

Balaídos gana la batalla de los vehículos comerciales ligeros

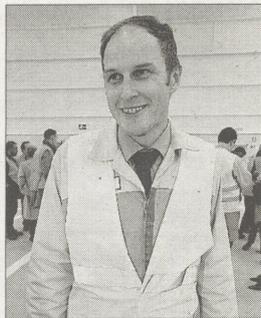
Martin, sobre la victoria del K9: "Solo es el principio del camino"

El director de Balaídos transmite a la plantilla que el lanzamiento tendrá eco en la historia y llama a trabajar para que sea un éxito

J.C. ■ Vigo

"En 2015, y en los años siguientes, tendremos que trabajar mucho y bien para conseguir que este vehículo (el K9) sea un éxito en el momento de su lanzamiento. Haber llegado hasta aquí solo es el principio del camino". El director de la fábrica de Vigo de PSA Peugeot Citroën, Yann Martin, trasladó ayer a la plantilla a través de una carta sus felicitaciones por la adjudicación del lanzamiento de la próxima generación de vehículos utilitarios ligeros del grupo, un proyecto que, a su juicio, "marcará nuestra historia".

"Creo que la atribución de este nuevo modelo recompensa en buena parte nuestros esfuerzos, pero sería una lectura muy conformista pensar que todo lo que hemos hecho se compensa solo con el lanzamiento de este vehículo. Ni mucho menos; pensad en lo que verdaderamente representa para Vigo y para el grupo", explicó. Martin hacía referencia así al lanzamiento del plan industrial que "transformará profundamente" la factoría para



Yann Martin. // Marta G. Brea

hacerla "más competitiva" y prepararla para "otros nuevos modelos". "Soy plenamente consciente de que no ha sido fácil llegar hasta aquí", reconoció. "Mejorar nuestra propuesta de industrialización para alcanzar los objetivos económicos planteados nos ha llevado a adoptar medidas de ruptura, tanto en ámbitos técnicos, logísticos y organizativos, como en los relacionados con la mano de obra", añadió.

Martin reivindicó el carácter estratégico que tendrá el K9 para la recuperación económica del grupo. "Representará una nueva época para el centro de Vigo. No exagero, ni mucho menos, al atreverme a decir que el K9 marcará nuestra historia. Aunque por ahora es futuro, ¡ilusionante futuro!", garantizó.

Vuelta a la confidencialidad

El patrón de Balaídos no desaprovechó el comunicado para advertir a los trabajadores del centro de que tras la movilización necesaria para la consecución del K9, a partir de ahora "debemos ser conscientes de que el K9 es un proyecto industrial sujeto a confidencialidad". "Debemos ser especialmente celosos en proteger toda información relacionada con el mismo", recalzó. La carrera por el lanzamiento llevó a la factoría a hablar sobre proyectos futuros por primera vez en su historia, con el objeto de movilizar a todos los agentes implicados en defender la candidatura viguesa para ganar a la planta eslovaca de Trnava en la puja por el K9.

Una decisión que nos debe hacer aprender algunas lecciones

La primera de las lecciones que podemos aprender de esta decisión es que el complejo proceso de asignar cuotas de producción en empresas multinacionales responde a múltiples criterios, y el coste salarial es solo uno más de los muchos factores a tener en cuenta. De hecho, si este criterio hubiese sido el único, a día de hoy el nuevo vehículo K9 no se haría en Vigo. Por tanto, debemos pensar cuáles son las ventajas competitivas de Vigo o Galicia para la localización en un futuro próximo de nuevas actividades productivas. Actividades productivas que sin duda deben ser lo menos intensivas en mano de obra posible y por tanto requieren de un mayor contenido tecnológico y de conocimiento.

La segunda lección es consecuencia de la primera, si el coste salarial no ha decidido finalmente la asignación del nuevo vehículo, ¿cuáles han sido las claves que han traído a Vigo el nuevo proyecto? Sin duda, en los factores ligados a la planta de producción está gran parte de la respuesta a esta pregunta. De entre estos factores internos que destacan, los principales trabajos de investigación, la productividad y el nivel tecnológico son determinantes. Una mayor productividad permite compensar la desventaja en términos de costes laborales respecto a otras

Jesús F. Lampón*



plantas localizadas en otros países. La mejora continua en los procesos de producción que aumentan el valor añadido por empleado se ha convertido desde hace tiempo en un objetivo prioritario para la planta viguesa. Un objetivo que solo se puede conseguir apoyado en el *know-how* y cualificación del actual equipo humano que forma la planta, desde el equipo directivo hasta el del personal de producción.

El nivel tecnológico hace especial referencia a sus instalaciones, y en el caso de PSA Vigo, en los últimos tiempos ha adaptado éstas a la plataforma modular eficiente EMP2. Así, el otro objetivo prioritario de la planta es la actualización y optimización de sus instalaciones y medios de producción para garantizar el nivel tecnológico y la eficiencia en sus procesos de producción más complejos. Por tanto, las futuras ayudas de las administraciones a esta planta no deben ir tanto encaminadas a la exención de impuestos o ayudas a la contratación como al favorecimiento de inversiones que mejoren la productividad y el nivel tecnológico de la misma.

La última lección es que los procesos de decisión de estas empresas multinacionales con diferentes alternativas para fabricar sus productos van a ser cada vez más complicados, con más actores implicados y con unas condiciones de negociación más complejas. Sirva como muestra la fuerte implicación que el entorno institucional ha tenido en este proceso de decisión de asignación del nuevo vehículo en la planta de PSA-Vigo, y la gran inquietud que esta decisión ha suscitado en medios de comunicación y foros empresariales, políticos y sociales. Debemos acostumbrarnos a que estos procesos llevarán implícita la negociación de condiciones que no solo afectarán a la planta de producción, sino a todos como sociedad. Por tanto, para futuras decisiones debemos pensar en cuáles son los límites en la negociación de las condiciones salariales y hasta dónde debe llegar el apoyo institucional para inclinar la balanza en las decisiones de localización de actividad productiva.

Finalmente, estas son lecciones que debemos aprender para el futuro, hoy toca felicitar a todos los que han ayudado en menor o mayor medida a que el K9 se fabrique en Vigo. Enhorabuena.

*Investigador de GEN (Universidad de Vigo)

Barreras firmará el próximo lunes el contrato del buque de la naviera Algérie Ferries

El ferri tendrá capacidad para 2.000 pasajeros y 700 coches y cuesta 138 millones de euros

REDACCIÓN ■ Vigo

El astillero vigués Hijos de J. Barreras ha cerrado ya el contrato para la construcción de un buque ropax (que combina el transporte de pasajeros y carga rodada) con capacidad para 2.000 pasajeros y 700 automóviles para la naviera Algérie Ferries, por 138 millones de euros, según confirmó ayer *Europa Press* Remy Hissel, portavoz de esta compañía pública de transporte marítimo.

Las mismas fuentes explicaron que el próximo 22 de diciembre tendrá lugar el acto formal de firma del contrato (a falta del visto bueno final por parte de Petróleos Mexicanos, propietario mayoritario de Barreras), en el que se fija un período de construcción del barco de 26 meses (más otros 2 meses para posibles eventualidades).

El ferri será el más grande de Algérie Ferries y realizará las rutas entre Marsella y Orán; Marsella y Argel; Alicante y Orán; y Alicante y Argel; y es previsible que realice otro trayecto más, con Italia, aún sin confirmar. El buque tendrá una eslora de unos 180 metros. El ferri más grande construido en Barreras había sido el *Abel Matutes*, de 191 metros de

eslora, aunque el casco se subcontrató. La eslora del nuevo buque será similar a la del *Volcán de Tinamar*, el último buque entregado por la factoría viguesa.

La flota actual de Algérie Ferries está compuesta por los buques *El Djazair II*, *Tariq Ibn Ziyad*, *Tassili II* y *Ariadne*, que cubren diversas rutas por el Mediterráneo. Directivos de la naviera estuvieron el pasado mes de noviembre en Vigo para conocer las instalaciones del astillero y, esta semana fueron el presidente de Barreras, José García Costas y su equipo quienes se reunieron con responsables de la firma norteafricana de la firma en el puerto de Argel.

A la fase final del concurso por el buque habían llegado dos factorías navales: Barreras y un grupo turco que a priori habría logrado mejor puntuación, pero que finalmente fue descartada por la firma pública argelina.

Al margen de este proyecto, y del flotel de Pemex, en construcción, Barreras está pendiente de poner en vigor el contrato de un atunero para la mexicana Procesa, "pendiente" de una licencia que debe otorgar el Gobierno azteca, ya que el sistema de financiación está "resuelto".

El barco tendrá 180 metros de eslora y un plazo de entrega de 26 meses

Asime confirma la creación de 600 empleos en el naval

La mesa del sector trabajará para "buscar fórmulas para ser cada vez más competitivos"

REDACCIÓN ■ Vigo

La patronal del metal informó ayer de que la creación de empleo en el naval en los últimos meses "no supera los 600 trabajadores", lo que tanto empresarios como sindicatos valoraron como una cifra "muy escasa", a pesar de lo que manifestó que el ambiente es de "optimismo" y confió en poder llegar a "alguna solución para mejorar estos números" y lograr más contratos.

Lo confirmó el secretario general de Asime, Enrique Mallón, tras participar en la mesa de empleo del naval en Vigo, a la que asistieron representantes de CC OO, CIG y UGT; la delegada de la Xunta, María José Bravo Bosch; el jefe de la Inspección Provincial de Trabajo, José María Casas de Ron; y representantes de Metalships y Cardama; y donde las ausencias más destacadas fueron Barreras, Freire y Armón Vigo.

El representante de Industria en

CC OO, Ramón Sarmiento, ironizó con que, partiendo de los "anuncios de contratación de barcos, el sector lleva bastantes años francamente bien", tras lo que expresó su deseo de que en este caso estos anuncios se materialicen en "barcos que trasciendan las hojas de los periódicos".

Durante esta reunión, la patronal hizo entrega a los asistentes de un documento que supone "un borrador inicial" en el que se hace referencia a la formación específica, la credencial del naval, la necesidad de regular la jornada laboral y de la eliminación o disminución de las horas extraordinarias, según la portavoz de UGT, Ana Belén Valiño.

En todo caso, como añadió el portavoz de la CIG, César Rodríguez, el escrito que le ha remitido la patronal es "un documento muy genérico" en el que tendrán que revisar "todos los puntos" para poder "determinar cuáles son las cuestiones que pueden ser válidas y cuales no".