

# PSA obliga a la automoción gallega a desdoblarse entre Portugal y Marruecos

Un primer grupo de proveedores busca sitio en Kenitra, junto a la futura planta de la gala

M. SÍO DOPESO

VIGO / LA VOZ

La industria gallega de componentes del automóvil ha reducido su dependencia del grupo PSA en los últimos años, hasta situarla por debajo del 50 % del total de su producción. Pero la multinacional francesa está fuerte. Se ha venido arriba en los dos últimos años, gracias al empujón propinado por el portugués Carlos Tavares, y situarse en su entorno es garantía de trabajo y de futuro para el sector.

Lo saben bien la treintena de proveedores de la matriz gallega que en los últimos años han implantado filiales en Portugal, para competir en costes, tal y como exige la multinacional francesa para salir beneficiados en el reparto de componentes de los nuevos modelos adjudicados a Vigo: la nueva gama de furgonetas Citroën, Peugeot y Opel, en el 2017; y un nuevo todocamino de Peugeot en tres versiones en el 2020.

Pero el objetivo de la automoción gallega también apunta a Marruecos. PSA quiere que al menos el 50 % de las piezas y los componentes de su nueva fábrica, que debe estar operativa en el 2019, se suministren desde Kenitra, el lugar elegido para la implantación de su nueva fábrica en Marruecos.

Un primer grupo de proveedores gallegos ya están haciendo números y han comenzado a buscar suelo en el entorno de la futura planta marroquí de PSA. Situar allí es la mejor garantía



Línea de montaje de Renault en Tánger, la primera planta de coches instalada en Marruecos.

para los proveedores de ciertos tipos de piezas que solo se pueden surtir en proximidad.

Las incursiones en suelo marroquí se localizan en la Zona Franca de Tánger (Tánger Free Zone), en donde hay un millar de grandes multinacionales instaladas, la mayoría de ellas arrasadas por la planta de Renault, donde el fabricante galo produce su marca económica Dacia.

## Primera incursión

Allí está también desde hace casi 5 años Viza Tánger, filial del vigués Grupo Viza, que fabrica armaduras de asientos para todos los modelos Dacia; el grupo Hispamoldes, especializado

en moldes de inyección de plástico; y también lo ha intentado Izmar, la auxiliar viguesa de logística de fábrica (monta contenedores de transporte de piezas), aunque todavía no ha consolidado su proyecto.

PSA invertirá 557 millones de euros en la nueva instalación en el parque Atlantic Free Zone de Kenitra, a unos 50 kilómetros al norte de la capital, Rabat, para

Al igual que el vecino Portugal, Marruecos ofrece ventajas fiscales y salarios bajos

producir 200.000 coches al año, de modelos que todavía no han trascendido.

Al igual que ocurre con la automoción gallega implantada en el norte de Portugal, los proveedores que arriesgan en una inversión en Marruecos lo hacen incentivados por subvenciones fiscales, como la exención total del impuesto de sociedades o el apoyo financiero otorgado por el fondo Hasán II (para gastos de construcción y costes de equipos).

Además, y al igual que el vecino luso, Marruecos es consciente de su fuerza competitiva, con una mano de obra con un salario mínimo por debajo de los 210 euros mensuales.

Una cadena de valor global

H

Jesús Lampón

Investigador Universidad de Vigo

ace muchos años que lo que hoy es Marruecos lo fue España. El área de Tánger en la que ahora se asientan centenares de proveedores apareció

para servir a las fábricas mano de obra intensiva y componentes de poco valor que hace ya años que no se hacen en España, como las cableerías. Marruecos no ha sido nunca un fabricante de automóviles. La situación comenzó a cambiar cuando Renault se implantó allí con una capacidad de producción de 340.000 coches. Ahora PSA anunció la suya para el 2019, con una previsión de 200.000 coches al año. Juntas suman la actividad que puede alcanzar la fábrica de Vigo al máximo de su capacidad. Por eso, pensando en volumen de producción, los proveedores tendrán que plantearse si les interesa o no implantarse. Renault, cuando llegó, se encontró con la falta de cultura industrial. Ahora PSA tendrá ese problema. Y es cierto que hay un tema logístico importante que obliga a los proveedores a situarse al lado de la factoría. La nueva PSA va a generar plantas en proximidad.

El problema de trabajar a bajo coste es que siempre habrá alguien que lo hace más barato. Por eso el futuro y la competitividad están en el valor añadido, no en el precio. Ya no somos un país periférico, pero tampoco somos Alemania ni Francia. Debemos tener claro en qué lugar de la cadena de valor global estamos y qué sitio queremos ocupar.

## Volvo hace vicepresidente a un vigués de la cantera de Citroën

M. S. D. VIGO / LA VOZ

Un ingeniero forjado en la cantera de la factoría viguesa de PSA se acaba de situar en el puesto más alto alcanzado por un gallego en un grupo automovilístico que no sea la multinacional francesa.

El gigante sueco Volvo Cars ha anunciado la elección de Javier Varela Sobrado como vicepresidente sénior de producción o, lo que es lo mismo, el máximo responsable de las fábricas del grupo. «El nombramiento se enmarca en el proceso de renovación de la gestión ejecutiva iniciado para posicionar mejor a la compañía de cara a su transformación global», explicó el constructor. Varela se incorpora a esa estrategia industrial que culminará a la vuelta de 5 años y que incluye

la puesta en marcha de nuevos y arriesgados modelos para el fabricante, como su primer todocamino de alta calidad. Además prepara la apertura de una nueva planta de fabricación en Estados Unidos y apuesta por seguir manteniendo su posición de liderazgo en la conducción autónoma y eléctrica.

Ese será el escenario de trabajo que se va a encontrar Javier Varela. Experiencia no le falta. El ingeniero se forjó durante casi una década en la planta de la entonces Peugeot Citroën de Vigo, en donde llegó a ocupar la secretaría técnica industrial del equipo de colaboradores del exdirector Javier Riera.

Varela, casado y con dos hijos, se licenció como ingeniero industrial en Vigo. Fue uno de los



Javier Varela es vigués, tiene 51 años y se incorpora a la alta gestión de Volvo

primeros alumnos de su promoción. Durante algún tiempo, compatibilizó su trabajo en Citroën con un puesto de profesor en la Escuela de Ingeniería Técnica Industrial de Vigo.

Por espacio de tres años residió en París, formando parte del equipo de planificación estratégica de PSA para las grandes acciones de producción. Se le esperaba como director en Galicia, pero con el afrancesamiento de la planta de Vigo, el futuro de Varela se situó más fuera que dentro de España. PSA lo envió prime-

ro a dirigir la fábrica de Argentina y en el 2014 fue trasladado a Chequia, como vicepresidente de la planta de Kolin, compartida con la multinacional japonesa Toyota.

## Un gigante que crece

Es muy posible que Varela no sea el único fichaje gallego de Volvo. El constructor acaba de poner en marcha una de las mayores campañas de su historia para incorporar 400 nuevos ingenieros a su plantilla en los próximos 12 meses.

Volvo señaló que el objetivo de esta campaña de contratación de ingenieros tiene el objetivo de impulsar el desarrollo de la próxima generación de tecnologías relacionadas con la seguridad, la conducción autónoma

ma y la electrificación. Así, los 400 nuevos ingenieros se incorporarán a diferentes áreas, aunque principalmente a la de desarrollo de software en Göteborg. Además, la empresa ha puesto en marcha un nuevo centro de I+D en la ciudad de Lund (Suecia), que cuenta en un principio con una plantilla formada por 35 personas que iniciarán su actividad en septiembre.

La firma automovilística cerró el pasado mes de agosto con unas entregas mundiales de 32.826 unidades, lo que supone una subida del 8,7 % respecto al mismo mes del año anterior, según datos publicados por la empresa.

Las ventas semestrales ascendieron a 256.563 unidades, un 10,5 % más que en el mismo período del 2015.