

Universidad

Propuestas para los cursos de verano de la UIMP

La Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) finaliza el próximo martes el plazo de recepción de propuestas para los cursos de verano en Galicia. Serán seleccionadas doce iniciativas, clasificadas en tres grupos: ciencias sociales y humanidades, ciencias experimentales y actualidad.

Investigación

Un laboratorio virtual predice las vibraciones del tren

Investigadores de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) han desarrollado un modelo matemático que actúa como un laboratorio de ensayo virtual y permite predecir y evaluar el patrón de vibraciones dependiendo del tipo de tren y del material y estado de la vía.



Un tren de alta velocidad. ARCHIVO

Ciencia

El bipedismo humano surgió hace 4,2 millones de años

El estudio del carpo de la muñeca de diversos fósiles de 'Australopithecus' y primates actuales ha permitido a un equipo internacional liderado por el Instituto Catalán de Paleontología (ICP) fijar el inicio del bipedismo humano entre los 4,2 y los 3,5 millones de años.

EUREKA!

info@
diariodepontevedra.com

«El que la ciencia pueda sobrevivir largamente depende de la psicología; es decir, depende de lo que los seres humanos deseen». (Bertrand Russell)

El futuro ya no es una incógnita

► **La tesis** del profesor Jesús Lampón crea un modelo matemático para predecir la deslocalización de las factorías auxiliares de la automoción a partir de ocho parámetros. Apostar por la productividad y saber a quién dar las ayudas públicas es fundamental para evitar la marcha de empresas

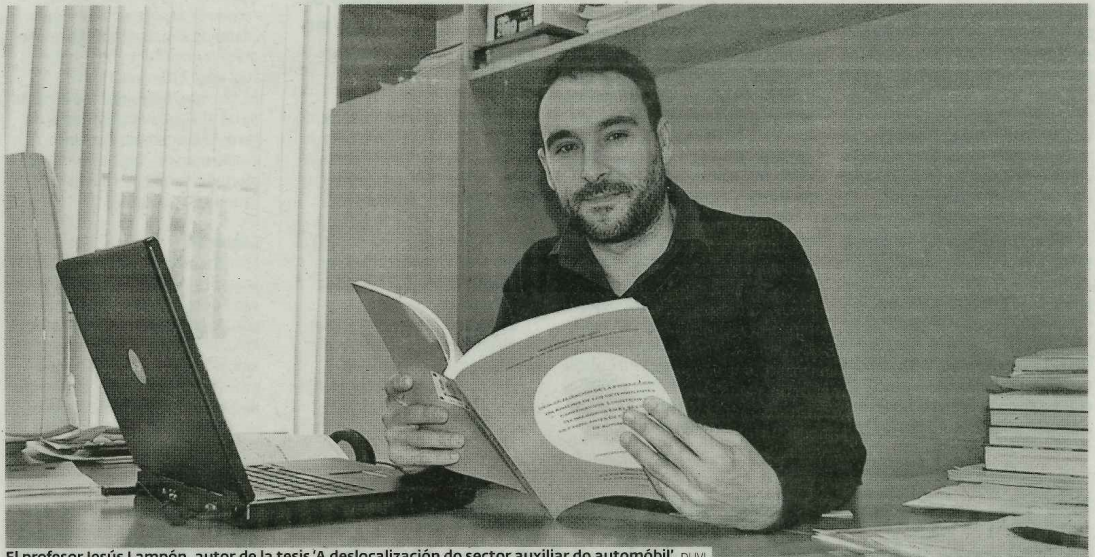
VIGO. El profesor de la Universidad de Vigo Jesús Lampón ha desarrollado, en su proyecto de tesis doctoral, un modelo matemático que sirve para predecir la deslocalización de las empresas auxiliares de la automoción.

Dicho modelo realiza sus cálculos en función de ocho parámetros: coste de mano de obra, número de plantas alternativas que la propia empresa tenga en otros países, productividad, complejidad del producto o del proceso, condiciones logísticas, estrategias de la empresa y procedencia del capital.

El estudio también ofrece consejos a los gestores de las plantas de fabricación, sobre todo la necesidad de ser productivos, y a las administraciones a la hora de elegir dónde invertir dinero público en el sector de la automoción.

Según el profesor Lampón, si una planta es intensiva en mano de obra, "su futuro a corto y largo plazo está claro: no hay viabilidad", y como quiera que el gerente "poco puede decir" en las estrategias de las multinacionales, debe favorecer la productividad a través de medidas como la mejora de los procesos.

En cuanto al papel de las administraciones públicas, advierte de que la influencia de sus políticas sobre los efectos de la deslocalización "son escasos, porque se hacen mal", ya que "las ayudas llegan cuando la decisión ya está tomada" y "lo único que hacen es retrasar u obstaculizar el cierre" de las empresas. «Las medidas hay que tomarlas antes y siempre teniendo en cuenta que la decisión final es de la multinacional, con lo que la intervención pública también tiene sus limitaciones», añade.



El profesor Jesús Lampón, autor de la tesis 'A deslocalización do sector auxiliar do automóbil'. DUVI

Recuerda el autor del estudio que "las plantas intensivas en mano de obra se acabarán marchando, y las que tienen condiciones de entrega ligadas a algún fabricante se quedarán".

La investigación surge de una realidad en la que los fabricantes de coches hacen fuera de sus instalaciones el 70 por ciento del vehículo, para reducir costos, y en la que las auxiliares de la automoción entran en "una lucha encarnizada" por hacerse con el suministro de piezas, según la nota de la Universidad de Vigo.

Jesús Lampón inició su trabajo en 2005 con la recogida de información de 153 empresas que continuaban con su actividad y de

otras 33 que abandonaron Galicia entre 2001 y 2008 y que provocaron la pérdida de 9.300 puestos de trabajo. A partir de los datos recopilados construyó un modelo que puede "predecir el futuro" con una probabilidad de acierto del 90 por ciento.

Uno de los datos más llamativos del estudio es que Vigo atrajo a más empresas de componentes

Las plantas intensivas en mano de obra se acabarán marchando a otros países y las que son productivas se quedarán

para la automoción durante los últimos años que las que se fueron a otros países, una media de entre tres y cuatro al año.

Como ejemplo ilustrativo, el investigador alude a la incorporación de la multinacional Snop al Porto do Molle de Nigrán o a la posibilidad de que Mitsubishi instale la mayor planta de fabricación de baterías de litio de toda Europa en la Plisan.

LOS ENEMIGOS. El siguiente paso será presentar la tesis doctoral a algún concurso y publicarla a nivel internacional para darle mayor divulgación a un estudio con una importante repercusión social y económica. No en vano,

la investigación desvela también a los empresarios que los verdaderos enemigos están a la vuelta de la esquina porque los que se marchan "lo hacen cerca. China y México son circunstanciales, ya que normalmente van hacia Marruecos, Túnez o los países del Este, que están muy cerca del mercado europeo al que sirven". Sobre todo cuando en esos países hay fábricas de la misma empresa. De hecho, de las 33 plantas deslocalizadas estudiadas solo seis se marcharon del contorno de España. Además, el 15% de estos traslados no provocó el cierre de la fábrica, sino que solo afectó a alguno de los productos o a alguna parte del proceso.