

REPORTAJE

historia de Citroën en Vigo son la apertura de una fábrica en Ourense en el año 1972, la puesta en marcha de Indugasa un año más tarde y el acuerdo con Peugeot firmado en 1976, con la posterior producción del modelo Peugeot 504.

Modelos actuales

A la espera de los nuevos vehículo, la planta de Balaídos fabrica en la actualidad seis modelos diferentes: los Citroën C4 Picasso, Grand C4 Picasso, Berlingo y C-Elysée, y los Peugeot Partner y 301.

El Citroën C4 Picasso 5 plazas es toda una revolución en monovolúmenes. Con un estilo dinámico, robusto y atractivo, incorpora las más avanzadas tecnologías para una conducción cómoda y segura. El Citroën Grand C4 Picasso es el gran technospace de la marca. Junto con unas emisiones de CO2 récord, este modelo puede transportar hasta siete personas y ofrece una interfaz de conducción 100% digital. El nuevo Peugeot Partner es un ludovolumen dinámico y de una modularidad inédita con sus tres asientos traseros individuales o el nuevo techo Zénith.

Por su parte, el nuevo Citroën Berlingo integra prestaciones de los monovolúmenes y de las berlinas mientras consolida su identidad de vehículo polivalente. El nuevo 301 es una berlina compacta de tres volúmenes con vocación internacional. Integra los últimos códigos de estilo de Peugeot y propone un diseño con carácter y un aspecto moderno. El C-Elysée, destinado a los mercados internacionales de mayor crecimiento, es una berlina de tres volúmenes atractiva, robusta y espaciosa.

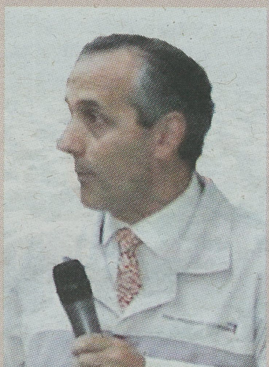
La adjudicación del nuevo modelo a la planta de Vigo supone todo un impulso productivo para el sector gallego de la automoción y garantiza el futuro laboral de miles de trabajadores hasta 2026.



JUAN ANTONIO MUÑOZ CODINA,
director Industrial y
Supply Chain Europa.



JOSÉ MARÍA CASTRO COVELO,
director de la planta de PSA
en Mungalde (Portugal).



ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ,
director Industrial de Proyectos
en África y Medio Oriente.



YANN MARTIN, director
del centro de Vigo y del
Polo Industrial Ibérico.

En los últimos años, el grupo PSA Peugeot Citroën ha confiado algunos de sus puestos de responsabilidad a directivos viguéses o formados en la planta de Balaídos. El último de esos nombramientos fue el de José María Castro Covelo, que desde el pasado mes de marzo es el director de la planta de PSA en Mungalde (Portugal). Este vigués de 41 años había desempeñado distintas responsabilidades de gestión económica e industrial en PSA, tanto en Vigo como en París. El nuevo responsable de Mungalde llegó a la planta en la fase previa de preparativos para el lanzamiento de la producción complementaria de los modelos que integran el proyecto K9, tres siluetas para Peugeot, Citroën y Opel. Castro sustituyó en el cargo a Hamid Mezaib, que había sido director

TALENTO VIGUÉS EN PUESTOS DE RESPONSABILIDAD



JAVIER VARELA SOBRADO,
vicepresidente ejecutivo de
TPCA en República Checa.



ÓSCAR FERNÁNDEZ PUENTE,
director del centro de
Villaverde (Madrid).



JOSÉ MANUEL FDEZ. CEDRÓN,
director de Relaciones
Sociales del Polo Ibérico.

director de Relaciones Sociales y Humanas del Polo Ibérico.

Alejandro González, que hasta el año hasta 2011 fue responsable de Montaje en Balaídos, es en la actualidad director industrial de Operaciones y Nuevos Proyectos para África y Oriente Medio, uno de los mercados considerados prioritarios por la multinacional francesa.

El anterior responsable de la Unidad Técnica de PSA-Vigo, Óscar Fernández Puente, es ahora director del centro de producción de Villaverde (Madrid), mientras que Yann Martin, que pasó de responsable de Montaje (2011-2014) a director de PSA-Vigo, es desde enero de 2015 el director del Polo Industrial Ibérico del grupo, con responsabilidades sobre las plantas de Balaídos, Mungalde y Madrid.

del taller de Pintura de PSA-Vigo.

En lo más alto de la estructura de PSA está Juan Antonio Muñoz Codina, el máximo responsable industrial del grupo en Europa, que anteriormente había sido director de los centros de Balaídos y Mungalde. Por su parte, Javier Varela Sobrado es en la actualidad vicepresidente

ejecutivo de TPCA, la *joint venture* que mantienen PSA y Toyota para la fabricación de utilitarios urbanos en Kolin (República Checa); antes había sido director de la planta francesa de Sochaux y de la argentina de El Palomar. Otro gallego con cargo de responsabilidad en el grupo es José Manuel Fernández Cedrón,

La fábrica de Vigo de PSA Citroën está de enhorabuena.

Pero esta buena noticia no ha sido fruto de la casualidad, sino de haber abordado con excelencia la labor que se le ha encomendado. En la actualidad, la producción de automóviles no se explica sin tener en cuenta el contexto de las plataformas modulares. Unas nuevas plataformas que permiten la fabricación de diferentes modelos de coches de varios segmentos del mercado. La modularidad en el automóvil se ha utilizado a lo largo de los años para obtener diversas ventajas, pero especialmente las relacionadas con las economías de escala (mayor número de unidades producidas que comparten un mayor número de recursos de producción) y la flexibilidad de la red de plantas de producción (mayor capacidad para compartir la fabricación de un mayor número de modelos en sus plantas). En este contexto, las plantas pueden fabricar modelos que



Jesús F. Lampón*

Una planta modelo en el contexto modular

antes con las plataformas estándar no podían, optando a nuevos modelos que antes no fabricaban, pero también en contrapartida compiten con plantas que antes no fabricaban sus modelos.

La planta de Sochaux y la de Vigo fueron elegidas como pioneras para implantar la plataforma modular del grupo francés. Vigo ha tenido que adaptar todos sus procesos e instalaciones productivas a esta nueva

configuración modular, con el reto que supone a nivel tecnológico y humano. El tamaño de planta de Vigo, considerada como grande, ya que en plena producción ya fue capaz de superar los 500.000 vehículos anuales, tiene una relevancia clave en este contexto. Por tanto, es una planta óptima para obtener las economías de escala que la modularidad lleva asociada.

Pues bien, la planta de Vigo está

recogiendo los frutos de su buen trabajo y haciendo realidad la capacidad que su equipo directivo y sus empleados tienen de adaptarse a los cambios en el sector, y además hacerlo con eficiencia. El último anuncio de este pasado miércoles de la adjudicación de un nuevo modelo a la planta viguesa plantea un escenario con buenas perspectivas, ya que a los modelos actuales (Peugeot Partner y 301 y Citroën C-Elysée, Berlingo, C4 Picasso 5 y 7 plazas) se le une uno nuevo. Esta situación futura permite situar a la planta en una buena posición por diferentes motivos:

1.- Obtener economías de escala fruto de los posibles altos volúmenes de producción. Esto implica que los costes fijos se pueden repartir en un mayor número de unidades y hay un impacto inmediato en la mejora de los ratios de productividad.

2.- Tener menos dependencia de las fluctuaciones del mercado. Esto supone que al tener varios modelos, la producción global de la planta es

tá poco influenciada por la posible caída de ventas de alguno de los vehículos.

3.- Ser un referente dentro del grupo PSA y del sector en España. Los volúmenes de producción, el nivel tecnológico de sus instalaciones totalmente actualizadas y la optimización de sus procesos de fabricación, la hacen una planta modelo en este contexto modular.

Ahora, sólo falta esperar a que este futuro próximo llegue y mientras tanto la fábrica continúe adaptando sus instalaciones y procesos a este contexto. Para los investigadores que desarrollamos nuestro trabajo en el sector es una suerte ser testigos de las actuales evoluciones que la fabricación de vehículos está teniendo, pero aún mayor suerte es verlo en lo que consideras parte de tu casa, PSA Vigo.

* Profesor de la Universidad de Vigo. Investigador de la red ITIAM (Red Innovación y Trabajo en la Industria Automotriz Mexicana)