Balaídos destina el 90 % de

los coches que fabrica, también juega en contra. Francia y Alemania son los principales mercados de los coches gallegos, y los indicadores de debilitamiento en ambos países son motivo de alarma. No lo es tanto la amenaza de veto lanzada por Rusia ahora también para la importación de vehículos, ya que este país solo supone el 4 % de las exportaciones.

Hay otro reto inminente: a finales de este año, la multinacional francesa adjudicará una nueva gama de furgonetas y Vigo se supone la planta ganadora. El proyecto equivale a una garantía de producción de 250.000 coches al año.

Pero la fuerte política de ajuste de costes amenaza con desviar la adjudicación de los componentes a proveedores de Portugal, lo que supondría un duro golpe para la red auxiliar, con una fuerte dependencia del grupo gallo.

El PIVE 6 supera las previsiones y agotará los fondos antes de que termine el año

España vuelve a ser una potencia productora de vehículos y también compradora, aunque sea a base de ayudas. Los 175 millones de euros de presupuesto del Plan PIVE 6 se acabarán antes de lo previsto por el Gobierno, que estimaba que esta partida, aprobada el pasado mes de junio, llegara hasta finales del 2014.

Según datos de la patronal de los concesionarios, Ganvam, hasta mediados de agosto se habían registrado un total de 30.000 reservas válidas, lo que representa un 17 % del total previsto.

Todo apunta a que habrá una reedición de las ayudas, un PIVE 7. Las organizaciones de fabricantes y concesionarios tienen información de primera mano que les lleva a asegurar que los fondos de ayuda continuarán, ya que tienen unas vertientes muy positivas para el sector y también para el Gobierno, que recupera dos euros por cada uno. Solo en Galicia, y según los datos de Anfac los sucesivos planes han generado un retorno de 500 millones.

## Las claves para una industria de componentes competitiva

La producción de componentes es una industria globalizada y dominada por multinacionales que ocupan los primeros niveles de suministro a los fabricantes de automóviles. Las principales plantas del sector en Galicia forman parte de la red internacional de estos grandes grupos, cuyos centros de decisión están fuera de España.

Las tensiones asociadas al reparto de producción entre las filiales, y la consiguiente asignación de recursos a cada planta, reflejan la competencia que subyace entre estas plantas. Los factores que determinan la asignación de producción o la deslocalización son múltiples, entre ellos los costes laborales, y la decisión final está en manos de la dirección de la matriz.

A pesar de la actuación limitada que tiene la dirección de una planta perteneciente

a una multinacional y por tanto su entorno próximo —político, sindical y social—, hay acciones que pueden ser clave para competir con otras plantas con costes laborales inferiores al de Galicia. Estas acciones pueden mantener al sector en el buen camino, destacando especialmente, la productividad y eficiencia en los procesos de producción, la calidad en la fabricación y la paz social.

La implantación de herramientas que mejoren el ratio de ingresos de explotación por empleado y una política de inversiones en medios productivos enfocada a la eficiencia, permitirán competir con costes inferiores.

Finalmente, la búsqueda de la flexibilidad laboral para adaptarse a los cambios deberá ir acompañada de la paz social que garantice el cumplimiento de los niveles de calidad y plazos de entrega exigidos en los contratos de suministro.

En cuanto a las empresas de menor tamaño, en su mayoría de capital gallego, la com-

binación de estrategias empresariales específicas junto con el apoyo de las administraciones pueden garantizar su supervivencia. Por un lado, la diversificación de su mercado, concentrado en PSA Peugeot-Citroën Vigo. En este sentido, la internacionalización debe ser un eje prioritario, considerando clave los países emergentes. Por otra parte, es necesario que las administraciones apoyen a estas empresas en el mantenimiento de los niveles de exigencia del sector en términos de innovación y eficiencia.

Por último, los esfuerzos del sector en Galicia deben centrarse en atraer inversiones en actividades intensivas en capital y valor añadido. Las ayudas al sector deben priorizar empresas y proyectos con el criterio de mayor contenido tecnológico, no solo en las actividades de producción, sino también en diseño y desarrollo de tecnologías en las que actualmente tenemos capacidades y conocimiento en Galicia.