

De Cataluña a Galicia, en campaña

CODEX FLORIAE

UXÍO LABARTA

Las últimas elecciones generales tuvieron en sus discursos más relación con políticas ajenas a la realidad gallega que con problemas propios de Galicia. La campaña del 10 de noviembre se ajusta a esos problemas y debates, sobre todo con la prolongada crisis catalana. Aquí y ahora, sorprende la agresión contra quien se atrevió a vender peras de Lérica en Galicia y sorprenden los silencios ante el manifiesto de los rectores catalanes o el cambio en el sistema de evaluación para acoger la protesta secesionista, en cuatro de las siete universidades públicas. Sobre todo si recordamos aquel alboroto por las diferentes pruebas de acceso a las universidades españolas.

En estas elecciones de noviembre, como novedad en Galicia, el Gobierno de la Xunta ha activado sus reivindicaciones, algunas merecedoras de la inmortalidad en un poema de Curros Enríquez.

Empezaron, por derecho, con los libramientos de Hacienda a cuenta de los impuestos por ella recaudados y no ingresados. Luego intentaron transferir al Estado responsabilidades propias ante la situación de emergencia industrial, previsible y derivada de las políticas energéticas y ambientales europeas por una parte, y por las continuas deslocalizaciones y la competencia eficaz de las políticas portuguesas por otra. Con el añadido de algunos problemas mal gestionados en algunas empresas del naval

vigués. Añádanse ahora unos presupuestos preelectorales del 2020 con fuerte énfasis en dotación de recursos humanos en sanidad y educación, pero sin alternativa conocida para la gestión de lo público.

Por último, aunque no lo último, la tan traída y llevada gestión de la concesionada Autopista del Atlántico y los plazos del AVE. Un auténtico culebrón en la vida política de la sociedad gallega de estos últimos años.

No recordaré ahora las reivindicaciones de la transferencia de la AP-9, tampoco los *díxome-díxome* de la llegada del AVE. Ante ambos fenómenos, autopista y AVE, conviene recordar que aquellos técnicos y políticos que entre 1973 y el 2003 diseñaron la Autopista del Atlántico, de Ferrol a Tui y desde allí a Oporto, tenían un conocimiento más cabal de la realidad económica y poblacional gallega que quienes empezaron en el 2004, con Álvarez Cascos al frente, a diseñar un AVE para Galicia. Donde, en lugar de atajar por una excéntrica Galicia central como hicieron, habrían acertado haciendo la entrada por el Miño-Atlántico, Ourense-Tui-Vigo-Santiago, comunicando la poblada Galicia ribereña con el norte de Portugal y la meseta. Pero no fue así, y bien está que el presidente de la Xunta se pregunte otra vez sobre la llegada del AVE por el atajo, pero sin olvidar que a tal AVE le faltan hoy frecuencias entre Coruña y Vigo, y un enlace de Vigo con Portugal y Madrid. Sin que nada de ello se vislumbre como resuelto para el Año Santo del 21. Tampoco la emergencia industrial en la que nos instalamos, ni los déficits en políticas y gestión de lo público.

Retos y oportunidades en la fusión de PSA con Fiat Chrysler

TRIBUNA

JESÚS F. LAMPÓN

Profesor del departamento de Organización de Empresas y Marketing de la Universidade de Vigo

Las colaboraciones entre fabricantes de automóviles no son nuevas, de hecho Fiat Chrysler (FCA) y PSA ya compartían la producción de determinados vehículos en la planta de Sevel Sud. Además, PSA colabora con otros fabricantes en el desarrollo de motores, tecnologías eléctricas o el ensamblaje de automóviles, sirva como ejemplo la producción de una furgoneta de Toyota, en Vigo. Estas colaboraciones llevan implícitas muchas ventajas, y algunos de los fabricantes han ido más allá. Esto ha supuesto que el sector haya vivido un proceso acelerado de crecimiento a través de alianzas, fusiones y adquisiciones. Entre estas ventajas, los propios fabricantes han citado: a) la creación de una filial industrial europea de baterías eléctricas; b) las derivadas de un volumen de ventas de 8,7 millones de vehículos anuales, dotando al nuevo grupo de un mayor poder de compra frente a los proveedores de componentes gracias a su nueva dimensión; y c) el aprovechamiento de economías de escala y la asignación más eficiente de las inversiones en la nueva red de producción basada en plataformas modulares.

Respecto a las implicaciones que esta fusión tiene para el sector en Galicia, cabe destacar dos fundamentalmente, una para la planta de PSA en Vigo y otra para la industria de fabricación de componentes. La producción en base a las plataformas modulares permite

ensamblar vehículos de diferentes segmentos o tamaños. La planta de Vigo tiene dos líneas con dos plataformas para producir modelos de los segmentos A, B, C y D. La planta viguesa forma parte de una red internacional de producción de una multinacional, el reparto de producción y asignación de recursos a las plantas reflejan la competencia existente entre las plantas de un mismo grupo. En este nuevo contexto de fusión, la planta de Vigo va a optar a fabricar un mayor número de modelos de las marcas de FCA (Lancia, Fiat, Jeep, Chrysler, Alfa Romeo o Dodge, entre otras), pero también va a competir con un mayor número de plantas en la asignación de los mismos, en particular con las plantas de FCA que tienen las mismas plataformas que la de Vigo. En Europa esta fusión incrementa en nueve plantas la red de producción del grupo (siete en Italia, una en Polonia y una en Turquía). En esta situación de mayor competencia intra-corporativa, pensamos que la productividad sigue siendo la clave para mantener la posición competitiva de la planta viguesa, además de la flexibilidad de sus procesos, instalaciones y medios de producción

La productividad sigue siendo la clave para mantener la posición competitiva de la planta viguesa, además de la flexibilidad de sus procesos, instalaciones y medios de producción

En esta situación de mayor competencia intra-corporativa, pensamos que la productividad sigue siendo la clave para mantener la posición competitiva de la planta viguesa, además de la flexibilidad de sus procesos, instalaciones y medios de producción que le permitan adaptarse a estos cambios.

Por otra parte, la fusión persigue obtener economías de escala; en particular, a los proveedores se les demandará un mayor volumen de componentes y la consiguiente reducción del precio de los mismos. Esto puede suponer la necesidad de concentrar su producción, siempre que los factores logísticos lo permitan, en plantas con mayor capacidad, con el posible riesgo para las plantas que no hayan sido elegidas en este nuevo contexto productivo.

EL ENFOQUE Laureano López



PP DE MÁLAGA EUROPA PRESS

Si las aceitunas votaran

Es llegar la campaña y encontrar a la clase política revolcándose en el mercado entre huevos de corral y peras *made in Lérica*. A saber dónde se meten después. Madrugó Dolors Montserrat, antes ministra y después portavoz del PP en el Congreso, donde sobresalió por su facilidad para enredarse con réplicas a la velocidad del sonido. Aunque fue convenientemente reubicada en Estrasburgo, es una de las contadas supervivientes del tifón

Casado del 28A. Ayer, fue fotografiada pasando cerca de montañas de encurtidos. O sea, en zona amiga, si tenemos en cuenta que en lanzamiento de hueso de aceituna cosechó el subjefe García Egea su mayor éxito hasta la fecha. La exministra acompañaba a la candidata por Málaga Carolina España, que ya es tener claras las cosas desde el apellidado. Pero si algo dejó dicho esta imagen es que en su programa poco espacio parece haber para aplacar la rebelión de las bolsas de plástico.

CARTAS AL DIRECTOR

Alimentos por árboles en Ferrol

El jueves 3 de octubre el Banco de Alimentos de Ferrol, a través de este diario, mostraba la situación bajo mínimos en la que se encuentra y pedía colaboración urgente, sobre todo para alimentos infantiles. El jueves, día 10, justo una semana después, este mismo periódico anunciaba que una caravana de unos once camiones trasladarían desde Holanda los árboles para la Plaza de Armas de Ferrol. Solo dos reflexiones: ¿No hay en Galicia árboles para la plaza? ¿Cuántos alimentos se podrían comprar con ese dinero? Señores del Gobierno, a mí me enseñaron que lo primero es lo primero. Una sugerencia: los camioneros, al menos que sean los que se han quedado parados en As Pontes. M^a DIGNA REY TABOADA. NARÓN.

Exhumación de los restos de Franco

Se habrán quedado a gusto los señores de la izquierda, ejecutando la profanación del descanso eterno de Franco, haciendo escarnio

a través de las televisiones de medio mundo del trance que hacen pasar a sus familiares. Y eso después de acceder al poder tras apoyarse en los jueces, con sentencias parciales y manipuladas, con los votos de los antisistema, de los separatistas antiespañoles y de los herederos del brazo político de la banda terrorista ETA. Y todo, además, mientras se ve como normal que los violentos de extrema izquierda tomen la calle, acorralen a la Policía, arrasen con todo y acosen a los no nacionalistas y constitucionalistas. En un país, España, que ve normal los homenajes a terroristas etarras, permitiendo exhibir toda su simbología; o a catalanistas como Lluís Companys, responsable de decenas de miles de muertos, persecución religiosa y otros desmanes. Esto sucede tras el adoctrinamiento de la izquierda durante 40 años y la dejadez de gobiernos del PP. El Valle, que fue ideado como símbolo de homenaje a los caídos de los dos bandos, ejemplo único en el mundo de reconciliación, ha sido pisoteado por el sectarismo de Zapatero y Pedro Sánchez. J. L. GIL VÁZQUEZ. PORRIÑO.