

cuadernos de la federación

El sector de automoción frente a una economía recesiva

INFORME 2008



número 35 ● octubre 2008

Federación Minerometalúrgica

CCOO

Edita:

Federación Minerometalúrgica de CC.OO.
C/ Fernández de la Hoz, 12. 28010-Madrid
Tel: 91 319 19 44. Fax: 91 319 17 11
e-mail: comunicacion@fm.ccoo.es
www.minerometal.ccoo.es

Producción gráfica: Carmen de Hjes.

D. Legal: GU-25/98

© FM de CC.OO.

PRESENTACIÓN **pág. 7**

COYUNTURA INTERNACIONAL **pág. 13**

- La Unión Europea en el marco de la crisis económica
- Situación de la economía española
- Evolución y perspectivas para la industria española

EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN, CRISIS ENERGÉTICA Y MEDIO AMBIENTE **pág. 31**

- La polémica apuesta por los biocarburantes
- El reto medioambiental europeo

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL **pág. 43**

1. ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA
2. AMÉRICA LATINA
3. ASIA-PACÍFICO
4. EL CONTINENTE EUROPEO

LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA **pág. 107**

- Producción, ventas, exportaciones de vehículos y saldo comercial
- Sector de componentes para automoción
- Empleo en el sector de automoción
- Parque de automóviles y precio del carburante
- Concentración regional del sector de automoción en España

CONCLUSIONES **pág. 149**

- El sector de automoción y estrategias para abordar la crisis económica
- Conclusiones de los Observatorios Industriales Sectoriales

PRESENTACIÓN





PRESENTACIÓN

El sector de automoción se viene enfrentando a retos trascendentales para su desarrollo futuro. Tanto a los tradicionales, derivados de la fuerte competencia que acompaña a esta industria y el impulso que los países emergentes están imprimiendo en los mercados más débiles, como a los importantes esfuerzos tecnológicos necesarios para buscar alternativas viables a la hora de enfrentarse a las crisis permanentes generadas por las energías procedentes de los combustibles fósiles.

En este momento, a estas circunstancias se le añaden las consecuencias de la crisis de las hipotecas de alto riesgo norteamericana y sus efectos sobre el incremento del petróleo, de las materias primas y de algunos productos agrícolas. La situación de incertidumbre generada está llevando a que el sistema financiero se haga opaco a las necesidades de los sectores y de las empresas, repercutiendo en una fuerte degradación del consumo, sobre todo en sectores como el de automoción, muy sensible a la evolución de las cifras macroeconómicas, tras la vivienda y la construcción, en el que se viene reflejando en una frenazo de la inversión desde finales del año 2007.

En España, este sector ha sido el privilegiado en materia de incremento de la facturación, de las producciones y de las ventas, además de los constantes apoyos de las administraciones, tanto autonómicas como central, a la hora de afrontar problemas recurrentes y puntuales. Mientras que los déficits estructurales que han padecido la mayoría de las empresas del sector han tenido que ser abordados desde los sindicatos con alternativas concretas y priorizando el mantenimiento de la actividad de la empresa a largo plazo sobre los efectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores (flexibilidad).

En definitiva, los trabajadores han sido los permanentes paganos de una situación que no han generado y en la que un parte importante del problema es consecuencia de la falta de estrategias que incorporen efectos de anticipación al cambio, sobre todo en un sector procíclico como el del auto. Este fue el argumento principal para que los sindicatos, aprovechando la bonanza de los últimos trece años en este sector, apostásemos por la incorporación en la negociación colectiva de medidas de flexibilidad que evitaran el derroche de dinero público, por un lado, e incorporaran garantías de empleo, sobre todo estable, por otro.

Pero estamos comprobando que, a pesar de los buenos resultados conseguidos, las empresas han abandonado este diseño compartido por la adopción de decisiones más fáciles y baratas para ellas, acudir a la Administración para que subvencione costes de mano de obra que no están justificados, mediante la presentación de expedientes de regulación de empleo. Entre otros motivos, porque el mercado europeo, sobre todo el de los países a los que se dirigen los productos de la actividad española, no ha manifestado crisis alguna. Una simple desaceleración del mes de agosto no puede acarrear el estado de crispación para la industria y el empleo transmitido por las propias empresas en este país desde el mes de septiembre.

Al mismo tiempo, no hay que olvidar el grado de insolidaridad que acarrea este tipo de medidas en una parte fundamental del sector, las empresas de fabricación de piezas y componentes para automoción. En ellas, los trabajadores, además de sufrir directamente las presiones que de forma prepotente vienen ejerciendo las empresas constructoras sobre las del sector auxiliar, con efectos directos en el empleo, las condiciones de trabajo y los salarios, ahora se encuentran con un perjuicio mayor: las consecuencias de los expedientes de regulación de empleo injustificado que presentan sus principales clientes. A los que se une además la pérdida económica de los trabajadores adscritos a las empresas constructoras por la aplicación del expediente.

En definitiva, se vuelve a cargar sobre los costes laborales las principales consecuencias de las deficientes estrategias seguidas por el sector, sobre todo en España, donde las distintas administraciones no han conseguido que se gane el nivel de autonomía necesario para el desarrollo de la industria española, a cambio de las permanentes prebendas concedidas a las casas matrices de las multinacionales ubicadas en el país.

Por todo ello, los observatorios sectoriales, creados en el ámbito de las organizaciones sindicales y empresariales, de la Administración y los centros tecnológicos, deberían jugar el papel de liderar los cambios necesarios y su adecuación a la realidad macroeconómica internacional, nacional y del sector en particular. Sobre todo, apoyando el trabajo que vienen haciendo hasta la fecha para que sus conclusiones, alternativas e iniciativas dejen de sustentarse en el papel para trasladarse al marco de las relaciones laborales y de los necesarios cambios normativos.

Madrid, octubre de 2008

1

COYUNTURA INTERNACIONAL





COYUNTURA INTERNACIONAL

En 2007, la economía internacional se ha desenvuelto en un contexto de permanente incertidumbre, derivada de las turbulencias surgidas en los mercados financieros en el segundo semestre del año y que han terminado en forma de importante desaceleración en 2008. A pesar de todo, fue un año de sólido crecimiento económico, que ha permitido un aumento del PIB mundial del 5% por cuarto año consecutivo, prolongando de esta forma el ciclo expansivo más largo desde mediados de los años sesenta.

COMERCIO Y PRODUCCIÓN MUNDIAL, 1998-2008

(Tasa de variación interanual en volumen)

Conceptos	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008(p)
Producción mundial	2,8	3,7	4,7	2,2	2,8	3,6	4,9	4,4	5,0	4,9	3,7
Países avanzados	2,6	3,5	3,9	1,2	1,6	1,9	3,2	2,6	3,0	2,7	1,3
Países en desarrollo	3,1	4,1	5,9	3,8	4,7	6,2	7,5	7,1	7,8	7,9	6,7
Comercio mundial	4,6	5,8	12,2	0,3	3,5	5,4	10,7	7,6	9,2	6,8	5,6
Importación											
Países avanzados	6,0	8,0	11,7	-0,5	2,7	4,1	9,3	6,3	7,4	4,2	3,1
Países en desarrollo	-0,1	0,8	13,7	3,1	6,3	10,1	16,1	12,0	14,4	12,8	11,8
Exportación											
Países avanzados	4,3	5,6	11,7	-0,5	2,4	3,3	9,0	6,0	8,2	5,8	4,5
Países en desarrollo	5,5	3,7	13,7	2,6	6,9	10,5	14,1	11,1	10,9	8,9	7,1

(p) Previsión

Fuente: FMI, *Perspectivas de la Economía Mundial*, abril de 2008.

La desaceleración de la economía estadounidense se vio compensada por el fuerte dinamismo de las economías emergentes, en especial de China, India y Rusia, y por el crecimiento de la Unión Europea, el segundo mayor de los últimos siete años. Pero los problemas bancarios de liquidez, generados por la crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos y su repercusión en entidades financieras de otros países, han dado lugar a

tensiones financieras con unos resultados muy negativos. A lo que se acompaña la elevación de los precios del petróleo, de las materias primas y de algunos productos agrícolas, que están marcando el desarrollo de la economía mundial y apuntan a una perspectiva de recesión.

En un contexto de dificultades de financiación internacional, las economías emergentes de Asia, con elevados niveles de reservas de divisas acumuladas en los últimos años, continúan creciendo y seguirán invirtiendo mayoritariamente en activos del tesoro de las economías desarrolladas. En 2007 crecieron un 8,1%, con China nuevamente a la cabeza, con un 11,4% de aumento, el mayor de la última década. Pero, el principal riesgo a medio plazo, más allá de su desequilibrado modelo de desarrollo, centrado excesivamente en el sector exterior y la inversión, y con un escaso peso del consumo privado, es el de la inflación.

En los últimos diez años, los flujos de inversión extranjera directa (IED) mundiales han experimentado un cambio sustancial respecto a los años anteriores, en los que habían crecido de forma más o menos estable, hasta que en 1995 inician una etapa de intenso crecimiento. Desde entonces y hasta 2003, se produjo una importante caída a nivel mundial, coincidiendo con la incertidumbre financiera en un escenario de ralentización de la economía, para, a partir de 2004, iniciar la recuperación de nuevo con un fuerte crecimiento.

De esta forma, se pueden distinguir tres etapas distintas que se corresponden con la segunda mitad de la década de los noventa: el freno a las inversiones exteriores entre 2001 y 2003, y la rápida recuperación posterior, que ha permitido alcanzar en 2007 un máximo histórico de 1,5 billones de dólares, consolidando la tendencia alcista iniciada en 2004, después de tres años de fuerte contracción. No obstante, la crisis de los mercados financieros y las peores perspectivas de crecimiento económico mundial están provocando cierta ralentización de la actividad inversora a partir de 2008.

Este importante crecimiento de los flujos globales de IED se explica por la importante actividad derivada de operaciones de fusión y adquisición, que son la principal forma de inversión en los países desarrollados, representando más del 80% del total de IED, mientras que en los países en desarrollo dos terceras partes de la IED es inversión productiva.

Esta evolución de los flujos inversores ha estado determinada principalmente por las entradas de capital en los países desarrollados. No obstante, se constata progresivamente una mayor presencia de los países en desarrollo en la captación de flujos de IED y, en consecuencia, una mayor competencia por la atracción de inversiones exteriores. De hecho, desde 2003, los países desarrollados han perdido peso en la captación de IED frente al resto de países, desde el 75% que representaban de media antes de 2003 hasta el 65% que representan actualmente.

Dentro de los países desarrollados, la Unión Europea, con más del 40%, y Estados Unidos, con un 17% de media en el periodo, han concentrado la mayoría de los flujos de entrada totales, seguidos de Canadá. Dentro de la Unión Europea, destaca la UE-15 como principal destino de estos flujos y dentro de ella Reino Unido, Francia, Alemania y España, y, sobre todo, el crecimiento importante en los últimos años de las inversiones en los nuevos Estados miembros. Entre los países en vías de desarrollo, además de Latinoamérica que concentra en torno a un 9% del total, China y Hong Kong han sido los principales receptores de flujos de IED mundiales.

LA UNIÓN EUROPEA EN EL MARCO DE LA CRISIS ECONÓMICA

Creció un 2,8% en 2007, la segunda tasa más elevada de la última década. Lo que parecía prolongar la recuperación de la economía europea, sin embargo, se vio empañada con el inicio de un debilitamiento en los últimos tres meses del año y con efectos negativos durante 2008, con una expectativa de retroceso en 2009.

Sus variables fundamentales, con la excepción de la inflación, se mantuvieron sólidas, hasta que empezó a deteriorarse este escenario a finales de año. Las causas fueron las turbulencias en los mercados financieros, la desaceleración de la economía estadounidense y la fuerte elevación del precio del petróleo y de los productos básicos.

Los resultados obtenidos en 2007 reflejan una situación favorable para acometer la crisis internacional: un elevado ritmo de creación de empleo (1,7%); junto con una tasa de desempleo de la población activa decreciente (7,1%), el nivel más bajo de los últimos quince años; y una inflación media cercana a los objetivos trazados (2,4%). Además, en los últimos años la situación financiera de las empresas y las economías domésticas han mejorado, así como el comercio exterior de la UE, que mantiene un elevado peso en las áreas menos expuestas a las perturbaciones financieras.

Sin embargo, en el período comprendido entre abril y junio de 2008 el conjunto del área euro se ha contraído, empujada por los descensos. Alemania y Francia y la ralentización del Reino Unido, España e Italia, reflejan las primeras cifras negativas desde 1992/3, y la primera caída del PIB desde la instauración del euro. Por lo que, a las expectativas de entrada en recesión de la economía estadounidense en el segundo semestre de 2008, previsiblemente le acompañará la europea y con especial énfasis los países más afectados por la crisis inmobiliaria, como España y el Reino Unido. Esta situación ha llevado a que el Gobierno francés llamara a una respuesta europea coordinada a la crisis.

Desde la adhesión de los nuevos Estados miembros, la construcción europea está atravesando por dificultades que giran en torno a la capacidad de integración política, institucional y financiera de una Unión Europea de 27 Estados miembros. Sin embargo, la ampliación de 2004, completada con la adhesión de Bulgaria y Rumanía en 2007, supuso, desde la ver-

tiente económica, un aumento de las oportunidades de comercio y de inversión para todos los Estados miembros.

Los efectos positivos de la adhesión para los nuevos Estados son evidentes, a tenor del intenso crecimiento del PIB y de la progresiva reducción de los principales desequilibrios macroeconómicos que han experimentado desde entonces, aunque dicho crecimiento no ha ido acompañado de una expansión en paralelo del empleo.

Los objetivos de la Estrategia de Lisboa, definidos en el Consejo de Primavera de marzo de 2000, se enmarcan en la apuesta de la UE para *"afrontar los efectos de la globalización y responder a las nuevas necesidades derivadas de la economía del conocimiento, mediante la aplicación de cambios estructurales en cada uno de los países miembros"*. Y el último Consejo Europeo, de diciembre de 2007, apostó por la continuidad de los cuatro ámbitos prioritarios de reforma, definidos en la Cumbre de Primavera de 2006: el conocimiento (investigación, innovación y educación), el entorno empresarial (Ley de la Pequeña Empresa para Europa), el empleo (flexiseguridad y políticas activas de inclusión), la energía (Hacia un Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética) y el cambio climático (Estrategia para un Desarrollo Sostenible).

La falta de competencias de la UE en materia de política industrial dificulta no sólo el desarrollo de una estrategia que se apoye en una necesaria interacción entre las políticas europeas, sino la de capacidad de gestionar y coordinar esas estrategias en el ámbito comunitario. A pesar de todo, se vienen definiendo políticas en materia de capital humano, educación, investigación y desarrollo y competencia, así como en una mayor implicación de los interlocutores sociales, el desarrollo de las sinergias entre las políticas y los recursos financieros y la adaptación de los marcos jurídicos convencionales.

Al mismo tiempo, la UE mantiene su principal vulnerabilidad en la fuerte dependencia energética y la concentración geográfica de las importaciones. A pesar de asumir el liderazgo mundial de la sostenibilidad energética está siendo incapaz de afrontar los problemas derivados de la heterogeneidad de sus regulaciones nacionales en esta materia.

El ámbito de la ampliación europea ha supuesto la redefinición del espacio productivo europeo, mediante propuestas para una política industrial

más equilibrada entre el desarrollo horizontal y vertical, teniendo en cuenta la situación de cada sector. Todo ello, y en línea con las directrices emanadas de la Comisión Europea, a través de garantizar una buena gestión de las reestructuraciones que obedezca a un doble imperativo: económico y social, y debiendo incorporar una visión a largo plazo de la evolución y dirección de la economía europea para que los cambios actúen como medio para reforzar su competitividad.

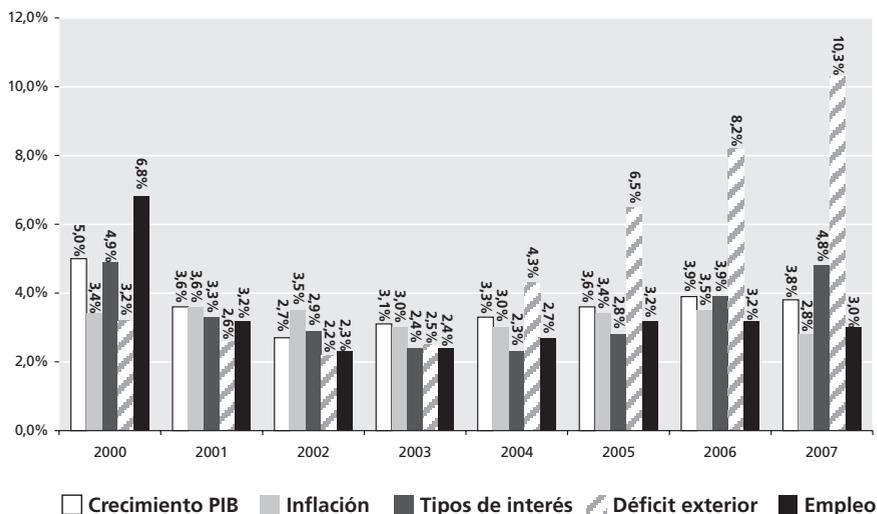
Sin embargo, en la cuarta Conferencia Ministerial de la OMC, negociación sobre el comercio multilateral que se ha venido desarrollando bajo la Ronda de Doha, y en los temas relacionados con el acceso a los mercados no agrícolas (NAMA), los sectores industriales, y en concreto el del automóvil, han mostrado su preocupación por las propuestas que se vienen realizando por parte de la Comisión Europea respecto a facilitar la apertura del mercado europeo sin adoptar medidas recíprocas, lo que podría limitar las oportunidades de exportación, dañar las inversiones y el empleo en Europa, así como afectar a la competitividad de la industria.

El principal objetivo de estas negociaciones debiera ser el de asegurar unas rutas justas de exportación de productos y mejorar el acceso al mercado de todos los continentes y regiones. Pero el texto que se viene discutiendo no ofrece nada a cambio de la fuerte reducción de tarifas de la UE. En este sentido, desde la industria de automoción, y teniendo en cuenta que los altos aranceles que se aplican a este sector en algunos países emergentes pueden mantenerse a largo plazo, se está planteando la necesidad de proponer períodos más largos de transición para los países en desarrollo y la eliminación de la inexistencia de barreras tarifarias en la industria de automoción.

SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La economía española continuó manteniéndose entre las más dinámicas de su entorno, con un crecimiento del PIB ocho décimas superior al promedio de la Unión Europea en 2007. Pero reflejó una paulatina desaceleración durante el desarrollo del año, como consecuencia de la pérdida de impulso de los principales factores que habían sustentado el crecimiento económico en el último ciclo expansivo: el gasto en consumo de los hogares y el sector de la construcción. Situación que se agrava en el último periodo del año, con el estallido de la crisis hipotecaria en Estados Unidos y su traslado al resto de la economía mundial, sobre todo la europea.

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA



Fuente: INE y Ministerio de Economía y Hacienda.

A pesar de haber reflejado una tasa elevada de crecimiento de la producción y del empleo en los últimos años, no ha sabido acometer los tradicionales déficits que han venido acompañando a su desarrollo y que tienen como principal referencia un modelo de competencia con grandes dificultades para adaptarse a la economía global.

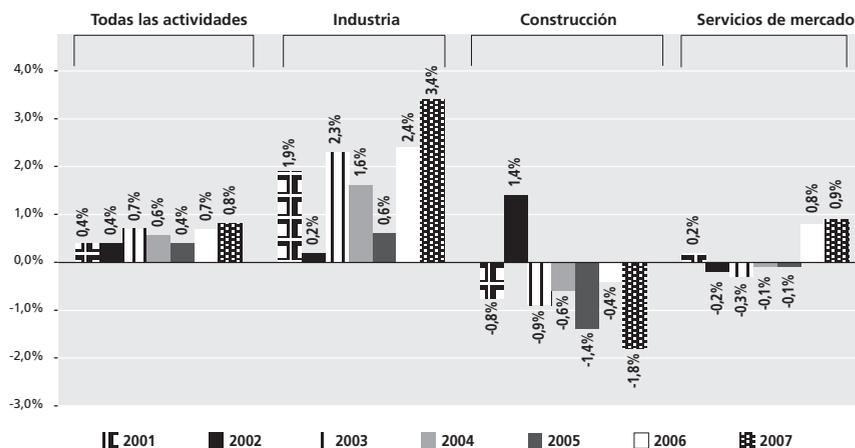
Actualmente, la intensa desaceleración de la demanda interna, la caída en picado del sector de la construcción, el crecimiento desbocado de la inflación, la baja productividad, el fuerte endeudamiento de las familias, todo ello en un contexto de elevación de los tipos de interés e insostenible déficit en la balanza de pagos, ha provocado una situación de crisis con una fuerte influencia externa pero, al mismo tiempo, facilitada por una importante debilidad interna generada por la economía española en los últimos años de euforia.

El estancamiento económico dibuja un panorama complicado que tiene muchas posibilidades de verse acompañado de una recesión y una fuerte destrucción del empleo en 2008. La economía española se encuentra muy endeudada, tanto interna como externamente, y la falta de inversiones dirigidas a sectores de actividad distintos a la construcción explica su saldo negativo en prácticamente todos los epígrafes de la balanza de pagos.

El patrón de crecimiento económico ha generado muchos puestos de trabajo pero poco productivos, escasamente remunerados y muy vulnerables ante una inflexión en la actividad, mientras que el tejido productivo tiene dificultades para competir en aquellas actividades de contenido tecnológico medio y alto.

Los déficits del modelo de competencia tienen como principal referencia factores relacionados con las carencias inversión en I+D, TIC e innovación tecnológica, generando un volumen insuficiente de puestos de trabajo cualificados y, por tanto, en productividad. De hecho, los sectores que más han contribuido en estos últimos catorce años al crecimiento económico y la creación de empleo son los que registran menor productividad y los más inflacionistas, estando menos sometidos a la competencia internacional.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCTIVIDAD EN ESPAÑA



Fuente: Elaboración propia a partir de la base de datos del INE.

Al mismo tiempo, una vez que estos sectores están dejando de influir de forma determinante en el patrón de crecimiento de la economía española, el tejido industrial no ha sido capaz de tomar el relevo de la construcción como "motor" del crecimiento y cambiar el paradigma en el que se basa el actual modelo, debido a la existencia de problemas estructurales en su configuración y relacionados con la excesiva concentración en subsectores con un bajo aporte tecnológico.

Otro déficit estructural se manifiesta en las dificultades para competir en la economía global en la que se mueve, además de los problemas añadidos por la entrada de nuevos miembros en la UE, con estrategias económicas orientadas hacia la exportación y que representa una mayor competencia para las empresas españolas. Tanto es así, que la mejora de la competitividad de los nuevos países de la Unión coincide con la tendencia a la pérdida de competitividad por parte de las exportaciones españolas en el ámbito de la UE, su principal mercado. Porque se parte de una falta importante de internacionalización de la empresa media española.

Un factor importante es la marcha de los precios que inciden en los costes de los productos. Por un lado, está la apreciación del euro respecto al dólar, que provoca un encarecimiento relativo de los precios de los bie-

nes exportados frente a los competidores del área dólar o yuan. Al mismo tiempo, se constata un aumento de los precios de materias primas básicas (aluminio, hierro, energía) que no está compensado por la apreciación del euro y el relativo abaratamiento de los productos comprados con dólares. Esta alza de costes es a todas luces superior a la de cualquier otro input productivo y aumenta los costes de algunas de las empresas del sector.

La evolución del crecimiento de los diferentes sectores productivos revela el diferente impacto que sobre los resultados de cada rama han tenido los cambios tanto en la coyuntura internacional -turbulencias en los mercados financieros y encarecimiento de las materias primas- como la desaceleración de la demanda interna y la evolución del sector de la construcción. Mientras, los sectores más sensibles a la considerable subida que experimentó el precio del barril de crudo a lo largo de 2007 se beneficiaron de la fortaleza del euro respecto al dólar, amortiguando su impacto nominal.

La ralentización del sector de la construcción, que se había iniciado tímidamente en el ejercicio 2006 como consecuencia de la moderación en el crecimiento de la inversión en vivienda en un entorno de mayores tipos de interés, se agudizó a medida que avanzaba 2007. Las turbulencias financieras que tuvieron como resultado una restricción del crédito afectaron considerablemente a un sector que requiere un elevado apalancamiento para realizar su actividad¹.

El menor ímpetu que a finales de año manifestó la actividad industrial se debió tanto a la desaceleración de la demanda final, siendo el sector del automóvil el caso más paradigmático, como al deterioro de la actividad constructora, que ha supuesto una menor demanda de los productos industriales utilizados en diferentes fases de la actividad de construcción. Aun así, la industria se benefició, para el conjunto de 2007, del crecimiento de la inversión en bienes de equipo y del buen comportamiento relativo de las exportaciones.

1 España 2007. Memoria sobre la situación socioeconómica y laboral. Consejo Económico y Social.

ÍNDICE DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL POR RAMAS DE ACTIVIDAD 2000/07

(Variación media anual)

Ramas de actividad	Ponderación	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Industrias extractivas	1,6	1,1	-3,2	-0,5	0,0	-4,8	-4,0	2,4	-1,3
Productos energéticos	0,7	-2,2	-5,3	-2,9	-6,4	-7,4	-13,2	-0,1	-4,2
Otros minerales	0,9	4,7	-1,1	0,7	4,6	-3,0	1,6	3,7	0,3
Industria manufacturera	88,7	3,3	-2,0	0,4	1,5	1,2	-0,3	4,0	2,5
Alimentación y bebidas	12,1	-1,0	1,9	3,7	2,6	2,1	1,6	0,3	-0,3
Tabaco	0,5	1,2	-17,3	6,4	-5,2	-16,5	-2,6	-14,2	2,3
Textil	2,6	-1,0	-2,3	-2,3	-6,8	-6,0	-11,6	-4,4	-2,3
Confección y peletería	2,1	-2,7	-4,9	-22,4	-4,2	-2,8	-9,2	1,2	-3,0
Cuero	1,2	-2,1	-2,8	-4,0	-11,1	-13,6	-14,2	-6,5	-8,4
Madera	2,1	0,0	-13,8	-0,5	0,6	1,5	-2,0	1,4	-0,2
Papel	2,7	3,0	-2,2	6,0	4,0	2,8	-0,6	2,8	2,6
Edición	5,2	1,1	-2,0	10,7	0,2	4,3	4,2	-0,5	4,1
Coquerías	2,5	0,3	-2,8	3,8	10,4	-0,3	1,4	0,1	-1,7
Química	8,5	-1,4	0,8	2,7	4,3	-1,0	0,0	3,8	1,5
Caucho	4,2	5,4	-0,8	7,8	1,9	1,5	-1,1	2,4	2,2
Otros minerales no metálicos	7,2	4,2	1,2	-1,2	1,7	0,8	2,0	3,5	-0,5
Metalurgia	4,3	13,8	-3,6	6,4	1,1	6,2	-2,2	5,5	-0,0
Productos metálicos	8,6	0,7	-5,3	1,8	1,2	0,6	4,7	4,4	4,6
Maquinaria y equipo mecánico	6,1	5,1	1,1	-7,5	-0,7	3,9	-0,3	12,0	10,2
Equipos informáticos	0,5	-9,1	-33,0	-39,1	-34,6	-22,6	0,8	-33,7	-12,2
Maquinaria y material eléctrico	3,3	4,7	0,3	2,2	4,8	6,3	-0,7	18,2	7,1
Material electrónico	1,3	18,7	-15,8	-14,5	-11,4	-0,4	-11,2	0,2	2,6
Equipo de precisión, óptica y relojería	1,1	7,1	-7,9	-19,9	5,3	6,2	-3,2	13,5	7,1
Vehículos de motor	7,4	9,7	-4,1	-2,3	3,9	1,3	-5,5	5,4	3,3
Otro material de transporte	1,7	-2,2	-0,6	-3,8	1,3	1,4	-0,4	3,7	-0,0
Muebles y otras manufacturas	3,6	2,2	3,1	-7,1	-1,5	-2,1	-2,2	12,4	7,4
Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua	9,7	8,6	4,3	0,0	2,9	7,0	4,1	1,1	1,4
Pro memoria									
PIB en volumen (base 2000)	---	5,0	3,6	2,7	3,0	3,2	3,6	3,9	3,8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS PARA LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

La industria representa el 17% del PIB y mantiene a 2,5 millones de empleos, pero está muy desagregada al conformarla un excesivo número de empresas (156.000).

En el período expansivo 2003/06 el crecimiento de las ventas industriales fue de un 25%, empujado por el crecimiento de la economía y el consumo. Pero los márgenes operativos se fueron deteriorando un 13% de media anual, lo que provocó que las empresas acudieran a deuda para financiar sus inversiones, resultando muy fácil en un período de acceso al crédito. Sin embargo, estas operaciones han provocado que el nivel medio de endeudamiento en los balances de las empresas industriales medianas creciera un 50%, lo que las obliga a realizar un mayor esfuerzo financiero y unos márgenes de explotación deteriorados².

Aunque en 2007 el sector industrial tuvo un tono expansivo, fue decreciente a lo largo del año y en 2008 está sufriendo las consecuencias de la crisis generalizada de la economía española. La fortaleza de la inversión en bienes de equipo, junto al buen comportamiento de la actividad exportadora, resultaron claves para los buenos resultados anuales de conjunto. No obstante, la actividad industrial destruyó empleo, con un descenso del 0,9%.

La producción del sector químico español, que representa casi una décima parte de la industria manufacturera española, creció en 2007 un 3,8%, sobre todo gracias a la buena evolución de los mercados exteriores, situando a España como el quinto mayor productor de la Unión Europea³. Dada la elevada concentración geográfica de esta actividad, los buenos resultados registrados por el sector en términos de crecimiento ha tenido un impacto relevante sobre el crecimiento industrial de Cataluña, Madrid, Andalucía y Comunidad Valenciana, territorios en los que se concentran las tres cuartas partes de la producción del sector.

La demanda de los principales socios comerciales de España ha consolidado la posición competitiva del sector químico español en el marco de la

2 Enrique Quemada Clariana. Consejero delegado de ONEtoONE Capital Partners. Expansión.
3 Cifras ofrecidas por la Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE)

creciente internacionalización que viene experimentando esta actividad en los últimos años. Es el segundo mayor exportador, tras la industria de automoción, con un índice de cobertura del 72,6%, teniendo como principales destinos de sus exportaciones la Unión Europea (63% del total de las ventas exteriores), destacando Francia, Alemania, Italia y Portugal como principales demandantes.

La industria del automóvil corroboró la recuperación iniciada en el ejercicio anterior y estos favorables resultados se trasladaron a las exportaciones, registrando ambas actividades el mayor crecimiento desde el año 2003. El 82,6% de la producción derivó a los mercados italiano, francés e inglés, que se vieron facilitados por el éxito comercial de algunos de los vehículos adjudicados a las factorías españolas.

Las matriculaciones de turismos continuaron con la tendencia descendente, iniciada en 2006, por la menor pujanza del consumo de los hogares españoles. Al igual que sucediera en el ejercicio anterior, los mayores avances en matriculaciones se dieron paradójicamente en los segmentos de mayor precio, concretamente los turismos deportivos y los todo terreno.

El ejercicio 2007 fue el último de aplicación del Plan Prever, que resultó clave para alentar la renovación del parque automovilístico español, y en enero de 2008 se empezó a aplicar la nueva fiscalidad sobre los vehículos de turismo basada en emisiones de CO₂. A partir de agosto se dio entrada al Plan Vives, que, más que imprimir un carácter renovador del parque, incorpora también como principal característica los aspectos medioambientales.

Respecto a la rama energética, la demanda anual de energía eléctrica aumentó un 4,2%. Esta demanda fue cubierta en un 79% por el régimen ordinario, dentro del cual destacó el incremento de la producción de ciclo combinado, participando en la generación de electricidad en un 26% en detrimento de la contribución de la energía nuclear y de la de fuel/gas⁴. La producción de régimen especial, que aumentó su peso en cuanto a cobertura de la demanda, hasta el 21%, registró incrementos tanto en la producción eólica (16,2%)⁵, como en el resto del régimen especial (6,4%).

4 Red Eléctrica de España, *Boletín mensual*, diciembre 2007.

5 La energía eólica ha venido aumentando su presencia en la generación de electricidad en España de tal modo que en 2007 llegó a cubrir el 10% de la demanda. Destaca el máximo histórico alcanzado el 19/03/07, cubriendo el 23,2% de la demanda eléctrica de ese día.

Por lo que respecta a los hidrocarburos⁶, el consumo de productos petrolíferos creció un 1,3% en 2007, revelando una menor intensidad petrolera del sistema productivo. Continuó aumentando el peso de los gasóleos dentro del consumo de los hidrocarburos líquidos, los cuales, junto a los querosenos, alcanzaron el 56,6% de participación en el total del consumo de los productos petrolíferos en España; más de la tercera parte de esta demanda se cubre con importaciones. Por el contrario, las demandas de gasolinas y fuelóleos descendieron un 3,5% y un 4,1%, respectivamente, acusando la primera de ellas la progresiva dieselización del parque automovilístico español.

El cuanto al consumo de gas natural, tanto el convencional como el destinado a la generación eléctrica, creció un 4,3% en 2007. Las entregas al sector eléctrico aumentaron un 7%, subrayando el dinamismo de las centrales de ciclo combinado, de modo que a finales de ejercicio representaban el 34,5% de la demanda de gas y el 65,5% restante correspondió a la demanda convencional.

En definitiva, la economía española asiste a un crecimiento muy lento de la industria, incapaz de generar empleo y de impulsar de forma apreciable las exportaciones, y se encuentra aún lejos de las industrias más avanzadas tecnológicamente en las que siempre ha mostrado un desarrollo insuficiente.

El desequilibrio de la balanza comercial tecnológica afecta a todos los segmentos de actividad innovadora. El déficit tecnológico pasa una elevada factura a la economía española, con pérdidas de 15.000 millones de euros cada año, el equivalente al 1,6% del PIB, mientras que el 3% del PIB se utiliza para adquirir fuera las ideas y la maquinaria.

El presupuesto público previsto en I+D+i se ha duplicado desde el año 2004 y la inversión ha aumentado en términos reales, y en su relación con el PIB creció algo más que en Europa. Pero resulta insuficiente a la vista del atraso que se presenta en este campo, por lo que hubiera sido necesario duplicar el esfuerzo para avanzar en el proceso de convergencia con la media europea. También se reflejan síntomas de crecimiento en el

6 Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), *Boletín Estadístico de Hidrocarburos*, diciembre 2007.

terreno de la sociedad de la información, pero el resto de los países desarrollados lo hacen en mayor medida.

Se da la paradoja que España se coloca como el cuarto país de la UE en inversión institucional en I+D+i, mientras que el peso del gasto de las empresas se sitúa muy lejos de la media de la Unión y del objetivo establecido por la Comisión Europea en la Estrategia de Lisboa. Esta limitada participación del sector privado en el esfuerzo investigador repercute negativamente en la tasa cobertura de la balanza comercial de los sectores manufactureros de alta tecnología. Al mismo tiempo, la coordinación en materia de I+D, en sus dos vertientes - interministerial y entre CCAA- no funciona adecuadamente.

Además, los aspectos estructurales que acompañan a la actual coyuntura económica española son poco halagüeños, tanto para la evolución del crecimiento económico como para el desarrollo de la industria de automoción, donde el deterioro generalizado de la economía, la caída del empleo, la paridad de poder adquisitivo por la subida de las hipotecas y el incremento de la inflación, reflejan un cóctel explosivo.

Es necesario un esfuerzo superador de la escasa cultura innovadora del sector productivo, en el que una alta proporción de empresas no ha interiorizado la innovación tecnológica como una estrategia básica en sus modelos de negocio y la consecuencia es que existe un desequilibrio entre lo que las empresas hacen y lo que quieren hacer. Para resolver este desfase se requiere de una gestión que favorezca nuevas orientaciones del gasto dirigidas en mayor proporción hacia la innovación.

Como es imprescindible corregir la escasa participación del sector público en la financiación de la investigación privada realmente productiva, superando el escaso grado de interconexión que existe entre el sector público, el académico y el empresarial a la hora de emprender proyectos de investigación, lo que configura uno de los principales déficits del marco innovador español.

2

EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN, CRISIS ENERGÉTICA Y MEDIO AMBIENTE





EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN, CRISIS ENERGÉTICA Y MEDIO AMBIENTE

El 98% del transporte por carretera depende del petróleo y los 750 millones de vehículos que circulan por el mundo consumen 225 millones de barriles al día, aportando el 16% del total de las emisiones de CO₂, mientras que el 44% de las emisiones totales corresponden a la industria eléctrica y a las calefacciones.

Para hacer compatible el binomio motor y ecología se requiere un fuerte desafío con soluciones mundiales, que consigan el equilibrio entre el crecimiento del mercado y las demandas de un planeta más limpio. Por ello, reducir la dependencia del petróleo y las emisiones contaminantes son también objetivos compartidos por el sector de automoción y que, en algunos casos como el de la UE, vienen condicionados por regulaciones concretas en esta materia.

Los consumidores aprecian cada vez más el uso de combustibles alternativos en los vehículos, considerando los factores prioritarios para su uso la calidad, la eficiencia del combustible, la seguridad y el precio. Por ello, las marcas destinan una parte de su actividad investigadora a mejorar la eficiencia en el consumo de sus vehículos, así como a la investigación de combustibles alternativos y nuevas tecnologías dirigidas hacia los sistemas híbridos y las pilas de combustible. Los objetivos a largo plazo se centran en los biocombustibles de segunda generación, obtenidos a partir de desperdicios orgánicos, mientras que la verdadera revolución se encuentra en el hidrógeno, a través de las pilas de combustible⁷.

7 Generan energía eléctrica haciendo reaccionar el hidrógeno con el oxígeno del aire para producir agua. El principal problema para su impulso es contar con la voluntad de las compañías petrolíferas, que controlan el 80% de la producción de hidrógeno, así como con la implicación de los gobiernos.

En este sentido, las marcas han establecido 2010 como fecha para poner a la venta coches eléctricos⁸ (GM, Toyota, Renault-Nissan, BMW, Mazda y Mitsubishi-PSA Peugeot-Citroën), que serán los vehículos de referencia hasta el desarrollo viable del hidrógeno como combustible (2020 como pronto). Para ese año se prevé la implantación masiva de los coches con pila de hidrógeno que facilitarán una reducción del 80% de las emisiones de CO₂ y un ahorro de hasta ocho céntimos de euro por kilómetro. Los inconvenientes que debe superar están relacionados con su almacenamiento en el depósito del automóvil, su distribución y el uso de elementos contaminantes que genera su fabricación.

En la industria de automoción asiática (Japón, China, Corea del Sur e India) son los gobiernos quienes colaboran en la investigación y desarrollo de tecnologías para vehículos híbridos conectables a la red, mediante financiación de proyectos. Al mismo tiempo, el gobierno japonés viene ofreciendo incentivos fiscales a la compra de vehículos híbridos, con el fin de promover una mayor eficiencia en el consumo de combustible, y, mientras tanto, está estudiando la posibilidad de introducir incentivos fiscales a la adquisición de vehículos diesel para reducir las emisiones de dióxido de carbono.

Toyota y Honda fueron las primeras marcas en poner en los mercados los coches híbridos en 1997. Y la alemana BMW y la japonesa Mazda fueron los primeros en presentar un vehículo movido por hidrógeno, pero ambos utilizaban el gas como carburante en motores de combustión interna, especialmente adaptados para funcionar con hidrógeno.

La solución abarca varios frentes, pero el de especial relevancia es el de los coches eléctricos híbridos. Hasta ahora venían suministrándose con dos fuentes de energía (electricidad y gasolina) y continuarán haciéndolo, pero reforzados por la posibilidad de recarga en la red a través de un motor eléctrico y una batería que se carga en casa, con un autonomía de 40/60km.

Toyota es de las pocas compañías que viene alabando el endurecimiento de normativa sobre emisiones de dióxido de carbono, comprometiéndose a po-

8 Las baterías de ión-litio utilizadas para los teléfonos móviles de última generación han solucionado muchos de los problemas que acompañaban al desarrollo de coche eléctrico. Ofrecen una potencia muy superior a las de plomo, que se montaban en los modelos de los ochenta (GM) y las últimas de níquel (Toyota), utilizando, además, un menor espacio.

ner todos los recursos al servicio del desarrollo de estas tecnologías. Contará con una versión híbrida (motor de gasolina y batería eléctrica) en todos los modelos de su gama en 2020. Desde hace diez años ha vendido 1,3 millones (57% en EE.UU. y el 10% en Europa) de vehículos híbridos y prevé vender un millón al año en el futuro. Para ello, ha invertido 5.800 millones de euros en I+D para aplicarlo a medidas ambientales y de consumo energético.

Ampliará la planta de baterías de ión-litio que tiene con Panasonic para acelerar el proyecto de coches híbridos conectables a la red en 2010. La nueva generación de pilas de combustible ha incrementado la eficiencia energética un 25%. La marca japonesa trabaja también para mejorar los sistemas de producción de los bioetanolos, evitando obtenerlo de la madera y eliminar las talas abusivas en países como Tailandia.

La segunda compañía japonesa, Honda, además de lanzar 200.000 unidades de un nuevo modelo híbrido para 2009, que combina un motor eléctrico con otro de gasolina, ha empezado en 2008 a producir 200 vehículos al año para el alquiler en EE.UU., mediante un modelo que usa hidrógeno y electricidad como combustible y tan sólo emite vapor de agua. Es el doble de eficiente energéticamente que un vehículo híbrido de gas y electricidad, y tres veces más que uno de gasolina. Calcula que en una década, una vez superado el elevado coste que incorpora este tipo de tecnología, comenzará a producir de forma masiva.

Mientras que Nissan ha alcanzado un acuerdo con la compañía electrónica japonesa NEC para construir una fábrica para el desarrollo y fabricación de baterías de ión-litio para coches eléctricos a partir de 2009.

GM tienen previsto también poner el primer vehículo eléctrico (Volt) en el mercado en 2010. Se ha asociado con 30 compañías eléctricas en EE.UU. y Canadá para asegurar la infraestructura que facilite el desplazamiento de estos vehículos. Las administraciones norteamericanas han mostrado su disposición a colaborar en la transición.

Ford apuesta por los biocarburantes (bioetanol), de los que 17.500 vehículos fueron vendidos en 2007 (60% sobre el año anterior) y ha presentado el EcoBoost, un sistema que ahorra el 20% de combustible y reduce las emisiones el 15%. Se lanzará en 2009 con un ritmo de producción de 500.000 unidades al año a partir de 2013.

Entre las marcas europeas, Mercedes y BMW están desarrollando, junto a GM y Chrysler, la fabricación de un coche eléctrico con batería, mientras tanto han presentado versiones híbridas, como Volkswagen, que anunció en mayo de 2008 la alianza con Sanyo para desarrollar también baterías de ión-litio de alto rendimiento.

La alianza Renault-Nissan tiene un proyecto para el vehículo eléctrico, que viene diseñando en Israel, para lo que ha llegado a acuerdos con este Estado y el de California, así como con los gobiernos de Japón, Dinamarca y Portugal, con el objetivo de comercializar de forma masiva la primera gama de vehículos eléctricos en 2011.

Renault es el quinto fabricante mundial que ha presentado su primer vehículo movido por hidrógeno en junio de 2008, cuyo desarrollo ha costado 3,5 millones de euros en 14 meses de trabajo y en estrecha colaboración con la japonesa Nissan. Está propulsado por un motor eléctrico que obtiene la energía de una célula de combustible suplementada con una batería de ión-litio. También en este caso, el problema principal detectado es el alto coste de la batería, por lo que habrá que esperar años para hacerlo comercializable.

Además de instalar una planta en China para producir biocombustibles a partir de celulosa, pretende acelerar la implantación de una red de distribución que facilite la adquisición de coches con motores preparados para consumir una mezcla de 85% de bioetanol y 15% de gasolina (E85).

En el ámbito de la industria de componentes para automoción, la alemana Bosch y la sociedad surcoreana Samsung han creado una empresa conjunta para el desarrollo, la fabricación y comercialización de sistemas de baterías de litio-ión para los vehículos híbridos y eléctricos.

En España, el Ministerio de Industria, en el marco de la presentación del Plan de Eficiencia y Ahorro Energético 2008-2011, prevé la fabricación de un millón de vehículos eléctricos e híbridos para el año 2014, tras negociar con las multinacionales implantadas en el país, transformándose en una línea clave de la futura política industrial, energética, medioambiental y de innovación. Para el año 2009 se establece que las flotas de vehículos públicos incorporen como mínimo un 20% de biocarburantes, con lo que se avanzará hacia el objetivo del 38% en 2012.

LA POLÉMICA APUESTA POR LOS BIOCARBURANTES

Mientras que el precio de petróleo llegó a triplicarse en el primer semestre de 2008, la producción de biocarburentes se ha duplicado en los dos últimos años de la mano de Brasil y de EE.UU. En Europa el incremento porcentual ha sido mayor porque se partía de niveles inferiores.

Ante la fuerte polémica generada respecto a las consecuencias que ejercen los biocombustibles en la extensión del hambre en el mundo, por su incidencia en la escasez de los alimentos y en el fuerte incremento de los precios⁹, es preciso señalar que las causas son compartidas. Por una parte, el incremento de los precios de la alimentación (83% en tres años) se debe, sobre todo, al importante aumento del consumo en los países emergentes, el incremento del precio del petróleo, los niveles históricamente bajos de las existencias por la mala cosecha en los grandes productores (Australia o Ucrania). Por otra parte, es consecuencia del aumento de la demanda para producir carburantes a partir de la biomasa, la relativa elasticidad en el suministro y algunas inversiones especulativas.

No existe una opinión común generalizada sobre el protagonismo de los biocombustibles en la crisis alimentaria mundial. En lo que sí hay coincidencia es en la barbaridad aplicada por los EE.UU. al usar maíz como materia prima para los biocarburentes, que está utilizando como medida política para proteger a sus propios agricultores y para que se enriquezcan a cambio de dejar sin alimentos a los que lo necesitan. Al mismo tiempo, el empleo de aceite de palma ha hecho estragos en África, donde la gente se encuentra incapacitada para consumirlo por el brutal incremento de los precios que ha provocado su uso como biocarburente.

9 Además de la ONU, en la reunión de primavera del Banco Mundial y el FMI (2008) se ha culpado a los biocarburentes del alza de los alimentos básicos, como el trigo y el arroz. Y algunos gobiernos europeos, así como el Parlamento Europeo, están reaccionando para revisar el objetivo previsto por la UE (R. Unido, Alemania, Holanda y Francia). A pesar de todo, la Comisión Europea mantiene la previsión de alcanzar el 10% de uso de biocarburentes en el transporte en 2020 (5% en 2010).

El caso de Brasil es distinto, ya que la caña de azúcar no ha causado problemas de abastecimiento ni de subida de precios¹⁰. Por ello, la reacción de este país, como principal productor de etanol de caña de azúcar del mundo, ante las acusaciones vertidas sobre los biocombustibles por los distintos organismos internacionales ha sido inmediata, inculpando a los países más ricos de distorsionar el comercio mundial e impedir el desarrollo de los más pobres, eludiendo su responsabilidad en la crisis alimentaria que sacude a más de una treintena de naciones pobres. Defendió los combustibles verdes porque facilitan la salida de la miseria, *"por lo que es preciso producir más y mejor"*.

Hasta ahora, sólo se ha utilizado un 3% del espacio cultivable mundial, por lo que es prematuro culpabilizarlo de la crisis. A pesar de ello, los fabricantes de vehículos reconocen la repercusión negativa del intento de establecer el bioetanol como un combustible alternativo a la gasolina en el aumento de los precios de los productos alimenticios. El trigo, el maíz y la soja se han disparado al mismo tiempo que crecía la demanda de etanol.

El hecho es que el encarecimiento de los alimentos podría poner freno al impulso de los biocombustibles en sus dos vertientes: el bioetanol, fabricado a partir de una mezcla de maíz y azúcares con gasolina; y el biodiésel, que se produce mediante colza, soja o girasol mezclados con diésel.

El objetivo es seguir el ejemplo de General Motors, que ha decidido invertir en la planta de producción de biocombustible de Cosaka, una compañía que ha desarrollado un método para producir etanol a partir de las partes no comestibles de las plantas y de residuos agrícolas. De esta forma se evitaría el actual distorsionamiento de los mercados a la hora de incidir en los precios de algunos alimentos.

10 El segundo productor mundial de etanol, tras EE.UU., ha consolidado este combustible proveniente de la caña de azúcar como combustible para los vehículos. En los últimos cinco años se han vendido 5,3 millones de coches que usan etanol, además la gasolina en este país lleva entre un 20% y 25% de etanol mezclado.

EL RETO MEDIOAMBIENTAL EUROPEO

Las fuertes restricciones impuestas en la UE para la industria del automóvil, en materia de emisiones de CO₂, ha llevado a la asociación empresarial de la industria (ACEA) a seguir insistiendo en que la normativa relativa a limitación de emisiones prevista implantar en el año 2012 (120 gramos de dióxido de carbono por kilómetro) debe retrasarse hasta el año 2015, justificando varios motivos:

- Por la pérdida de competitividad que supone respecto a fabricantes de otras regiones del mundo, dado que la tecnología para reducir emisiones es muy cara¹¹.
- Porque para el año 2012 la mayoría de los vehículos están actualmente en fase de desarrollo, por lo que habría que modificarlos, con el coste consiguiente.

El Parlamento Europeo aprobó en enero de 2008 el informe presentado por el Grupo CARS 21¹² y la Comisión baraja modificar la fecha de entrada en vigor de la norma, incrementado, al mismo tiempo, el volumen de emisiones (125 g/km). Incluso el informe recomienda que una de las primeras comunidades de conocimiento e innovación del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología plantee la reducción de CO₂ desde el ángulo de la tecnología de vehículos: *"debe haber una relación estrecha entre el incremento del gasto público en I+D en el sector de automoción y el carácter vinculante de los objetivos de reducción de dióxido de carbono"*.

11 Equivale a un consumo de 4,5 litros cada 100 kilómetros en motores diesel, más 10 gramos de medidas complementarias.

12 Enmarcado en el enfoque de una nueva política industrial en la UE para el sector de automoción, se constituyó en marzo de 2005 para trabajar un sistema competitivo de regulación en este sector para el siglo XXI. Está conformado por la Comisión Europea; el Parlamento Europeo; la Federación Europea de Metalúrgicos y la Internacional del Automóvil; los gobiernos de Alemania, Reino Unido, Francia, República Checa e Italia; representantes de la industria del automóvil (Ford, Renault, AB Volvo, Fiat, Volkswagen y ACEA); así como de la industria de componentes y petrolífera, además de los consumidores. El objetivo del grupo, es hacer recomendaciones para aumentar la competitividad a nivel mundial de la industria europea de automoción, así como maximizar los beneficios para la sociedad y la industria europea a través de un enfoque integral del sector.

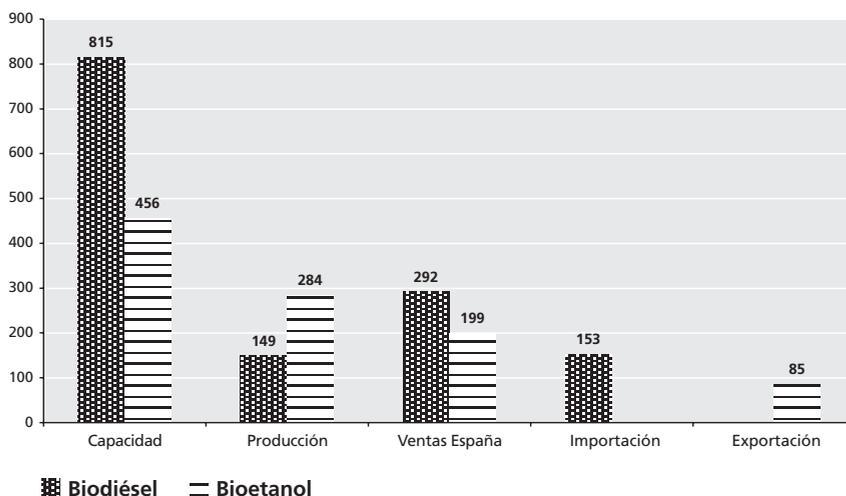
Desde el sector también rechaza la previsión de gravar el exceso de emisiones¹³ porque supone, para un fabricante que venda tres millones de unidades, pagar 285 millones de euros si se desviara un gramo más de lo permitido por kilómetro, lo que se incrementaría hasta los 1.500 millones de euros si se mantiene hasta el año 2015. Todo ello implicaría un coste que habría que trasladar al consumidor y, como consecuencia, el retraimiento del mercado.

Mientras tanto, en España, las 24 plantas de producción de biodiésel operativas (cuatro de bioetanol) se encontraban al borde del colapso a principios de 2008 como consecuencia del alza de la materia prima (aceite) y las importaciones de EE.UU. País que cuentan con una doble subvención: la de su país (200 dólares por tonelada, 136 euros) y la de la tasa cero en el Impuesto de Hidrocarburos en España. Por lo que se vende a 660 euros la tonelada, frente a los 750 euros del coste del producto nacional.

Lo que explica que el biodiésel importado supere a la producción, copando el 52% del mercado español. Situación que está restando eficiencia a la producción de biocombustible en las plantas españolas y provoca situaciones de parada o bajo nivel de producción. Coincide, además, en un momento en el que, en cumplimiento de la planificación energética nacional, la capacidad instalada se ha multiplicado por tres en apenas un año. Esta situación incide en que las instalaciones funcionen casi un 60% por debajo de su capacidad.

13 Se establece una multa de 20 euros por gramo y coche para 2012; de 60 euros para 2014; llegando hasta los 95 euros por gramo en el año 2015, lo que podría poner en dificultades a muchas marcas.

PRODUCCIÓN DE BIOCOMBUSTIBLES EN ESPAÑA 2007



En el fondo existe un enfrentamiento entre las empresas productoras de biocarburantes (Abengoa, Sniace, Acciona y Ebro Puleva) con las tres grandes refinerías españolas (Repsol YPF, Cepsa y BP), que son las que importan el 80% del biodiesel. La asociación patronal de biocarburantes defiende que al biodiesel importando se le cargue el impuesto de hidrocarburos y que se eleve la cuota exigida de carburante verde para 2010 (5,83%, frente al 1,1% actual, y un 10% en 2020), lo que garantizaría el futuro de la industria española, una de las más potentes de Europa.

Al mismo tiempo, la transformación del impuesto de matriculación¹⁴, primando a los vehículos menos contaminantes, disparó el mercado de turismos exentos de pagar impuestos en el primer semestre de 2008, a pesar del proceso de recesión que sufre el sector y al que ayudó el desplome de los vehículos más contaminantes (más de 200 gramos de dióxido de carbono por kilómetro).

14 Hasta 2007 había dos tramos del impuesto de matriculación: uno del 7% para vehículos de gasolina de menos de 1.600 centímetros cúbicos (cc) y los de diésel hasta 2.000 cc; y otro del 12% para los de motorización superior. Tras la reforma, el 60% de los vehículos pagan menos o están exentos de pagar impuestos, pasando de una tasa del 7% a una media del 4,75%.

3

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL





EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

Los más de setenta millones de vehículos que se producen en el mundo generan nueve millones de empleos directos, un 5% del total manufacturero, y cincuenta millones de indirectos implicados en el desarrollo del sector.

Al mismo tiempo, constituyen uno de los sectores que más invierte en I+D+i (85.000 millones de euros anuales, 19.000 millones en Europa). Sin embargo, y en comparación con el esfuerzo realizado por otros sectores industriales en materia de desarrollo tecnológico, sólo esta industria refleja un frenazo de la inversión con respecto a ejercicios anteriores, con algunas excepciones como los incrementos de Porsche o de las indias Mahindra y Tata, mientras que, entre otros, los tres grandes de Detroit reflejan importantes retrocesos en esta materia.

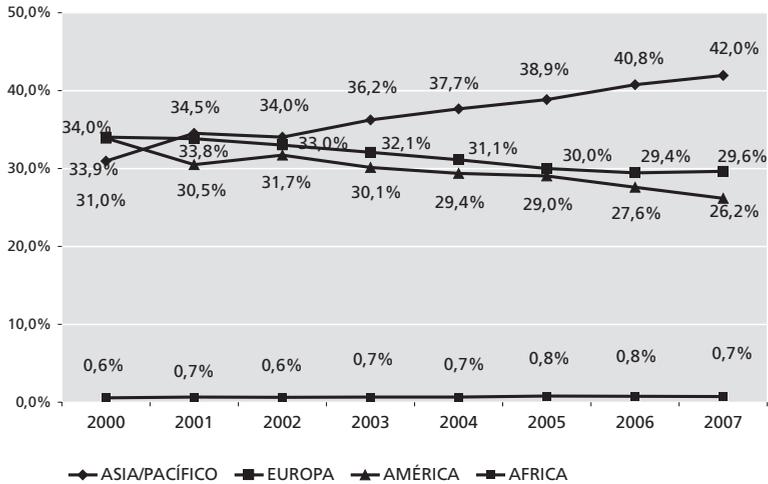
En este panorama global, la atención se centra en el comportamiento de las empresas en potencias emergentes, como China e India, donde la I+D crece por encima del 25% cada año desde 2002.

La producción mundial se situó en 73,1 millones de vehículos en el año 2007, un 5,7% de incremento sobre el año 2006. Lo más destacado ha sido la séptima posición conseguida por Brasil en el ranking mundial de fabricantes, desbancando a España. Japón se mantiene en primera posición, seguido de EE.UU., y China consolida la tercera posición. La sigue Alemania, Corea del Sur y Francia, mientras que España ocupa la octava posición, seguida de Canadá, India y México.

Después de las fuertes medidas adoptadas por los principales fabricantes de vehículos del mundo durante los últimos años, sobre todo de EE.UU. y Europa, los planes de reestructuración aplicados han facilitado la salida de seis de los ocho grandes fabricantes de la situación de retroceso y estancamiento en la que se desenvolvían durante los primeros años de la actual década, excepto las dos principales firmas norteamericanas.

La crisis económica que invade a los países desarrollados no está teniendo las mismas consecuencias en los emergentes, que sólo están sufriendo el incremento de los costes de la energía, en particular del petróleo. Los BRIC¹⁵ continúan tomando posiciones relevantes, como es el caso de Rusia, con un 10,4% de incremento de la producción. Asia-Oceanía concentra la mayor producción (30,7 millones y un 8,5% de incremento), seguida de Europa (22,8 millones y un 6,3% de incremento) y América (19,1 millones y un 0,2% de crecimiento). En este último caso, Norteamérica, con 15,5 millones, ha reducido un 2,9% su producción en 2007.

EVOLUCIÓN DE LA CUOTA DE PRODUCCIÓN MUNDIAL POR CONTINENTES

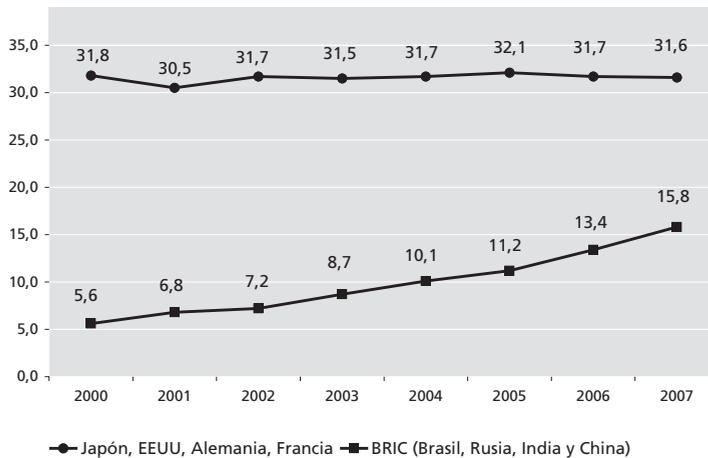


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

15 Siglas que corresponden a las industrias y mercados de Brasil, Rusia, India y China.

La producción de los BRIC ha crecido un 182% en los últimos ocho años, mientras que la de los principales productores mundiales se ha estancado e incluso reducido de forma leve (0,6%). Pero durante el desarrollo del año 2008 se aprecia que estos países no están exentos del estancamiento global y mientras que en China el crecimiento se ralentiza, India ha visto reducir las ventas en el mes de julio, situación que no se conocía desde el año 2005, año en el que se produjo la última disminución del mercado.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN LOS CUATRO PRINCIPALES PRODUCTORES Y BRIC
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA.

En el período de lo que va de década de 2000, el incremento más espectacular en la producción lo refleja la marca alemana de vehículos de lujo BMW, con un aumento cercano al 48% en 2007 respecto a 2000; seguida de la japonesa Suzuki, con un 42%; de la coreana Hyundai con un 28%; y de las también japonesas Toyota y Honda, con un 25% respectivamente.

Mientras, las mayores reducciones de producción se concentran en la japonesa Mitsubishi (38%), la norteamericana Ford (32%), la alemana DaimlerChrysler (21%), la italiana Fiat (19%), la francesa Renault (15%) y la estadounidense General Motors (8%).

PRINCIPALES PRODUCTORES DE VEHÍCULOS DEL MUNDO

(Más del millón de unidades)

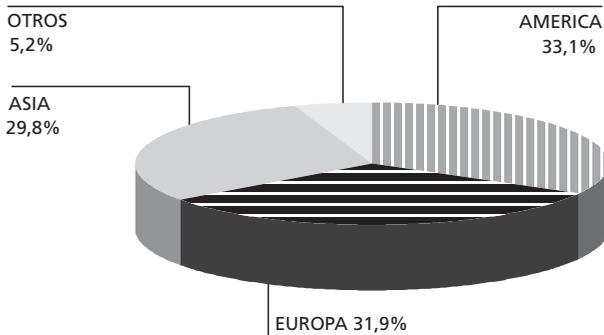
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1.GM*	5.956	6.055	6.626	7.138	7.780	9.098	8.296	9.350
2.Toyota*	7.323	6.676	6.730	6.566	6.644	8.349	9.222	9.318
3.VW	4.667	3.621	4.078	4.232	4.629	5.211	5.685	6.268
4.Ford*	5.107	5.109	5.017	5.024	5.095	6.636	6.268	6.248
5.DC	2.879	2.518	2.642	3.310	3.405	4.808	4.590	4.636
6.Hyundai	2.515	2.409	2.191	2.386	2.472	3.091	3.844	3.987
7.Honda	2.629	3.102	3.262	2.942	3.190	3.436	3.670	3.912
8.PSA	2.505	2.559	2.719	2.923	3.237	3.375	3.357	3.457
9.Nissan	2.488	1.995	2.141	2.697	2.766	3.494	3.223	3.431
10.Fiat	5.956	6.055	6.626	7.138	7.780	2.038	2.318	2.680
11.Renault*	2.641	2.409	2.191	2.078	2.120	2.617	2.492	2.669
12.Suzuki*	1.457	1.648	1.821	1.811	1.977	2.072	2.297	2.596
13.Mitsubishi	1.827	2.375	2.329	1.582	1.429	1.331	1.313	1.412
14.Mazda	926	786	703	1.153	1.275	1.288	1.396	1.287
15.BMW	835	957	1.045	1.119	1.250	1.323	1.367	1.542

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA.

(*) Se incorpora el volumen total de las producciones, incluyendo las incorporaciones de otras marcas por fusión y/o participación en la principal

Con casi 65 millones de vehículos vendidos en 2007, la motorización media mundial se sitúa en los 7,7 coches por mil habitantes. El continente americano se mantiene como el mayor mercado del mundo, aunque perdiendo participación desde el año 2000 a favor del asiático, seguido de cerca por el continente europeo, que ha perdido menos cuota participación, y el continente asiático, que ha crecido de forma espectacular durante esta década.

DISTRIBUCIÓN MUNDIAL DE LOS MERCADOS POR CONTINENTES (2007)



Por países, EE.UU. mantiene el liderazgo con 25,8% de participación en el mercado mundial en 2007, frente al 32,4% que ocupaba en el año 2000. El segundo lugar lo ocupa el mercado chino con una evolución espectacular, que se refleja en el 3,8% que tenía en 2000 y el 13,7% de 2007. Japón ocupa el tercer lugar, con una pérdida de dos puntos y medio desde el año 2000 y el 8,4% de cuota en 2007. El cuarto lugar corresponde al mercado alemán, cuya reducción no ha llegado al punto desde el inicio de la década, situándose en el 6% en 2007, mientras que los mercados del Reino Unido, Italia y Francia se reparten la quinta posición (4%).

Una vez que se confirma que las ventas en los mercados tradicionales han tocado techo, la alternativa se concentra en el área BRIC, donde se encuentra actualmente el 20% de las ventas mundiales. General Motors es la marca que más vehículos matricula en China y la alemana VW vende más coches en el mercado chino que en el suyo.

En 2007 las fusiones y adquisiciones en la industria de automoción de todo el mundo movieron 36.840 millones de euros, un 16,3% sobre el año anterior y el mayor volumen desde 1999. Mientras, en 2008 se confirma el ocaso de las grandes fusiones de los noventa, ya que los más importantes grupos de automoción continúan soltando lastre y vendiendo barato marcas compradas a precio de oro. Son los casos de Daimler con Chrysler; de GM con Fiat, Subaru y Suzuki; de Ford con Jaguar y Land Rover; y de BMW con Rover.

De las 604 operaciones realizadas en 2007¹⁶, las principales se desarrollaron en el sector de automoción, que ejecutó 57 operaciones de fusión y adquisición, frente a las 81 de 2006. Aunque en volumen creció un 69%, hasta los 7.420 millones de euros, sobre todo por la incidencia de la compra de Chrysler por el fondo de capital riesgo Cerberus (4.800 millones de euros); la adquisición de Aston Martin por el kuwaití Al Dar Management (550 millones); y la compra de Nissan Diesel por Volvo, (700 millones).

Además, destacan los mega-acuerdos como la compra del 80,1% de Siemens VDO por parte de Continental, por 10.100 millones de euros, y una operación de gran trascendencia: la compra por 894 millones de un 4% de VW por parte de Porsche.

En 2008, continúa las grandes operaciones que comenzaron con la compra a Ford de Jaguar y Land Rover por parte de la compañía india Tata Motors. En mayo de 2008, el mayor fabricante de neumáticos del mundo, la japonesa Bridgestone, decidió aliarse con la compañía del mismo país Toyo, noveno productor de ruedas, para afrontar los fuertes incrementos de las materias primas (caucho y acero) y la caída de la demanda en los mercados occidentales. Toyo cede a Bridgestone un 8,7% de su capital y esta lo hace con un 0,8% del suyo.

En el mes de agosto se confirma el acuerdo para la compra por parte del grupo familiar alemán, Schaeffler, de la multinacional también alemana Continental por 12.100 millones de euros -que un año antes había adquirido la alemana Siemens VDO, por lo que acumula una deuda de 11.200 millones de euros- y después del lanzamiento de una OPA hostil por parte de la firma familiar en el mes de julio¹⁷. El contenido del acuerdo refleja que la participación no superará el 49,99% durante los próximos cuatro años.

Y, también desde mediados del mismo año, los dos mayores fabricantes de vehículos de lujo del mundo, BMW y Daimler (Mercedes), negocian un acuerdo de colaboración para compartir gastos de desarrollo y de producción, con el objetivo de recortar costes mediante la utilización conjunta de componentes en sus coches futuros. Acuerdo que ya contempla BMW con Fiat desde principios de año.

16 Informe PricewaterhouseCoopers (PwC) 2008.

17 Schaeffler (rodamientos para automoción e industria aeroespacial), tiene actualmente el 8% de Continental (neumáticos), que tuvo unos ingresos de 25.000 euros en 2007 y emplea a 150.000 personas, frente a los 8.900 millones de ingresos del grupo familiar y una plantilla de 66.000 trabajadores.

1. ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

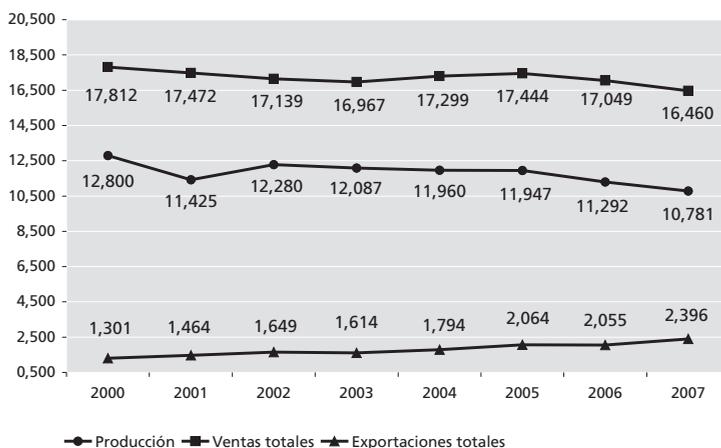
El coloso mundial de automoción ha producido 11,8 millones de unidades de media anual en el período 2000/07, con una disminución superior al 2% al año. En el año 2006 fue desbancado por Japón como primer productor mundial, con una participación media cercana al 19% de la producción global. En 2007 la actividad productiva ha caído el 4,5%, un punto menos que el año anterior, sumando el 10% en los dos últimos años.

Las pérdidas de cuota de participación sobre la producción mundial han sido muy señaladas en lo que va de década, pasando 23,2% en el año 1999 al 14,7% en 2007, reducción que se manifiesta, sobre todo, a partir del año 2004.

Ha vendido una media anual de 17,2 millones de unidades en el mercado interior en el mismo período, con una reducción del 0,7% anual, manteniendo el primer puesto del mercado de vehículos del mundo, con una participación del 29% anual en el mercado global. En 2007, las ventas se redujeron por encima del 3%, sumando un 7% en los dos últimos años.

El fuerte proceso de reducción de las ventas que viene sufriendo en lo que va de década ha supuesto que perdiera casi ocho puntos de participación del mercado mundial desde el año 1999.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EE.UU.
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

Al ser un país cuyos fabricantes están implantados en la mayoría de los continentes y regiones del mundo, su nivel de exportación es relativamente bajo, con casi 1,8 millones de unidades de media anual desde el año 2000, aunque desde 2004 ha superado los dos millones con creces, y con crecimientos medios anuales del 9%, obteniendo en 2007 el mayor incremento de las exportaciones desde el año 1998 (16,6%).

Los tres grandes de Detroit (GM, Ford y Chrysler) se mantienen desde el año 2000 en una de las peores crisis de su historia. El mercado cayó en 2007 hasta las 16,1 millones de unidades (-2,5%) y la constante pérdida de penetración del mercado interior les crea serios problemas.

Además de la pérdida del liderazgo de GM en la producción mundial de vehículos en 2008 y del segundo puesto de Ford en el mercado estadounidense, este mercado ha pasado de estar acaparado por los Big Three en los años sesenta -con nueve vehículos de cada diez vendidos- a poco más de la mitad actualmente (51,1%) y, en algunos meses del año, se venden más coches extranjeros que nacionales. En 2007, las marcas japonesas absorben más del 40% del mercado de turismos estadounidense, frente al 26% de participación que tenían en el año 2000.

CUOTA DE PARTICIPACIÓN DE TURISMOS EN EL MERCADO ESTADOUNIDENSE

Marcas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TOYOTA	11,0%	11,3%	12,2%	13,1%	14,7%	16,8%	18,6%	19,9%
GM	28,6%	27,0%	25,5%	25,7%	25,0%	22,7%	20,7%	19,5%
HONDA	10,0%	10,7%	10,3%	10,8%	11,2%	10,9%	10,8%	11,6%
FORD	19,1%	17,8%	16,4%	15,4%	13,6%	13,5%	14,0%	11,0%
NISSAN	4,8%	4,9%	6,1%	6,6%	7,2%	7,5%	7,1%	8,3%
CHRYSLER	7,3%	6,6%	6,5%	6,0%	6,3%	6,9%	7,0%	7,5%

Fuente: Memorias anuales de ANFAC

Continúa la caída de las ventas del primer semestre de 2008, registrando una reducción del 10% en el mercado interior. A la escasa demanda generada por los tres grandes en los últimos años se une en 2008 la crisis de consumo derivada del incremento del precio de los carburantes (25% respecto a 2007) y de la crisis financiera, afectando de forma especial a los constructores estadounidenses ya que dependen mucho de las ventas de pick-up, camionetas y todoterrenos en su mercado, los cuales están cayendo de forma dramática, por encima del 30%.

Como consecuencia, los tres de Detroit están adoptando medidas para reducir de forma drástica la producción de estos vehículos: GM cerrará cuatro plantas, dedicando las inversiones previstas a los nuevos turismos y el coche eléctrico; Ford está modificando la líneas de robotización de sus plantas, pasando de coches grandes a sedanes; y Chrysler sigue la misma línea de reducción de los grandes vehículos. Pero el problema son los efectos futuros de estas medidas en los beneficios y el *cash flow* de las compañías, ya que los vehículos de mayor tamaño incorporan un fuerte valor añadido que se refleja en una alta rentabilidad, en algunos casos tres veces superior al de los turismos (GM).

Chrysler ha puesto su estrategia en los mercados exteriores, Ford en la renovación de sus modelos y GM busca la solución en el desarrollo de los biocombustibles. En total, han perdido 80.000 empleos desde el año 2006, que han salido de las empresas mediante bajas incentivadas y prejubilaciones.

General Motors

En 2007 multiplicó por veinte las pérdidas de 2006, constituyendo el peor resultado de la historia de la compañía (35.134 millones de euros acumulados desde el año 2005). La facturación creció un 11% menos que en 2006, aunque el negocio automovilístico aumentó respecto a ese año, consiguiendo casi 600 millones de dólares de beneficios en comparación con los cerca de dos mil millones perdidos en el año 2006.

Con una producción media anual de 8,6 millones de unidades desde el año 2000 (9,3 millones de vehículos en 2007), mantiene una participación media del 13,6% de la producción mundial (12,8% en 2007), con un crecimiento anual del 1,6%, mientras que, en 2007, lo hace con un 13% sobre el año anterior. Desde el año 2002 ha visto disminuir la producción local en casi un 32%

En el continente americano tiene concentrado el 23% de la producción total de la compañía, en EE.UU el 30,5% del total, con una reducción del 8% en 2007 (2,8 millones de unidades) respecto a 2006, y en el resto del continente realiza el 22,4% de la producción total de la compañía, mercado en el que ha reducido la actividad un 0,4%. Asia es el segundo continente en el que desarrolla la mayor parte de su producción (24,2%), con un incremento cercano al 28% en 2007, seguido de Europa (21,8%, el 95% en la UE), en el que ha crecido un 8%.

Las ventas totales sumaron 9,4 millones de vehículos, con un incremento del 3%, pese a la caída del 6% en Norteamérica, constituyéndose 2007 como el mejor de sus cien años de historia en ventas, sobre todo por los resultados de los mercados de Brasil, China e India, mientras que vuelve a constituir un lastre el mercado de EE.UU., donde vendió 3,9 millones de unidades en 2007 con una reducción del 6,1% (8,2% en turismos). A este mercado se une el de Alemania, situación que se mantiene en 2008, en cuyo primer semestre redujo las ventas un 16%, frente al 10% de media del mercado.

Las ventas internacionales crecieron un 59% gracias al récord establecido en China (18%), con más de un millón de vehículos vendidos, mientras que en Rusia las dobla (95%), y el aumento en India no se queda atrás (74%), además de casi el medio millón de vehículos matriculados en Brasil. En Europa vendió 2,2 millones de vehículos (8,9%), en América Latina 1,2 millones (19,4%) y en Asia-Pacífico 1,4 millones (15,1%). Las importantes ventajas que acompañan a General Motors tienen como principal referencia el que domina 15 de los 20 principales mercados del mundo y está presente en todos los segmentos disponibles del sector.

En el marco de las alianzas, se ha desprendido de Fiat y Subaru, afectando a los acuerdos industriales que tenía con la sueca Saab, aunque mantiene un pacto con Daimler y BMW para coches híbridos y alianzas con Isuzu y Suzuki para motores y automóviles. A principios de 2008 firmó una *joint venture* con una empresa de Uzbekistán (25%) para producir y vender modelos GM, con una capacidad de 250.000 unidades al año y 4.700 empleados, desde donde se pretende abastecer los mercados de las exrepúblicas al sur de Rusia y el propio mercado ruso. Tiene previsto construir ocho fábricas en Europa del Este (Polonia, Rumania, Ucrania), zona geográfica en la que sólo ha conseguido un 4% del mercado.

En julio de 2008 cerró la planta de ensamblaje de vehículos de Chile, por la falta de competitividad y la pérdida de uno de sus principales clientes en Latinoamérica, Venezuela, en la que producía 10.000 unidades de pick-up al año con 360 empleados.

En EE.UU., desde el año 2000 ha cerrado 14 factorías y vendido la división financiera, y en 2006 fueron 34.410 trabajadores los que abandonaron la

empresa, llegando hasta los 53.000 en los dos últimos años. En septiembre de 2007 firmó un acuerdo con el sindicato UAW que contempla la posibilidad de reducir en dos tercios el salario de unos 46.000 trabajadores, así como externalizar los gastos sanitarios para ahorrar 5.000 millones de dólares, y desde diciembre del mismo año mantienen un acuerdo para reducir y rejuvenecer la plantilla, mediante una oferta de bajas y prejubilaciones dirigidas a los 74.000 empleados de la compañía y a las que se acogieron, hasta mayo de 2008, unos 19.000 trabajadores.

Y la enésima decisión de reducir el empleo se adoptó a mediados de julio de 2008, esta vez acompañada de la venta de activos para lograr incrementar su flujo de caja en 9.408 millones de euros hasta finales de 2009. Para ello anunció una reducción del 20% de los costes laborales para generar 6.272 millones de euros, además de eliminar el dividendo trimestral, con una previsión de reducir 5.000 empleos administrativos a finales de 2008, de los 32.000 puestos de trabajo que tiene en sus oficinas.

Al mismo tiempo, la decisión adoptada a mediados de 2008 para cerrar cuatro plantas de producción de vehículos grandes, como consecuencia de la fuerte reducción del mercado de este tipo de vehículos, puede provocar un ajuste laboral que afecte a unas 10.000 personas para reducir 700.000 unidades. Concretamente ha recortado las líneas pick-up y todoterrenos, modelos en los que la multinacional norteamericana tiene una sobredependencia importante, y la de camionetas, que supone el 39% de sus ventas, diez puntos por encima de la media de la industria.

Ford Motor

Terminó 2007 con una reducción importante de las pérdidas acumuladas en 2006 (79%) y, como en los últimos años, la cuenta de resultados ha venido lastrada por la división norteamericana del grupo.

Los casi 9.500 millones de euros en pérdidas acumuladas en 2006/07 incitaron a la compañía para presionar a 54.000 empleados con el objetivo de que se acogieran a planes de bajas incentivadas. 42.000 trabajadores abandonaron la empresa de forma voluntaria en los dos últimos años en EE.UU., Canadá y México, afectados por el cierre de 11 plantas

en estos países. Al mismo tiempo, desde finales de 2005 ha suprimido 11.000 puestos de trabajo administrativos en Norteamérica, tras anunciar en 2008 el despido de 2.000 empleados (8% del total de este colectivo).

Todo ello se enmarca en el plan de reestructuración presentado en 2006 y con vigencia hasta 2008 (Way Forward), en el que se contempla el cierre de 16 fábricas y un recorte de 44.000 empleos, mediante bajas incentivadas y prejubilaciones. Además, espera que otros 8.000 empleados dejen la compañía en 2008, así como el cierre de tres plantas antes de 2010. Para entonces, en total, habrá cerrado o vendido 25 plantas. Estos empleos están siendo sustituidos por nuevos contratos que cobran la mitad del sueldo actual, reduciendo los costes en 2.040 millones euros.

Ha perdido un puesto en el ranking mundial de productores en 2007, siendo superado por el fabricante alemán Volkswagen, que le ha relegado al cuarto lugar, con una participación del 8,5%, frente a una cuota media anual del 10,5% en los que va de década (6,6 millones de unidades) y una media del 0,6% de reducción de la producción al año. La actividad en Norteamérica se ha reducido casi un 12% en 2007 (dos millones de unidades) y, desde el año 2002 ha disminuido un 41% la fabricación, sobre todo de turismos.

En el continente americano produce el 51,5% del total, con una reducción del 5,2% en 2007, mientras que en EE.UU. mantiene una producción del 34,8% del total y la reducción se eleva al 13,2% sobre el año 2006. El continente europeo es el segundo foco de mayor actividad de la compañía, con el 41,5% de la producción total (89% en la UE), en el que ha incrementado la producción el 2,6%, y le sigue el continente asiático, con el 5,9% de la actividad y un incremento de la producción del 43,6%, respecto al año 2006.

Mientras que las ventas en el mercado interior han retrocedido un 12% en 2007, con una cuota de mercado del 15,6%, en América Latina crecieron el 19%, doblando los beneficios obtenidos en este país en 2006. Algo similar sucedió en Europa, donde experimentó un crecimiento del 20%, mejorando los beneficios en un 119%, mientras que en Asia-Pacífico abandonó las pérdidas el pasado año. Invertirá 340 millones euros para duplicar la capacidad productiva de la planta que posee en la India (Madrás) para la producción de 200.000 unidades de un nuevo modelo en los próximos dos años.

A finales de marzo de 2008 confirmó la venta de Jaguar y Land Rover a la compañía india Tata por 2.300 millones de dólares, es decir, un 45% menos de lo que le constaron¹⁸. Tras la venta de Aston Martin en 2007, por 700 millones de euros, sólo le queda Volvo¹⁹ en el ámbito del consorcio Premier Group, en el que englobó a sus marcas de lujo. La situación de Volvo tampoco es halagüeña, viéndose perjudicada por la debilidad del dólar, ya que no fabrica en EE.UU., y la creciente preferencia de este mercado por los coches más pequeños. Esta situación ha provocado la decisión de un recorte de plantilla de 2.000 empleos en el mundo por parte de la filial sueca (1.400 administrativos y 600 de mano de obra), un 8% del total.

Una vez despejadas las dudas de la Comisión Europea para que Ford se adjudicara la planta rumana de Daewoo por 57 millones de euros, ha anunciado un proyecto de inversión de 675 millones para adaptarla a sus líneas de montaje y elevar la producción hasta 300.000 unidades, con una plantilla que casi duplicaría la actual, hasta llegar a los 7.000 trabajadores. En total, durante el período 2009/13 las inversiones llegarán a los mil millones anuales.

Chrysler

Tras la gestión de Daimler durante los nueve últimos años, compañía que mantiene el 19,9% de participación, en 2007 la vendió a la firma de capital riesgo Cerberus Capital, que adquirió la empresa con una posición operativamente al borde de la bancarrota y en la que se comprometió a inyectar 7.000 millones de euros.

Desde entonces se intenta reflotar al tercer fabricante de vehículos de EE.UU. (Chrysler, Jeep y Dodge), con el fin de hacerlo atractivo para venderlo en un futuro. La dependencia casi exclusiva del mercado local pone en peligro la supervivencia de la compañía, ya que sólo exporta el 7% de su producción. Por ello, busca acuerdos externos que le puedan aliviar de la caída del mercado estadounidense, basando su estrategia más inmediata en el incremento del volumen de ventas internacionales, donde apenas llega al 10% del total fuera del mercado estadounidense (250.000 unidades).

18 Había comprado en 1989 Jaguar por 2.500 millones de dólares y en 2000 Land Rover por 2.750 millones.

19 La adquirió en 1999 por 6.400 millones de euros.

La producción global de Chrysler se concentra en EE.UU. (97,3%), con un total de 2,5 millones de unidades en 2007, un 0,2% de reducción respecto a 2006. Hasta ese año, la producción de vehículos se había reducido un 11%, pero en 2007 incrementó la actividad en EE.UU. en un 12% (1,5 millones de unidades), por lo que recuperó la producción media de la década. Mientras, las ventas en el mercado interior retrocedieron un 3,1% en 2007, con una cuota de mercado del 12,6%, e incrementaron en el exterior un 15%.

En diez años ha eliminado 40.000 empleos, conservando una plantilla de 30.000 trabajadores en 2007. También puso en marcha un plan de bajas a principios de 2008 para los trabajadores de doce de sus plantas en EE.UU., con el objetivo de eliminar 13.000 empleos (11.000 temporales y 2.000 fijos). El declive de la demanda de monovolúmenes en el mercado interior, como ocurre con el resto de las marcas del país, facilita el cierre de la planta de Saint Louis a finales de 2008, lo que representa el despido de 2.400 trabajadores. Y, siguiendo el ejemplo de GM y Ford, pretende deshacerse de la división de componentes, poniendo a la venta dos de sus fábricas.

La presencia en mercados emergentes (China, Rusia) irá acompañada de la producción de vehículos donde el coste sea inferior. Además, prevé buscar alianzas con otros fabricantes, fruto de lo cual surgió el acuerdo firmado con Nissan a finales de 2007 por el que el grupo japonés entregará 20.000 unidades anuales a Chrysler de uno de sus modelos, para que los venda con su marca en América Latina, acuerdo que se amplió en abril de 2008.

Al mismo tiempo, mantiene los acuerdos con Mitsubishi y Hunday para el desarrollo de plataformas comunes y la fabricación de motores de gasolina, respectivamente, y con la china Chery para que le produzca coches pequeños destinados a América Latina. En 2008 ha firmado un acuerdo con Fiat para fabricar sus vehículos en México, para el mercado norteamericano, y está buscando un acuerdo con la india Tata para comercializar todoterrenos en aquel país.

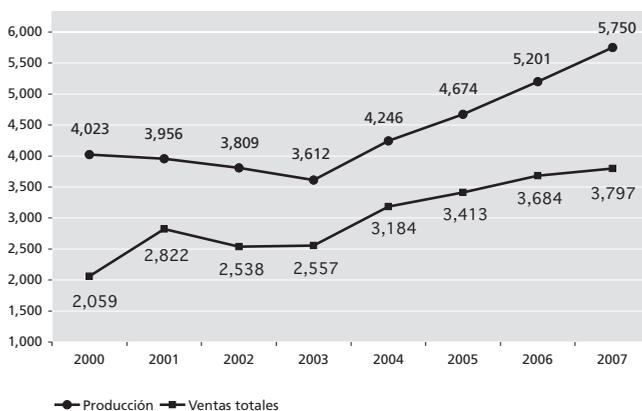
2. AMÉRICA LATINA

Los países que conforman América Latina (América del Sur y México) incrementaron la producción en 2007 un 10,6%, pero en el período 2004/07 crecieron por encima del 12%, después de un inicio de década muy negativo (-4%). Desde el año 2000, el aumento anual de la producción se eleva al 5,6% de media, con 4,4 millones de vehículos y casi seis millones en el año 2007. La participación en la producción mundial se eleva al 7% de media en el período considerado y un 8% en 2007, con un incremento de más de dos puntos desde el año 1999.

La ventas medias anuales entre 2000/07 se elevaron a los tres millones de vehículos, con un crecimiento medio del 10% y una participación del 5% en el mercado global de vehículos, creciendo también más de dos puntos desde el año 2000. En 2007 las ventas incrementaron por encima del 3%, la mitad que el registrado en los dos años anteriores.

Es el cuarto mercado continental de vehículos y su atractivo es el bajo porcentaje de vehículos por ciudadano frente a la media mundial. Sólo entre Fiat, GM y VW copan prácticamente todo el mercado, con fábricas propias en Brasil, el principal mercado latinoamericano, México, Argentina, Venezuela, Colombia y Chile.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EN AMÉRICA LATINA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

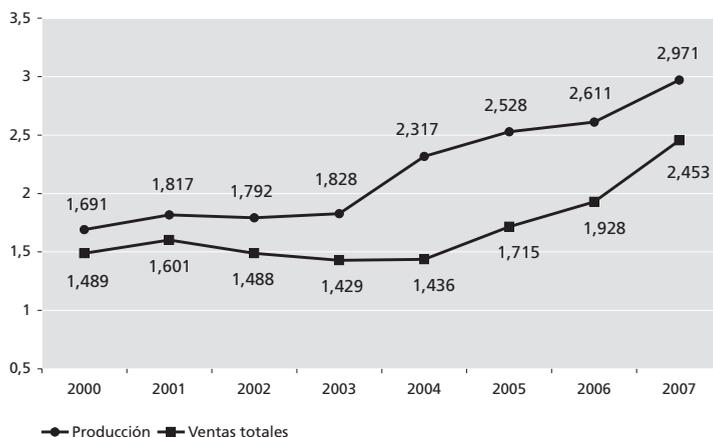
Brasil

Con una media anual de 2,2 millones de unidades producidas en el período 2000/07 y casi un 11% de incremento medio anual, ocupa el séptimo puesto del mundo y participa con el 3,4% en su producción global. En 2007 incrementó su actividad productiva casi un 14%, una de las cifras más altas de la década, después de los años 2000 y 2004 (25% y 27% respectivamente). Absorbe el 81% de la producción total de vehículos en América del Sur y el 52% de América Latina.

Vendió 1,7 millones de unidades anuales de media en el mercado interior en el mismo período, un 9,3% anual de incremento, y es el octavo mercado de vehículos del mundo, con una participación del 3% en el mercado global. En 2007 las ventas incrementaron por encima del 27%, el aumento más alto de la historia. De hecho, durante los tres últimos años ha crecido un 20% tras arrastrar un trienio (2002/04) muy malo.

Acapara el 90% del mercado de América del Sur y el 65% de las ventas de América Latina. Sus instalaciones industriales son una base de operaciones muy valiosa para la práctica totalidad de las principales multinacionales del motor, donde producen buena parte de los vehículos que venden en el continente.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN BRASIL
(millones de unidades)



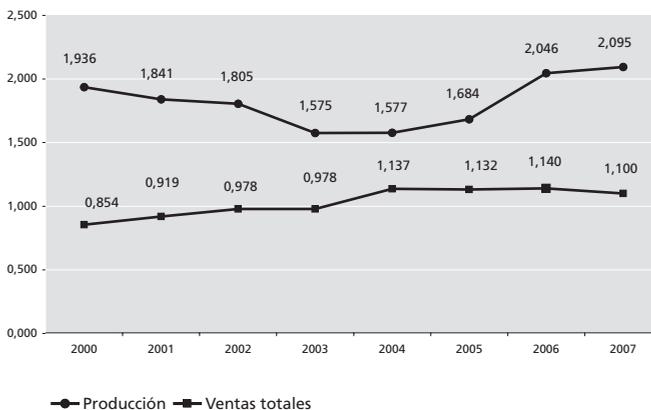
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

México

Produce 1,82 millones de unidades anuales de media desde el año 2000, con un crecimiento anual del 4,5%, situándose en el undécimo puesto del ranking mundial de productores, con una participación del 3% en 2007. Acapara el 36% de la producción de América Latina y exporta el 80% de los vehículos producidos.

Vende algo más de un millón de vehículos en su mercado interno, con una evolución del 7% de crecimiento medio anual en el período considerado, y colocándose en el duodécimo lugar del ranking mundial con el 1,7% de participación. Es el segundo mercado de América Latina, a distancia de Brasil, con un 29% de las matriculaciones y con un índice de motorización un 10% por debajo de la media mundial.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN MÉXICO
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

La industria mejicana es fuerte en la fabricación de camiones y autobuses, así como de conjuntos mecánicos para los mismos (Paccar, Mercedes, Scania, Volvo, Navistar, etc.), mientras que en turismos se encuentran instalados todos los constructores norteamericanos, la mayoría de los japoneses y varios europeos.

3. ASIA-PACÍFICO

El continente asiático se ha convertido en el objeto de deseo de las grandes multinacionales, sobre todo, los países emergentes que forman parte de esta región y que están recibiendo la mayoría de las inversiones realizadas por las multinacionales occidentales. Se espera que al cabo de una década sea esta zona del mundo la que invierta en mercados de las regiones más ricas para vender sus productos en un primer momento y para producirlos posteriormente.

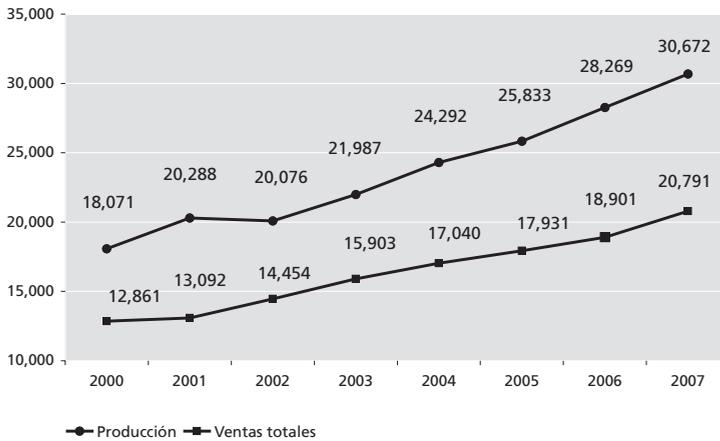
La producción media anual desde el año 2000 se eleva a los 23,7 millones de vehículos, con un incremento cercano al 8% y una cuota de participación que casi duplica a sus más inmediatos seguidores, pasando del 30% en 1999 al 42% en 2007, y un 37% de media anual en el período considerado. En 2007 la producción aumentó un 8,5%, un punto menos que el año anterior.

Japón acapara casi el 38% de la producción continental en 2007, participación que se ha reducido 19 puntos desde el año 2000 a favor de China, cuya cuota de producción se eleva al 29% en 2007 y después de incrementar casi 18 puntos desde el año 2000. El resto se lo adjudica India, con el 7,5%, frente al 4,4% del primer año de la década. Entre los tres países superan el 70% de la producción del continente.

Con producciones de más del millón de unidades se sitúan también Corea del Sur, con el 13,3% de participación y una reducción de cuatro puntos respecto al año 2000, y Tailandia, con una cuota del 4,2%, duplicando su participación en el mismo período.

Ha vendido una media anual de 16,3 millones de unidades en el mercado del continente desde el año 2000, con incremento cercano al 7% anual y una cuota media en el mercado mundial que la sitúa en el tercer lugar, con el 27,6%, aunque en el período 2004/06 ocupó el segundo lugar del ranking mundial de ventas y el primero en 2007 (32,5%), desbancando al continente europeo, con un crecimiento de casi diez puntos en este período (23,4%). La ventas en 2007 aumentaron un 10%, casi el doble respecto de los dos años anteriores.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ASIA-PACÍFICO
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

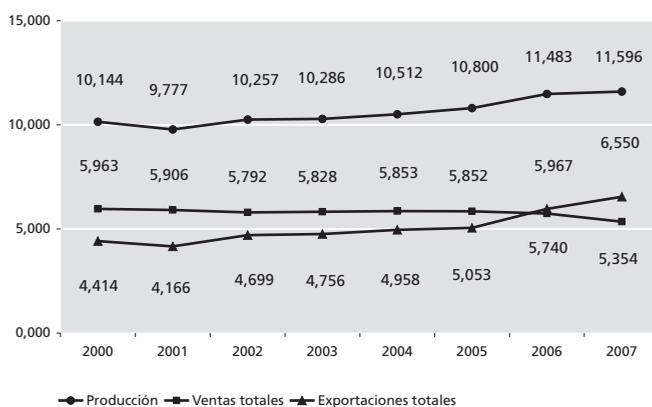
Japón

Desde el año 2001 vive un continuo crecimiento de la producción de vehículos, avalado por el fuerte impulso de las exportaciones. La media anual en el período 2000/07 se elevó a los 10,6 millones de unidades, con un incremento del 2% anual y una cuota media de participación mundial cercana al 17%, lo que sitúa al país como primer productor mundial de vehículos, aunque en proceso de disminución en los últimos años (16% en 2007). En este año la producción aumentó un 1%, más de cinco puntos menos que en el año anterior, aunque mantiene un crecimiento constante desde el año 2002.

Sin embargo, la demanda interna está sufriendo un proceso importante de deterioro desde el año 2005, con una reducción cercana al 9% desde 2004 y una media anual del 1,1% desde el año 2000. En este período, las ventas medias anuales se sitúan en 5,8 millones de unidades en el mercado. En 2007 sufrió la mayor caída del mercado de la década (-6,7%), con 5,4 millones de vehículos matriculados en el mercado interior. La cuota media del mercado mundial le sitúa en el tercer lugar, con el 10% (8,4% en 2007), perdiendo el segundo puesto en 2005 a favor del mercado chino.

Es el primer exportador del mundo, con un crecimiento medio anual del 5,4% y 5,1 millones de unidades en el período considerado. Tanto las exportaciones como el rendimiento de las fábricas que mantienen las empresas japonesas en los distintos continentes está facilitando unos resultados envidiables, tanto en producción como en ventas exteriores. En 2007 crecieron las exportaciones cerca del 10%, ocho puntos menos que el año anterior en el que, después de 1997, se produjo el mayor incremento de las dos últimas décadas.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOCIÓN JAPÓN
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

Toyota

La marca japonesa es, desde 2006, la mayor empresa automovilística por capitalización bursátil, superando a GM, VW y Ford juntos. La producción media anual en lo que llevamos de década es de 7,6 millones de vehículos, con un crecimiento anual del 7% y del uno por ciento en 2007 (9,3 millones de unidades), colocándose a unos miles de vehículos para sustituir a GM en el liderazgo mundial, tras 76 años de ocuparlo, con una participación media anual del 12%, casi el 13% en 2007.

Cerca del 66% de la producción la realiza en el continente asiático, con un crecimiento del 6%, respecto a 2006, y el 49,5% en Japón, donde sólo crece el 0,8%. El continente americano es el segundo productos de la

multinacional, con el 21,3%, con el 2,4% de incremento, y en el que EE.UU. absorbe el 73,3% en las nueve fábricas (11 contando Canadá y cerca de 36.000 empleos) y donde creció el 4,3% en 2007. Europa se sitúa como tercera región productiva (9,4%) y en la que creció un 13% respecto al año 2006.

Vendió 9,37 millones de unidades en 2007, un 6% sobre el año anterior, basando su crecimiento tanto en EE.UU. (2,6 millones de unidades), donde mantiene una media superior al 7% anual desde el año 2000 y matrícula más que Ford y Chrysler, como en Europa, donde tiene una participación del 5,5% en 2007, con casi dos puntos de incremento desde el año 2000 y más de un millón de unidades vendidas en 2007, un 60% más que en el primer año de la década.

Las matriculaciones en el mercado interior se redujeron un 6,5% en 2007, duplicando las cifras de 2006, con casi un uno por ciento de disminución media anual desde el año 2000. Mantiene una participación estable (29%), casi triplicando la de su más inmediato perseguidor (Honda).

Es el principal socio de Subaru (8,7%, adquirido en 2005, tras la salida de General Motors) y ha invertido 195 millones de euros para ampliar su participación hasta el 16,5% en Fuji Heavy Industries, la matriz de la firma nipona. Al mismo tiempo, tiene previsto abrir una nueva planta en la India para dedicarla a vehículos de bajo coste.

Tras abandonar el proyecto de una nueva fábrica en EE.UU., prevé invertir 138 millones de euros para ampliar la capacidad de la factoría china de Tianjin y alcanzar las 150.000 unidades al año, un 50% más. Por lo que la capacidad de producción en este país llegaría a las 700.000 unidades, contando con la otra planta situada en Guangzhou, ambas compartidas con constructores locales (FAW).

Honda

Es el séptimo productor mundial de vehículos, con una participación del 5%, y una producción de 3,9 millones de vehículos en 2007, un 6,6% de incremento sobre el año anterior. La media anual en el período 2000/07 es de 3,1 millones de vehículos producidos, con crecimientos anuales medios del 6,2%.

En el continente asiático realiza el 54% de su actividad, con un incremento del 6,2% respecto al año 2006. La producción en Japón absorbe el 34% del total de la compañía, con 1,3 millones de unidades en 2007, manteniéndose en similares cifras al año 2006, mientras que la producción media anual se sitúa en un escaso crecimiento del 1,3% desde el año 2000. En América supera la producción de Japón, con el 39,4% del total, con un aumento del 4,5% en 2007, y en el que EE.UU. acapara el 66% de la actividad del continente, donde creció el 3,4% en 2007. Y en el continente europeo produce el 6,7% del total (91% en la UE), con un crecimiento del 24,8% en 2007.

Las ventas en el mercado interior reflejan una reducción continuada desde el año 2005, con 622.000 vehículos matriculados en 2007, un 11% por debajo de las cifras de 2006 y un -0,7% de media anual en lo que llevamos de década. Sin embargo, en el mercado norteamericano mantiene un crecimiento medio anual del 4,3% desde el año 2000, con un aumento cercano al 3% en 2007, respecto al año anterior, con una cuota superior al 9%. Lo mismo sucede con el mercado europeo, con incrementos medios anuales del 5,6% desde 2000, con un espectacular aumento de casi el 23% en 2007, respecto a 2006, y con una participación del 1,7%, con un incremento superior al medio punto desde el año 2000.

Nissan

Aumentó su facturación un 11,6% en el último año fiscal y el 7,4% el beneficio neto. La producción media anual en el período 2000/07 fue de 3,2 millones de unidades, con una participación media del 5% en la producción mundial y un crecimiento anual del 4,6% anual. En 2007, la producción alcanzó los 3,4 millones de vehículos, con un 6,5% de incremento sobre el año anterior.

En el continente asiático realiza el 46,6% de la producción, con un incremento del 5% en el año 2007. El 74% de esta actividad la desarrolla en Japón, donde, como la mayoría de las marcas del país, la producción registra un retroceso medio anual del 1,4% desde el año 2000, sufriendo la mayor pérdida de actividad de toda la década en 2006 (15%), aunque en 2007 lo reduce el 5%, que es el segundo año con mayor disminución de la producción.

Muy de cerca le sigue el continente americano, donde produce el 35,2% de la actividad, más que en Japón, con un aumento del 4,9% en 2007 y donde EE.UU. absorbe el 58,3% del continente, siendo uno de los pocos productores japoneses que han reducido la actividad en 2007 (-5,2%). En EE.UU. mantiene una cuota productiva cercana al 7%, con más de medio millón de vehículos anuales producidos, con un incremento medio anual cercano al 10% y 700.000 vehículos producidos en 2007, además de una reducción significativa de la actividad en los dos últimos años (-11% en 2006 y -5% en 2007). En Europa, la UE desarrolla el 17% de su actividad total, con un aumento cercano al 14% respecto al año 2006.

Respecto a las ventas en el mercado interior, la reducción anual media en lo que llevamos de década es menos sensible, pero reflejando un récord de disminuciones en las matriculaciones en los dos últimos años, el mayor en 2006 (-11%), seguido de 2007 (-6%). Respecto al mercado estadounidense, vendió una media anual de 900.000 unidades entre 2000 y 2007, con un crecimiento anual cercano al 6% y una cuota media del 5% de participación, cifras que se elevan en 2007 a superar el millón de unidades y casi el 7% de participación en el primer mercado del mundo.

En el continente europeo vende una media cercana a las 300.000 unidades al año en los últimos ocho, con una reducción del 2% anual y una participación media del mercado del 1,7%. En 2007 superó las 400.000 matriculaciones con una disminución del 0,3% -año en el que la cuota de participación era del 2%-, reducción que viene arrastrando durante los últimos cuatro años (-4% anual).

A mediados de 2008 presentó un nuevo plan estratégico para los próximos cinco años, denominado Crecimiento y Confianza (GT 2012), que fija como principales objetivos el liderazgo en la calidad y en la protección del medio ambiente, así como un incremento anual medio de la cifra de negocios del 5%. Centrará las mejoras de calidad en los servicios postventa y lanzará un vehículo eléctrico en EE.UU. y Japón en 2010.

Como parte de su plan para expandir sus operaciones a nivel mundial, ha acelerado su estrategia basada en acudir a las necesidades que el mercado ruso incorpora en materia de vehículos comerciales ligeros. Prevé hacerlo también en Norteamérica y la India, en cooperación con la empresa Ashok Leyland de este país, a partir del año 2010, lo que constituye una prioridad en la expansión de la compañía en este tipo de vehículos.

Suzuki

La cuarta multinacional japonesa ha venido produciendo una media de dos millones de vehículos al año desde el inicio de la década, participando con el 3% de media en la producción mundial y con crecimientos anuales por encima del 7%, colocándose en el duodécimo puesto del ranking mundial. En 2007 creció un 13% (2,6 millones de vehículos), sobre el año anterior, el mejor resultado desde el año 2001.

En el continente asiático desarrolla el 90% de la actividad y en el que la ha incrementado un 10% respecto al año 2006. En Japón produce el 47% del total de la producción (52% del continente asiático), incrementado la actividad productiva un 3,8% de media en lo que llevamos de década, cerca del 1% en 2007, frente al 11% de 2006, y participa en el 10,5% de la producción del país, compartiendo el tercer puesto con Nissan en producción local de vehículos. Y el 9% de la producción la desarrolla en Europa (UE), donde ha crecido un 40% la producción, mientras que en EE.UU. mantiene una actividad poco significativa (1%).

En cuanto a las ventas en el mercado interior, es la única compañía que refleja crecimiento (1,1%) en el período 2000/07, aunque en los dos últimos ha registrado disminuciones, con casi un 3% en el último año respecto a 2006. y es la cuarta empresa en cuota de mercado local (11%). Mantiene una escasa penetración en el mercado estadounidense (0,4%), con un crecimiento medio anual del 22% en lo que llevamos de década, aunque refleja una reducción superior al 6% en 2007 respecto al año anterior. En el mercado de la UE, las ventas medias anuales se sitúan casi en el 7% de incremento en el período 2000/07 (200.000 unidades) con una cuota de mercado del 1%, consiguiendo el récord de la historia de su presencia en este mercado en 2007, con un aumento del 30% sobre el año anterior.

Está especializado en coches compactos, que tienen una gran aceptación en Europa y Asia, en un contexto global de altos precios de la gasolina, lo que ayuda a la compañía a contrarrestar los crecientes costes en materiales, además del yen fortalecido. En la India controla la mitad del mercado en este tipo de modelos.

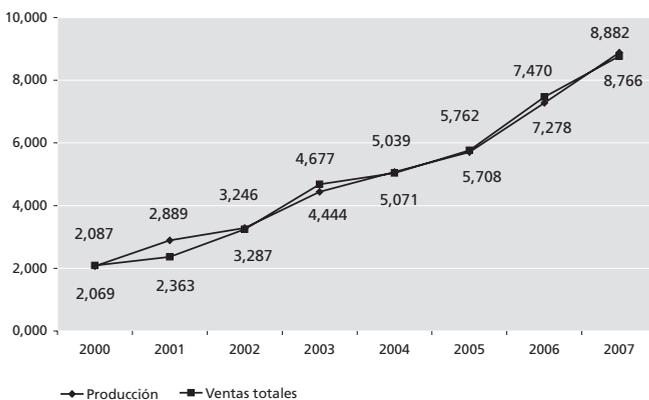
China

Desde el año 2005 se ha consolidado como el tercer productor del mundo, desbancando a la potente Alemania, mientras que los analistas conceden tres años para que desplace a los más poderosos (EE.UU. y Japón). Con una media anual, en el período 2000/07, de casi cinco millones de unidades y un incremento medio superior al 22% anual, acapara una cuota media de participación mundial del 7,6%.

Pero estas cifras no representan la verdadera potencialidad de este país emergente que en los dos últimos años ha crecido al 25% su actividad productiva y en 2007 un 22%, cinco puntos menos que el año anterior. Mientras, la participación mundial aumentó cuatro puntos en los últimos cuatro años, situándose en el 12% en 2007.

La proyección de las ventas es similar a la producción, con una media anual de casi cinco millones de vehículos colocados en el mercado del continente en lo que va de década, un incremento superior al 22% anual y una cuota media del 8% en el mercado mundial, lo que la sitúa en el segundo lugar, desde que arrebató a Japón este puesto en 2006. El incremento más espectacular de las ventas trascurrió en los cuatro primeros años de la década (27%), aminorando posteriormente esta evolución (17%) y en 2007 fue un 17,4% el aumento registrado, doce puntos más que el año anterior.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN CHINA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

El peligro de un aumento desorbitado de la inflación es el problema más inminente de este país, pero con un crecimiento del 12% del PIB y una previsión de mantenerse entre el 8/10% a corto y medio plazo, provoca el optimismo de los responsables de la industria china de automoción.

Cuenta con 47 fabricantes implantados en su territorio, incluidos los grupos occidentales, coreanos y japoneses. En principio, se trata de automóviles destinados a surtir la demanda local, pero grupos como Chery, SAIC o Geely ya están presentes en mercados de Oriente Medio, África o Sudamérica y se plantean a medio y largo plazo la entrada en Europa y EE.UU. Para ello, tiene previsto crear ocho bases nacionales de exportación de automóviles y componentes de automoción con las que impulsar el desarrollo de sus marcas. Mientras tanto, las principales multinacionales occidentales instaladas en el país tienen su horizonte en la venta de modelos fabricados en este país.

El mayor fabricante de automóviles chino, Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), compró en diciembre de 2007 el negocio de uno de sus principales competidores (Nanking Automobile Group, que había adquirido MG Rover en 2005), reforzando las aspiraciones internacionales de SAIC. La operación incluye la cesión de 320 millones de las acciones de SAIC (4,88%) y el pago de 198 millones de euros. Esta operación está marcada por las exigencias del Gobierno chino para reestructurar las empresas de automoción en el marco de las fusiones y absorciones necesarias para competir en mejores condiciones con las grandes marcas mundiales.

El grupo resultante contará con una capacidad de producción de 1,6 millones de unidades al año y un 14% de cuota del mercado interior. Su mascarón de proa se situará en el Reino Unido, donde MG tiene 50 concesionarios, y desde donde dará sus primeros pasos internacionales. Esta empresa mantiene acuerdos con GM y con VW, iniciando la comercialización de su propia marca de vehículos (Roewe).

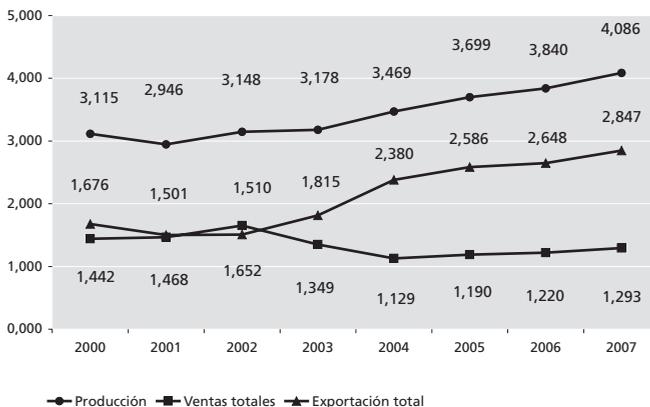
Corea de Sur

Desde que desbancó a Francia del quinto puesto de la producción mundial de vehículos, en el año 2005, se ha consolidado en esta posición. Con una media anual, en el período 2000/07, superior a los tres millones de unidades y un incremento cercano al 5% anual, mantiene una participación media mundial del 5,4%. Su actividad productiva ha crecido un 6,4% en 2007, cerca del doble respecto al año anterior.

Al igual que Japón, sus principales clientes se encuentran fuera del país, por lo que la exportación es su principal herramienta de desarrollo, mientras que el mercado surcoreano apenas absorbe 1,3 millones de unidades matriculadas de media anual en el mismo período, con un crecimiento medio cercano al 1% anual, y una cuota media del 2% en el mercado mundial, situándolo en undécimo puesto. 2003/04 fueron los peores años de la década, con reducciones de las ventas del 17%, aunque en 2007 reflejó un incremento del 6%, casi tres puntos por encima del año anterior.

Ha colocado más de dos millones de unidades de media anual en el exterior desde el año 2000, con incrementos anuales cercanos al 9%. En 2007, las exportaciones aumentaron un 7,5%, cinco puntos más que en 2006, aunque en los años 2003/4 superó el 25% de media.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN COREA DE SUR
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

Hyundai Motor

Es propietaria también de la marca Kia, cerrando 2007 con un crecimiento del beneficio neto del 10%. El fuerte aumento de la producción de ambas marcas supuso el avance desde la novena a la quinta posición del ranking mundial de fabricantes, adelantando a Nissan, Honda y PSA²⁰, con casi cuatro millones de unidades producidas en 2007 frente a una media de 2,9 millones anuales de vehículos producidos en el período 2000/07, un 9% anual de crecimiento y una participación media del 4,5% en la producción mundial, que se elevó al 5,5% en 2007.

La multinacional ha pasado en 15 años de ensamblar en el exterior el 18,3% de sus vehículos al 45,6% en 2007, incrementado de forma significativa el número de las factorías, desde que abrió la primera fábrica en Europa (Eslovaquia) en 2006, estando presente en EE.UU., China, India y Turquía, con futuras ampliaciones en Brasil, China, Rusia, donde ocupa el tercer lugar del mercado, y, para el año 2009, en la República Checa, donde prevé producir 30.000 coches. De hecho, en el primer semestre de 2008 la producción fuera del país ha superado a la realizada en Corea.

En el continente asiático concentra el 88% de la producción total de ambas compañías, con un 2,4% de reducción respecto al año 2006, y el 71% se realiza en Corea del Sur, donde la producción media anual de los últimos ocho años ha sido de 1,6 millones para Hyundai y casi el millón de unidades para Kia, con un incremento medio anual del 4,5% para la primera y del 8% para la segunda compañía. Sin embargo, 2007 fue un año con mejores resultados para Hyundai, con un incremento del 5,5% sobre 2006 (1,7 millones de vehículos), mientras que Kia vio reducir su producción en casi un 3% (1,1 millones). Ambas compañías acaparan el 76% de la producción media anual coreana (48% Hyundai y 28% Kia), aunque desde el año 2003 viene reduciéndose sustancialmente, como consecuencia del fuerte incremento de Daewoo (23%), que la ha restado casi siete puntos a Hyundai y uno a Kia en 2007.

En el continente americano produce el 6,3% de los vehículos totales, exclusivamente Hyundai, y en EE.UU., con un aumento cercano al 6% en 2007. En este país, la cuota de producción de la primera compañía coreana es del uno por ciento (3,4% en turismos) de media anual en el período

20 Y teniendo en cuenta la separación de Daimler-Chrysler

2000/07, con 133.000 vehículos producidos en 2007. En Europa fabrica el 6% restante, en este caso ambas marcas, pasando de los 19.000 vehículos producidos en 2006 a los 235.000 en 2007.

Respecto al mercado interior coreano, ambas marcas acaparan el 71% del mercado de media anual en lo que llevamos de década (47% Hyundai y 24% Kia), con un crecimiento medio anual de las matriculaciones del 2% para la primera compañía del país y una disminución medida del 1,5% para la segunda marca, aunque desde 2005 ambas compañías obtienen aumentos de ventas en el mercado interior, con 7,6% para Hyundai en 2007 respecto al año anterior y el 0,6% para Kia. En este caso, la participación de la tercera compañía del país, Daewoo, se mantiene estancada en el 11%.

Las ventas en el mercado norteamericano sitúan a Hyundai con una cuota del 1,7% de media anual en la década y un crecimiento medio del 4%, aunque en 2007 ha visto reducir las ventas por primera vez (7%), mientras que la participación en el mercado se mantiene estable. En Europa, Hyundai participa con el 2,4% de cuota media en el período considerado, vendiendo cerca de 290.000 unidades al año y un crecimiento anual del 3%. En 2007 matriculó 315.000 vehículos, con un aumento del 1,6% sobre el año anterior, que fue el peor de la década, al reducirse las ventas en casi un 6% sobre 2005.

La adscripción del grupo surcoreano al ámbito de las grandes potencias de automoción se refleja en que de los 10.000 millones de dólares que prevé dedicar al apartado de investigación y desarrollo, el 20% lo destinará íntegramente al sector de automoción, acompañado de la creación de 4.000 puestos de trabajo.

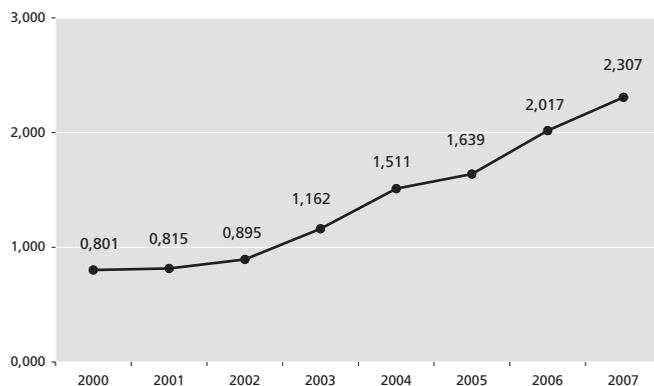
India

El sector del automóvil factura 21.550 millones de euros, registrando crecimientos del 40% en las exportaciones de los últimos cinco años, mientras que prevé inversiones por valor de 9.700 millones.

Ocupa el décimo puesto del mundo en producción de vehículos, con 1,4 millones de unidades de media anual en lo que llevamos de década y 2,3 millones en 2007. Con un incremento anual del 14,4%, el mismo que obtuvo en 2007 -nueve puntos menos que el conseguido el año anterior-, y

una cuota de participación mundial del 2%, duplicándola desde el año 2000 para llegar al 3,2% en 2007.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN INDIA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA,

Lo conforman empresas como Tata, BMW, Fiat, Mazda, Volvo, Yamaha, Toyota, Hindustan Motor, Hyundai o Mahindra-Renault, que se reparten también casi el 80% del mercado interior de vehículos de dos ruedas -India es el primer productor mundial de motocicletas-. Contabiliza más de 90 millones de vehículos, es el quinto comercializador del mundo y el décimo en producción de vehículos, con 2,3 millones de unidades en 2007. Sin embargo, el nivel de motorización es muy bajo, ya que los siete coches por cada mil habitantes que contabiliza contrastan con los 550 de Alemania, los 253 de Malasia o los 219 de Corea del Sur.

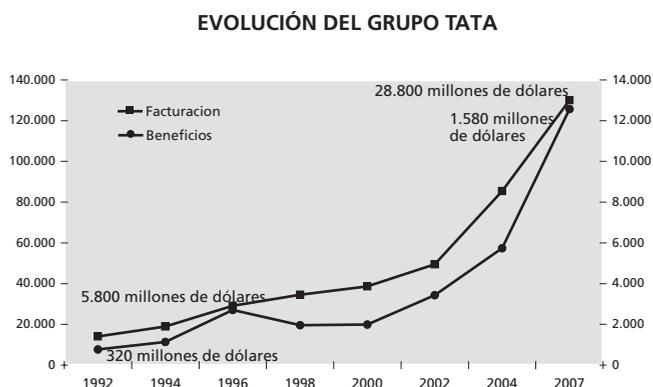
Tata Motors

El grupo familiar fundado en el siglo XIX engloba a 98 empresas bajo su control. Sus compras están siendo sonadas en los últimos años: la filial química acaba de adquirir la empresa estadounidense General Chemical Industrial Products, y la operación más destacada fue la realizada en 2006, con la adquisición de la siderúrgica angloholandesa Coros, por 7.600 millones de dólares, mientras que, a principios de 2008, llegó a un acuerdo con Ford para adquirir los vehículos de lujo Jaguar y Land Rover.

Tiene 289.500 trabajadores, está presente en 80 países y en la mayoría de los sectores (telecomunicaciones, construcción, etc.). Su internacionalización está respaldada por el fuerte crecimiento de los productos Tata.

En 2007, el grupo indio incrementó la facturación en un 9,3%, aunque los beneficios se redujeron el 0,3%. La producción media en los últimos ocho años fue de en 2007 fue de 350.000 unidades, con un incremento anual del 18% (36% anual desde el año 2003) y una participación mundial que no llega al uno por ciento en 2007, año en el que el aumento de la producción fue el más bajo de los cinco últimos años (5%). El 98% de la producción es local.

En 2007 vendió más de 580.000 vehículos, con un aumento del 1% sobre el año anterior, el 40% de ellos turismos. La mayoría de las ventas se producen en su mercado interno, aunque exporta a países emergentes ya que sus modelos no incorporan la calidad suficiente para competir en los mercados occidentales.



La compra a Ford de los vehículos de lujo le permite compartir el coche más barato del mundo, que lanzó a principios de 2008 (Nano) por 1.700 euros para el mercado interno, con las marcas más lujosas. También tiene firmados acuerdos con Fiat para la producción y venta de modelos del grupo italiano en los países de la zona. Al mismo tiempo, la compañía italiana ha asumido los servicios financieros de Jaguar y Land Rover.

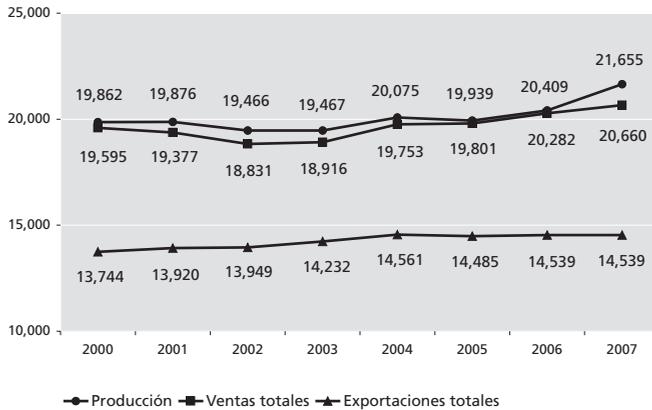
4. EL CONTINENTE EUROPEO

La industria del automóvil de la UE produjo en 2007 casi 20 millones de vehículos, generando 2,4 millones de empleos directos y diez millones indirectos. Concentra 250 fábricas de automóviles y, de ellas, salen una tercer parte de los más de 70 millones de vehículos que se producen en el mundo. 170 factorías pertenecen a 14 marcas y Alemania es el principal productor con 36 fábricas, seguida del R. Unido (32), Italia (29), Francia (25) y España (18).

El continente europeo registró en 2007 una producción de casi 22 millones de vehículos, con una media anual de 20,1 millones de unidades en el período 2000/07, un incremento medio por debajo del 1,5% y una cuota de participación mundial del 31,6%, lo que le sitúa en la segunda región del mundo, detrás de Asia-Pacífico, aunque la ha reducido casi cinco puntos desde 1999, situándose en el 29,6% en 2007. En este mismo año incrementó la producción un 6,1%, triplicando casi el del año anterior, sobre todo, por la aportación de los países de la última ampliación a la UE y Rusia.

Ha vendido de media 19,7 millones de unidades en el mercado del continente en el mismo período, con un incremento medio cercano del 0,5% anual, y una cuota media en el mercado mundial que la sitúa también, y por primera vez, por debajo de Asia-Pacífico, continente que le ha desbancado del primer puesto en 2007, con el 33,5%, bajando del 35,7% en 2000 al 32,3% en 2007. En este año, las ventas aumentaron un 1,9%, medio punto por debajo del año anterior.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN EN EL CONTINENTE EUROPEO (millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

En el período 2000/07, la producción de la UE-27 superó los 17 millones de unidades de media anual, con el 27% de la participación mundial y un incremento anual del 0,7%. En 2007, fue de 19,7 millones de vehículos, con un aumento del 5,3% sobre el año anterior, a lo que contribuyó de forma importante los turismos (87%), con el 5,5% de incremento. Pero fueron los vehículos industriales quienes reflejaron el mayor crecimiento (15%). Mientras que los comerciales ligeros lo hicieron en menor medida (2%) y los autobuses la redujeron (-24%).

Por regiones, fue Europa del Este donde creció la producción de forma más significativa, aunque representa un escaso 13% del total de unidades producidas en la UE, pero en constante aceleración (15% en el primer trimestre de 2008), con tres millones de unidades. La República Checa es el mayor productor, con casi un millón de unidades y un incremento cercano al 10%, mientras que Eslovaquia es el país que más aumentó la producción en 2007 (93,3%), con 570.000 unidades, gracias a la instalación de Kia, además de la presencia de VW, PSA y Toyota.

La producción en Europa Occidental creció un escaso 2,4%, con la industria de Alemania a la cabeza (6,5% y 6,2 millones de unidades), seguida de España (4% y 2,8 millones), mientras que Francia redujo la producción

un 4,7% (tres millones). En definitiva, los resultados en Europa han sido sensiblemente mejores que en anteriores ejercicios, puesto que a excepción de cinco naciones (Portugal, Austria, Holanda, Bélgica y Francia) el resto de los miembros de la UE han mejorado su producción respecto a 2006.

En el ámbito de la implantación global de las empresas europeas hay que destacar el esfuerzo realizado para abandonar el tradicional ámbito continental en el que se ha venido desarrollando la actividad productiva de las compañías de la UE. A pesar de ello, y teniendo en cuenta la evolución de los principales grupos competidores, sobre todo los asiáticos, queda mucho camino por delante en este objetivo.

Las marcas francesas, Renault y PSA, han sido las que en mayor medida han reducido la actividad productiva en la UE-15, un 29% y 27% de sus producciones totales respectivamente, en el año 2007, respecto al año 1999. Pero también son las que partían con mayores cuotas (83% y 95% respectivamente). Actualmente, la alemana Daimler es la marca que mayor volumen de producción mantiene en la UE-15 y la que menos la italiana Fiat, mientras que Volkswagen es la compañía que más diversificada tiene la producción por el mundo.

Respecto a las matriculaciones anuales medias en la UE-27, se acercaron a los 18 millones de vehículos en lo que llevamos de década, con un incremento medio anual del 0,7%, de cero en la UE-15 y del 0,2% incluyendo los países de la EFTA. La participación de la Unión en el mercado mundial supera el 30%. En 2007, las ventas aumentaron el 2% en la UE-27 y el 07% en la UE-15 (18 y 17 millones de unidades, respectivamente).

Las ventas medias anuales de turismos lo hicieron en un escaso 0,3% en la UE-25 y disminuyeron en la UE-15 (-0,2%), en los últimos ocho años, por los retrocesos sufridos por los dos mayores mercados europeos (Alemania, -1%, y Francia, -0,4%) y los escasos aumentos del resto de los países, excepto España (2%). En 2007, las ventas superaron el uno por ciento en la UE-27 y llegaron escasamente al 0,2% en la UE-15, en esta caso fue el mercado alemán el que protagonizó este débil aumento.

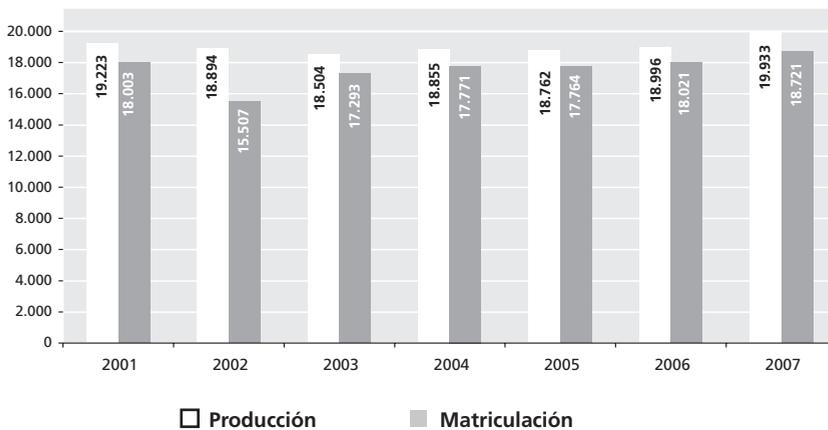
Alemania (5,5%), España (10,2%) y, sobre todo, los países del Este (40%) fueron los que tiraron del fuerte crecimiento del mercado de camiones en 2007, como consecuencia de la expansión del sector de la construcción. España es el primer productor europeo y Mercedes lidera las ventas

(21,2% del mercado), seguido de Man (16%), Iveco (14,8%), Daf (12,8%), Volvo (11,8%), Scania (10,5%) y Renault (9,6%).

La caída de las ventas en 2008, salvo honrosas excepciones (Alemania, 3,6%, sobre todo, y Francia, 4,5%), está siendo una constante. Las matriculaciones de turismos se han reducido un 2,3% en el primer semestre, destacando el comportamiento del mercado irlandés (-18,8%) y español (-17,6%). Por marcas, todas, menos BMW (8%), Daimler (2,8%), la coreana Kia y, sobre todo, Nissan (25,9%), reducen sus ventas.

El alza del precio de crudo ha tenido un efecto destacado en el freno de la demanda durante el primer semestre de 2008, en el que incrementó un 30%, además de la inflación y del endurecimiento de las condiciones de los préstamos para la compras de vehículos.

EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN Y MATRICULACIONES EN LA UE-27
(miles de unidades)



Fuente: OICA y ACEA

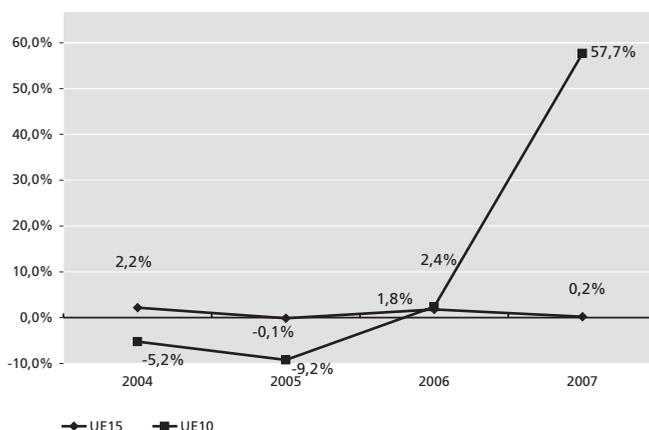
A pesar de que el consumo se encuentra en crisis en Europa, Renault, VW, PSA, Fiat y Volvo han incrementado los beneficios en el primer semestre de 2008. Los grandes fabricantes están aprovechando la demanda surgida de las nuevas clases medias nacidas en países emergentes como China, India o América Latina para conseguir buenos resultados.

De todas formas, dada la marcha de la economía en el continente, las expectativas no son tan buenas para el segundo semestre. De hecho, los malos resultados del mes de junio en Europa esta provocando amenazas permanentes de despidos y expedientes de regulación de empleo en las principales compañías europeas.

Las exportaciones anuales medias superaron los 14 millones de vehículos desde el año 2000, con un crecimiento anual superior al 2%. En 2007, crecieron un 7%, la cifra más alta de la década, con diferencia, y con Alemania, Francia e Italia a la cabeza de los incrementos.

Los nuevos miembros de la UE no sólo contuvieron la caída de las ventas, sino también la del empleo en 2007, con un crecimiento de las ventas del 14,5%. Sobre todo, si se tiene en cuenta que la tasa media de estos países es de 186 vehículos por mil habitantes, frente a los 508 de los de Europa Occidental.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS POR REGIONES



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ACEA

A pesar de los aceptables resultados conseguidos en 2007, el panorama sombrío que se instala en Europa desde junio de 2008 fuerza a que las marcas miren hacia el exterior para evitar que la crisis financiera que azota los mercados europeos les pase factura. En este sentido, el cambio de moneda es básico en la consecución del nivel de rentabilidad cuando se

esta operando en el ámbito global y la debilidad que está mostrando el dólar y el yen frente al euro representa un reto para los fabricantes orientados a la exportación y una escasa implantación productiva global.

La respuesta a la pérdida de valor del dólar frente al euro está animando a los productores europeos a instalarse en EE.UU. Mercedes y BMW son las únicas marcas que comenzaron a producir vehículos en este país en 1990 y VW el primer extranjero en abrir una planta, que tuvo que cerrar en 1988, y ante una expectativa de doblar sus ventas en Norteamérica (800.000 unidades) está pensando en expandir su planta de México o construir una en EE.UU. La italiana Fiat ha sido la última en sugerir la construcción de una planta en este país.

Situación del empleo y de los costes laborales

El empleo en la UE tiene como principal referencia el importante aumento que se ha producido en la industria de automoción de los nuevos países miembros, frente a su disminución en Europa Occidental.

Desde 2000 la industria ha destruido casi cien mil empleos en la UE-15, lo que supone una reducción del 5% en los últimos ocho años. Empleos que se han trasladado al Este europeo, donde se han creado 180.000 puestos de trabajo en este período, es decir, un incremento del 60,3% en el mismo período.

El resultado global es que la UE-27 ha incrementado el empleo un 3,5% en el período 2007 respecto al año 2000, un escaso 0,5% de media anual en lo que llevamos de década, pero mientras que en la UE-15 se pierde el 0,7% al año, en los nuevos Estados miembros aumenta por encima del 7% de media cada año.

EMPLEO EN LAS FÁBRICAS EUROPEAS

Años	UE-15	Variación	Nuevos Estados	Variación	Total	Variación
2000	1.977.684		297.790		2.275.474	
2001	1.970.455	-0,4%	328.238	10,2%	2.298.693	1,0%
2002	1.963.488	-0,4%	337.490	37,9%	2.300.978	3,9%
2003	1.941.053	-1,1%	339.735	0,7%	2.280.788	-0,9%
2004	1.938.829	-0,1%	369.255	8,7%	2.308.084	1,2%
2005	1.911.505	-1,4%	382.786	3,7%	2.294.291	-0,6%
2006	1.887.753	-1,2%	422.303	10,3%	2.310.056	0,7%
2007	1.878.676	-0,5%	477.414	13,1%	2.356.090	2,0%

Fuente: ACEA y elaboración propia

Al mismo tiempo, la apuesta por competir en costes laborales más bajos en Europa Oriental ha perdido atractivo en los últimos años, sobre todo porque desde 2004 los costes por hora trabajada han aumentado un 40% en esta zona del continente. Muestra de ello es el conflicto generado por la planta de Renault en Rumanía, en marzo de 2008, para exigir incrementos salariales del 50%. Aunque el salario medio en estos países aún es seis veces menor que el de un trabajador alemán o británico y la tercera parte de la de un español.

La media de los costes laborales por hora trabajada en el sector de automoción en la UE-15 ha pasado desde los 29,4 euros en 2004 a los 32 euros en 2007, es decir, han crecido casi un 9% en los cuatro años (12% en España y 10% en Francia). Mientras que en los países de la ampliación ha pasado de los cinco euros de media en 2004 a los siete del último año, con un crecimiento del 44% (103% en Rumania, 51% en Eslovaquia y 47% en Polonia).

COSTES LABORALES POR HORA TRABAJADA (EUROS) Y PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

(millones unidades)

Países	2004		2005		2006		2007	
	Costes	Produc.	Costes	Produc.	Costes	Produc.	Costes	Produc.
Alemania	41,39	5,57	41,64	5,76	43,30	5,82	43,94	6,21
Francia	33,24	3,67	34,40	3,55	35,53	3,17	36,69	3,02
R. Unido	29,04	1,86	29,64	1,80	30,64	1,65	31,40	1,75
Italia	23,08	1,14	23,88	1,04	24,60	1,21	25,11	1,28
España	20,34	3,01	21,16	2,75	22,02	2,78	22,83	2,89
Hungría	7,08	0,123	7,71	0,152	7,79	0,190	8,99	0,292
R. Checa	6,52	0,448	7,13	0,602	8,00	0,855	8,83	0,939
Polonia	4,70	0,601	5,47	0,613	6,05	0,715	6,91	0,785
Eslovaquia	3,77	0,224	4,31	0,218	4,76	0,295	5,71	0,571
Rumania	2,16	0,122	2,79	0,195	3,41	0,214	4,39	0,242

Fuente: VDA y ACEA

A pesar de esta evolución, la inversión realizada por las marcas occidentales en estos países (20.000 millones de euros) está ofreciendo un balance muy positivo, ya que se ha duplicado la producción desde su incorporación a la UE.

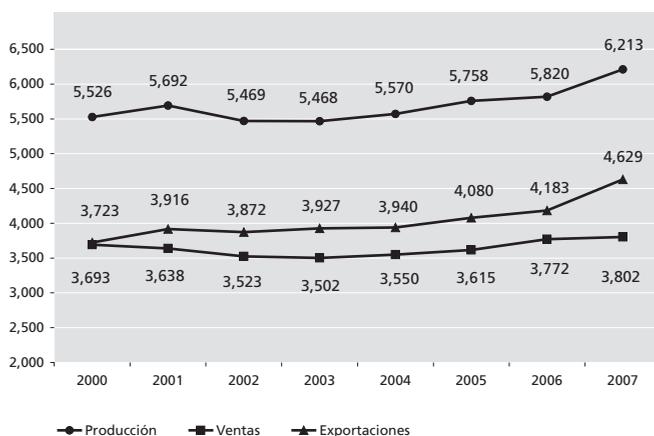
Los procesos de reestructuración no constituyen un hecho novedoso en el ámbito europeo, sin embargo, han cobrado creciente importancia desde los años 90. Para paliar los efectos producidos por la adaptación al nuevo modelo de competencia, en 2006 se aprobó el Reglamento por el que se crea el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG), en el que los beneficiarios serán los trabajadores y sus intervenciones tendrán una dimensión territorial, y a los que se han acogido empresas de automoción europeas en 2007, algunas vinculadas a las francesas Renault y PSA en Francia, la filial española de Delphi Automotive, así como el sector del automóvil de la región portuguesa Lisboa-Alentejo²¹.

21 Reglamento (CE) n° 1297/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006 por el que se crea el FEAG. El importe máximo de los gastos financiados por el FEAG será de 500 millones de euros al año a precios corrientes. Se concederá contribución financiera por: el despido de al menos mil trabajadores de una empresa, incluidos asalariados de los proveedores de dicha empresa, en una región en la que el desempleo sea más elevado que la media comunitaria o nacional; y el despido, durante seis meses, de al menos mil trabajadores de una o más empresas de un sector que represente al menos el

Alemania

Con una media de más de casi seis millones anuales de vehículos producidos en lo que llevamos de década, se consolida como líder europeo en producción (5,7 millones de unidades) con un incremento medio del 1,2%, un 33% de participación total en la UE, trece puntos por encima de su más inmediato seguidor (Francia), y un 9% de la producción mundial, ámbito en el que ocupa la cuarta posición, después de que en 2007 le desplazara China de la tercera. En este país no sólo se concentra la compañía más importante de Europa, sino también las más destacadas marcas de lujo del mundo.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOCIÓN. ALEMANIA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

uno por ciento del empleo regional. Y las acciones se enmarcarán: en medidas activas del mercado de trabajo (asistencia búsqueda empleo, orientación profesional, formación y reciclaje...); complementos rentas especiales vinculados al trabajo de duración limitada. En 2007, con un total de diez solicitudes, también se concedieron peticiones de regiones italianas con fuerte implantación de la industria textil (Piamonte y Lombardía), de Alemania, Malta (textil), por un valor total de casi los 60 millones de euros para 11.339 trabajadores. Y hasta junio de 2008 las solicitudes han provenido de la región italiana de Toscana y de Lituania, por una cuantía de 4,5 millones.

También es el primer mercado europeo, con unas ventas anuales medias por encima de los 3,6 millones de vehículos en el período 2000/07 y una disminución anual cercana al uno por ciento, como consecuencia de los malos resultados del período 2000/03. La participación en el mercado europeo se eleva al 20,5%, configurándose como el cuarto mercado mundial, con una cuota del 6%, también después de haberle rebatado China la tercera posición en el año 2004. En exportaciones es el segundo país europeo, tras Francia, con cuatro millones de vehículos de media al año y un 28% del total de las exportaciones de la UE.

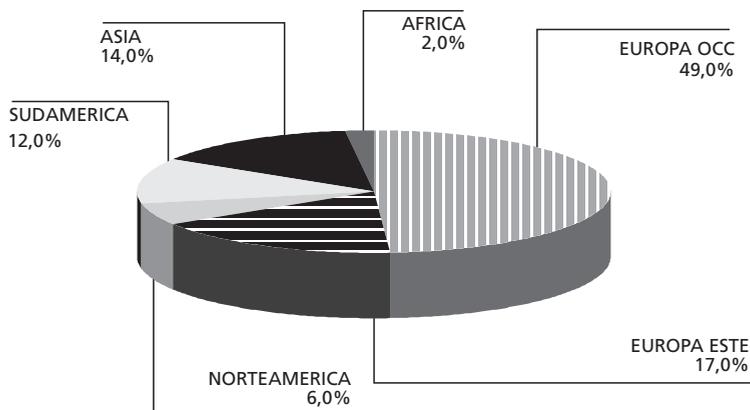
Volkswagen

La multinacional alemana incrementó su facturación en 2007 en un 3,8%, mientras que los beneficios netos reflejaron un espectacular 50% de aumento sobre los obtenidos en 2006.

La producción aumentó un 10% (6,3 millones de unidades, 5,3 millones de media anual en lo que llevamos de década y un 3,5% de crecimiento anual). Ha superado a Ford en el ranking mundial de productores, colocándose en el tercer puesto, tras Toyota y GM, con el 8,6% de participación en 2007, y ocupa el segundo puesto en América del Sur y China.

Es el primer productor europeo, con 4,1 millones de unidades en 2007, participando con el 18% en la producción del continente y el 21% en la UE, con un crecimiento del 4,8% respecto a 2006. Desde el año 2000, la media anual de la producción en el continente europeo se sitúa en el 70%, el 57% en la UE-15 y más del 14% en el Este del continente. En Sudamérica desarrolla más del 11% de la actividad total de media anual y Asia es la cuarta región (10%). Los mayores incrementos de actividad los ha desarrollado en Europa del Este (8% desde el año 1999) y Asia (7%), perdiéndola en la UE-15 (-17%) y Norteamérica (-3%).

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE VOLKSWAGEN (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

Las ventas mundiales ascendieron a 6,19 millones de vehículos, con un incremento del 8,2%, respecto a 2006, y en el mercado europeo se elevan a los tres millones de unidades en el período 2000/07, con un crecimiento anual del 1,6%, obteniendo en 2007 el aumento más alto de la década (9,4%), con 3,4 millones de unidades matriculadas.

En 2008, la compañía alemana de vehículos de lujo, Porsche, tiene decidido tomar la mayoría del capital de VW, desembolsando 100.000 millones de euros, por lo que su participación pasaría del 31% en 2007 al 51% en este año. Situación que se producirá cuando el Gobierno alemán apruebe la nueva ley VW²², tras el rechazo de la justicia europea. VW tiene 329.305 trabajadores para producir seis millones de vehículos al año (280.000 en Europa) y Porsche cuenta con 12.000 para fabricar 100.000 turismos de alta gama.

22 En 1960 se estableció una cláusula en los estatutos del grupo que impedía a cualquier accionista superar el 20% de los derechos de voto, independientemente de su participación. Esta protección se estableció para conservar la hegemonía pública del Estado de Baja Sajonia, que era el único accionista que contaba con el 20,3% de los derechos de voto, y evitar cualquier operación hostil por parte de algún agente (fondo inversión) que pusiera en peligro la propiedad de la compañía y de los 82.000 empleos que el consorcio tiene en este Estado.

Superados los problemas de rentabilidad y productividad que ha venido padeciendo en los primeros años de la década, el consorcio alemán ha puesto el objetivo en alcanzar el liderazgo mundial. Para hacerlo efectivo, ha anunciado una inversión de 28.900 millones de euros en tres años (2008/10), el 72% para la fabricación de vehículos, dedicando la mitad de ellos a la inversión en Alemania.

Contempla construir cuatro nuevas plantas (Rusia en 2009, India y EE.UU.) y lanzar 34 nuevos modelos hasta 2018, además de incrementar la producción en la planta de México hasta las 550.000 unidades en 2009, cien mil más que las actuales. Un instrumento para mejorar la productividad un 10% cada año será la nueva plataforma modular transversal, que reduce los costes de desarrollo y de componentes, y sobre la que se fabricarán 46 modelos en los próximos años.

Al mismo tiempo, a principios de 2008 compró un 16,8% más de la compañía sueca de vehículos industriales Scania, por 2.866 millones de euros, por lo que su participación se eleva al 37,7%, incrementando el derecho de voto hasta el 68,6%. Con esta operación, el grupo alemán ha dado un importante paso en su estrategia para crear un gran consorcio europeo de fabricación de camiones con la firma alemana MAN -de la que VW posee el 30%- y uno de los principales fabricantes mundiales de vehículos industriales. Operación que está investigando de forma muy detenida el supervisor de los mercados financieros de Suecia para averiguar si se ha realizado de forma concertada entre VW y MAN, con el objetivo de alcanzar una participación mayoritaria en Scania de forma indirecta.

En noviembre de 2007 inició la actividad en la nueva planta de Kaluga (Rusia) que producirá inicialmente 66.000 unidades, con la expectativa de aumentar hasta los 150.000 en una segunda fase, lo que forma parte de una estrategia de expansión del consorcio en el mercado ruso y para lo que invertirá más de 500 millones de euros.

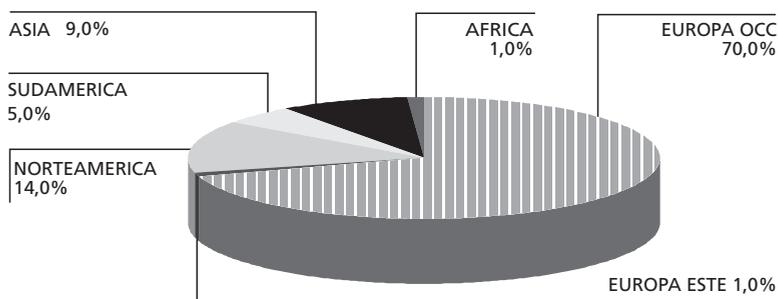
Daimler

La cifra de negocios en 2007 se mantuvo en similares términos a la obtenida en 2006, mientras que el beneficio neto se incrementó un 5,3%, gracias a Mercedes Benz, que vendió 1,18 millones de vehículos, un 3% más que en 2006, y aumentó la facturación un 2%. En total, matriculó 1,25 millones de unidades.

La producción anual media con Chrysler se elevó a 4,4 millones de unidades desde el año 2000, situando a la compañía fusionada en el quinto puesto del mundo, con un crecimiento nulo en este período. La producción de Daimler en 2007, como marca independiente de Chrysler, se elevó a 2,1 millones de unidades, con un incremento del 2,5% sobre el año anterior. Participa con el 3% en la producción mundial de vehículos, situándose en la decimotercera posición del ranking mundial y el 6,5% en el continente europeo (1,5 millones de unidades), mientras que la participación en la UE se eleva al 7,6%, ocupando el séptimo puesto de los productores europeos.

En lo que llevamos de década, la media anual de la producción de Daimler en el continente europeo se sitúa en el 77%, el 76% en la UE-15 y casi el 14% en Norteamérica. El continente asiático es la tercera región productiva de la marca alemana, con el 4% de media anual, y supera el 3% en Sudamérica. Los mayores incrementos de actividad los ha desarrollado en Asia (9% desde el año 1999), perdiéndola en la UE-15 (-11%).

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE DAIMLER (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

Desde el año 2000, la media anual de las ventas en el mercado europeo fue de 1,2 millones de unidades, sufriendo una reducción significativa en 2007 (-4,4%), disminución que también se manifiesta respecto a las ventas mundiales, donde actuó de lastre la multinacional estadounidense. Con 1,1 millones unidades matriculadas en la UE, en 2007 participaba con una cuota del 5,9% frente a una participación media cercana al 7% en lo que llevamos de década, manteniéndose sin crecimiento anual alguno en este período.

En abril de 2008 alcanzó un acuerdo con el fabricante chino de camiones Beiqi Foton para formar una *joint venture* al 50% y fabricar 100.000 camiones pesados al año, con una inversión de 187 millones de euros. También en este año decidió la construcción de una planta en la India para fabricar 70.000 camiones anuales a partir de 2010, lo que se enmarca en la alianza suscrita con la compañía india Hero, que contempla el compromiso de invertir 700 millones de euros en los próximos cinco años.

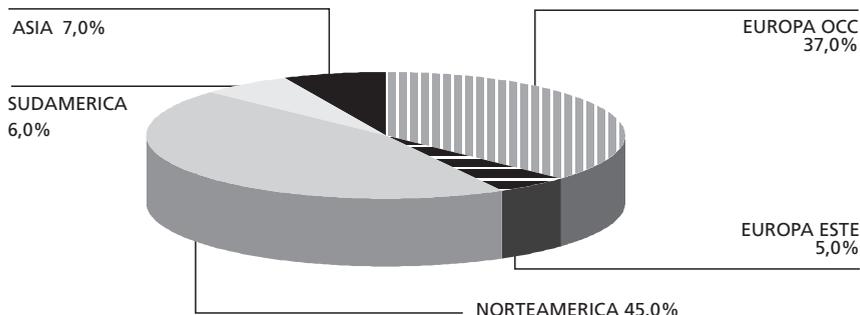
Ford Europa

La filial europea ha permitido a la multinacional norteamericana pasar de un déficit de 804 millones de dólares en 2003 a un superávit de 997 millones en 2007, duplicando los resultados de 2006. Todas las fábricas europeas se encuentran al 100% de producción, además tiene prevista la apertura de la planta de Rumania (Cracovia), adquirida a Daewoo tras la compra de la compañía coreana por GM, y por la que ha pagado 57 millones de euros por el 74% de la propiedad.

Es el tercer fabricante del continente europeo, con una producción de 2,6 millones de unidades en 2007, un 4% sobre el año anterior, mientras que en la UE fueron 2,3 millones los vehículos fabricados, un crecimiento del 4,5%, una participación del 11,4% en la producción total del continente y del 11,7% en la UE.

La filial estadounidense mantiene en el continente europeo una media de actividad productiva anual, desde el año 2000, cercana al 36% del total de la producción de la compañía, el 33% en la UE-15, con un incremento del 18% en el continente y del 14% en la UE-15, desde el año 1999.

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE FORD (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

Las ventas anuales medias del período 2000/07 se elevaron a 1,8 millones de unidades, con un incremento medio del 0,3% y una participación del 10,8% del mercado de la UE. En 2007 se sitúa como la tercera marca en ventas, con un crecimiento cercano al 10% sobre el año anterior (1,8 millones de vehículos).

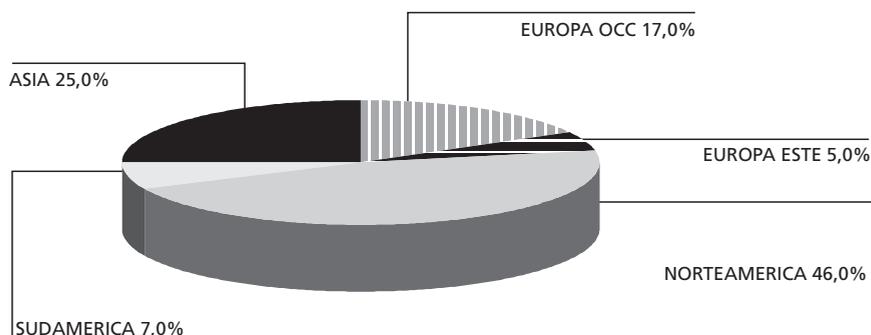
GM Europa

La actividad en este continente le ha llevado a producir dos millones de unidades en 2007, situando a la compañía estadounidense como quinto productor de vehículos, con un 9% de participación sobre el total en esta región y un crecimiento del 11% sobre el año anterior. En la UE fabrica 1,9 millones de vehículos, con el 9,4% de aumento sobre 2006 y una participación del 9,6% sobre el total producido.

En el período 2000/07 vendió una media de 1,6 millones de vehículos al año en la UE, con un crecimiento del 0,1% y una participación media del 9,6%. En 2007 crecieron las matriculaciones un 9,6% sobre el año anterior, reflejando el mayor incremento de las ventas en la década.

La filial de la primer compañía del mundo mantiene en el continente europeo una media de actividad productiva anual, desde el año 2000, por encima del 22% del total de la producción de la compañía, el 20% en la UE-15, con una reducción del 2% en el continente y del 6% en la UE-15 desde el año 1999.

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE GM (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

En febrero de 2008 presentó el Plan de Mejora de la Competitividad, que incorporaba una inicial reducción de 5.525 empleos en el continente (2.133 en Alemania, 1.322 en Bélgica, 902 en España, 661 en el R. Unido, 307 en Suecia y 200 en Polonia), tras la última reestructuración de 2004 que afectó a 10.000 empleos. Sin embargo, a finales de agosto desestimó esta posibilidad como consecuencia de la difícil situación financiera de la compañía y del recrudecimiento de la crisis en el Viejo Continente, lo que imposibilita hacer frente a las indemnizaciones.

En el contenido también se incorpora una inversión de 700 millones de euros en tecnología y desarrollo de productos, tanto para optimizar motores de combustión interna como para la fabricación de vehículos híbridos y coches eléctricos.

PRINCIPALES RATIOS DE GENERAL MOTORS EN EEUU Y EUROPA (2007)

	Facturación	%	Producción	%	Ventas	%	Cuota	Empleo	%
GM EEUU	76.239	-3,6	2.850	-9,9	3.859	-6,1	23,4%	139.000	-8,6
GM Europa	25.355	12,4	1.828	1,2	2.182	8,9	9,2%	57.000	-5,0
Total GM	122.801	-11,5	9.350	4,8	9.370	3,0	13,5%	266.000	-5,0

Fuente: La compañía y elaboración propia.

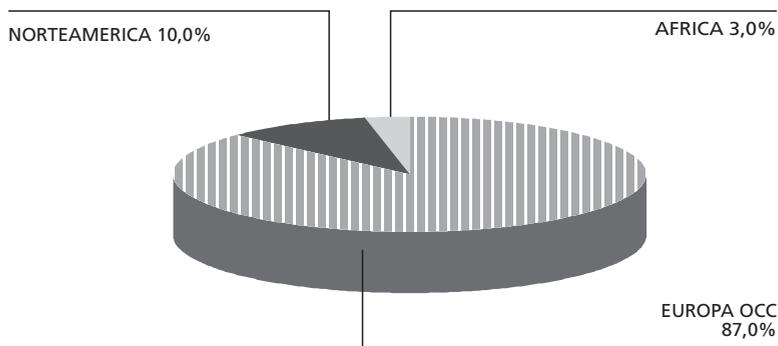
La estrategia en Europa Central y del Este pasa por el incremento del volumen de ventas, mientras que en Europa Occidental se pretende aumentar la facturación por unidad de producto. Para ello, reforzará la marca Opel, pilar de las ventas en Europa, con una inyección de 9.000 millones de euros hasta el año 2011, con el lanzamiento de 17 novedades en turismos y tres en vehículos comerciales (6.500 millones de euros).

BMW AG

En 2007 aumentó la facturación un 14,3% respecto al año anterior y el beneficio neto un 9%. En ese año fabricó 1,5 millones de unidades (1,1 millones de media anual en el período 2000/07), ocupando el decimotercero lugar del ranking mundial del productores de vehículos, con una participación del 2% en la fabricación mundial total y un aumento del 13%, el segundo mayor incremento de la década, después del año 2001, y un crecimiento medio cercano al 5% en lo que llevamos de década.

Desde el año 2000, la media anual de la producción en el continente europeo se sitúa en el 85%, toda ella en la UE-15, y en Norteamérica desarrolla el 11% de su actividad total de media anual y Asia es la cuarta región (10%). En la UE-15 ha reflejado un incremento de actividad del 2% respecto al año 1999, el mismo porcentaje que ha perdido en el continente africano, donde ha venido fabricando el 4% de la actividad media anual desde el año 2000.

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE BMW (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

En Europa produce 1,3 millones de unidades, con una participación del 5,7% sobre el total de los producido en el continente y ocupando la octava posición en el ranking. En la UE vendió una media cercana a las 700.000 unidades al año en el período 2000/07, con un crecimiento anual del 7,4% y una participación del 4% en el mercado europeo. En 2007, las ventas llegaron a las 850.000 unidades, con el 8,6% de aumento sobre el año anterior, y el 4,6% de cuota en el mercado de la Unión.

A principios de 2008 presentó un plan de mejora de la rentabilidad para ahorrar 6.000 millones de euros en costes de sus productos (BMW, Mini y Rolls Royce, que adquirió en 2000) durante el período 2008/12. Cuatro mil de ellos en compra de materiales y componentes, y los dos mil restantes en mano de obra, mediante prejubilaciones que serán cubiertas con contratos temporales.

En este marco, anunció la eliminación de 8.100 puestos de trabajo en el mundo, 5.000 temporales y 2.500 fijos en Alemania en 2008 (3% de la plantilla fija en este país -79.731-) y 600 en el extranjero (en 40 filiales de distribución de vehículos, donde emplea 28.000 puestos de trabajo, 400 en España). El total de empleos en el mundo se eleva a 107.731 personas, el cual viene creciendo a un ritmo del uno por ciento anual en los últimos años.

Al mismo tiempo, tiene previsto reducir sus inversiones en I+D en el 5% o 5,5% de su facturación anual, mediante el incremento de la eficacia en la forma de trabajar. Invertirá 483,4 millones de euros en la ampliación de la planta de EE.UU. para aumentar la capacidad hasta las 240.000 unidades en el año 2012, frente a las 160.000 actuales.

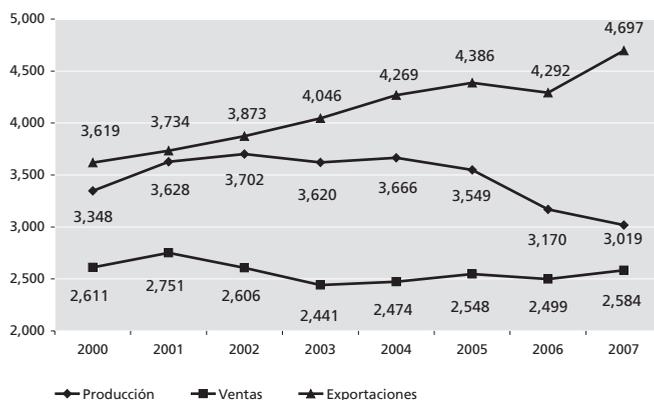
Francia

Produce una media de 3,5 millones anuales de vehículos desde el año 2000, situándose como segundo productor de vehículos del continente, con una reducción media anual del 0,5%, consecuencia del desplome de la actividad en los últimos tres años, y un 20% de participación total en la UE. Se sitúa como sexto productor mundial, con un 5,5% de participación en la fabricación de vehículos.

Es el cuarto mercado europeo, con similar número de matriculaciones que Italia (2,6 millones de media anual en lo que llevamos de década) y

una participación del 14,4% en el mercado de la UE, incrementando el 0,1% de media anual y con una cuota del 4,4% del mercado mundial, situándola como séptimo mercado del mundo. Mientras, lidera las exportaciones del continente, con más de cuatro millones de vehículos y casi un 29% del total de las exportaciones medias de la UE.

EVOLUCIÓN INDUSTRIA AUTOMOCIÓN EN FRANCIA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

PSA Peugeot Citroën

La cifra de negocio de la multinacional francesa se incrementó el 7,1% en 2007 respecto al año anterior. La división del automóvil aumentó el 6,5% y el segmento financiero el 13,5%, mientras que la filia logística (Gefco) lo hizo en un 9,5% y la empresa de componentes Faurecia un 8,7%. El beneficio neto total se incrementó casi el 400% sobre 2006.

En esta situación ha influido la aplicación del programa CAP 2010²³, puesto en marcha en 2007, que ha permitido el ahorro de 932 millones de euros, compensando así los importantes incrementos de las materias primas. Sus objetivos prioritarios son elevar la productividad en compras del 4% al 6%

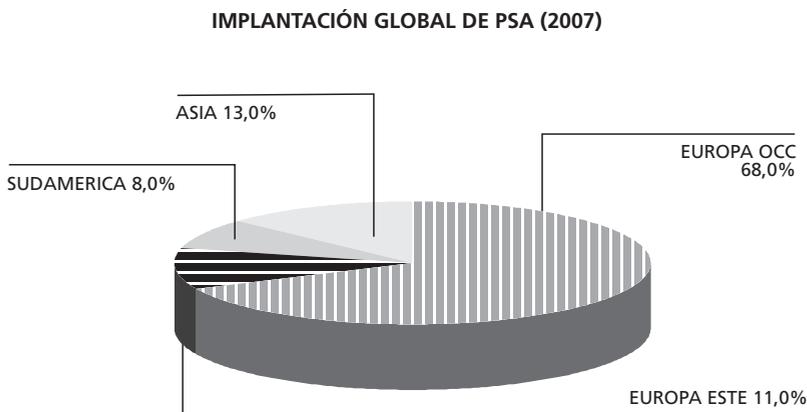
23 Cliente, Aceleración, Producto.

anual, reducir los gastos un 30%, rebajar los costes logísticos un 10%, la aplicación del 100% del programa de eficacia industrial y aumentar en 20 puntos la tasa de utilización de las capacidades industriales.

Ocupa la octava posición mundial de fabricantes de vehículos, compartiendo esta posición con la japonesa Nissan. La producción anual media de PSA se eleva a 3,1 millones de unidades desde el año 2000, con un incremento anual del 4,6%. En 2007, con 3,5 millones de unidades producidas, aumentó un 3% sobre el año anterior.

En Europa, la producción de la multinacional francesa ascendió a los 2,7 millones de unidades en 2007, con un incremento sobre el año anterior del 1,9%, situándose en el segundo puesto europeo con el 12% de participación en el continente y el 13,5% en la UE.

En lo que llevamos de década, la media anual de la producción en el continente europeo se sitúa en el 86%, más del 83% en la UE-15 y el 3% en el Este europeo. La segunda región en la que desarrolla mayor actividad productiva es Asia, el 9% de media anual, seguida de América del Sur con casi el 4% del total. Los mayores incrementos de actividad los ha desarrollado en Asia y Europa del Este, con el 10% respectivamente desde el año 1999, seguido de Sudamérica, con el 6%, perdiendo participación en la UE-15 (-27%).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

Las ventas totales ascendieron a 3,4 millones de vehículos, el 1,8% de aumento sobre el año 2006, produciéndose los incrementos más importantes en Brasil (30%), Argentina (29%) y Rusia (26%). En general, fuera de la UE-15 acumula un 11% de incremento en los últimos años, mientras que en Europa Occidental es bastante más escaso, un 1,9%. Ocupa la segunda posición europea en ventas, detrás de la alemana Volkswagen, con una participación del 13,2% en el mercado de la Unión y una media anual de 2,4 millones de matriculaciones en el período 2000/07, un 2% de crecimiento anual. En 2007 fueron casi 2,5 millones los vehículos matriculados en la UE, con un crecimiento cercano al 7% sobre el año 2006, tras cuatro años consecutivos de reducción de las ventas en la región.

El objetivo del grupo es incrementar sus ventas en un 5%, sobre todo en los mercados de Europa del Este, para lo que tiene prevista la construcción de una planta en Rusia (Kaluga) junto a la japonesa Mitsubishi, por valor de 470 millones de euros (70% PSA) y para que entre en funcionamiento en 2011, con una producción prevista desde los 100.000 hasta los 300.000 coches de gama media al año con 2.600 empleos. Además, en el MERCOSUR prevé invertir 350 millones de euros para duplicar las ventas en 2010. También contempla lanzar al mercado una nueva gama de coches baratos ("low cost").

La plantilla mundial se redujo el 1,8% de los 207.800 trabajadores empleos que forman parte de la compañía. En este ámbito, el programa CAP 2010 tiene previsto congelar contrataciones y activar las bajas voluntarias. Ha recortado su nómina en Francia en 5.400 empleos en 2006/07 y pretende prescindir de otros mil en 2008, afectando al colectivo de administrativos y gestión.

Renault

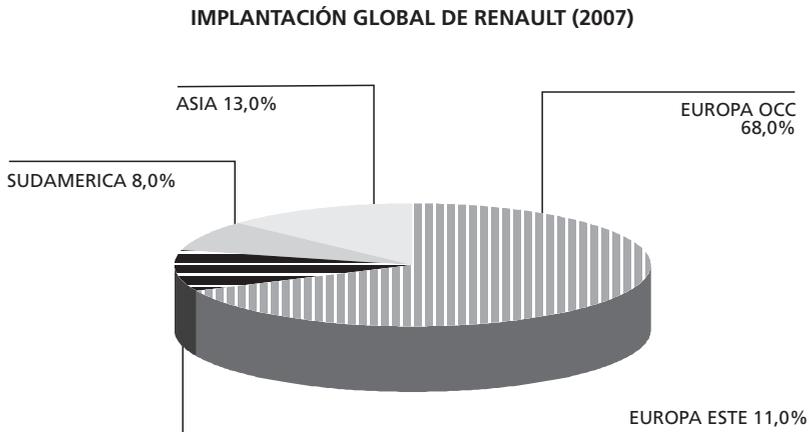
La cifra de negocio del grupo aumentó el 1,8% en 2007, del cual el 95% corresponde a la rama del automóvil, que lo hizo en un 1,6%. La contribución de Europa a esta cifra de ventas se redujo el 2,2%, mientras que el resto de los mercados crecieron el 3,1%, sobre todo los emergentes (35% de las ventas se realiza fuera de Europa). Mientras que el beneficio neto creció el 2,1% respecto al del año 2006.

Superado por la italiana Fiat en 2007, se coloca como undécimo fabricante mundial de vehículos, con una media de 2,5 millones de unidades

anuales en el período 2000/07, un 1,8% de crecimiento anual y una participación del 3,9% en el ranking mundial. En 2007 se acercó a los 2,7 millones de vehículos producidos, con un crecimiento del 7,1% sobre 2006.

La producción en el continente europeo aumentó el 14% en 2007 (2,2 millones de vehículos, con una participación del 9,6%), sobre el año 2006, mientras que en la UE la redujo en la misma proporción, en América creció el 48% y en Asia el 31%. La producción en la UE supera las 1,8 millones de unidades, con una participación del 9% sobre el total, ocupando la cuarta posición del ranking productivo.

En lo que llevamos de década, la media anual de la producción en el continente europeo se sitúa en el 89%, más del 71% en la UE-15 y casi el 18% en el Este europeo, que es la segunda región en la que desarrolla la mayor actividad productiva. En Sudamérica fabrica el 5,6% del total de la producción media de la compañía en el mismo período y en Asia, el 4%. Los mayores incrementos de actividad los ha desarrollado en Europa del Este, con el 18% desde al año 1999, seguido de Asia, con el 8%, perdiendo el mayor volumen de participación en la UE-15 (-29%).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

El crecimiento de las ventas también ha tenido como referencia los mercados emergentes, sobre todo en el modelo de bajo coste, con un total de 2,5 millones de unidades vendidas en 2007. En la UE vende una media

de 1,8 millones de unidades en el período 2000/07, con un retroceso anual del 1,2%, mientras que en 2007 mantuvo la cifra de ventas, con un aumento superior al 9% después de dos años de retrocesos, y fuera creció un 16,5% (863.000, el 35% de las ventas totales del grupo). La marca Renault acapara 2,13 millones de las ventas, con un incremento del 1% (85,9% del total), la de Dacia lo hizo con 230.000 unidades y el 17,4% de aumento (9,3% del total), y Samsung alcanzó las 120.000, con una reducción del 1,4% (4,8% del total de las ventas).

El Plan Contrato 2009 contempla un incremento de 800.000 unidades matriculadas en cuatro años, hasta los 3,3 millones, el 75% de las cuales procederán fuera de los países de Europa occidental. Los mercados de Rusia y la zona de MERCOSUR se han convertido en los objetivos de expansión de la multinacional francesa en el futuro.

Con este objetivo, ha ampliado la capacidad de producción en más de 600.000 vehículos al año en India, donde prevé invertir 780 millones de euros en la construcción de una planta en el año 2010 para producir 400.000 vehículos de un nuevo modelo de bajo coste a partir de 2011, junto con la empresa fabricante de motos Bajaj Auto. También ha ampliado capacidad en Irán y en Rusia firmó en diciembre de 2007 un acuerdo con el mayor fabricante del país, AvtoVaz (Lada), adquiriendo el 25% de la empresa (lo que le permite asumir la gestión de la empresa desde el mes de marzo de 2008), mientras que en Marruecos (Tánger) ha invertido 600 millones de euros para construir una factoría, además de la que mantiene en Turquía. En América Latina tiene plantas de producción en Argentina y Brasil. Y mantiene la propiedad de la empresa rumana Dacia (99,4%), de la coreana Samsung (80,1%), la sueca AB Volvo (20,7%) y la japonesa Nissan (44,3%).

El principal objetivo con la adquisición de la rusa AvtoVaz (840.000 unidades al año) es relanzar la marca y reforzar su presencia en un mercado con un gran potencial de crecimiento. Con esta compra (767 millones de euros) la producción mundial del grupo alcanzará los siete millones de unidades al año, lo que la convierte en el tercer fabricante de vehículos del mundo, detrás de Toyota y General Motors, sustentando su gama en los modelos Renault, Nissan y Lada. Ha anticipado que no incrementará capacidad en las plantas de Europa Occidental porque el objetivo es vender fuera y, de esta manera, reducir la dependencia de las ventas en Francia y esta zona de Europa, cuya caída está detrás de la pérdida de rentabilidad del grupo en los últimos dos años.

Como consecuencia de la continua degradación del entorno macroeconómico, sufrida durante el primer semestre de 2008, ha modificado en julio de 2008 el Plan Contrato 2009, decidiendo el aplazamiento de proyectos que no fueran prioritarios y la congelación de las contrataciones en Europa. Estudia reducir además los costes de estructura en un 10%, con un plan de salidas voluntarias en Europa, especialmente en Francia, lo que puede afectar a 5.000 de los 47.000 trabajadores que tiene en Europa (3.000 en Francia y 2.000 en el resto del continente, sobre todo la estructura administrativa y técnica), mediante la aplicación de medidas no traumáticas, además de reorganizar los centros de producción para adaptarse a la evolución de los diferentes mercados.

Mientras tanto, los casi 9.000 trabajadores rumanos de Renault se mantuvieron 20 días en huelga en marzo-abril de 2008 para reivindicar una compensación a su productividad y los altos beneficios que han generado²⁴. La empresa francesa confió en una combinación de maquinaria de segunda mano con los bajos costes salariales rumanos, porque la producción convencional requiere de mucha inversión de capital que los bajos costes laborales compensan sólo parcialmente. Pero los trabajadores han querido beneficiarse de los éxitos del coche de bajo coste que se ha expandido por toda Europa, lo que amenaza el presupuesto previsto por el fabricante francés. La conclusión es que el coche barato nunca hará fuertes a los fabricantes europeos.

Italia

La participación mundial la sitúa en la decimoquinta posición entre los fabricantes de vehículos, con 1,3 millones de unidades de media al año en el período 2000/07 y una reducción anual del 3,4%, llegando al 2,1% de media de participación en la producción mundial de vehículos (1,7% en 2007). La larga crisis de su principal compañía multinacional durante el período 2001/05 es el origen de los bajos resultados obtenidos en esta década.

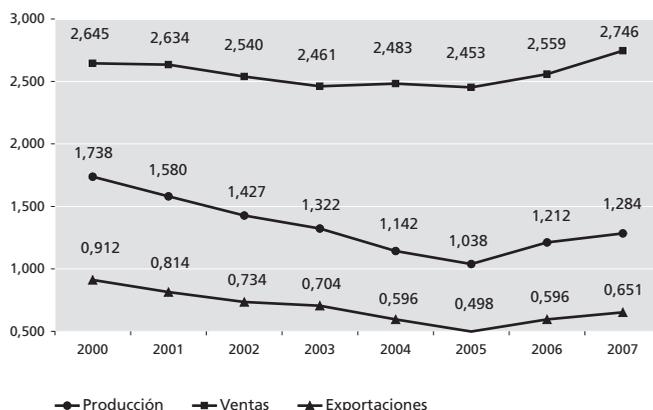
24 Los trabajadores de Dacia consiguieron un incremento de 100 euros brutos mensuales en dos tramos, con lo que su sueldo ha incrementado un 30% (517 euros al mes) y es un 43% superior a la media del país. El salario medio de los trabajadores de Renault en Francia es de 2.262 euros mensuales.

En 2007, la producción fue de 1,2 millones de unidades, consiguiendo el segundo año consecutivo de crecimiento (3%) frente a la caída de los cinco ejercicios anteriores. En Europa, ha reducido la producción un 3% en el período 2000/07, incrementándola un 6% en 2007, respecto al año 2006, año en el que la aumentó un 16%. Se confirma como quinto productor de vehículos del continente, con un 8% de participación total en la UE.

La cuota mundial de matriculaciones sitúa a Italia en la sexta posición del mercado global, con 2,6 millones de unidades vendidas de media anual en el período 2000/07 y un incremento que no llega al uno por ciento anual, con una participación media del 4,4%. En 2007, la situación mejoró, con 2,7 millones de vehículos matriculados en el mundo, un 7,3% sobre el año anterior, aunque mantiene la misma participación en el mercado internacional.

Comparte con Francia el tercero puesto en el mercado europeo, con 2,6 millones de unidades matriculadas de media en lo que llevamos de década y una participación del 14,4% en la UE, con un 0,5% de incremento anual. Donde refleja un nivel bajo es en el ámbito de las exportaciones, con cerca de 700.000 unidades de anuales y un escaso 5% del total de las exportaciones de la UE.

EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOCIÓN. ITALIA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

FIAT

Después de la dura travesía durante una gran parte de la actual década, ha superado a la francesa Renault en producción de vehículos, situándose como la décima compañía productora del mundo e instalándose en los beneficios tras salir de los números rojos en 2005.

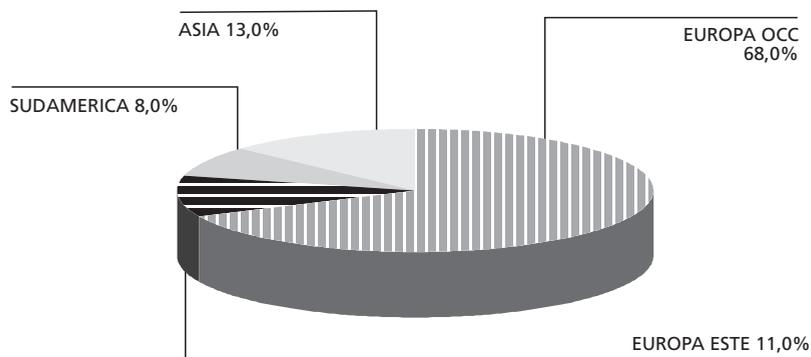
Consiguió eliminar el endeudamiento del grupo mediante la venta de 2,2 millones de vehículos, el mejor resultado desde el año 2000 por parte de Fiat Group Automóviles (Fiat, Lancia, Alfa Romeo), con una facturación que ha crecido hasta el 13,4% y un 56% el beneficio en 2007. En la filial de vehículos industriales, Iveco, la facturación creció un 22,5% y los beneficios el 48,9%. La división del automóvil aportó prácticamente el 25% de los beneficios y la mitad de la facturación del grupo.

Ha producido una media anual de 2,3 millones de unidades en el período 2000/07, con un incremento del 0,6% anual, gracias a los fuertes incrementos de 2006/07 y una participación media del 3,6% en la cuota mundial de producción de vehículos. En 2007 ha llegado a los 2,7 millones de vehículos producidos, con el 15,6% de incremento, recogiendo casi un espectacular 30% de aumento en los dos últimos años, con una participación del 3,7%.

En 2007 la producción en Europa se eleva a casi 1,9 millones de unidades, con un crecimiento del 11,8%, y una participación del 8,5% sobre el total producido en el continente. Mientras que en la UE, con casi 1,7 millones de vehículos y un aumento del 11%, la participación es del 8,6%.

En lo que llevamos de década, la media anual de la producción en el continente europeo se sitúa en el 75%, el 57% en la UE-15 y el 18% en el Este europeo. Sudamérica se convierte en la segunda región en la que desarrolla su mayor actividad productiva, con una media anual superior al 21%. Destacan los incrementos de actividad desarrollados en América del Sur (10%) y Europa del Este (7%) desde al año 1999, perdiendo el mayor volumen de participación en la UE-15 (-17%).

IMPLANTACIÓN GLOBAL DE FIAT (2007)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA

En la UE matricula una media anual de 1,5 millones de unidades en el período 2000/07, con un crecimiento anual nulo y una participación en el mercado del 8,9%, situándose como la séptima marca en ventas europeas. En 2006/07 las ventas han aumentado un 14,3% cada año, con casi 1,7 millones de unidades vendidas en 2007. Mientras que la filial de vehículos industriales, alcanzó el mejor resultado en ventas de su historia.

Trabaja en Brasil en la fabricación de un vehículo de bajo coste para comercializar a partir de 2010 en los países emergentes (Rusia, India, China o Vietnam y América Latina). Y, en mayo de 2008, llegó a un acuerdo con el fabricante serbio Zastava para la compra del 70% del capital por 700 millones de euros con el objetivo de producir 300.000 unidades en este país en 2010, frente a los 15.000 actuales, con una plantilla de 4.000 trabajadores.

La marca italiana se apoya en los acuerdos con otras marcas para conseguir un crecimiento más rentable. A mediados de julio de 2008 firmó uno de colaboración con la alemana BMW para formar plataformas comunes para los vehículos pequeños. Mientras tanto, los acuerdos suscritos con PSA en 1978 continúan vigentes y se ampliaron en 1994 para la fabricación de monovolúmenes. Con Ford comparte la base mecánica de un vehículo que se produce en la planta de Fiat en Polonia y con GM mantiene la fabricación conjunta de motores diésel también en Polonia. Con Suzuki comparte un vehículo de la marca japonesa que se fabrica en

Hungría y con Daimler es Iveco la que suministra motores para los vehículos ligeros de la marca alemana. Además, tiene acuerdos con Severstal (Rusia), Tata (India), Chery y Saic (China) para producir motores y vehículos industriales.

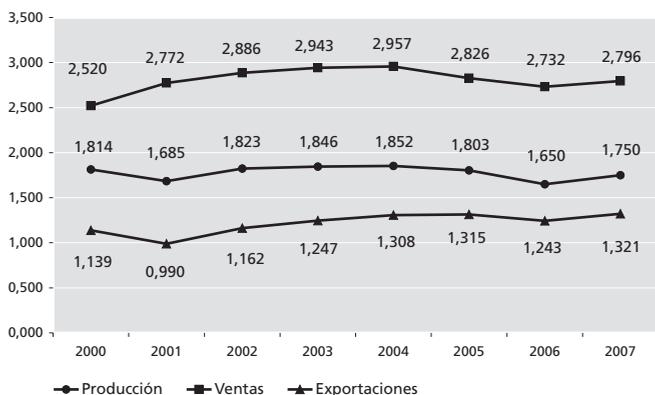
Y desembarca en Irán para construir una fábrica en 2008 mediante una inversión de 200 millones de euros para fabricar 50.000 unidades al año y alcanzar las 250.000 en un futuro.

Reino Unido

Es el cuarto productor europeo de vehículos y duodécimo mundial, con una media anual de 1,8 millones de vehículos en el período 2000/07 y una reducción anual superior al 1%. Acapara el 10% de participación total en la UE y el 3% de la producción mundial. En 2007, la producción de vehículos se situó en 1,7 millones de unidades, con un aumento del 6% sobre 2006.

Es el segundo mercado europeo y el quinto del mundo, con 2,8 millones de matriculaciones de media anual en lo que llevamos de década y una participación cercana al 16% en la UE y del 4,8% en el mercado mundial, con un incremento del 1,5% de media anual de las ventas. En 2007, las ventas se mantuvieron en 2,8 millones de unidades, con un aumento del 2,4% sobre el año anterior. Las exportaciones le sitúan en el cuarto lugar del continente, con 1,2 millones de vehículos y un 8,5% del total de las exportaciones medias de la UE.

EVOLUCIÓN INDUSTRIA AUTOMOCIÓN REINO UNIDO
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

La Europa de la ampliación

En los seis países productores de vehículos de la última ampliación de la UE, la producción media anual de vehículos se elevó a 1,8 millones de unidades en el período 2000/07, con un incremento medio anual superior al 10% y el mismo porcentaje de participación total de la producción en la UE. El 57% de la actividad se concentra en dos países (República Checa y Polonia) e incluyendo a Eslovaquia superan el 76% del total producido en estos países en 2007.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN LOS PAÍSES DE LA AMPLIACIÓN

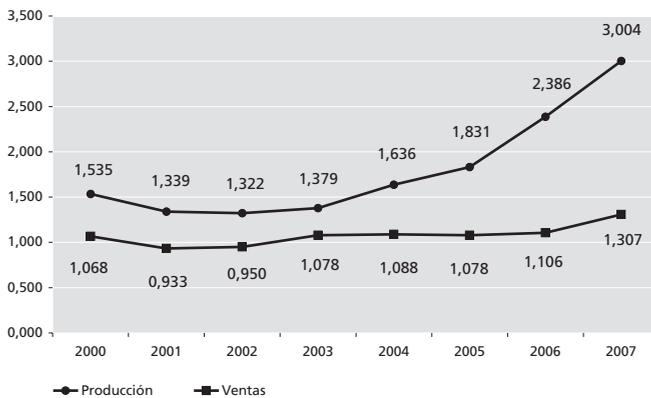
Países	Producción					Ventas				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
R. Checa	441.699	448.108	512.237	854.911	938.527	167.547	168.234	175.923	150.932	207.038
Hungría	126.116	122.666	152.015	190.823	292.027	233.404	230.650	219.461	215.066	193.581
Polonia	322.061	600.900	613.200	714.600	784.700	392.724	367.001	282.586	291.053	372.278
Rumania	95.247	122.185	194.802	213.597	241.712	135.305	180.927	256.414	297.162	366.818
Eslovaquia	281.347	223.542	218.349	295.391	571.071	81.862	70.739	75.307	83.519	89.094
Eslovenia	110.597	116.609	138.393	115.000	174.209	67.500	70.603	67.856	68.284	78.398
TOTAL	1.379.070	1.636.014	1.831.001	2.386.328	3.004.253	1.078.342	1.088.154	1.077.547	1.106.016	1.307.207

Fuente: Memoria anual de ANFAC

En los últimos cuatro años, desde la incorporación de la mayoría de estos países, la producción media anual se incrementó un 22% y en 2007 lo hizo en un 27%. La participación en la producción de la UE ha pasado de 7,6% en 1999 al 15% en 2007.

Las matriculaciones medias anuales en lo que llevamos de década se acercaron al millón de unidades, aunque en 2007 alcanzaron 1,3 millones, con una evolución del 6% de media anual y del 18% en 2007. La participación en el mercado de la UE fue del 6% de media, 7% en 2007. Es el mercado polaco quien encabeza las mayores ventas, seguido del checo, entre ambos suman el 44% del total de estos países en 2007 e incluyendo a Rumania el 72%. En definitiva, entre cuatro países se reparten el mercado y la producción de los nuevos miembros de la Unión Europea (República Checa, Polonia, Eslovaquia y Rumanía).

EVOLUCIÓN INDUSTRIA AUTOMOCIÓN EN PAÍSES AMPLIACIÓN UE



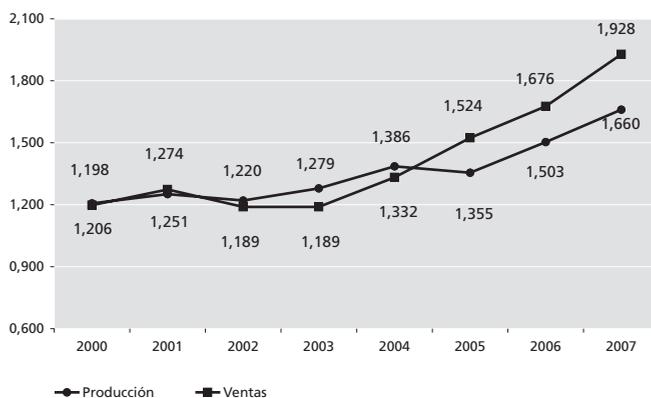
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

Rusia

Produce casi 1,4 millones de vehículos de media anual desde el año 2000, situándose como quinto productor de vehículos del continente y decimotercero del mundo, con un incremento medio anual cercano al 5% y una participación del 2% en la producción mundial. En 2007, la producción llegó a los 1,7 millones de unidades, con un incremento superior al 10% sobre 2006, año en el que el aumento de la producción llegó al 11%, respecto a 2005.

Es el sexto mercado europeo, superando los 1,4 millones de unidades matriculadas de media anual en lo que llevamos de década, con una evolución media del 7% anual en el mismo período y una participación del 2,4% en el mercado mundial, situándose en el décimo puesto. La motorización se sitúa a un tercio con respecto a la media europea (180 vehículos por mil habitantes).

EVOLUCIÓN INDUSTRIA AUTOMOCIÓN RUSIA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OICA, ACEA y ANFAC

Todos los grandes fabricantes europeos están tomando posiciones en este país para compensar la ralentización de las ventas en Europa Occidental, porque posee una capacidad para producir dos millones de vehículos y un mercado que prevé crecer hasta los 2,5 millones de unidades en 2008, en cuyo primer semestre lo ha hecho en un 41%

La empresa AvtoVaz, aliada recientemente con Renault, controla un 26% del mercado, con una capacidad para producción 1,2 millones de unidades y de la que viene utilizando el 58% de media en la última década con 120.000 trabajadores. Se configura como el segundo mercado europeo, tras el alemán.

General Motors, Ford y Renault fueron los pioneros en apostar por Rusia en la década de los noventa. Volkswagen acaba de abrir una fábrica y Toyota tiene previsto hacerlo, mientras que está pendiente de ubicar su factoría PSA, asociada a la japonesa Mitsubishi y Fiat y Suzuki tienen ya fábricas o proyectos. GM, tras perder la puja por AvtoVaz, negocia con la empresa Gaz, segundo fabricante del país, con una producción media de 200.000 vehículos anuales. El tercer productor ruso es la empresa SeverstalAvto, que tiene alianzas con la coreana Ssangyong y con la italiana Fiat.

4

LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA





LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOLA

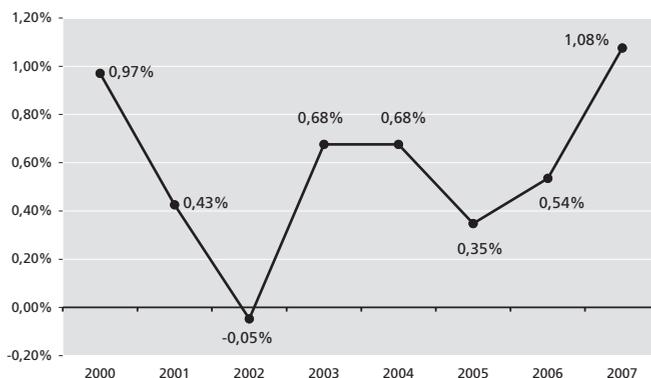
La fortaleza de la industria de automoción tiene como referencia el elevado nivel tecnológico, una mano de obra cualificada y un destacado nivel de productividad. Sin embargo, un contexto económico de recesión, que se manifiesta en la evolución del PIB, de incremento desmesurado del IPC y de los tipos de interés, con el consecuente descenso de la renta disponible de las familias y la negativa evolución del empleo durante el año 2008, junto a la eliminación del Plan Prever, son las causas que explican la acelerada reducción de la demanda del mercado automovilístico español en los primeros ocho meses del año 2008.

Además, la participación en el PIB del conjunto de sector se viene reduciendo desde el año 2000 en más de dos puntos, sobre todo por la incidencia de las empresas constructoras, con dos puntos, frente a la de más de medio punto del sector de componentes. La cuota exportadora, sobre el conjunto de las exportaciones españolas, también disminuye desde el año 2004, de tal forma que el sector de bienes de equipo (20,4%) le arrebató la primera posición en el primer semestre de 2008. Así como la participación del empleo sobre la población activa, que refleja una reducción de medio punto en lo que llevamos de década.

Desde el año 2000 la facturación ha reflejado un incremento medio cercano al 5%, con cifras superiores a este porcentaje en el sector de componentes (5,4%) y del 4% en el de los constructores de vehículos. Mientras, las inversiones han venido acusando una reducción media en el mismo período (0,4%), sobre todo por el efecto de las empresas constructoras (-0,1%). 2007 ha sido el año en el que ambos subsectores han reducido el mayor porcentaje las inversiones de las últimas dos décadas (22% los constructores y 45% los componentes).

Los beneficios del sector de construcción de vehículos se han incrementado de forma muy sensible en 2007, como consecuencia del aumento de la facturación y de la reducción de las inversiones y del empleo. Al mismo tiempo, en ese año se ha obtenido la mayor rentabilidad de la década (1,1%), aunque la media de la década continúa siendo baja (0,6% anual).

EVOLUCIÓN DE LA RENTABILIDAD DEL SECTOR DE CONSTRUCTORES
(Beneficios/Facturación)

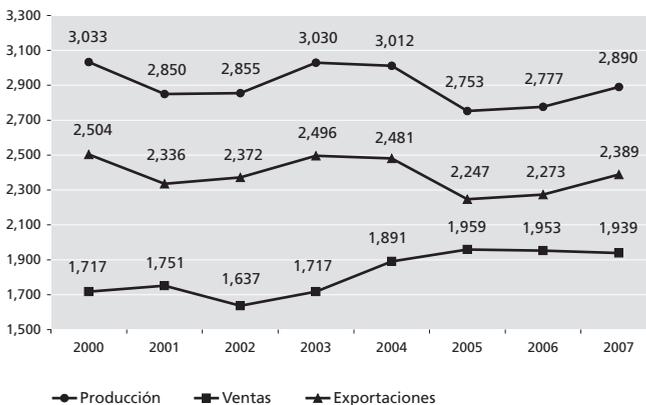


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Memoria de ANFAC.

Con una producción de 2,9 millones de vehículos de media anual en lo que llevamos de década, y un escaso 0,3% de incremento medio en este período, se confirma como el tercer productor del continente, con más del 19% de participación total en la UE, y el octavo del mundo, con una participación del 4,6% de la producción mundial.

Respecto a las ventas, sus cifras son las más pobres entre los cinco grandes de la UE, con 1,8 millones de matriculaciones medias anuales en el mismo período, una evolución de 1,4% de incremento anual y una participación del 10% en la UE. Se sitúa como el noveno mercado mundial, con una participación del 3%. Aunque las exportaciones colocan al país en el tercer lugar del continente europeo, con 2,4 millones de unidades de media al año y casi un 17% del total de las exportaciones de la UE.

EVOLUCIÓN INDUSTRIA AUTOMOCIÓN. ESPAÑA
(millones de unidades)



Fuente: Elaboración propia de datos de OICA, ACEA y ANFAC

PRODUCCIÓN, VENTAS, EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SALDO COMERCIAL

La producción de vehículos creció un 4% en 2007, la de turismos un 5,6% (2,2 millones), mientras que los vehículos industriales lo hicieron en un 9,5% (260.000 unidades de furgones, vehículos ligeros, pesados, tractocamiones y buses). Con más de 500.000 vehículos comerciales producidos (derivados, furgones y vehículos industriales ligeros), en los que la industria española lidera el ranking europeo y ocupa la sexta posición mundial, con crecimientos medios anuales del uno por ciento desde el año 2000, sin embargo, en 2007 ha sufrido una reducción del 0,7%.

En definitiva, a pesar de reflejar una media del 0,3% de crecimiento anual de la producción en España desde el año 2000, no se ha podido evitar que sea superada por Brasil en el 7º puesto del ranking mundial de producción de vehículos, como consecuencia del fuerte incremento de la actividad en el país latinoamericano.

Las expectativas para el año 2008 no son muy halagüeñas si se consolida la reducción de las ventas en la UE -que se inició a partir de mayo en Italia, R. Unido, Francia y Alemania-, principal destinatario del 82% de la producción de vehículos española, aunque el efecto de la crisis podría ser muy limitado. La disminución de la producción en el primer semestre (1,8%) ha tenido como principal causante la huelga de transporte sufrida en el mes de junio, afectando sobre todo a los turismos (-2,5%), frente a un incremento de la producción de vehículos industriales (4,8%) y destacando la caída de los vehículos todoterreno en este período (-21,1%).

El deterioro del mercado español y, sobre todo, del europeo en el primer semestre de 2008 ha obligado a incrementar las vacaciones de verano o aplicar la flexibilidad pactada con los empleados para realizar paradas durante el segundo semestre en muchas plantas del sector, con el objetivo de hacer frente a la reducción de las previsiones para todo el año (SEAT, Nissan, PSA, GM).

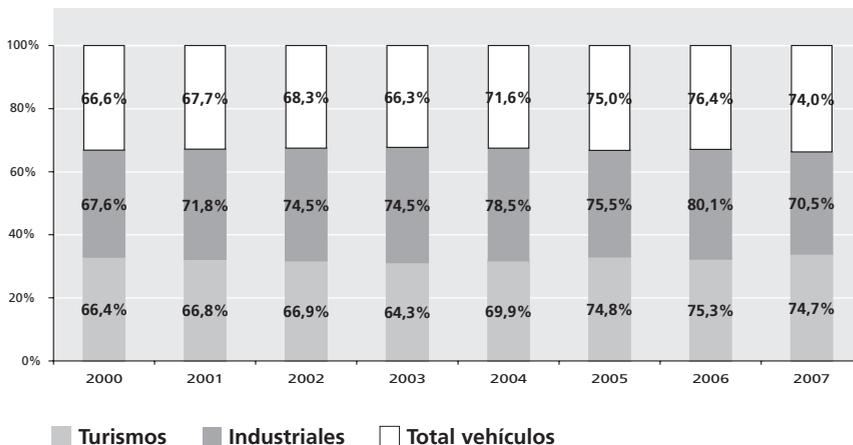
A los efectos de los planes de recorte del empleo, suscitados durante los últimos años por las multinacionales del sector, últimamente se ha sumado la reducción de costes mediante la compra de piezas en los mercados emergentes. En este sentido, el 10% de las piezas que monta Renault en

España proceden de esas áreas y el 28% en Nissan, que pretende llegar al 40% en un corto plazo. En VW Navarra representa el 14% y en SEAT el 9%. Aunque la mayor parte de las piezas adquiridas en estos mercados se realizan a empresas occidentales establecidas en los mismos. A pesar de todo, esta fórmula pone en entredicho los procesos de *just in time* que vienen aplicando las empresas para evitar la acumulación de *stock*.

El sector de automoción es uno de los más sensibles a la evolución de las cifras macroeconómicas, después de la vivienda y la construcción. Por ello, la fuerte reducción de la demanda en 2008, que está afectando a todos estos sectores de forma un tanto radical, se manifiesta también en este segmento.

En 2007 se vendieron 1,9 millones de vehículos, un 0,7% menos que en el año 2006, que también fue negativo, y en el que los turismos notaron el efecto en una mayor dimensión (-1,2%). La crisis de consumo, la eliminación del Plan para la Renovación del Parque Automovilístico (Prever) y el cambio en el impuesto de matriculación (que anticipó ventas de vehículos de media-alta gama en 2007) está afectando de forma sensible a la evolución de las ventas en 2008, con caídas que no se conocían desde el año 1993. Respecto al nivel de importación de vehículos, en 2007 se produce la primera reducción desde el año 2003, aunque mantiene los niveles altos de los últimos años.

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS POR SEGMENTOS



Fuente: Elaboración propia a partir de la Memoria Anual de ANFAC

Las matriculaciones de diciembre de 2007 han distorsionado la cifra de ventas de todo el año. Año en el que las marcas ha utilizado de forma importante las automatriculaciones para maquillar los resultados, de tal forma que el 5,3% de los vehículos comercializados en España fueron adquiridos por las propias empresas que los comercializan, frente al 3,3% de 2006²⁵.

Las ventas de automóviles de lujo aumentaron el 20% en 2007, entre ellos los todoterreno (14,4%), que han venido experimentando un fuerte crecimiento de ventas en los últimos tres años (30%), duplicando las cifras desde el año 2002 (110%). Por su parte, las matriculaciones de los comerciales ligeros y furgonetas se redujeron un 4%, frente al fuerte crecimiento de los vehículos industriales (7,4%).

Los vehículos de ocasión han tenido unos años de crecimiento constante hasta el último trimestre de 2007. En este año, por cada coche nuevo se vendieron 1,2 de segunda mano. La presencia de la población inmigrante ha influido en un mercado que ingresó 9.280 millones de euros, un 8,4% de crecimiento sobre 2006. Situación que se ha deteriorado en el primer semestre de 2008, en el que las compras de este tipo de vehículos han caído a la mitad.

Este semestre ha sido desolador para el mercado interior, el peor desde 1993, afectado por el descenso de los meses de mayo y, sobre todo, junio, el mayor en 15 años. El desplome acumulado de las ventas ha llegado al 17,6%, afectando a casi todas las marcas, segmentos del mercado y comunidades autónomas. Durante los primeros meses del segundo semestre han continuado empeorando la situación, el mes de julio ha significado el tercero de abultadas caídas, por encima del 20%, y en agosto se ha conseguido el récord de reducción del mercado desde el año 1993 (41%), lo que coloca la disminución de ventas en los ocho primeros meses del año en el 21% de caída.

La fuerte subida de los precios del petróleo en el primer semestre (30%), los cinco días de huelga de los transportistas en junio y la expectativa de la entrada en vigor del Plan Vive, en agosto de 2008, han retraído la compra de vehículos en junio y julio, meses tradicionalmente muy altos en ventas.

25 Esta fórmula para inflar las ventas resulta poco rentable para las marcas y los concesionarios, ya que se venden los vehículos nuevos como usados de kilómetro cero. Según la patronal de distribuidores de automóviles, Faconauto, hasta junio de 2008 los fabricantes realizaron 22.744 automatriculaciones.

Sin embargo, las matriculaciones de los vehículos menos contaminantes (hasta 120 gr/km) han aumentado un 35,1%, debido a las reducciones del impuesto de matriculación efectivas desde el 01/01/08, llegando al 43% en los ocho primeros meses del año. Mientras, el resto de los segmentos retroceden de forma apreciable en los seis primeros meses del año: entre 121 y 159 gr/km (4,75% de impuesto de matriculación), la reducción de las ventas se sitúa en el 19,6%; entre 160 y 199 (9,75% de impuesto) un 33,2%; y por encima de los 200 gr/km de CO₂, donde se ubican los coches de mayor potencia (lujo, monovolúmenes, todoterreno, que pagan el 14,75% de impuesto de matriculación), la reducción se elevó al 44,3%.

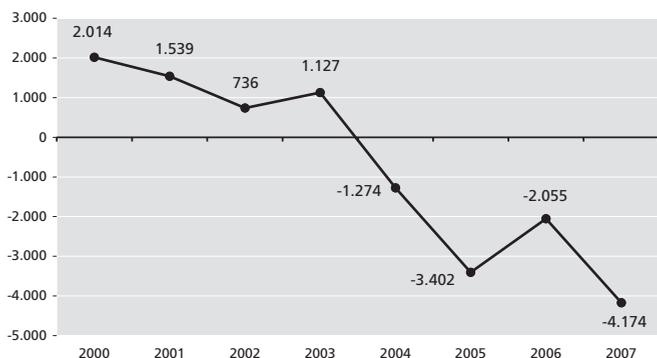
Otro problema añadido, y quizás el que mayor gravedad infiere a la demanda de vehículos, son las fuertes restricciones al crédito ejercidas por el sistema financiero español, sobre todo, cuando más del 80% de las compras de vehículos se realizan mediante financiación. En este sentido, en el último trimestre de 2007 sólo se aprobaron el 41% de las solicitudes de créditos por compra de vehículos, frente al 56% del primer trimestre del mismo año, situación que se ha agudizado en el primer semestre de 2008, en el que las operaciones de crédito para ese objetivo han retrocedido un 30%, principalmente en el colectivo de inmigrantes y familias con mayores cargas, menor estabilidad y rentas muy bajas. El alza del euríbor, la incertidumbre de los mercados financieros y el repunte de la morosidad son las causas principales de esta actitud del sistema financiero.

Esta situación está provocando que 3.500 concesionarios se vean afectados directamente por la actual crisis de demanda. Por lo que tienen que complementar la caída de ingresos por ventas de vehículos con el taller de reparaciones, con unos márgenes más elevados y con las ventas de segunda mano. Los casi 160.000 trabajadores que emplea este sector ven peligrar parte de sus puestos de trabajo, sobre todo los correspondiente a los equipos de ventas, es decir, 48.000 trabajadores.

Al mismo tiempo, la buena acogida de los modelos fabricados en España se recoge en el alto nivel de exportaciones, lo que se manifiesta en que cinco de los diez modelos más vendidos en Europa se fabrican en este país. El mercado italiano, francés e inglés fueron los principales receptores de los turismos españoles, como consecuencia del incremento de estos mercados durante 2007.

En este año se exportó el 82,6% de la producción, con un crecimiento del 5,3% sobre el año anterior, lo que no evitó el mayor déficit comercial registrado en la historia del sector, más que duplicando las cifras negativas del año 2006. Entre 2000/03, la balanza comercial registraba saldos positivos y empezó a cambiar en 2004, como consecuencia del fuerte aumento de las importaciones en el sector de fabricantes de vehículos a partir de ese año (10,4% de media al año, frente a un 3% de las exportaciones).

EVOLUCIÓN DEL SALDO COMERCIAL DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN
(millones de euros)



Fuente: ANFAC

El sector de vehículos (turismos, camiones, vehículos especiales y autobuses) reflejaron un superávit de 1.038 millones de euros, un 53,6% por debajo del obtenido en el año 2006, y el subsector de componentes mantiene el tradicional déficit de la balanza comercial, con 5.212 millones de euros, con un incremento del 21% sobre el año anterior.

El efecto de la caída de los mercados europeos en el primer semestre del año 2008 aún no se ha manifestado en las exportaciones españolas, ya que han incrementado un 0,5%, alcanzando el 83% de la producción total de vehículos. A pesar de todo, esta situación va acompañada de la pérdida de importancia del sector en la exportación española. Desde el 25% en 2000, se ha reducido la participación de la industria en las exportaciones del país hasta el 21,2% en valor en 2007, mientras que las importaciones suponen el 14,7% del total.

SECTOR DE COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN

La situación de las empresas españolas del sector de equipos y componentes para automoción es muy diversa en términos de arraigo, según se considere una empresa de capital nacional con implantación global, cuya sede y estructuras de I+D están en España; un proveedor de tamaño intermedio, más centrado en tecnología y proceso que en producto; o una pequeña empresa. Tampoco la situación es la misma para las empresas multinacionales, en función de que solamente fabrique o disponga en España de un centro de I+D.

No obstante, en lo que sí coinciden todas ellas es que el horizonte de sus actividades de inversión depende de las decisiones de renovación de modelos que adopten las empresas fabricantes de automóviles.

Se observan una serie de valores comunes que han permitido aprovechar las oportunidades del sector y desarrollar un denso tejido de proveedores, así como un sistema suficientemente eficiente. Entre tales valores destacan la capacidad de negociación; el diálogo empresa-sindicatos-administraciones; el compromiso de inversión en I+D; la capacidad de adaptación a un mercado global, lo que se ha manifestado en la anticipación ante los posibles cambios de la industria, mediante la implantación con éxito de diversos conceptos de flexibilidad; el uso eficiente de los recursos; o el afán de continuidad empresarial²⁶.

Las nuevas estrategias productivas han consolidado una estructura en el sector muy reticular, en la cual la industria de fabricantes de componentes no sólo suministra piezas a la industria de fabricantes de automóviles, sino que en los últimos años está asumiendo funciones más complejas como la I+D+i o la coordinación con otros proveedores. Todo ello supone que cualquier política coherente para el sector deba considerar el proceso productivo del automóvil en su conjunto.

En el mapa industrial del sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción se constata la consolidación de grupos empresariales de capital español en base a la innovación tecnológica y a la modernización

26 Observatorio Industrial del sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción. Conclusiones Informe 2007.

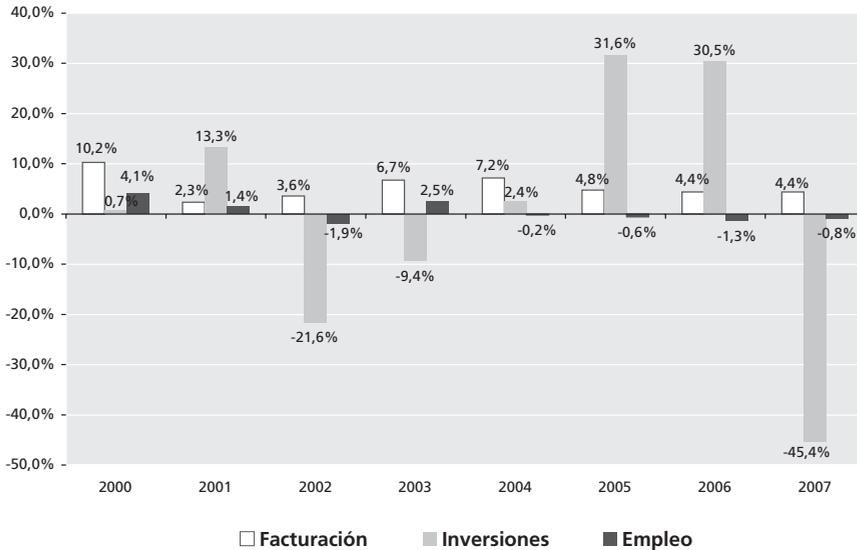
productiva. En esta situación ha resultado clave la especialización en segmentos específicos del mercado y una organización adecuada. Cambio técnico, inversión continuada y clima laboral de negociación abierta constituyen una buena combinación para el desarrollo de estas empresas.

Como aspecto específico de este sector destaca la presión que en el mercado de componentes ejercen los compradores -grandes grupos ensambladores-, los cuales a menudo actúan en condiciones de semimonopolio, derivada de la dependencia que tienen los fabricantes respecto a los clientes importantes. Este aspecto es más relevante tanto para las pequeñas empresas, con una cartera de clientes más reducida, como para las plantas montadas para satisfacer la demanda de un solo cliente.

Cuando se combina una presión sobre los precios de venta con un alza de los precios de las materias primas, el resultado es una caída de la rentabilidad y la posible aparición de problemas financieros que están en la base de algunas situaciones de crisis empresarial, en la que existen verdaderas dificultades para obtener financiación como consecuencia de la crisis económica.

Hay además otros factores que marcan su evolución, como las reducidas economías de escala de algunas plantas, la ausencia de desarrollo tecnológico y la existencia de exceso de capacidad instalada en el sector. De hecho, la actual crisis de demanda, que se ha traducido en una reducción de la producción de vehículos, se ha transmitido a las empresas auxiliares, con la consiguiente aparición de pérdidas provocadas por una caída en el grado de utilización de la capacidad productiva. Esta dinámica, a su vez, ha forzado a las empresas del sector a replantear su estructura organizativa y a cerrar plantas consideradas menos rentables.

EVOLUCIÓN PRINCIPALES PARÁMETROS INDUSTRIA COMPONENTES AUTOMOCIÓN



Fuente: SERNAUTO

Con un promedio de ventas veinte veces menor que el de las mayores empresas del sector en el mundo, los diez principales fabricantes de piezas y componentes se verán forzados a acometer procesos de integración en un futuro más o menos inmediato. Sobre todo, para afrontar la continua renovación tecnológica y la expansión en actividades y regiones que siguen creciendo.

EMPLEO EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN

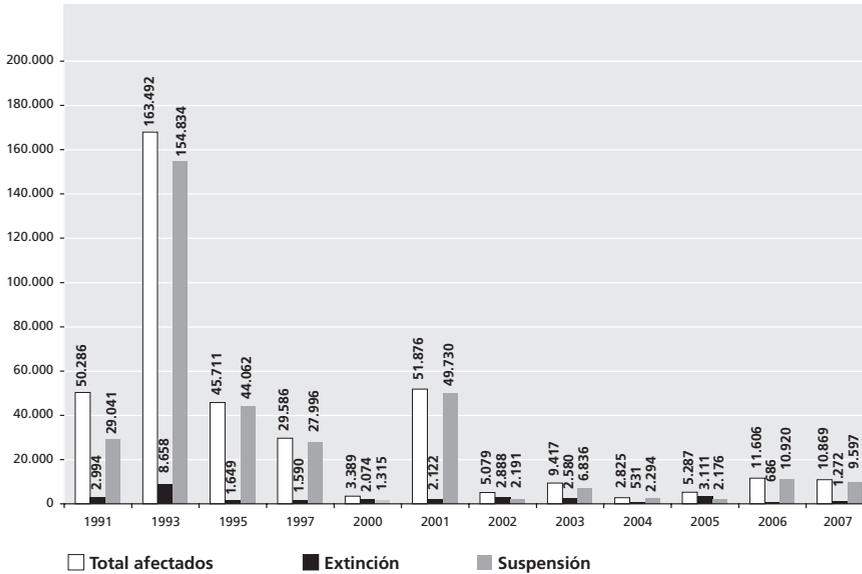
En el período 2000/07 se han perdido 17.000 empleos en el sector de automoción, un 5% del total. El sector de constructores viene reduciéndolo durante todos los años de la década, con una disminución del 18% desde el año 2000, con más de 14.000 empleos.

En 2007 ha perdido el 1% de los contratos que tenía en el año 2006 y excepto el grupo PSA, Iveco y Nissan, todas las empresas constructoras han visto reducir su empleo en 2007, destacando Ford España, SEAT y Renault. En casi todas ellas mediante la aplicación de expedientes de regulación de empleo (ERE).

Aunque el total de trabajadores afectados por ERE se redujeron en 2007, respecto al año anterior, sin embargo, casi se duplicaron los despidos que se llevaron a efecto a través de expedientes de extinción (despidos colectivos), un 85% más que en el año 2006. Mientras que fue la disminución de los ERE de suspensión (12%) los que incidieron en la reducción del total de trabajadores afectados. En este año se aplicaron 49 ERE, frente a los 55 del año anterior (-11%).

En el primer semestre de 2008, respecto al mismo período del año anterior, el número de expedientes se ha reducido desde los 24 en 2007 a los 17 actuales. En cuanto a los trabajadores afectados fueron casi 8.000 menos, como consecuencia del ERE de suspensión aplicado en Renault y SEAT en el primer semestre del pasado año. Sin embargo, en 2008 se han incrementando un 15% los trabajadores afectados por la extinción de contratos (646) en este sector, frente a los 77 que se les han aplicado el de suspensión, de los 8.100 del primer semestre de 2007.

TRABAJADORES AFECTADOS POR EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO



Fuente: Boletín de Estadísticas Laborales del Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Esta situación va a cambiar de forma radical durante el segundo semestre de 2008, en el que empresas como Ford y General Motor España han pasado directamente a solicitar expedientes de suspensión para casi 2.000 trabajadores, lo que provocará una reacción en cadena en el sector cuya motivación está poco justificada.

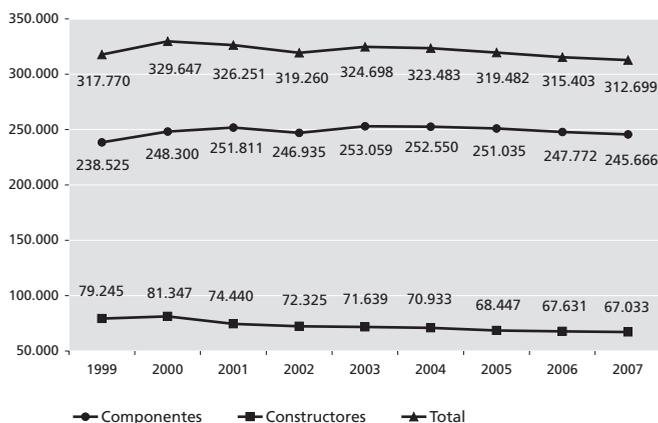
En cuanto a la contratación temporal en el sector de constructores se manifiesta estable en los últimos años (10%), aplicándose, sobre todo, a los contratos de relevo, que suponen un 16% del total de la contratación en los últimos años, ya que no llega al 40% de estos contratos los trabajadores que acceden a indefinidos. El mayor volumen de temporalidad lo concentran el centro de Vigo del grupo francés PSA Peugeot Citroën (26%) y las factorías de la italiana Iveco (20%), colocándose la factoría madrileña de PSA en tercer lugar.

El sector de componentes cumple en 2007 su cuarto año consecutivo de pérdida de empleo, con casi tres mil puestos de trabajo desde el año 2000, un uno por ciento, y un 3% desde el año 2003, más de 7.000 pue-

tos de trabajo desde ese año. En 2007 ha reducido el empleo un 0,8% sobre el año anterior, a lo que se le añade el que casi una quinta parte del mismo se encuentra con un contrato temporal. La tasa de temporalidad se ha reducido desde el 21,6% al 19,4% en 2007, por que este tipo de empleo ha sido el más afectado por la reducción de las plantillas de este subsector.

El 24% de las personas que trabajan en el mismo son mujeres y el 61% de todos los trabajadores tienen una antigüedad inferior a los diez años en su empresa. El trabajador tipo que más ha sufrido la disminución del empleo en el sector de componentes es una persona joven, con estudios primarios, una antigüedad inferior a tres años, contrato temporal y con puestos de operarios o técnicos²⁷.

EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN



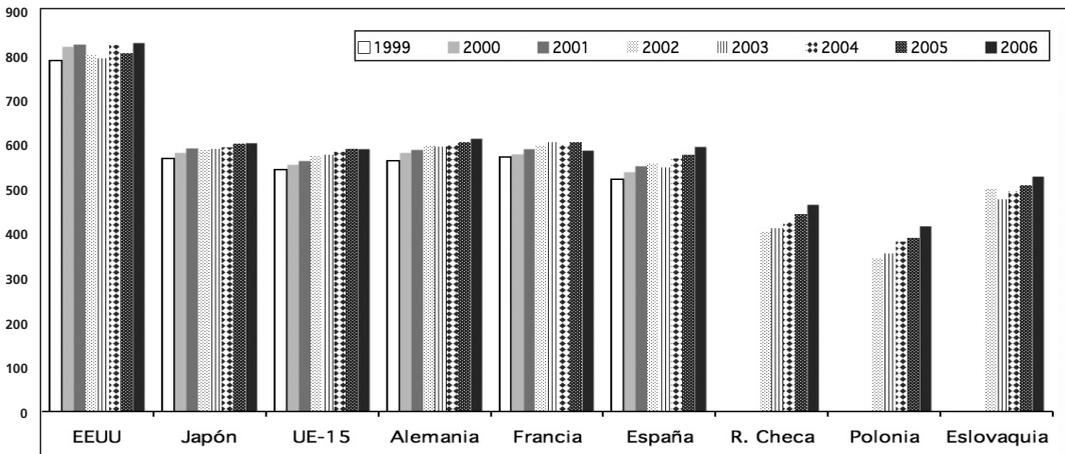
Fuente: Elaboración propia, SERNAUTO y ANFAC.

27 Observatorio Industrial del sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción Mapa industrial del sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción. Organización del trabajo y flexibilidad en el sector de componentes del automóvil (2007). Federación Minerometalúrgica de CC.OO.

PARQUE DE AUTOMÓVILES Y PRECIO DEL CARBURANTE

El parque español supera los 28 millones de vehículos, de los que nueve millones tienen más de diez años de antigüedad (32%), con un media de 9,4 años en 2007, constituyéndose como el cuarto parque más viejo de la UE. El porcentaje de vehículos en circulación con más de diez años alcanza el 35% en el segmentos de vehículos industriales (35,2% camiones, 37,2% autobuses y autocares, y 17,2% tractores industriales). Mientras que la densidad de parque es de 471 turismos por cada mil habitantes, frente a una media de 508 de la UE-15, situándose la Europa de la ampliación en los en 320 coches por mil habitantes.

EVOLUCIÓN TASA MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS POR MIL HABITANTES)



Fuente: Memoria de ANFAC

Los diferentes planes de achatarramiento de vehículos, aplicados desde el año 1994, han ejercido tres funciones: rejuvenecer el parque, incrementar la seguridad vial y mejorar el medio ambiente. Desde esa fecha se han retirado cuatro millones de vehículos, 3,7 millones desde 1997, el 91% de ellos turismos, evitando 4,2 millones de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

En Europa, junto a España, sólo Francia e Italia mantienen programas de ayuda a la renovación del parque automovilístico.

- En España, hasta 2007, el Plan Prever ayudaba con 480 euros a quien retirara del mercado un vehículo de más de diez años. A partir de enero de 2008 introdujo las ayudas a las bajas emisiones²⁸. Al mismo tiempo, ante la presión del sector, a partir agosto de 2008 el Ministerio de Industria puso en marcha el Plan Vive (Vehículo Innovador-Vehículo Ecológico). Una ayuda para los vehículos de más de 15 años de antigüedad, con dos años de vigencia (31/07/2010), siempre que no se supere la dotación presupuestaria designada (1.200 millones de euros), a cambio de comprar otro que debe ser adquirido mediante financiación a cinco años y que cumpla requisitos relacionados:
 - emitir 120 gr/km de CO₂ o
 - menos de 140 gr/km e incorpore sistemas de control eléctrico de estabilidad y detectores del uso de cinturones de seguridad.

El vehículo debe tener un precio inferior a los 20.000 euros y, previendo que el precio medio sea de 13.000 euros, el interés podrá llegar al 4,9% como máximo. No es una deducción fiscal, como el Prever, sino una subvención de los costes de financiación de la compra: los 5.000 primeros euros del préstamo con un tipo de interés cero y el resto no superará una tasa equivalente al euribor más un 0,25%. En total, puede suponer unos 1.040 euros por vehículo²⁹.

- Italia ha mantenido los incentivos de años anteriores para el año 2008.
- Francia ha puesto en marcha nuevos incentivos a la compra de vehículos (menos de 100 gr/km una ayuda de mil euros, entre 101-120 de 700 euros y entre 121-130 de 200 euros. Entre 161-165 gr/km se pagan 200 euros, entre 166-200 se pagan 750 euros, entre 201-250 se llega a los 1.600 euros y más de 250 paga 2.600, sin eliminar la ayuda de 300 euros si se da de baja un coche de más de 15 años.

Al mismo tiempo, se preparan para penalizar, a partir del 01/01/09, a los coches que emiten más de 160 gr/km durante toda su vida útil, aplicando una tasa de 260 euros anuales, que se suma al impuesto puesto en vigor en 2008 (entre 200 y 2.600 euros).

-
- 28 Entre los 120 y los 150 gr/km de CO₂ se encuentra la mayor parte de los vehículos que se venden y se compran en España. Lo que ha hecho disminuir de forma importante los mismos en el primer semestre del año (11%), un 57% los que emiten entre 160 y 200 gr/km y un 40% los que superan los 200 gramos. Mientras que los que emiten menos de 120 gr/km han incrementado un 62,5% en el mismo período.
- 29 El Ministerio de Industria estima que el Plan VIVE facilite la renovación de 240.000 vehículos y que reduzca 200.000 toneladas anuales de emisiones de CO₂. Equivale a un ahorro de cinco millones de euros en la compra de derechos de emisión y 700.000 barriles de petróleo, lo que supone una mejora de la balanza comercial en 56 millones de euros, evitando, al mismo tiempo, más de 2.000 accidentes (3.000 víctimas al año).

Durante el ejercicio 2007 se acogieron al Plan Prever un 26% menos vehículos que en 2006, puesto que para este último año de aplicación del Prever quedaron excluidos³⁰ los vehículos de más de 2.500 centímetros cúbicos y los coches usados de menos de cinco años.

Respecto a la utilización de carburante, siete de cada diez matriculaciones de vehículos corresponde a motores de gasóleo³¹, situación que se ha ido generando durante los últimos quince años y que se ha agudizado por la diferencia de fiscalidad y el avance tecnológico que han experimentado los motores diésel, ya que consumen menos que los de gasolina. Hasta que, a mediados de mayo de 2008, el gasóleo pasó a ser más caro que la gasolina porque el tirón del precio internacional de este combustible hace inviable que siga siendo más barato que la gasolina. Aunque la eficiencia de los motores diesel, su durabilidad y menor consumo (25%) lo hacen aún eficiente, durante 2008 la venta de estos vehículos se está resintiendo, bajando su participación en las ventas totales.

Los diferentes gobiernos han venido gravando menos el gasóleo³² porque era el producto básico que consumían los profesionales del transporte, la agricultura y pesca. Pero se ha transformado en el combustible más consumido por los particulares, pasando de representar el 10% en los años noventa al 70% en la actualidad, con crecimientos medios del 4-5% anuales, la misma proporción en la que han descendido los vehículos de gasolina.

El informe de la Comisión Nacional de Energía, de julio 2008, pone de relieve que los precios de la gasolina y del gasóleo en España estaban aumentando a mayor velocidad que en el conjunto de Europa y, además, que las gasolineras del país sacan más partido económico que sus homólogos del Viejo Continente. Si se suman los impuestos, el litro de gasoil sigue siendo más caro en Europa que en España pero la diferencia disminuye de forma acelerada.

30 Real Decreto-Ley 13/2006, de 29 de diciembre, por el que se establecen medidas urgentes en relación con el programa Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.

31 Actualmente, un 75% del gasóleo se dedica a la automoción, un 18% a la agricultura y la pesca, y el resto al gasóleo de calefacción, que está siendo sustituido de forma paulatina por el gas.

32 Esta diferencia de fiscalidad no existe en otros países europeos.

CONCENTRACIÓN REGIONAL DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

En nuestro país se configura una industria con alta presencia de multinacionales tanto de construcción de vehículos como suministradoras de equipos y componentes. En el ámbito de los constructores y empresas de componentes de primer nivel lo conforman más de 70 grupos empresariales, de los cuales el 75% son de capital internacional, donde Alemania y EE.UU. acaparan casi el 60% de las compañías, aunque si consideramos el nivel de empleo las empresas francesas tienen una incidencia importante, mientras que las empresas de capital nacional absorben el 25% restante. En paralelo a una gran implantación de la pyme en las empresas de componentes.

La penetración de capital extranjero es mayor en aquellos subsectores con un elevado nivel tecnológico, por el tipo de producto o por la dificultad del proceso de fabricación. Por ejemplo, aquellas empresas cuya producción está dedicada exclusivamente a componentes de vehículos, y que dan cuenta de un 85% de la facturación total del sector, están fuertemente dominadas por la presencia de grupos extranjeros, siendo mayor en aquellos sectores de más alta complejidad tecnológica (equipo eléctrico y equipo motor), frente a la menor participación en equipo chasis y carrocería. Como consecuencia, las plantas españolas poseen un escaso nivel de centros de investigación y desarrollo, que suelen radicar en los países de origen de los grupos multinacionales.

Su implantación está directamente relacionada con la localización de las plantas de producción de vehículos. En Cataluña, Madrid, C. León y el País Vasco están situadas el 75% de las empresas del sector de automoción, y entre Cataluña, Madrid, C. León, Aragón y Galicia absorben el 70% del empleo total de la industria de automoción. Mientras que en las nueve comunidades aquí consideradas se ubica el 92% de las empresas y el 95% del empleo.

Aunque se manifiesta cierto equilibrio entre ubicación de empresas y nivel de empleo en algunas CCAA (Cataluña, Navarra y Comunidad Valenciana), sin embargo, en otras destaca su desproporción entre empresas y empleo. Así, la Comunidad de Madrid, el País Vasco y Andalucía tienen una importante participación de empresas, pero el empleo es bastante

inferior como consecuencia de la presencia importante de la pyme. Lo mismo ocurre con Castilla-León, Aragón, Galicia pero en sentido contrario, es decir, por la presencia de empresas de mayor tamaño.

Respecto a las empresas de componentes, los principales focos de actividad están localizados en la zona noreste (Cataluña y Aragón), que agrupa aproximadamente el 40% de las empresas, la zona norte (País Vasco, Navarra, y Cantabria) que representa el 25% del total de los centros productivos, y la zona centro (Madrid, Castilla y León, y Castilla-La Mancha) con el 22% de las empresas; las demás zonas (sur, noroeste y este) ubican al resto de las empresas del sector³³, mientras que la mayor concentración del empleo del subsector de componentes tiene lugar en Cataluña, País Vasco, Madrid, Castilla y León, Navarra, Galicia, Aragón y Comunidad Valenciana.

Andalucía

El sector de automoción emplea al 6% de la población ocupada en la industria que, a su vez, representa el 13% del total del empleo andaluz, aporta el 4,5% de la cifra de negocio (3% de la actividad del automóvil nacional), y las inversiones representan el 3,1% del total de la industria de esta comunidad.

Después de la disminución de la actividad de la única empresa fabricante de vehículos de capital público que existe en el país, así como el cierre de la principal empresa de componentes para automoción, la actividad del sector se ha reducido de forma sensible, aunque se ha diversificado hacia otros sectores (aeronáutico, eólico, ferrocarril, etc.)

En febrero de 2008, los sindicatos y la Junta de Andalucía firmaron las garantías para los trabajadores de Santana y del Parque de Proveedores, en las que se incluye la actualización del acuerdo suscrito en 2001 que tuvo como objetivo garantizar las condiciones de los trabajadores que se trasladaron desde la empresa Santana Motor al Parque de Proveedores que se creó para diversificar la actividad industrial de Linares. En la super-

33 Observatorio Industrial del sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción. Definición de los perfiles de formación de los principales subsectores de componentes para la industria de automoción (2007). SERNAUTO.

ficie de Santana Motor, desde el año 2000, se ha creado un auténtico parque empresarial, actualmente centrado en el transporte y las energías renovables, además de conservar la industria de automoción, lo que ha supuesto el mantenimiento de los puestos de trabajo en la comarca.

En el nuevo Plan de Diversificación de Santana se contempla la posibilidad de crisis económica de alguna de las empresas del Parque de Proveedores, previéndose el traslado y subrogación de los trabajadores afectados, así como la aplicación de planes de prejubilación y recolocaciones. Y se garantiza el mantenimiento de las condiciones del convenio de los desplazados.

El nuevo proyecto con la italiana Iveco, basado en la transformación del antiguo modelo Aníbal en el Massif, se inició con la producción en serie, en marzo de 2008, de 5.000 unidades. Los mercados iniciales de comercialización serán Europa Occidental y posteriormente Europa del Este, con especial atención puesta en Rusia, donde no se descarta que Iveco los pueda producir en la nueva planta que la multinacional italiana tiene en Simionov.

El acuerdo de Iveco con Santana, firmado en enero de 2008, podría ir más allá de la producción de un todoterreno, ya que la división de vehículos industriales de Fiat tiene una opción de compra para hacerse con el negocio del fabricante español que cuenta con 320 empleados en la producción de vehículos y una capacidad de 15.000 unidades.

Con el cierre de la planta gaditana de Delphi Automotive, firmado el 04/07/07, se ha debilitó de forma significativa el tejido industrial y el empleo en una región que concentra 650.000 personas y una de las tasas de paro más altas de España. Además, Cádiz pierde uno de sus principales negocios de exportación por la actividad de la venta de vehículos y componentes.

Ante esta situación, el compromiso de la puesta en marcha de un Plan de Reindustrialización para la Bahía de Cádiz (Cádiz, el Puerto de Santa María, Puerto Real, Chiclana, San Fernando, Rota y Jerez), impulsado por los sindicatos y configurado entre el Gobierno Central (55%) y la Junta de Andalucía (45%), prevé invertir un total de 188 millones de euros en el período 2007/11. Con el mismo, se pretende realizar una de las transacciones industriales más importantes: *"sentando los cimientos de un futuro industrial de la Bahía, basado en la investigación, la innovación y el desarrollo de actividades basadas en el conocimiento en sectores con clara proyección de futuro (energía solar, TIC, aeronáutica)"*.

Al mismo tiempo, la Junta de Andalucía creó en noviembre de 2007 el Plan para la Mejora de la Competitividad y el Desarrollo de la Bahía de Cádiz, en el que destina 1.590 millones de euros hasta 2013 para crear 4.000 empleos, amortizando holgadamente los perdidos en Delphi de Puerto Real.

Al mismo tiempo, y a petición de los sindicatos, la Comisión Europea concedió a finales de julio de 2008 la aplicación del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG)³⁴, que aportará un total de 10,5 millones de euros mediante la aplicación de un conjunto de medidas que servirán para reinsertar a los 1.589 trabajadores afectados por el cierre de la compañía (6.600 euros por trabajador).

Y la que fue filial de la multinacional estadounidense Ford Motors y actual segunda compañía mundial de componentes para el automóvil del mundo, Visteon-Cádiz Electrónica, situada también en Puerto Real desde 1990, manifiesta síntomas de debilidad al anunciar la dirección la falta de carga de trabajo para mantener la plantilla hasta el año 2010 (580 trabajadores, 460 fijos y 120 temporales). Sobre todo, la previsión de expiración de contratos con varios fabricantes durante 2008.

Esta multinacional está intentando salir de la crisis a base de cerrar fábricas en EE.UU. y vender unidades de negocio no fundamentales. En España, resulta preocupante la descapitalización que ha sufrido la compañía en los últimos tres años (60%) como resultado del pago de dividendo al accionista (Visteon Holding España).

A pesar de todo, es una compañía rentable, que da beneficios y que está especializada en componentes electrónicos que cada vez tienen más importancia en la fabricación de vehículos, lo que la ha mantenido operativamente rentable en los últimos años, destinando un 69% de la producción a suministrar a las fábricas españolas, un 26% a las europeas y el 5% a las americanas.

34 El Ministerio de Trabajo solicitó inicialmente 14,9 millones de euros, petición que fue rechazada por estar en desacuerdo con el número de trabajadores especificados. En 2008 se presentó una nueva solicitud de 10,9 millones que ha sido aprobada pero con 400 millones menos.

Aragón

El sector de automoción genera el 21% del PIB de la comunidad, en la que desarrollan su actividad 220 empresas de componentes para la automoción y carrocerías, generalmente de tamaño pequeño, de capital local y fuertemente integradas en su entorno, que dedican el 3,3% de su facturación a I+D+i, exportan el 36% de su producción y representan el 55% de las exportaciones de la comunidad³⁵.

A pesar de todo, el sector ha reducido su peso en la economía aragonesa en los últimos 25 años. Emplean a casi 16.000 personas (el 23% del empleo industrial), 8.500 en las empresas de componentes y otras 8.000 en GM, con un 15% de temporalidad total.

Una treintena de empresas de componentes de la región decidieron crear un *cluster*³⁶ de automoción a finales de marzo de 2008, iniciativa que se inscribe dentro del Plan Estratégico elaborado por el Instituto Tecnológico de Aragón y cuenta con el apoyo del gobierno aragonés, las cámaras de comercio y la sociedad pública Aragón Exterior. Las empresas que lo componen emplean a más de 3.000 trabajadores y facturan más de 500 millones de euros.

Este sector está muy condicionado por la factoría de General Motors España (GME), que ha generado un impulso tractor y dinamizador de la industria auxiliar pero, al mismo tiempo, ha creado un excesivo grado de dependencia que puede convertirse en un factor de riesgo, aunque en la actualidad sólo el 25% de las empresas destinan toda su producción a la multinacional norteamericana. Por ello, el *cluster* tratará de diversificar la oferta y atender retos relacionados con la reducción de costes para responder a la presión de los clientes, el impulso de la inversión en I+D+i y una mayor capacidad de diversificación.

GME ha cumplido 25 años en 2008, conformándose como la planta con mayor capacidad productiva de GM en Europa, acaparando el 28% de la producción europea mientras que la plantilla supone el 14% del empleo

35 El proveedor medio aragonés factura 30,4 millones de euros, tiene 158 trabajadores, se dedica a procesos de ensamblaje, soldadura o inyección, las actividades que realizan son de tecnología media-baja y su capital es aragonés. Informe del Instituto Tecnológico de Aragón (ITA).

36 Agrupación de empresas para diversificar su oferta y mejorar la competitividad.

de la multinacional en el continente. En los últimos tres años se han invertido 550 millones de euros en Figueruelas.

Durante el primer semestre de 2008 ha continuado batiendo el récord de producción diaria, alcanzando las 2.170 unidades por día, después del obtenido en 2007, con un 29% de incremento sobre el año anterior. Sin embargo, las fuertes restricciones que ha venido sufriendo la demanda desde junio de 2008 ha provocado que, a partir de septiembre, redujera la actividad para ajustar el ritmo de producción a la caída de las ventas, mediante la aplicación de paros técnicos y la supresión del tercer turno de uno de sus tres modelos a partir de noviembre.

Después de sufrir un ERE en 2004, con 618 empleos afectados, en 2007 se retomó el conflicto derivado de la externalización de actividades prevista por la empresa en las áreas de mantenimiento de talleres, agua y energía, que afectaban a 227 trabajadores, y que fue aparcado por la presión de los sindicatos.

En 2008, y ante la frustrada aplicación del Plan de Mejora de la Competitividad, la multinacional tenía previsto volver a revisar el núcleo del negocio mediante la externalización de actividades no estratégicas y la aplicación del sistema de medición de productividad que se utiliza en el resto de la plantas del grupo, por el cual Zaragoza debería acumular un empleo cercano a los 6.000 trabajadores para mejorar su productividad, frente a los 7.800 empleos que actualmente incorpora y que ha reducido casi un 3% respecto al año 2006. Sin embargo, la desfavorable coyuntura económica y sus efectos en la demanda de vehículos están haciendo que la compañía estudie la posibilidad de recuperar actividades para mejorar la rentabilidad global del negocio en España.

A pesar de todo, a mediados de septiembre de 2008 comunicó, de manera sorprendente, la aplicación de un expediente de suspensión de contratos para 600 trabajadores a partir de noviembre del mismo año (10%) y con una duración de un año, alegando la reducción de la producción de un 10%, lo que ha sido calificado de "*desproporcionado y excesivo*" por los sindicatos, lo que puede provocar la conflictividad en la empresa.

Al mismo tiempo, tiene previsto exigir mejoras en productividad, pasando de las 20 horas por vehículo actuales (que ya son dos horas menos que

en 2007) a 15 horas. Los sindicatos respondieron de manera contundente proponiendo como únicas soluciones a las exigencias de productividad, las inversiones productivas y la optimización de los puestos de trabajo.

Todas estas circunstancias se unen al aplazamiento de la negociación colectiva durante casi un año, como consecuencia de los continuos cambios en su estrategia industrial y laboral, que viene introduciendo la filial norteamericana desde principios de 2008.

En el ámbito de la industria de componentes, la reducción productiva de GM España va a tener efectos negativos en las más de cien empresas proveedoras de componentes de la región que suministran a la multinacional norteamericana, debido a la fuerte dependencia y escasa diversificación de muchas de las empresas de este subsector.

Tras el traslado de la producción de la planta de Belchite (afectando a 450 trabajadores) a Marruecos, el mayor fabricante de componentes del mundo ha vuelto a escribir un nuevo capítulo de despropósitos en Aragón y en España³⁷: el cierre de las instalaciones de Delphi en Tarazona, dejando a 320 trabajadores en la calle en 2008. La empresa ya había presentado un ERE a finales de 2006, que afectó a 270 personas. El objetivo es trasladar a Portugal la actividad de cableado de esta planta.

Por otra parte, el grupo japonés Fujikura ha transformado la participación que tenía en la firma aragonesa del cableado ACE Automotive³⁸ (60%) en propiedad de la compañía japonesa, en agosto de 2008, bajo la denominación de Fujikura Automotive Europe, con 30.000 empleos en todo el mundo.

La planta de Puebla de Alfidén, situada en Aragón, presentó un ERE en marzo de 2008 para casi el 30% de la plantilla (107 de los 378 trabajadores). Esta empresa ya había cerrado las factorías de Jaén (La Carolina) y Teruel (Alcañíz), con 200 empleos afectados, permaneciendo en Aragón también la de Ejea de los Caballeros (310 empleos, el 50% temporales y el 80% mujeres).

37 En 2000 cerró la planta del Ólvega en Soria, en 2007 la planta de Puerto Real en Cádiz, las plantas de Pamplona y San Cugat han pasado por fuertes reestructuraciones de empleo en lo que va de década. En éste período, Delphi ha despedido a casi 8.000 trabajadores en España.

38 ACE tiene una plantilla de 450 trabajadores en España, 1.400 en México y 3.400 en Rumanía.

Además, la alemana Horman, que adquirió la división de Zaragoza de Tracoinsa, comunicó el cierre de la planta y la rescisión de los 26 contratos en diciembre de 2007. Tracoinsa suspendió pagos en 2004, cuando empleaba a 850 trabajadores en toda España (Barcelona, Valencia, Valladolid, Zaragoza, Pamplona y Asturias).

Castilla y León

El sector de automoción mantiene una posición relevante en el conjunto del tejido económico y productivo de la comunidad, con una participación del 19,2% del PIB industrial. Engloba a 120 empresas y da trabajo a más de 47.000 personas³⁹ (13.000 en constructores y 19.000 en las empresas de componentes, el resto en distribución y servicios), lo que representa el 28% del empleo industrial de la región, generando el 30% de los ingresos globales de la industria y acaparando el 55% de las exportaciones.

La balanza comercial de la región reflejó el descenso de las exportaciones e importaciones del sector de automoción, que participa en el 60% de la balanza comercial, aunque fue compensado por los alimentos y el sector químico. En el período 2004/06 la reducción de exportaciones del sector de automoción se elevó al 9,6% y casi al 10% en 2007. Situación provocada por las dificultades que atravesó la multinacional francesa Renault España en los últimos años y sus efectos en las empresas suministradoras de piezas y componentes.

En 2007, Renault España redujo la facturación por encima del uno por ciento respecto al año anterior, aunque volvió a los beneficios después de las pérdidas de 2006. Un beneficio que ha sido escaso como consecuencia de la previsión de gastos para la aplicación del plan de bajas voluntarias y las reestructuraciones. Ha reducido las ventas un 4,4% en el mercado interior durante el mismo año.

En el período 2004/07 ha invertido 806 millones de euros, constituyendo 2005 y, sobre todo, 2006, los años en los que ha aportado las inversiones más bajas de la década. Tiene previsto invertir 275 millones en 2008 y 559 hasta el año 2010.

39 Valladolid y Burgos acapara casi el 70% de la actividad y del empleo de este sector.

Lleva cuatro años seguidos de reducción de la producción en las dos factorías españolas, con un 49% de disminución desde el año 2003. A pesar de todo, a partir de julio de 2008 ha contratado a 1.925 personas y en 2009 tiene previsto formalizar 1.668 nuevos contratos y 599 en 2010. Un total de 4.152 contrataciones en los tres años, sobre todo para cubrir las necesidades de Palencia (3.160 en total) y el incremento de motores (557) y vehículos en Valladolid (435), pasando de los 10.829 empleos actuales a 15.000 en 2010.

Todo ello, si la degradación del entorno macroeconómico no echa abajo los planes de la multinacional francesa. En este sentido, a finales de julio de 2008, el presidente de la compañía anticipó el aplazamiento de proyectos que no fueran prioritarios y la congelación de las contrataciones en Europa, además de la reducción de la plantilla en 4.000 personas.

Los empleos previstos para el segundo semestre de 2008 son para cubrir las necesidades del centro de Palencia (1.560) con motivo de la sustitución del actual modelo y con el consiguiente incremento de la producción a 1.350 v/d, volviendo a recuperar el tercer turno, que se suprimió en febrero de 2007, duplicando de esta forma su actual plantilla (2.806 empleos) mediante contratos temporales inferiores al año y 1.100 contratos de relevo durante cinco años. Desde el punto de vista industrial supone la recuperación de la actividad perdida y en la que ha reducido la producción un 39% desde el año 2003.

Más difícil es recuperar el segundo turno de la planta de Valladolid, suprimido en la misma fecha, ya que mantendrá una carencia de 450 v/d de producción y se necesitarían 700 para restablecerlo, frene a los 1.350 vehículos/día de 2003. Esta planta ha visto caer la producción desde 2003 hasta 2006 un 230%, aunque se ha recuperado algo en 2007 (31,4%). La plantilla actual es de 2.700 trabajadores, después de la reducción de 1.200 empleos en 2007 como consecuencia de la supresión del segundo turno de fabricación.

Tiene comprometida con los sindicatos la asignación de un nuevo modelo, cuya decisión se ha retrasado hasta el año 2010, en el que se decidirá el futuro productivo de la planta. La actitud de los sindicatos se ha manifestado en la petición de respeto a los acuerdos de viabilidad suscritos en el convenio colectivo, firmado en 2007, y en el que se da prioridad a la planta de Valladolid en la adjudicación de modelos. De lo contrario, el

futuro de la planta estará ligado exclusivamente al actual modelo, asignado en exclusividad mundial, y para el que se han invertido 110 millones para mejorarlo.

Respecto a la planta que Nissan tiene en Ávila, tras el récord de producción alcanzado en 2007 (30.000 unidades), a finales de junio de 2008, y una vez agotada la bolsa de horas, la dirección de la empresa ha decidido solicitar un ERE de 51 días hasta finales de 2009 para los 680 empleados de la planta, motivado por una previsión de reducción de la producción del 15%, tras la caída de las ventas un 35% en los primeros meses del año. En el año 2003 esta planta presentó el último ERE.

Esta fábrica es el eje fundamental de la multinacional japonesa para la producción de camiones ligeros de Nissan. De hecho, la prevista entrada en el mercado ruso de vehículos comerciales en el segundo semestre de 2008 se producirá con el camión fabricado en Ávila.

La factoría de Iveco en Valladolid suprimió el tercer turno desde julio de 2008, y para ello no renovó el contrato de 180 temporales, de los 275 que tenía en junio pasado (20% de la plantilla). El motivo es el descenso de las ventas de furgonetas y camiones ligeros.

En cuanto a la industria de componentes de la comunidad autónoma, la multinacional norteamericana Lear Automotive anunció en noviembre de 2007 el cierre definitivo de la planta situada también en Ávila, lo que hizo efectivo en julio de 2008, con el consiguiente despido de toda la plantilla. Después de 18 años, y con una plantilla que llegó a alcanzar los 1.500 empleos, fue el colofón de varios años de despidos negociados y dos expedientes de regulación de empleo (2006/07) que supusieron una reducción total de más de mil puestos de trabajo, la mayoría de ellos de mujeres.

Cataluña

Es la comunidad autónoma con mayor presencia del sector de automoción del país, con una participación del 15% en el PIB industrial. Esta situación ha facilitado el que sufra las consecuencias de la ralentización y declive del sector en los últimos años. Empresas como GDX (520 empleos), General Electric Power Constrols (200), Frap Behr (200), Inelve (90),

Sysmo (200), SAS (200), Tecnoconfort (350), Copo, AL-KO (190), Barcelona Centre de Technologies (200), EDAG, Estampaciones Sabadell..., han sufrido de forma traumática estos procesos de cierre o reestructuración-deslocalización.

SEAT incrementó la facturación un 0,5% en 2007 y ha conseguido dar un vuelco a su cuenta de resultados tras obtener beneficios, después de las pérdidas acumulados en 2005/06. Sin embargo, gran parte de los resultados de debieron a los dividendos de VW Navarra y la comercial Vaesa, así como los ingresos obtenidos por la cesión de terrenos de Zona Franca de Barcelona. Las ventas se redujeron un 3,7% en el mercado interior y la producción un 2,4%.

La estrategia de la filial alemana pasa por atender tres áreas: China, América Latina y Rusia, junto a India. Tiene previsto fabricar modelos en México para el mercado latinoamericano (México, Argentina y Brasil) y, de esta forma, superar la paridad dólar-euro que lastra las exportaciones fuera de Europa.

Los planes de VW prevén para la filial española una inversión de 5.000 millones de euros hasta 2008, reducir los costes de producción y ajustar la plantilla un 10%, con el objetivo de doblar las ventas de SEAT. Para llegar a este objetivo, y teniendo en cuenta la capacidad de la planta, 600.000 unidades podrían ser asumidas por la filial española, mientras que VW, Audi y Skoda aportarían otras 200.000, que se fabricarán en Rusia, China o India.

Estas pretensiones han puesto en guardia a los sindicatos, que exigen la utilización de la máxima capacidad de producción de Martorell antes de buscar nuevos puntos de producción. La estrategia debiera pasar por el crecimiento comercial en China pero acompañado de producción de modelos diferentes a los españoles y más adaptados al mercado asiático. Al mismo tiempo, se ha contestado a la dirección de la multinacional alemana, ante la pretensión de basar sus objetivos en la disminución de los costes laborales, que no reduzca el problema de la competitividad a los costes laborales, incidiendo en aspectos relacionados con medidas comerciales y eficiencia en el proceso productivo.

De hecho, la compañía catalana fue la única del sector de automoción que mantuvo la petición de ERE para casi 9.000 trabajadores durante el

conflicto ocasionado por la patronal del transporte en junio de 2008, a pesar de las medidas de flexibilidad que los sindicatos ofrecieron. Un ERE que sufrió el rechazo de la Generalitat de Catalunya.

Los problemas de gestión y desarrollo de SEAT han sido reconocidos por la propia dirección, que ha admitido la incapacidad para proyectar la expansión de la marca fuera de Europa, incorporarse en el mercado chino y expandirse en América Latina.

Mientras tanto, en 2008, ha tenido que afrontar seis días de paro de la producción para reducir *stock*, enviando a 400 personas cada semana de forma rotatoria, mediante la aplicación de la flexibilidad interna (bolsa de horas), aunque la previsión inicial para 2008 era de incrementarla un 11% sobre el año 2007. Año que acabará el plan de ajuste laboral pactado y que supone el recorte de 700 empleos de una total de 1.600, de los que 900 se han producido de forma voluntaria. La plantilla en 2007 era de 11.000 trabajadores, con una reducción del 7% sobre el año 2006.

Nissan Motor Ibérica ha incrementado un 10% la facturación en 2007 y un 8% la producción, mientras que las ventas han disminuido casi un 12% en ese año. En la planta de Zona Franca de Barcelona, la estrategia continúa siendo la de reducir un 12% los costes hasta el año 2010 e incrementar la flexibilidad de la producción, lo que provocó la presentación de un ERE para 450 personas en enero de 2008, motivado por la caída de la producción prevista para 2008 (7%), y las pretensiones de la compañía para incrementar hasta 250 los días de trabajo para 2008 (25 más que en 2007), lo que fue contestado con la convocatoria de paros y movilizaciones.

A finales de febrero se firmó un acuerdo que contemplaba la retirada del ERE y la prolongación de las bajas incentivadas hasta finales de año. Al mismo tiempo, se incrementaron los días de flexibilidad de 10 a 15 y se suprimió el tercer turno de producción a partir de abril.

Además de la caída de la demanda, la producción de la planta de Barcelona se ha visto afectada por la fortaleza del euro, lo que ha provocado el desplazamiento de producción (10.000 unidades) a Tailandia, así como la futura producción de un vehículo comercial en Tánger (Marruecos), planta en la que se producirán 400.000 unidades al año, acompañando a varios modelos de gama baja (Renault y Nissan).

El principal problema por el que atraviesa la filial japonesa es la falta de proyectos a partir del año 2010. Por ello, desde CC.OO. se viene manifestando de forma reiterada la necesidad de un plan industrial y nuevos productos: *"porque no se puede seguir buscando la eficiencia mediante al reducción de la estabilidad del empleo"*. Para conseguir la flexibilidad necesaria no hay nada más efectivo que inversiones que clarifiquen los proyectos de futuro y, con ello, consensuar las medidas necesarias de flexibilidad de la producción.

En lo que se refiere a la planta de Mercedes Benz en Barcelona, tras un largo calendario de paros y movilizaciones durante el segundo semestre de 2007, que afectaron directamente a la actividad de la fábrica de Vitoria, a mediados de diciembre la plantilla de Barcelona ratificó por mayoría el acuerdo alcanzado con la empresa para cerrar la factoría que empleaba a 424 trabajadores. Casi el 70% de la plantilla (285) se incorporó a la nueva empresa creada entre Mercedes y Estampaciones Sabadell (Construcciones Metálicas) y el resto se acogió a prejubilaciones y bajas incentivadas⁴⁰.

En cuanto a la industria de componentes, emulando a su antecesor, que en 2001 criticó la competitividad de la industria española y de los proveedores de automoción, a finales de 2007, el presidente de SEAT vuelve a acusar a este sector: *"de estar dormidos, de faltarle ambición y no alcanzar la calidad exigida"*. Empresas como SAS Automotive, GDX o Sysmo han sido víctimas de las exigencias de SEAT.

Al-Ko Condural, fabricante alemán de cableado, acordó el cierre de la planta en junio de 2008 a consecuencia de las pérdidas acumuladas en los dos últimos ejercicios. Esta decisión, que coincidió con la recalificación de los terrenos en los que se ubica la multinacional, afecta a 191 trabajadores, en su mayoría mujeres.

La planta de Pirelli Neumáticos en Manresa, inaugurada en 1924, mantiene la intención de despedir a 280 trabajadores de los 933 de la planta, tras tomar la decisión de reducir la producción un 30% como consecuencia de la caída del sector y el encarecimiento de las materias primas (cau-

⁴⁰ Estampaciones Sabadell tiene dos plantas en Barcelona y una en Valencia, emplea a 650 trabajadores, más otras 150 en dos fábricas en Praga (República Checa). Durante el primer semestre de 2008 desembarcó en la India con la compra del 26% del negocio de una empresa local, líder del país asiático en este sector.

cho y petróleo). Los sindicatos le han recordado que incumple el contenido del convenio suscrito en abril de 2008, en el que se contempla el compromiso de la empresa a construir una nueva fábrica a cambio de que los trabajadores aceptaran menos incrementos salariales (0,5%) y un aumento de la jornada en 15 horas, sacrificio que ya se ha realizado.

En Frape Behr, tras ocho meses de conflicto, en enero de 2008 se aceptó un ERE para 92 personas (31% de los 295 empleos en Zona Franca y el 6% de los 1.500 trabajadores que tiene el grupo alemán en España) y evitar el cierre de la planta, garantizando el empleo para el resto durante al menos tres años, incluyendo un incremento de la productividad, una reducción del absentismo y la congelación salarial durante dos años.

En septiembre de 2008 fue la multinacional estadounidense Tyco quien anunció el cierre de dos plantas y la reducción del empleo en otros dos centros en Barcelona, lo que afectará a 325 personas (43% de los 754 trabajadores que tiene en Cataluña). Afectará a la fábrica de inyección de plásticos de Berga (Barcelona), que emplea 121 personas, y, como consecuencia, se producirá una reducción del 18% del empleo en la planta de Montcada, con 69 trabajadores (18% del total), y 23 de las oficinas centrales de Barcelona (18% también). La otra planta que tiene previsto su cierre es la de cableado en Valls (Tarragona), que cuenta con 112 empleos y que compró en el año 2000 a Lear. Las motivaciones tienen como principal referencia la deslocalización de actividades a Hungría, República Checa, India y China, con la intención de llevarlo a efecto durante el año 2009.

Galicia

El sector participa en un 17% del PIB de la comunidad autónoma y en el 21,5% del PIB industrial, con 25.100 puestos de trabajo que generan un 11% del empleo industrial. El 36% de las ventas de las empresas del *cluster* de automoción gallego tienen como destino la planta de PSA Peugeot Citroën de Vigo, que forma parte del mismo, lo que ha provocado la implantación de diez nuevas fábricas en esta década e incrementado un 6% el empleo del sector.

El *Cluster* de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA), que representa a 79 firmas del sector, con una facturación en 2007 de 9.300 millones de euros, tiene prevista la creación de una plataforma logística exclusiva

para la industrial del auto, aprovechando la segunda fase del desarrollo del Plan Estratégico del Sector de Automoción (PESA) para el período 2007/11 que elaboró con el apoyo del Gobierno de Galicia. Sobre todo, para incrementar la eficiencia de las importaciones de los proveedores gallegos, de más de cinco países de la UE, así como de otras regiones españolas (Cataluña y País Vasco). Al mismo tiempo, contempla la creación de un centro de capacitación para aumentar la formación de los trabajadores.

El Centro Tecnológico de la Automoción de Galicia y el Centro para la Excelencia y la Innovación de la Industrial del Automóvil de Portugal firmaron en marzo de 2007 un acuerdo de colaboración para el desarrollo del proyecto "*coche verde*", con el objetivo de iniciar la búsqueda de alternativas a los combustibles fósiles, así como la incorporación de materiales renovables y no contaminantes en los procesos de construcción de los vehículos, además del análisis del área de diseño y aerodinámica de los vehículos.

En el año 2007, la facturación del grupo PSA Peugeot Citroën en España aumentó un 14,4% sobre el año anterior, el mayor incremento desde el año 2000, mientras que las ventas en el mercado interior se redujeron un 3,4%. La filial del fabricante francés de PSA en Vigo consiguió el récord de producción en las dos plantas españolas, con un incremento del 20% sobre el año anterior, superando el que había establecido SEAT en el año 2001.

En 2007 invirtió 326 millones para la renovación de gama en la planta gallega, además de los 334 destinados para su desarrollo, e invertirá 200 millones más para poner en marcha un plan industrial en cuatro años, en el que no se contemplan nuevos vehículos.

En el año 2008, coincidiendo con los 50 años desde su instalación en Galicia -en los que ha producido más de nueve millones de vehículos-, pretende conseguir el liderazgo europeo en producción, superando a la planta alemana de Wolfsburg de VW. Con casi 10.000 empleos, es la planta con más productividad del grupo PSA y una de las punteras en Europa, con una producción de 2.300 vehículos al día. La capacidad en esta planta se ha incrementado hasta las 300.000 unidades en 2008, 50.000 más que en 2007, y el objetivo es aumentar en 20.000 unidades al año.

La fuerte reducción de la demanda del mercado interior y los débiles resultados del mercado internacional durante el primer semestre de 2008

llevó a la paralización de varias líneas de montaje de la firma viguesa durante varios días en septiembre y octubre, reduciendo la actividad del turno de noche y ralentizando la fabricación en fines de semana.

Respecto a la industria de componentes, vive similar situación a la acaecida en Aragón, ya que en Galicia también se comparte una fuerte dependencia del sector de la multinacional francesa. La ruptura de las previsiones de Citroën está provocando importantes ajustes en la industria auxiliar.

La multinacional holandesa Draka Cables anunció el cierre por deslocalización de la planta de producción de cables para automóviles en Porriño, medida que afecta a cien empleos. Esta situación se ha acelerado tras la marcha de Valeo de esta misma población, su principal cliente, a mediados de 2007. La fábrica de Valeo fue vendida a Cablerías Auto, para evitar el cierre de la planta, que conserva un plantilla de 150 trabajadores.

Los efectos de las decisiones de Ford y Opel se han sentido en esta comunidad, en empresas como Denso, Benteler y GKN. Además, Faurecia Asientos de Galicia presentó un expediente a principios de septiembre para 99 trabajadores.

Comunidad de Madrid

El peso que el sector de la automoción tiene en la economía regional se refleja en que incorpora el 18% del PIB industrial. Con casi 7.000 empresas vinculadas al mismo que dan empleo a 312.000 personas (fabricantes, componentes, distribuidores, talleres de reparación y recambios), a 78.000 de ellas de forma directa.

Es la segunda región española en peso de la actividad de este sector y, como Cataluña, también ha sufrido los avatares de las reestructuraciones y de las deslocalizaciones de los últimos años: el cierre de Renault Trukc (con 250 despedidos); el de la fábrica de motores de Nissan (500 trabajadores); el de Valeo Fricción de Alcalá de Henares (100 trabajadores), Valeo Seguridad en Móstoles (72 trabajadores) y Valeo Villaverde (173); el de Thyssenkrupp (400 trabajadores); TRW Automóvil en Arganda (175). En definitiva, el debilitamiento de este sector en la comunidad incorpora una pérdida importante de riqueza para la región.

Los elevados costes del suelo, la dificultad para encontrar nuevas ubicaciones y la infrautilización del transporte por ferrocarril como medio de aprovisionamiento de mercancías constituyen varios de los principales problemas para su desarrollo. A principios de 2007, el gobierno de la Comunidad de Madrid diseñó un plan estratégico para el sector que no ha llegado a ponerse en marcha.

La planta del grupo PSA Peugeot Citroën en Madrid no tiene previsto incrementar capacidad, basando su objetivo prioritario en mejorar la productividad. La dirección del grupo ha señalado la sobrecapacidad existente en esta planta y aunque el futuro más inmediato está asegurado se precisan más inversiones para garantizarlo a más largo plazo. Desarrolla su actividad con una plantilla de 3.500 trabajadores.

La filial de la fábrica de vehículos industriales italiana, Iveco, ha incrementado su facturación en España un 23% en 2007 y un 21% la producción de vehículos en todas sus plantas (3% la producción de camiones en Madrid y un 15% las furgonetas en Valladolid), aumentando un 8% las ventas en el mercado interior. Después de una caída importante del empleo durante el primer quinquenio de esta década, en los dos últimos años casi ha duplicado la plantilla en España.

Tras el acuerdo alcanzado en la planta de Madrid con los sindicatos, a finales de 2007, se prevé la conversión en indefinidos de 503 contratos durante los próximos cuatro años, afectando a los contratos temporales (350) y de relevo con más de un año de antigüedad (153). Esta planta cuenta con 2.900 efectivos y un 20% de contratos temporales.

En el ámbito de las empresas de componentes, en 2007 se produjo la negociación del traslado de la planta de Robert Bosch de Alcalá de Henares a Aranjuez. Tras varios meses de movilizaciones y tensas negociaciones en la fábrica que la multinacional alemana tenía en Alcalá, se llegó a un acuerdo para el traslado de la producción y más del 70% de la plantilla (560) al centro de Aranjuez, contemplando 200 prejubilaciones y algunos traslados voluntarios a otros centros de la capital. La inversión comprometida para la planta de Aranjuez (250 empleos actuales) es de 16,7 millones de euros hasta el año 2011.

La multinacional alemana emplea en España a 8.000 personas en 18 emplazamientos y en 2007 incrementó su facturación en un 5% respecto al

año anterior. Su estrategia de futuro pasa por concentrar los esfuerzos en Asia, a través de una inversión de 1.900 millones de euros hasta el año 2010, 500 más que en los tres últimos años.

Comunidad Foral de Navarra

El sector participa en el 13% del PIB industrial de la comunidad y representa el 21,6% de la industria local. Durante 2007, el empleo creció en automoción un 17,6%, hasta los 12.700 trabajadores en 93 empresas, participando en el 15% del empleo industrial, a pesar de que VW Navarra no ha incrementado la plantilla durante ese año.

Durante el año 2007 el Gobierno de Navarra puso en marcha el Plan Estratégico del Sector de Automoción, con 4,4 millones de euros, y que se enmarca dentro del proyecto europeo ÍCARO⁴¹, en el que se incorpora también el Foro Permanente de Relaciones Laborales en el Sector de Automoción que tiene como objetivo reflexionar sobre la evolución del sector en Navarra y realizar propuestas que incidan en el desarrollo del mismo, incorporándolas a la negociación colectiva (empleabilidad, flexibilidad, seguridad, formación, medio ambiente, temporalidad, etc.), afectando también a los sectores del metal, de la química, del transporte y, en general, de los servicios afectados por el funcionamiento del sector de automoción.

Volkswagen Navarra es la fábrica más productiva del grupo, con 64 coches por empleado y año, consecuencia de la especialización en un solo modelo del que fabrica todas sus versiones, constituyendo la referencia del resto de las plantas que también lo producen (Bruselas, Sudáfrica, Brasil y China). Prevé invertir 284 millones de euros en tres años.

La facturación se redujo un 4,5% en 2007, mientras que la producción lo hizo en un 2,5%. La situación ha cambiado en 2008, año en el que se han contratado a 700 personas (temporales por seis meses), elevando la producción diaria de los 1.158 coches a los 1.283 a partir de marzo y a los 1.423 en septiembre, la cifra más alta de su historia. Tiene previsto producir en 2008 el mayor volumen desde el año 2000, con una inversión de 80 millones de euros. La plantilla de la filial de la multinacional alemana ha pasado

41 Diseñado por la UE para hacer frente a los nuevos retos tecnológicos en la industria de automoción.

de tener 5.500 empleos en 2000 a los 3.963 en 2007, con una reducción del 28%, recuperándose en 2008 hasta alcanzar los 4.700 contratos.

Respecto a la industria de componentes, Dura Automotive, filial de la multinacional con 70 fábricas en 14 países y que se estableció en Navarra en 1993, presentó en febrero de 2008 un ERE para toda la plantilla (162 trabajadores, 152 fijos). La suspensión de pedidos por parte de Opel (85% de la actividad) para suministrarse de la misma multinacional en Portugal ha ocasionado la presentación del ERE después de dos años consecutivos de pérdidas (3,7 millones de euros).

La plantilla ha venido realizando movilizaciones para evitar la deslocalización de la planta. Así lo entendió también el gobierno navarro, que rechazó el ERE por falta de alternativas a la pura deslocalización motivada por los costes laborales. La multinacional norteamericana, que entró en proceso concursal en EE.UU. en el año 2006, tenía una planta en Cataluña (Castellbisbal) que cerró el pasado año (2007) y también mantiene un centro productivo en Almusafes (Valencia).

En abril de 2008, la planta de Tecnoconfort, del grupo Faurecia (PSA), decidió trasladar la producción de asientos a Portugal tras el rechazo sindical a reducir el salario un 10% y recuperarlo en los próximos diez años, así como incrementar la jornada laboral. Esta medida afecta a los 250 trabajadores que desarrollan su actividad en esta planta.

En cuanto el futuro de la filial Navarra de Delphi continúa inseguro, sobre todo después del incumplimiento del contenido del plan industrial firmado en 2006, en el que se reflejaba el objetivo de mantener un mínimo de 151 empleos y garantizar inversiones a lo largo del período 2006/11.

Comunidad Valenciana

La industria de automoción valenciana aporta el 8,6% del PIB industrial de la comunidad. El sector de componentes para el automóvil aglutina a 180 empresas, con unos 15.000 empleos, que suministran la mayoría de ellas a Ford. Esta fuerte dependencia de un único cliente ha forzado al *cluster* de automoción valenciano al diseño de un plan estratégico para el período 2008/11 que tiene como principal objetivo diversificar su actividad, realizar inversiones en I+D, optimizar costes de logística e internacionalizarse.

Entre otros motivos, porque la incertidumbre sobre el futuro de la principal compañía de la comunidad se está transformando en una peligrosa indefinición de la actividad a medio y largo plazo. Las últimas decisiones adoptadas por la filial de la multinacional norteamericana están provocado que la industria auxiliar entre en caída libre durante el segundo semestre de 2008.

Ford España cerró 2007 con una reducción de la producción del 0,4%, como consecuencia del cese de actividad de uno de sus modelos. Al mismo tiempo, en 2008 también tiene previsto un fuerte descenso de la producción por el abandono de otros dos sus modelos tradicionales, uno porque se traslada a Polonia y el otro pendiente de una nueva asignación, lo que sitúa la producción a un tercio de su capacidad.

A pesar de ello, en marzo de 2008 incrementó la producción diaria hasta las 2.040 unidades, frente a las 1.980 que venía fabricando, con el objetivo de asumir el modelo que dejará de fabricar la planta alemana de Colonia, cuya producción también irá disminuyendo hasta septiembre. Se retrasa la renovación del modelo Fiesta, porque se ha priorizado la planta alemana para su lanzamiento, y el futuro Focus no tiene previsto fabricarse hasta el año 2011. Al mismo tiempo, se ha asignado a la planta un nuevo motor para recuperar los niveles de producción de hace una década (350.000 unidades al año).

Ford España va a atravesar un período muy difícil, tanto por la falta de modelos a fabricar como por la esperada caída de los mercados tradicionales debido a la crisis internacional. La filial española está siendo incapaz de definir cómo se va abordar este largo y duro período, lo que incide en la tradicional ausencia de autonomía y de capacidad de decisión de la dirección en la gestión del grupo en Europa, poniendo en peligro el futuro de la planta en España.

Esta situación se ha traducido en una suspensión de empleo para suprimir un turno de fabricación, que afecta a casi el 20% de la plantilla durante el último trimestre del año, la mayor suspensión que se ha dado en esta empresa y en la Comunidad Valenciana en toda su historia. Ya en 2007 perdió el 4% de los empleos que tenía en el año 2006.

Para exigir una negociación sobre el futuro de la planta, los trabajadores de Almusafes fueron a la huelga en mayo de 2008, además de intentar evitar el fuerte recorte de derechos laborales previstos por la dirección

de la compañía y que han sido aplicados a partir de septiembre. En este sentido, los sindicatos han denunciado en los organismos europeos e internacionales la actitud de la filial española, que niega la participación sindical, violenta el proceso de negociación colectiva y genera un grave conflicto que pone en peligro la paz social en Ford España.

Los efectos serán inmediatos en las empresas de componentes, logística y transporte y energía, sobre todo en las casi 70 compañías que se ubican en el parque industrial creado para suministrar piezas *just in time* a la multinacional norteamericana.

En este sector, la multinacional británica Visiocorp (antigua Schefenacker), con filiales en otros nueve países de todo el mundo, anunció en junio de 2008 el cierre de su planta en Liria para concentrar su producción en Épila (Zaragoza). La justificación es el descenso del volumen de negocio (30%) y unas pérdidas de 973.000 euros en 2006. Esta empresa se instaló hace nueve años en Valencia y su decisión supone el despido de 137 trabajadores.

País Vasco

La industria vasca de automoción la componen 354 empresas y 4.100 empleos directos, facturando 9.600 millones de euros, con una participación del 16,5% del PIB industrial de la comunidad y dedicando el 71% de la producción a la exportación. Solamente el volumen de negocio de Mercedes-Benz en el País Vasco representa el 3,5% del PIB de esta comunidad autónoma y el 15% de sus exportaciones.

El *cluster* de automoción vasco (ACICAE) cuenta con 45 plantas productivas en el Estado y 100 unidades repartidas por todo el mundo. En el primer trimestre de 2008 se instalaron cinco fabricantes con otras tantas plantas en Rumanía, con una inversión de 15 millones de euros.

Al mismo tiempo, está desarrollando el Proyecto AIC (Automotive Intelligence Center) con el objetivo de generar valor en el sector de componentes y la creación de nueve unidades de I+D+i, mediante el compromiso adquirido por otras tantas empresas para trasladar sus centros de investigación a este complejo (Amorebieta-Ermua), en el que trabajarán 250 personas altamente cualificadas. Supone una apuesta de colaboración público-privada para impulsar este sector básico de la economía regional.

Mercedes Benz España incrementó su facturación en un 6,4% y la producción en un 3,5%, mientras que las ventas interiores lo hicieron un 7%. Desde 1995 su cifra de negocio ha aumentado de forma ininterrumpida, con un crecimiento medio anual del 16,8%.

La planta de Vitoria se verá beneficiada por la decisión de la multinacional de incrementar la producción de las fábricas de furgonetas para atender la demanda de los mercados de Europa del Este, sobre todo el de Rusia. En España, la capacidad de producción anual es de 150.000 unidades, fabricando 100.000 furgonetas en 2007, una cifra récord en la historia de la compañía y con una previsión de llegar a las 115.000 en 2008.

Respecto a las empresas de componentes, la presencia de CIE Automotive, con más de 40 instalaciones industriales, se extiende por tres continentes y cuenta con una plantilla de 13.200 personas. Actualmente, el 50% de la producción del grupo vasco se realiza en sus plantas de Brasil, México, República Checa, Portugal, Rumania y China, que aportan el 40% a su facturación (1.227 millones de euros en 2007 y 50,7 millones de beneficios). Su siguiente objetivo es entrar en Rusia y Marruecos.

Reforzó en 2008 su política de expansión en los mercados emergentes, pactando con su socio mexicano Kuo Automotriz, la compra por 71 millones de euros del 50% restante de CIE Desc, una sociedad conjunta que cuenta con varias plantas, por lo que la empresa vasca incorpora más de media docena de plantas en México. Además, una de sus apuestas estratégicas es el desarrollo del negocio de biocombustibles.

Fagor Ederlan Taldea, filial del grupo Mondragón, se ha consagrado como el primer grupo de fundición de componentes para automoción de España (portamanguetas y discos de freno) y se posiciona entre los tres primeros de Europa. Dispone de 15 plantas en España, Eslovaquia y Brasil, un centro tecnológico y cinco ingenierías de producto (I+D). Mientras, la primera empresa española y la segunda europea en el sector carroceros de autocares, Irizar, con una facturación en 2007 de 435 millones de euros, decidió en mayo de 2008 abandonar el Grupo Mondragón Corporación Cooperativa (MCC) por diferencias surgidas en materia de gestión en el ámbito del holding vasco.

5

CONCLUSIONES





CONCLUSIONES

En el ámbito internacional nos movemos en un contexto marcado por las incertidumbres derivadas de las turbulencias surgidas en los mercados financieros a partir del segundo semestre del año 2007 y que se ha extendido al resto de las economías, sobre todo las desarrolladas en 2008, marcando unas expectativas no sólo de bajo crecimiento sino incluso de recesión.

La crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos ha creado problemas de liquidez en entidades financieras de otros países. Además, viene vinculada al incremento de los precios de las materias primas, en especial del petróleo, y al reajuste de los tipos de cambio con la apreciación del euro frente al dólar. Y mención especial se debe otorgar a la fuerte subida de los precios de algunos alimentos básicos en los mercados internacionales, en especial los cereales, con efectos directos sobre la subsistencia de amplias capas de población de los países menos desarrollados.

En efecto, la coincidencia de factores como el aumento de la demanda de países emergentes como China e India, la fuerte subida del precio del petróleo, la especulación de algunos países productores y exportadores a la espera de analizar la evolución de unos precios en rápido ascenso y el aumento de la producción de biocombustibles sustitutivos de los actuales carburantes en detrimento de otros productos agrarios han llevado al mencionado auge del precio de los alimentos.

En definitiva, se ha producido una vigilancia insuficiente de los riesgos para algunas economías de subsistencia, lo que lleva a la necesidad de implementar reglas específicas de supervisión financiera internacional que hagan más transparente el sector financiero, incrementar la cautela y la vigilancia de los reguladores sobre el desarrollo de nuevos instrumentos financieros, aumentar la información sobre las posiciones de los

inversores, especialmente de aquellos que operan con elevado apalancamiento, establecer un mayor control de las instituciones extraterritoriales de inversión especulativa y alcanzar una mayor coordinación de las políticas económicas de la Unión Europea con Estados Unidos para evitar que los costes de financiación en ambas regiones sean, como ocurre actualmente, muy diferentes.

Lo que parece demostrar el desarrollo de la crisis actual es que la economía mundial cuenta con motores alternativos al de la economía estadounidense. El fuerte y creciente dinamismo mostrado por las economías emergentes puede contribuir a sostener la demanda global, máxime cuando, por ahora, sus previsiones de crecimiento se han visto menos afectadas.

Precisamente, una característica de la creciente integración de los mercados de capitales que está provocando la globalización financiera es que los flujos de capital están yendo de los países emergentes a los países industrializados, lo que, entre otros efectos, está contribuyendo a financiar el elevado déficit corriente de Estados Unidos.

La dinámica de recesión generada en el ámbito internacional tendrá consecuencias directas en Europa, para lo que la UE ha venido creando instrumentos con los que afrontar la fuerte competencia introducida por la globalización. En este sentido, la apuesta europea en un entorno de aceleración de la competencia internacional se refleja en los objetivos definidos en la Estrategia de Lisboa (2000), a través de objetivos relacionados con:

- Mantener en la UE las actividades que incorporen un alto valor añadido para evitar las deslocalizaciones.
- Atraer las inversiones de calidad desde los mercados exteriores.
- Reforzar los procesos de concertación social entre gobiernos, empresarios y sindicatos en la fijación de las condiciones de competitividad con el objetivo de crear empleo de calidad.

En este marco, las medidas no debieran concentrarse exclusivamente en incidir en el desarrollo de políticas asistenciales que cubran los efectos de la deslocalización de actividades (FEAG), debiéndose reforzar las dirigidas a las derivadas del cambio de modelo y cuya principal referencia es la anticipación a los cambios, las inversiones productivas, el empleo de calidad y las estrategias de planificación económica-regional.

Sobre todo, en un contexto económico muy deteriorado, empeorado por mercado financieros especialmente frágiles, exige reforzar los objetivos de la Europa social. Las recientes sentencias del Tribunal Europeo de Justicia, relativa a los casos Laval, Viking, Ruffert, junto al proyecto de Directiva sobre el Tiempo de Trabajo que permite prolongar la jornada semanal hasta las 60 horas, ponen en entredicho los derechos sociales fundamentales, sentando un precedente que abre la puerta a modificar otras condiciones de trabajo. Por ello, desde Comisiones Obreras se pidió una reacción inmediata desde la Confederación Europea de Sindicatos para presionar al Parlamento Europeo y evitar un panorama de serios ataques al derecho laboral europeo y al papel de los sindicatos en la negociación colectiva.

Al mismo tiempo, las características de dependencia y falta de eficacia de las políticas energéticas europeas obligan a imprimir una mayor coherencia en el ámbito del desarrollo de una estrategia energética común. Para ello, se requiere el establecimiento de mercados competitivos que aseguren el suministro de energía sostenible, eficiente y segura, así como el control y la gestión de la planificación energética, promoviendo el establecimiento de un régimen regulatorio estable y dotando de un enfoque de largo plazo al desarrollo energético, incluyendo las políticas de I+D para hacerlos efectivos.

En este marco, hay que resolver de forma inmediata el profundo conflicto de competencias que se manifiesta en el seno de la UE en materia energética, en aspectos tan esenciales como la determinación de los mix energéticos, para lo que precisa inversiones valoradas en casi 1,5 billones de euros en nuevas instalaciones de producción durante los próximos 25 años, desarrolladas con criterios equilibrados mediante la utilización de todas las opciones viables de producción de electricidad.

Respecto a la gravedad de los problemas por los que atraviesa la economía española, tiene como principal referencia el lastre que, sobre el crecimiento actual y futuro, mantienen los dos sectores que la impulsaron en los años de bonanza (1996-2007). España se enfrenta el reto de buscar nuevos sectores productivos que impulsen de nuevo el PIB y, para ello, se requieren voluntad política, recursos financieros y mucho trabajo y tiempo para solucionarlos.

Las medidas adoptadas en anteriores legislaturas (reducción de impuestos directos e incentivos a la construcción residencial para vivienda en propie-

dad, rebaja del impuesto de sociedades) debían haberse orientado en otra dirección, agotando buena parte de los márgenes para afrontar la actual situación. Y decisiones de la actual legislatura, enmarcadas en el paquete anticrisis, han profundizado en la misma dirección (deducción en cuota del IRPF de 400 euros, con una pérdida de recaudación de 5.500 millones; la desaparición del Impuesto sobre el Patrimonio, con una pérdida de ingresos de 1.440 millones y lo que supone de renuncia en la lucha contra el fraude).

El modelo de crecimiento económico tenía los pies de barro y ahora, en tiempo de crisis, surge el repertorio clásico de recetas para estos casos: rebajas de impuestos, de cotizaciones sociales, aligerar los costes de la mano de obra y las restricciones al despido, austeridad de las administraciones públicas, etc. Instrumentos que chocan con otras restricciones no menos objetivas: dificultades de las administraciones para gestionar servicios y prestaciones básicas, sanidad, educación, desempleo.

Para afrontar la actual situación se debe contar con la principal riqueza del país, es decir, el capital humano al que hay que preparar para el futuro. Al mismo tiempo, es preciso ahorrar más para invertir o gastar más, y si no se quiere depender de otros se deben producir más para vender al exterior y evitar la fragmentación del mercado interior, elevando el aparato industrial e incrementando el desarrollo tecnológico. Además de resolver el problema del modelo energético para reducir la fuerte dependencia española.

A pesar de que el Gobierno defienda que la producción industrial será la nueva locomotora de la economía, en la situación actual es imposible que este deseo se haga realidad. Porque se requiere la creación de nuevos cimientos para el tejido productivo español, reorientado los recursos públicos hacia la I+D+i, la educación y el capital humano, entre otras materias, y hacerlo en coordinación con las comunidades autónomas. Aspectos que, en su mayor parte, aún no han fructificado para hacer efectivos los objetivos previstos.

En definitiva, es preciso afrontar la metamorfosis de un modelo de crecimiento sustentado en actividades de bajo valor añadido, carente de exigencias formativas, sin apenas innovación y de bajos salarios, por otro asentado en inversiones en infraestructuras físicas, telecomunicaciones, innovación y recursos humanos basados en altas cualificaciones profesionales y remuneraciones más elevadas, con el objetivo de generar mayor productividad y competitividad.

Por ello, desde la *"Declaración para el impulso de la economía, el empleo, la competitividad y el progreso social"*, firmado por los interlocutores sociales con el Gobierno el 29/07/08 se establece como un reto prioritario *"la apuesta por un modelo de crecimiento económico equilibrado y duradero, basado en la mejora de la competitividad"*, mediante la potenciación de un modelo productivo que apueste por la innovación, el desarrollo tecnológico y el valor añadido, de forma que aumente la productividad de la economía, el empleo y la calidad del mismo.

"El nuevo modelo productivo exige un mercado laboral que genere un entorno que facilite el tránsito de empleos de baja productividad a empleos de futuro y con mayor valor añadido", mejorando el sistema educativo, reduciendo las tasas de fracaso escolar y potenciando la formación profesional y su vinculación al empleo.

En este marco, el contar con un sistema de negociación colectiva que priorice la formación y la productividad en las empresas y en los sectores resulta un objetivo a tener en cuenta si se quiere incidir en el cambio de modelo productivo. Marco en el que coinciden de forma permanente y prioritaria los análisis y recomendaciones derivados de los observatorios industriales sectoriales.

Al mismo tiempo, para acometer estas debilidades se requiere un marco estable para el impulso de la economía española que incorpore estrategias macro y microeconómicas que compaginen crecimiento económico y desarrollo tecnológico, en el que los principales objetivos deben dirigirse hacia el pleno empleo, la productividad, la calidad y la innovación y el desarrollo de políticas e iniciativas más decididas para el apoyo a la internacionalización de las empresas españolas.

Las claves de la competitividad han de buscarse más allá de políticas de precios y de costes, considerando otros factores como las ventajas competitivas (diferenciación de productos, estrategias de comercialización y servicios postventa, etc.) y la capacidad de las empresas para actuar en nuevos mercados.

La desaceleración de la productividad ha sido un fenómeno generalizado en las distintas ramas productivas españolas, lo que se explica porque el fuerte crecimiento de la economía desde 1995 ha venido acompañado por un aumento espectacular del empleo, lo que ha facilitado una pro-

ductividad baja o negativa en algunos sectores de actividad. Mientras, la industria, que apenas ha creado nuevos puestos de trabajo, ha basado casi todas sus ganancias de valor en el incremento de la productividad. Al mismo tiempo, como el coste del factor trabajo se ha abaratado significativamente en España, el sistema productivo español se ha hecho bajo en intensidad de uso de capital, lo que ha afectado negativamente a la productividad.

Resolver esta situación pasa ineludiblemente por la mejora del capital humano, el capital físico y el capital tecnológico como base para promover la innovación y el progreso técnico, con el objetivo de competir en actividades de mayor valor añadido que permitan asociar la mejora de la competitividad económica con avances en bienestar social.

La nueva configuración de los mercados, incorporando una mayor apertura al exterior, obliga a las empresas a fomentar la capacidad tecnológica e innovadora necesaria para promover las mejoras de competitividad. Y, en el nuevo marco de la globalización, son esenciales los esfuerzos en innovación a través de las inversiones en I+D⁴², que es una fuente más de innovación, pero una fuente importante, sobre todo si se articula con la investigación aplicada y el desarrollo de productos y procesos, que son esenciales para la competitividad de muchas empresas.

En España este factor forma parte de otro de los desequilibrios estructurales de la economía: *"la falta de un esfuerzo inversor en I+D+i homologable al de los países europeos más competitivos"*.

A modo de actuación, por una parte, es preciso corregir la falta histórica de conexión existente entre las actuaciones del sistema público y el privado, que lastra la eficiencia de las acciones para fomentar el desarrollo científico y tecnológico; y, por otra, la utilización de la inversión pública para favorecer el aumento de la inversión empresarial debe acompañarse de un análisis de las causas por las cuales las políticas de apoyo a las actividades tecnológicas y de innovación empresarial han sido efímeras.

42 Junto a la industria farmacéutica, el de automoción es el sector que más gasta a escala planetaria en I+D.

Para CC.OO., las estrategias de innovación no deben basarse exclusivamente en aumentar el nivel de transferencias e incentivos fiscales para fomentar la inversión privada en este ámbito, y que no han conseguido ampliar significativamente el porcentaje de empresas innovadoras. El reto es replantearse el modelo productivo, evolucionar hacia la economía del conocimiento, la sociedad del conocimiento, en la senda apuntada por la Estrategia de Lisboa.

Se debe impulsar un crecimiento sostenido del esfuerzo empresarial en I+D e innovación, con objetivos propios y alto nivel de autofinanciación, una mayor interrelación entre las estrategias empresariales y las políticas públicas, para que se produzca una transferencia de tecnología, y se hacen imprescindibles actuaciones públicas que estimulen propuestas que consideren la propia realidad industrial española.

En el ámbito de la formación de capital humano, España ocupa el quinto puesto por la cola de la OCDE. Aparece también por debajo de la media comunitaria en la generación de empleo con formación científica y técnica superior. Para poder contar con la oferta suficiente de trabajadores que posean las cualificaciones necesarias es preciso adoptar políticas de enseñanza de largo plazo y mantenidas en el tiempo, especialmente en el ámbito de las enseñanzas medias y la formación profesional, así como en la calidad de la enseñanza superior.

El Ministerio de Industria fijó, en febrero de 2008, entre otros, al sector de automoción como referencia para abordar el cambio en el patrón de exportación de la industria española, porque las ventas hacia el exterior deben orientarse hacia la creación de valor añadido. Para ello, es preciso aumentar la inversión en I+D+i que impulse la competitividad de las empresas españolas en el exterior. Y el Plan Nacional de I+D+i 2008-2011 incluye dos líneas estratégicas con efectos directos en el sector de automoción: la nanotecnología, aplicada a los componentes, y la eficiencia energética para fabricar vehículos más limpios.

Para hacer efectivos estos objetivos se requiere un proyecto a largo plazo, con incidencia en factores de crecimiento sólido y estructural, acometiendo las reformas precisas mediante la acción directa de los gobiernos central y autonómicos, el esfuerzo de las empresas y de los sindicatos para transformar el sistema productivo. Y el marco apropiado debiera ser un pacto por la competitividad de la economía española que se insertase

en la Mesa de Política Industrial prevista en los acuerdos para el Diálogo Social, en la que los principales objetivos deben orientarse hacia un nuevo modelo industrial sustentado en transformaciones estructurales y especialización tecnológica y productiva, cuyos factores prioritarios deben ser la productividad, la calidad y la innovación, así como a la cantidad y calidad del empleo industrial.

En el diseño de estas estrategias es preciso insistir en la necesaria e imprescindible coordinación entre la Administración Central del Estado y las administraciones autonómicas, dado el alto nivel de transferencia de competencias en materia de política industrial, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los objetivos de cohesión y equilibrio territorial.

EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN Y ESTRATEGIAS PARA ABORDAR LA CRISIS ECONÓMICA

Se consolidan en el sector los cambios que se vienen produciendo durante la actual década, en la que la tradicional cuna del automovilismo está dejando paso al dominio asiático en general. Los grupos norteamericanos arrastran una prolongada crisis industrial, económica y comercial, mostrándose incapaces de encontrar la fórmula para rentabilizar su amplia cartera de productos, basados en la producción de decenas de modelos. Empresas que, junto a las europeas, se lanzaron a una carrera de adquisiciones en la década de los noventa, que configuraron grupos gigantescos pero ineficaces.

En 2007, sólo se encuentran tres países europeos entre los ocho mayores productores que absorben el 70% de los vehículos del mundo. Casi el 45% de los vehículos han sido producidos por EE.UU., Japón y China, y nueve marcas generan el 70% de la producción total, de las cuales cuatro son asiáticas, dos norteamericanas y dos europeas. Al mismo tiempo, el 55% de las ventas se realizan en cuatro países, la mitad también asiáticos, además de EE.UU. y Alemania.

Afrontar un sector desde la perspectiva de una recesión económica exige estar preparados y, para ello, las empresas automovilísticas debieran haber anticipado instrumentos ante las consecuencia de una fuerte caída de la economía y, por tanto, de la demanda de vehículos. En este sentido, es preocupante el escaso nivel de implantación productiva global de las compañías europeas, ya que sólo dos de ellas (VW y Fiat) mantienen la producción local de vehículos (UE-15) por debajo del 50% del total de la actividad, sobre todo, cuando estamos hablando de uno de los sectores más globalizados de la industria y cuando la actual crisis azota de forma diferente a las distintas regiones y economías el mundo.

También supone un error la estrategia seguida de forma permanente por parte de las grandes marcas del sector para acometer la reducción de costes vía reestructuraciones que tienen como único objetivo el cierre de plantas y el despido de trabajadores. De hecho, la patronal española de automoción aprovechó la última campaña electoral de marzo 2008 para intentar influir en la eliminación de la autorización administrativa a la hora de aplicar los expedientes de regulación de empleo. Y continúa inci-

diendo en la creación de contratos temporales de mayor duración, así como en reducir las limitaciones para el cómputo de las horas extraordinarias. Mientras, en materia de negociación colectiva sigue rechazando el diálogo y la negociación sectorial, adaptándola a la realidad social, económica y laboral actual.

Todo ello se enmarca en propuestas relacionadas con la modificación del marco normativo español y en aspectos como una nueva definición de jornada laboral y su distribución, el desarrollo de nuevos instrumentos de flexibilidad a través de políticas más universalizadoras, nuevas estructuras del empleo y medidas para acometer el rejuvenecimiento de plantillas con otras condiciones, la necesidad de acotar un absentismo desorbitado, etc.

En este marco, y durante el segundo semestre de 2008, se viene produciendo una aceleración de los expedientes de regulación de empleo de las empresas constructoras, en los que más de 3.000 empleos se han visto afectados por medidas de suspensión y con un efecto multiplicador en las empresas de componentes. Independientemente de constatarse una fuerte caída del mercado interior y de una inicial desaceleración del europeo, hacía muchos años desde que las grandes multinacionales ubicadas en España prescindían de la negociación de medidas de flexibilidad, volviendo a los criterios utilizados en los años 90 mediante la aplicación de expedientes preventivos, es decir, aquellos que no están motivados por la situación actual de los mercados, sino por su posible evolución, lo que tradicionalmente no ha llegado a producirse.

La Federación Minerometalúrgica de CC.OO. considera que no se han producido las circunstancias que justifiquen la petición de esta medida, entre otros motivos porque el mercado europeo, al que se dirige más del 80% de la producción del país, no ha manifestado un cambio tan radical como para adoptar soluciones tan tajantes sin acudir a la negociación de alternativas diferentes a la importante pérdida de salario de los trabajadores durante largos períodos de tiempo provocada por esta medida.

De esta forma, se intenta abandonar la línea defendida por los sindicatos a la hora de priorizar los acuerdos de regulación de la jornada y la producción antes de acudir a la flexibilidad incontrolada que incorpora la aplicación de expedientes de regulación de empleo y el aumento de la contratación temporal. En este sentido, resulta de especial preocupación que, a pesar de los períodos de bonanza que ha venido atravesando el

sector durante los últimos años, el empleo se vaya reduciendo de forma tan sensible: un 20% desde el año 2000 en el sector de constructores de vehículos y el 1% en los componentes.

En definitiva, se insiste en las medidas laborales como factores fundamentales para abordar los problemas de las empresas. Actitudes que sólo esconden la incapacidad de diseñar estrategias industriales de futuro y, sobre todo en el caso español, la escasa autonomía de las direcciones de las filiales de las grandes multinacionales en la gestión de las empresas ubicadas en el país.

Teniendo en cuenta que el 71% del coste de producción de un vehículo corresponde a materia prima y componentes (10% a la mano de obra, otro 10% a la logística y el 9% restante se reparte en otros aspectos), el problema reside en el fuerte aumento de las materias primas en 2008 (25%) y la demanda global de estos productos por parte de economías emergentes (China, India, Brasil), además de los crecientes costes energéticos y del transporte⁴³.

La logística, los costes energéticos y de las materias primas son los principales factores que inciden directamente en el desarrollo de la competitividad de las empresas y hacia ellos habría que dirigir las estrategias, tanto de las compañías como de los gobiernos. Esto implica que la capacidad de reestructuración y de recorte de gastos debe tener como prioridad tanto la inversión en investigación para facilitar materias primas alternativas, como se esta haciendo con los combustibles, como el cambio de estrategia de las multinacionales para centrarse en acuerdos de colaboración para el ahorro de las compras de piezas y componentes, y acometer proyectos industriales de largo alcance. Además, los gobiernos debieran contribuir en este proceso para aminorar la fuerte dependencia de las materias primas.

43 Desde 2003, el precio del hierro se ha multiplicado por 3,52%, un 70% sólo en 2007, y el del carbón ha experimentado la escalada más salvaje, desde los 35,9 dólares de 2003 hasta los 187,8 dólares de mediados de 2008. Mientras, el precio del acero se ha multiplicado por 2,5, es decir, menos que las materias primas. Los precios del aluminio han crecido más del doble hasta marzo de 2008 y los del zinc se han triplicado en el mismo período. En los últimos dos años y medio, el acero y el aluminio para las carrocerías de los vehículos han duplicado su precio (56,3% y 42,8%. respectivamente); la del plástico un 13,8%; la evolución del precio del caucho para las ruedas ha sido también meteórica, lo mismo se puede decir del cobre que cubre la parte electrónica del vehículo, además del fuerte incremento del crudo, que ha pasado de los 61 dólares el barril en 2005 a los 140 en junio de 2008. En cuatro años el gigante asiático ha pasado de fabricar 222 millones de toneladas de acero a 490 millones, el 72% de la nueva producción de acero mundial.

El fracaso de algunas compañías automovilísticas deriva de la incapacidad de mantener su rentabilidad y el valor para los accionistas, por lo que el sector se encuentra en un proceso de reestructuración continua como consecuencia de la incorporación masiva de fondos de inversión en la gestión de las empresas. Incluso el gobierno alemán pretende adoptar medidas legislativas para preservar el capital de sus grandes compañías ante el fuerte impulso de los fondos de inversión.

En este sentido, el profesor del IESE, Pedro Nuevo, apunta entre los principales déficit de la gestión empresarial española *"la incapacidad para defender los márgenes comerciales en la industria española, el escaso rendimiento de las prácticas de excelencia empresarial y paradojas como que, siendo una industria en continua innovación en sistemas de seguridad, sea incapaz de comunicar con eficacia estas tecnologías"*.

A ello se acompaña el exceso de poder y prepotencia de las empresas fabricantes. En este sentido, es rechazable la presión que se viene ejerciendo tradicionalmente sobre la empresas suministradoras, desde intervenciones en sus decisiones estratégicas y presiones sobre su localización geográfica, pasando por exigencias sobre información interna de gestión de los proveedores, hasta la imposición unilateral de la política de costes de los proveedores mediante cambios de precios, descuentos, exigencias de inventarios, etc.

Al mismo tiempo, en nuestro país no existe transparencia informativa sobre los precios de transferencia, lo que afecta directamente a la competencia interna de las empresas, sobre todo en el ámbito de las filiales de multinacionales, e incide en que el sector esté lastrado por la existencia de un saldo comercial negativo. Consecuencia, principalmente, del escaso peso de los productos de alta tecnología en la actividad exportadora y que son los que vienen infiriendo un mayor dinamismo al mercado europeo.

Son portadores de una elevada productividad en la última década, compensando en parte la fuerte debilidad que este factor muestra en la economía española, pero que debe ser reforzado con el desarrollo de instrumentos que inciden directamente tanto en la innovación de productos como de procesos.

Además, en España existe actualmente una deficiente gestión de *stock* que se crea por los problemas de relación entre fabricantes y distribuidores. El objetivo es el desarrollo un eje ferroviario que se adapte al ancho

de vía internacional y que atravesase Europa de Norte a Sur, sin olvidar la creación de un corredor interno que una los grandes centros productivos españoles. Y para facilitar el transporte marítimo se precisa potenciar la intermodalidad con el transporte ferroviario para mejorar los accesos a los puertos españoles.

Por su lado, al Plan Vive se le puede considerar poco ambicioso, debido a los excesivos años requeridos de antigüedad para la renovación, además de las dudas existentes de que pueda cumplir sus objetivos de renovar 240.000 coches. Todo ello a pesar del optimismo del Gobierno respecto a los múltiples beneficios que comportará la aplicación del plan, incluso a la hora de favorecer el empleo del sector porque las medidas afectarán, sobre todo, a la demanda a vehículos en los que está especializado el sector de nuestro país.

Para que sea eficaz debería haber incorporado incentivos directos y no a la financiación, teniendo en cuenta las restricciones impuestas por el sistema financiero para facilitar créditos, a lo que hay que añadir que los concesionarios pueden estar poco interesados por esta modalidad, ya que no incorporan comisión por venta.

Del acelerado deterioro de la demanda de vehículos no es ajena la responsabilidad de las entidades financieras, tanto a la hora de calentar la economía como para hundirla. El sector del automóvil representó en 2007 la parte fundamental de los créditos al consumo (14.239 millones de euros) cedidos en forma de préstamos. A finales de ese año y durante 2008, el número de préstamos impagados ha crecido lo suficiente como para que los bancos seleccionen a los clientes en función de su estabilidad financiera, pero la manera indiscriminada en que se realiza esta selección está afectando directamente a la evolución del sector, si se tiene en cuenta que el 80% de las compras utilizan la fórmula de financiación.

Lo que sí parece poco seria es la última propuesta del Ministerio de Industria, basada en reducir un 20% la velocidad de los vehículos de media en el acceso a las grandes ciudades para ayudar al ahorro de energía⁴⁴.

44 Esta propuesta del ministro de Industria se enmarca en las 31 medidas, agrupadas en cuatro bloques, del Plan de Eficiencia y Ahorro Energético 2008-2011, presentado a finales de julio de 2008. Tiene como objetivo reducir el consumo energético del país en 44 millones de barriles de petróleo (10% del volumen anual de importaciones de crudo).

En principio, porque no ha sido motivo de un estudio previo y pormenorizado para conocer esta necesidad y las posibles consecuencias de su aplicación y, después, porque las fuertes aglomeraciones que se producen en las grandes urbes ya facilitan la reducción de la velocidad de forma drástica, por lo que es necesario abordar la forma de evitarlos y eliminarlos porque son los verdaderos causantes de los altos registros de contaminación.

En otro orden de cosas, los análisis realizados, tanto por patronales como por los sindicatos, en el marco de los observatorios industriales sectoriales han señalado a la formación profesional como uno de los puntos débiles de la industria, por lo que la apuestan por la reforma de la formación profesional y ocupacional para adecuarla en titulaciones, contenidos y calidad a las necesidades de la industria del automóvil, incluyendo en su diseño el asesoramiento del sector, es prioritaria.

En este sentido, la patronal de componentes (Sernauto) señala que sólo en el 25% de los operarios la formación se adecua a las necesidades de la empresa o del puesto en el que desempeña su labor. La de los concesionarios (Faconauto) cifraba, en diciembre de 2007, en 17.000 los puestos de trabajo pendientes de cubrir por falta de adecuación entre los planes de formación y las necesidades reales de las empresas, sobre todo en un subsector en el que, hasta 2008, se han venido creando empleos (3.700 empresas con 160.000 trabajadores).

En materia medioambiental, como manifiesta la Federación Agroalimentaria de CC.OO., es preciso que se incorporen al debate político las ventajas e inconvenientes del uso de agrocombustibles, teniendo en cuenta la gran oportunidad que el desarrollo de este tipo de energías incorporan al desarrollo de las zonas rurales en España y por ser menos contaminante que las energías tradicionales.

Aun reconociendo la gran cantidad de agrotóxicos que emplea y el peligro para la soberanía alimentaria, se debe partir del respeto a los cultivos alimentarios, de la aprobación de normas por parte de la UE que garanticen el respeto a la tierra y al agua y que se entienda como un proceso de despegue que no compita con la alimentación.

Al mismo tiempo, es preciso resaltar el auge del consumo de los vehículos pequeños y medianos, con marcado carácter ecológico, que se viene manifestando desde la entrada en vigor las ayudas a las bajas emisiones de dióxido de carbono por parte de los vehículos, a pesar de la fuerte reducción de las ventas, que se agudiza según pasan los meses de 2008. El hecho es que esta medida puede facilitar el consumo de vehículos fabricados en las plantas españolas, reduciendo de forma significativa el importante volumen de importación que soporta el mercado local.

CONCLUSIONES DE LOS OBSERVATORIOS INDUSTRIALES SECTORIALES

La nueva política industrial debe ser capaz de consolidar a largo plazo un tejido productivo sólido y dinámico, con alto contenido tecnológico como base del crecimiento económico, que se ajuste a las demandas productivas y sea capaz de reaccionar rápidamente a los cambios derivados de la globalización, gracias al conocimiento exhaustivo de las particularidades de cada sector, siendo capaz de enfrentarse a una competitividad exterior creciente.

Los poderes públicos tienen, en este ámbito, la responsabilidad del diseño y aplicación de las políticas industriales y/o sectoriales, por lo que se necesita una mayor coordinación entre las distintas administraciones, aprovechando las sinergias y evitando solapamientos, con el fin de alcanzar los mejores resultados posibles, habida cuenta de su mayor proximidad al territorio.

Asimismo, es determinante contar con la participación de las organizaciones empresariales y sindicales en el diseño de estos planes y su puesta en marcha, al proporcionar un conocimiento más amplio de las debilidades y carencias de los sectores productivos.

El contexto del diálogo social podría servir de referencia para propiciar un debate acorde con las necesidades observadas y cuyo objetivo fuese anticiparse al cambio. La articulación del diálogo en todos sus ámbitos, social, territorial y sectorial, aportaría un valor añadido fundamental para el desarrollo del tejido productivo.

En este sentido, cabe destacar la iniciativa puesta en marcha de los observatorios industriales sectoriales, que ha sido un elemento determinante para poder conocer las particularidades de cada sector y buscar las soluciones más favorables para cada uno de ellos⁴⁵.

45 En el marco de la Declaración para el Diálogo Social 2004, se pusieron en marcha ocho observatorios industriales para sectores claves del tejido productivo español que están más afectados por la actual situación de competencia creciente y en los que participan los interlocutores sociales y la Administración. Seis de ellos se crearon en 2005 para los sectores de electrónica, tecnologías de la información y telecomunicaciones; fabricación de automóviles y camiones; fabricación de bienes de equipos; fabricación de equipos y componentes para automoción; químico; y textil-confección. Dos más se constituyeron en 2006, para los sectores de madera y metal, y en 2009 se pondrán en marcha los de la construcción y pasta, papel y cartón.

El objetivo es aunar esfuerzos para fomentar el desarrollo y modernización de los sectores industriales, en aspectos tales como la potenciación de la capacidad productiva y exportadora de las empresas, de consolidación de inversiones y empleo, modernización tecnológica y adaptación a las nuevas condiciones internacionales de competencia. En definitiva, pretenden convertirse en un instrumento activo de política industrial que contribuya a dar respuesta a los retos que plantean la globalización de la economía, la preservación del medio ambiente, la ampliación de la UE, la sociedad del conocimiento, la modernización tecnológica y los desequilibrios territoriales, entre otros.

Se pretende poner a disposición de las empresas, entidades de innovación y tecnología, asociaciones empresariales y sindicales una herramienta fundamental para el análisis del sector, capaz de sistematizar la recogida y procesamiento de la información sobre sus necesidades y demandas, sus resultados y perspectivas, la implantación de nuevos elementos de innovación y sistemas estratégicos que mejoren la competitividad de las empresas y aseguren el futuro del sector, la creación de empleo y riqueza en un mundo globalizado.

La actividad desarrollada por los observatorios sectoriales se traduce en un conjunto de propuestas específicas para cada sector, lo que no impide que de forma general las carencias y, por tanto, las recomendaciones, resalten los mismos aspectos, como son un mayor estímulo a la incorporación de la I+D+i en toda la actividad productiva, en particular la innovación, la necesidad de formación y cualificación adecuada, y el refuerzo de la colaboración y cooperación entre empresas, organizaciones sindicales y administraciones públicas (nacional, regional y local), con el fin de favorecer la competitividad del tejido productivo español. Estas deben ser, por tanto, las líneas prioritarias de acción para reforzar la competitividad.

El balance en estos dos años es positivo, ya que ha fomentado el análisis de la situación de los distintos sectores, incidiendo en la identificación de los problemas y en la búsqueda de las soluciones más apropiadas para cada uno de ellos. No obstante, aún no se ha avanzado suficientemente ya que tan sólo se han efectuado diagnósticos de las debilidades detectadas, siendo preciso reflejar y trasladar las conclusiones extraídas en forma de iniciativas concretas de carácter normativo.

PRINCIPALES RECOMENDACIONES DE LOS OBSERVATORIOS INDUSTRIALES SECTORIALES

Línea directriz	Propuestas
I+D+i	<p>Concienciación de la importancia de la I+D+i.</p> <p>Incorporación de la innovación en todas las fases de la actividad productiva.</p> <p>Innovación en procesos y productos de alto valor añadido.</p> <p>Creación de unidades de I+D+i en España, de forma que la innovación se desarrolle aquí, para lo cual es necesario un mayor estímulo al aprovechamiento del marco de ayudas existentes (deducciones fiscales, línea de ayudas para I+D+i, Fondo Tecnológico para empresas).</p> <p>Diseño de planes de investigación, y participación en plataformas europeas de investigación.</p> <p>Puesta en marcha de una ventanilla única de innovación.</p>
Formación	<p>Proyectos formativos específicos y consensuados, que sean flexibles en su adaptación a las necesidades que demanda el tejido productivo, y que favorezcan la movilidad laboral.</p> <p>Potenciación de acciones formativas de grado superior en los sectores que carecen de ellas.</p> <p>Diseño de una formación profesional y ocupacional adecuada que incluya contenidos tecnológicos.</p> <p>Establecimiento de estándares de cualificación sectoriales.</p> <p>Mayor participación de todos los implicados en el diseño de los planes de formación empresariales.</p>
Colaboración y cooperación	<p>Entre empresas complementarias en la cadena de valor estableciendo alianzas empresariales</p> <p>Entre empresas, centros tecnológicos y centros de investigación o universidades con el fin de asegurar la transferencia tecnológica</p> <p>Colaboración entre empresas y el sistema de ciencia-tecnología</p> <p>Con el fin de evitar distorsiones competitivas entre centros productivos de distintas CC.AA.</p>
Internacionalización	<p>Apoyo institucional a la promoción exterior e innovación comercial.</p> <p>Doble vertiente de ampliar mercados e implantación productiva en otros países</p>
Apoyo institucional	<p>Mantener un buen clima social</p> <p>Reforzar y asegurar la infraestructura y logística necesaria que demandan algunos sectores como factor clave de competitividad y base de la política industrial</p>
Buenas prácticas a seguir	<p>Creación del Consejo Español de Promoción de la Madera</p> <p>Creación de la Plataforma Tecnológica del sector de componentes de automoción</p> <p>Elaboración del Plan de Apoyo al Sector Textil y de Confección y el Plan del Calzado</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por los Observatorios Sectoriales. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Desde los Observatorios Industriales del Sector de Equipos y Componentes para Automoción y de Fabricantes de Automóviles y Camiones se han identificado posibles actuaciones que podrían contribuir a la mejora de aspectos que inciden sobre la competitividad del sector:

1. Potenciar el peso institucional del sector del automóvil, formado por fabricantes y componentes, disponiendo de una interlocución sectorial única en el seno de la Administración.
2. Promover en la sociedad una cultura sostenible del automóvil, distinguiendo entre el uso y la producción, y conjugando los intereses industriales con los ecológicos y sociales.
3. Fomentar la cooperación interempresarial en materias como la prospección sobre competitividad, identificación de áreas de mejora estructural, atracción de inversiones, formación o I+D+i.
4. Impulsar políticas de apoyo a las actividades de I+D, tanto referidas a los procesos de fabricación como a los productos, con el objetivo de aumentar el peso específico de las empresas del sector en el contexto internacional.
5. Facilitar el intercambio de experiencias de éxito en la captura de inversiones, tanto llevadas a cabo por las empresas como por las Administraciones Públicas, incidiendo en aquellos aspectos susceptibles de colaboración sectorial y potenciar inversiones empresariales orientadas a la optimización de la I+D+i.
6. Concertar políticas públicas que integren a los diferentes actores (Administración Central y Autonómica, asociaciones empresariales, sindicatos y centros tecnológicos) para fomentar la innovación de los procesos y productos, y coordinar la interacción entre empresas ensambladoras y fabricantes de componentes en los distintos ámbitos territoriales.
7. La puesta en marcha de un estudio de subsectores, a través de una dedicación especial dirigida hacia las actividades altamente vulnerables a la competencia exterior, mediante la constitución de paneles de expertos que aborden la realidad de las empresas con el objetivo de detectar sus carencias y necesidades.

8. El fortalecimiento del sistema Ciencia-Tecnología-Empresa, para evitar la fragmentación de la aplicación de la I+D así como la falta de comunicación entre empresas, Universidades, Centros Tecnológicos e ingenierías especializadas. Y teniendo en cuenta que la divulgación de las capacidades de I+D+i, en todo el Sistema de Ciencia-Tecnología-Empresa, cobra especial relevancia en sectores donde las decisiones se adoptan fuera del país, que es donde se encuentran los centros de I+D.
9. Como elemento innovador se incluye el propiciar que los fabricantes de automóviles y camiones creen unidades de I+D en España⁴⁶ como elemento formalizador y vertebrador de la actividad de I+D, lo que se puede realizar internamente y también en colaboración con las universidades, centros tecnológicos y Administración.
10. Incidir en la cualificación de los trabajadores del sector a través de la mejora de la clasificación profesional y su relación con los requerimientos de cualificación y formación continua, la regulación flexible del tiempo de trabajo y las estructuras retributivas.
11. Fomentar sistemas de clasificación profesional que permitan tanto un desarrollo profesional de los trabajadores a lo largo de toda su vida laboral, como su mayor polivalencia y adaptación a las previsiones estratégicas y de innovación de los procesos productivos.
12. Mejorar la formación técnica relacionada con el sector a todos los niveles, procurando incrementar su atractivo para los jóvenes, mediante:
 - Proyectos de promoción de las enseñanzas vinculadas al sector.
 - Acciones de desarrollo de centros especializados en el sector.
 - Promoción y fomento de convenios de colaboración entre empresas y centros de formación con el objeto de reducir los tiempos de adaptación del personal al puesto de trabajo.
13. En relación con las titulaciones universitarias, aprovechar la reforma de las titulaciones y las nuevas metodologías de docencia que pretenden implantarse en las mismas para dar un mayor contenido práctico a las materias e incluir las más específicas y complementarias de interés para el sector.

46 Teniendo en cuenta que todas las empresas de este sector son multinacionales, es una petición muy valorada.

14. Establecer un grupo de análisis sobre los actuales planes de formación profesional, adaptándolos para aumentar la adecuación de las titulaciones a las necesidades del sector y adaptar los contenidos de dicha formación a las tecnologías.
15. Desarrollar formaciones y programas específicos en I+D+i para fomentar los sistemas de gestión de I+D+i en el sector.
16. Aumentar el número de centros de formación profesional en sectores sensibles, como "Plástico y caucho", "Operaciones de transformación de plástico y caucho" o "Tratamiento superficiales y térmicos".
17. Incrementar la competitividad y la productividad del sector, continuando en la búsqueda de un equilibrio razonable entre las fórmulas de flexibilidad y la protección de los trabajadores, avanzando en desarrollos normativos que acometan estas medidas, sin perjuicio de los contenidos establecidos en la negociación colectiva.
18. Seguir impulsando el uso del contrato de relevo en el sector como instrumento eficaz para el rejuvenecimiento de las plantillas, aprovechando las posibilidades que ofrece para el fomento del empleo estable.
19. Continuar trabajando sobre el referencial de calidad para transporte ferroviario, con el objetivo de conseguir un consenso total entre todos los agentes y comenzar el análisis para la puesta en marcha del sistema de calidad que tome como base dicho referencial.
20. Impulsar medidas que favorecen la minoración de los costes logísticos que redundan en la competitividad de la industria, mediante mejoras en infraestructuras y cambios normativos que permitan obtener un transporte por carretera más eficiente, un transporte marítimo acorde a la demanda, y unos corredores ferroviarios específicos para mercancías que ofrezcan un transporte fluido en el interior de la península y en su conexión con Europa.

A pesar de la fuerte reducción de la demanda de vehículos que se viene produciendo en el año 2008, no está teniendo efectos preocupantes sobre el desarrollo de la industria del país, tanto en materia de producción de vehículos como del empleo que sostienen las plantas españolas. Entre otros motivos, porque el mercado interior viene siendo tradicionalmente poco dinámico⁴⁷, en el que prevalecen las ventas de vehículos importados, situándose la fortaleza industrial del país en la demanda de los principales países de la UE, a los que se exporta más del 80% de la actividad sectorial española.

Sin embargo, la persistencia de la actual crisis de demanda puede afectar de forma significativa al colectivo de ventas de los concesionarios. De todas formas, es necesario señalar la posible incidencia sobre las decisiones que estas empresas puedan adoptar, respecto a la actual composición del empleo, las derivadas del enfrentamiento que vienen arrastrando con los fabricantes de vehículos, con fuertes acusaciones que sólo se han manifestado durante el actual período de crisis.

Para acometer en mejores condiciones las perspectivas de un futuro que, a corto plazo, estará condicionado por los efectos en España de la recesión económica internacional, y, a más largo plazo, porque se multiplicará la competitividad de esta industria, se requiere el diseño de instrumentos de debate y de desarrollo de propuestas dirigidas a afrontarlo en óptimas condiciones, basado en un acuerdo sectorial que incorpore todos los elementos que forman parte del sector (inversiones, condiciones de trabajo, fiscalidad, infraestructuras, medio ambiente, etc.) y que acompañe de forma más amplia al trabajo realizado en el ámbito de los observatorios industriales sectoriales del montaje de vehículos y la producción de componentes para la automoción.

En definitiva, es imprescindible consensuar entre las organizaciones empresariales y sindicales la adopción de conclusiones, orientaciones y medidas sobre los factores de consideración prioritaria a la hora de acometer actuaciones tendentes a facilitar los cambios necesarios y su adecuación al ámbito de las relaciones laborales y de las condiciones de empleo y de trabajo.

47 De los últimos ocho años, a pesar de reflejar junto al Reino Unido los mejores resultados medios anuales (1,5%) de los cinco principales mercados, en tres de ellos las ventas se han reducido y en el último año el crecimiento ha sido prácticamente nulo.

En materia de propuestas de actuación futura, una vez que durante el período de funcionamiento de los observatorios industriales se ha generado una cantidad de resultados analíticos y concluyentes en temáticas relevantes para la discusión y concreción de propuestas de actuación, las actividades deben tender a focalizar los diagnósticos efectuados y abordar unas primeras aproximaciones a la elaboración de criterios en materias concretas de las políticas sectoriales, sin olvidar, sobre todo, las necesidades referidas a la mejora de las condiciones de trabajo y la cualificación del empleo.

www.minerometal.ccoo.es

Federación Minerometalúrgica

