

## La industria del motor

J.C. ■ Vigo

Las previsiones de producción del centro de Vigo de PSA Peugeot Citroën hasta el próximo mes de mayo apuntan a una mejoría de la actividad, incluso en la línea de monovolúmenes (el Sistema 2), según avanzó la dirección de Balaídos al comité de empresa durante su última reunión. Así, a partir de febrero solo se ha programado una jornada de paro en este sistema (el 1 de marzo) y habrá actividad sábados y domingos en la línea 1, en la que se montan los nuevos Citroën C-Elysée y Peugeot 301, y las furgonetas Berlingo y Partner.

El Sistema 1 trabajará a mayores los cuatro domingos de febrero en el turno de noche, que verá aumentada su jornada a siete horas, mientras

que el Sistema 2 solo parará el viernes 1 de marzo, con un turno variable de cuatro horas. En marzo, en cambio, la línea 1 trabajará tres domingos y el Sistema 2 verá incrementada progresivamente su carga de trabajo, por lo que la dirección no descarta que en mayo se tenga que acudir algún sábado. Esta subida de producción está relacionada con el lanzamiento de un nuevo modelo.

La planta viguesa se encuentra en pleno lanzamiento de los C-Elysée y 301, que se comercializan principalmente en los mercados emergentes, y la versión eléctrica de los comerciales ligeros Berlingo y Partner. En el segundo semestre del año le tocará el turno a un nuevo monovolúmen, el B78, que ocupará el lugar del C4 Picasso, como avanzó el pasado miércoles el director general de la marca francesa.

**Alianza**

El fabricante estadounidense General Motors (GM) reiteró ayer que Opel no está en venta, en respuesta a informaciones

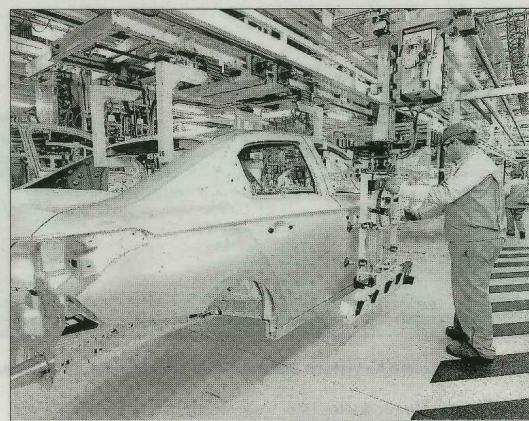
aparecidas en medios franceses que apuntan a que PSA podría hacerse con la división europea del gigante americano. "Opel no está en venta", se

ñaló el presidente del grupo, Dan Akerson, en el marco del Salón del Automóvil de Detroit.

"Tampoco está para regalarse", añadió en referencia a la información publicada por el diario galo *La Tribune*, bajo el titular de que "GM estaría dispuesta a regalar Opel a PSA". Según esta información, Peugeot podría tomar el control de Opel con el apoyo de GM y del Estado fran-

## PSA-Vigo mejora su previsión de trabajo hasta mayo con una sola jornada de paro

El Sistema 1 operará cuatro domingos en febrero y tres en marzo ► La financiera del grupo recibe un crédito de 4.100 millones



Un trabajador del centro de Balaídos de PSA, en el taller de ferraje.

cés en virtud de una opción que se estaría examinando.

De acuerdo al periódico galo, que cita fuentes cercanas a la negociación, GM estaría dispuesto a aportar "miles de millones" de euros para facilitar la operación y "hacerla atractiva" para Peugeot. GM y PSA Peugeot Citroën firmaron el pasado febrero una alianza estratégica por la que la corporación estadounidense tomó el 7% del capital del grupo francés, y en virtud de la cual ambos grupos han creado una central de compras conjunta y trabajarán en el desarrollo de tres plataformas de automóviles y una nueva motorización.

Por otra parte, la financiera de PSA, Banque PSA Finance, ha firmado un crédito sindicado por un importe de 4.100 millones de euros y un plazo de vencimiento de cinco años. Esta nueva línea de crédito, que se enmarca en la reestructuración de la deuda de la entidad, ha sido sobrescrita, gracias principalmente a la participación en la operación de 18 bancos de ocho países.

Además, Banque PSA Finance ha refinanciado otra línea de crédito por un importe de 1.200 millones de euros, cuyo vencimiento se retrasa hasta enero de 2016. Al mismo tiempo, otra línea de 1.800 millones se prorroga hasta diciembre de 2015, lo que en total proporciona recursos a la empresa por 3.000 millones.

El sector del automóvil se halla inmerso en un escenario muy complejo. Por un lado, la demanda a escala global ha disminuido, especialmente en los mercados tradicionales. Por otro, la situación del mercado financiero ha dificultado el acceso a la financiación, lo que ha llevado a muchas empresas del sector a un problema de falta de liquidez. A esta coyuntura se añade el problema estructural de esta industria: el exceso de capacidad de producción. Un exceso que algunos informes cifran en el 30% en el caso de la industria en Europa. Es decir, sobraría una de cada tres fábricas.

La planta de PSA Peugeot-Citroën en Vigo no ha sido ajena a esta situación, y ha tenido que hacer frente en estos últimos años a un reto al alcance de muy pocos. En primer lugar, ha tenido que adaptar de forma rápida su estructura a la disminución de la demanda. Adoptando mecanismos y sistemas de flexibilidad organizativa, técnica y laboral, ha conseguido preservar unos elevados niveles de eficiencia productiva manteniendo

## Citroën, con los deberes hechos

*Confianza en la respuesta del mercado*

do la paz social. Este proceso llevado a cabo por la planta viguesa ha permitido consolidar al centro entre los más productivos del grupo: el año 2012 se ha cerrado con 6.700 empleados y 297.000 vehículos fabricados, lo que la sitúa como la segunda planta en volumen de producción del sector en España.

En segundo lugar, ha debido compaginar este esfuerzo de ajuste con la industrialización de 3 nuevos modelos. Un "low-cost", ya en el mercado, en las dos marcas del grupo: Peugeot 301 y Citroën C-Elysée; la versión eléctrica de las furgonetas Peugeot Partner y Citroën Berlingo; y el sustituto del C4 Picasso, actualmente con su nombre industrial de B78. Para esto, la planta ha debido cambiar y readaptar sus líneas de fabricación y demás instalaciones asociadas, integrar los nuevos procesos y flujos de producción en

TRIBUNA LIBRE

Jesús F. Lampón\*



los sistemas actuales y coordinar un gran número de recursos humanos para cumplir los plazos para el lanzamiento y garantizar la calidad final del producto.

De ahí que en este comienzo de 2013 podamos decir que "los deberes están hechos". La planta de Vigo ha respondido a la confianza depositada por el grupo, y a lo largo de este año producirá en serie el nuevo C4-Picasso, las furgonetas y los modelos "low-cost". Ahora el mercado determinará el futuro de los volúmenes de producción y empleo de los próximos años.

Afortunadamente para la economía viguesa y la gallega, los modelos a producir en Vigo

son considerados estratégicos a corto y medio plazo, enviados por el resto de las plantas de las marcas de la industria del automóvil, y con buenas perspectivas de demanda.

El mercado de los vehículos low-cost, muy al contrario de perder cuota, la ha aumentado. Los países de Europa de Este, el Magreb o América Latina, destino de estos modelos, se presentan como zonas con buenas perspectivas de crecimiento. Además, las furgonetas han sido siempre una garantía de trabajo, PSA Peugeot-Citroën ha mantenido el liderazgo de los llamados vehículos utilitarios ligeros. Aun en los malos tiempos estas furgonetas alcanzan cifras anuales de 200.000 unidades. En cuanto al segmento de los vehículos eléctricos, los datos actuales de ventas a particulares dejan entrever un futuro incierto, pero las cifras del mercado de

flotas son alentadoras. Las fuertes inversiones que desde todos los gobiernos se están haciendo para la reducción de emisiones de CO2 dejan a las versiones eléctricas de las furgonetas de Vigo en un lugar propicio para su comercialización en este mercado. Finalmente, la renovación del C4-Picasso permitirá ofrecer un nuevo vehículo con mejores prestaciones y equipamiento actualizado. La fábrica se aprovechará del tirón que en el mercado supone el lanzamiento de un nuevo producto para volver a niveles de producción óptimos.

Los tiempos no son fáciles, pero el optimismo es razonable teniendo en cuenta los esfuerzos hechos en el pasado reciente, que la firma apuesta por la planta viguesa y sobre todo, que los productos en cartera están bien enfocados hacia la demanda actual y futura de un mercado muy competitivo.

\*Profesor del Departamento de Organización de Empresas y Marketing de la Facultad de Ciencias Empresariales y Turismo de Ourense. Universidade de Vigo



**Banif asesora**®

La mejor opción para ayudarle en la toma de sus decisiones de inversión.

- ✓ Seguimiento activo de sus inversiones.
- ✓ Recomendaciones concretas de inversión y desinversión.
- ✓ El respaldo de su Banquero Privado para asesorarle y guiarle en sus decisiones.

**BANIF**  
BANCA PRIVADA

C/ García Barbón, 4. 36201 - VIGO  
www.banif.es | 986 22 77 58