



La importancia del sector de automoción en Navarra

[Traemos a estas páginas un informe sobre la industria de la automoción, el sector más importante de Navarra. El análisis, elaborado por el Gabinete de Estudios de CCOO, nos abre los ojos

sobre cuál es su verdadera situación. Sus conclusiones le sirven a la Federación de Industria de CCOO para afrontar de manera inmediata el próximo convenio del sector]

Empleo

El primer indicador del estudio nos muestra la situación del empleo en el sector. Tomando como fuente los datos sobre afiliación, vemos como el año 2007 registró el pico más alto de trabajadores y trabajadoras al alcanzar una cifra de 12.703. En 2008, con la irrupción de la crisis, su número descendió hasta los 11.517, es decir, se destruyó un 9,3% del empleo.

Desde mediados de 2009 se observó una recuperación en el sector que se tradujo en un aumento del empleo del 8,77%, situándose en unos valores similares a los existentes antes de la crisis. Una de las primeras conclusiones del Gabinete de Estudios es que la industria de automoción ha sufrido en menor medida las consecuencias de la crisis y ha aguantado mejor el tirón, gracias al aumento de las exportaciones y a la buena marcha de la fábrica de VW Navarra.

En 2010 se observó un descenso del volumen de empleo del 4,6%, al situarse en 11.950 trabajadores y trabajadoras. A este dato hay que añadir otro: el año pasado el número de trabajadores autónomos pasó de 247 a 43. Es decir, descendió en un 82,6%. Por lo tanto

se puede afirmar que el número de trabajadores asalariados permaneció prácticamente igual en el sector, mientras que el de autónomos descendió notablemente.

Estos datos coinciden con el comportamiento del sector a nivel estatal: según la Memoria Anual de 2010 de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), el empleo se redujo un 4,75% entre los fabricantes de automóviles instalados en España.

Muchas empresas del sector vieron cómo desde el segundo semestre de 2008 al primer semestre de 2009, la actividad descendió drásticamente, lo que les forzó a realizar ajustes en sus plantillas y salarios para afrontar la crisis con una dimensión más adecuada.

En cuanto al número de empresas del sector, también se mantuvo constante. Su número pasó de 93 a 94 en 2010.

En un contexto de crisis en el que la tasa de paro en Navarra pasó del 10,53% en 2009 al 12,32% un año más tarde, y que se ha traducido en una destrucción de empleo considerable, para el Gabinete de Estudios de CCOO el sector de automoción ha "aguantado el tipo".

Producción y productividad

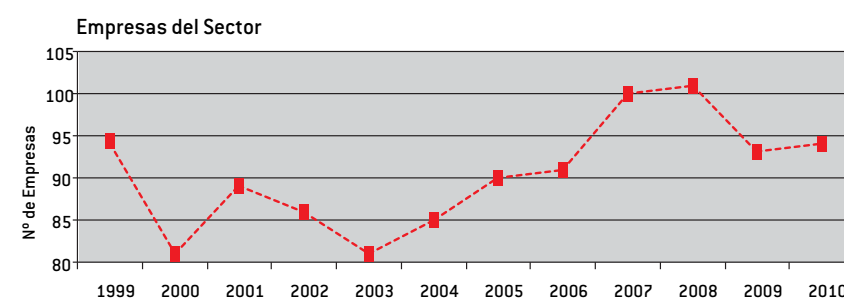
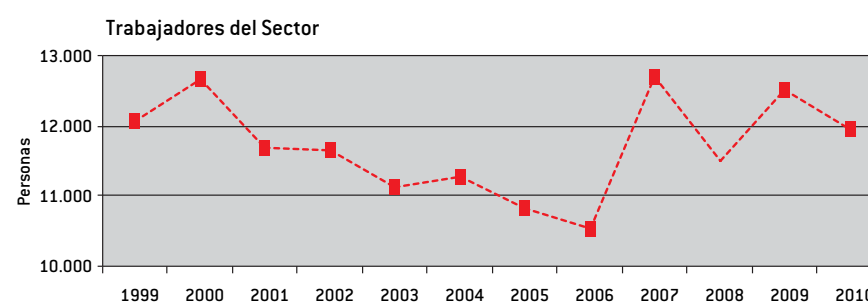
Un aspecto a destacar es la evolución del valor de la producción (producción a precios básicos generada por el sector), que se situó en 4.678.588 (miles de euros), un 16,2% más que en 2009. Según el Informe Anual de 2010 de SEAT, Volkswagen Navarra obtuvo en 2010 un beneficio neto de 49,6 millones de euros, muy por encima del que logró un año antes (13,22 millones de euros). Muchos factores, pero sobre todo el lanzamiento del nuevo Polo de VW, favorecieron que se dispararan los beneficios.

La producción de vehículos en 2010 tuvo dos periodos diferenciados según la asociación de fabricantes. Un primer semestre "en el que los ritmos de fabricación se mantuvieron altos, en parte,

por los impulsos provocados por los planes de incentivos aún vigentes en algunos de los países europeos y también en España". Y una segunda mitad que se distinguió "por una moderación en los volúmenes de producción".

La productividad es otro indicador que mejoró respecto a 2009. En 2010 la productividad (valor de producción entre el total de trabajadores) aumentó un 21,8% frente a la registrada un año antes.

En Navarra se ha producido un aumento considerable en la productividad del sector. Para seguir esta tendencia es necesario cambiar el modelo productivo, favoreciendo la formación en las empresas, inversiones en tecnología, investigación e innovación y fomentando un empleo de calidad.





El sorprendente caso de Volkswagen Navarra

La producción de vehículos en España creció un 10% en 2010, mientras que en VW Navarra lo hizo en un 38%. De las quince factorías de automoción que se localizan en España, la de Landaben fue la tercera en volumen de producción. Además puede presumir de haber sido la planta en la que más subió la producción en 2010.

En cuanto a la cuota exportadora, VW Navarra exportó el 94% de los Polos que produjo, compensando la debilidad del mercado interno y el descenso de ventas de turismos que se está produciendo.

De estos datos extraemos la conclusión de que a pesar de que la producción aumentó en el conjunto del país en 2010, se trata de niveles inferiores a los que se registró en años anteriores a la crisis. Sin embargo, Navarra se encuentra en una situación más ventajosa, con una planta que está en alza y con perspectivas de mejora.

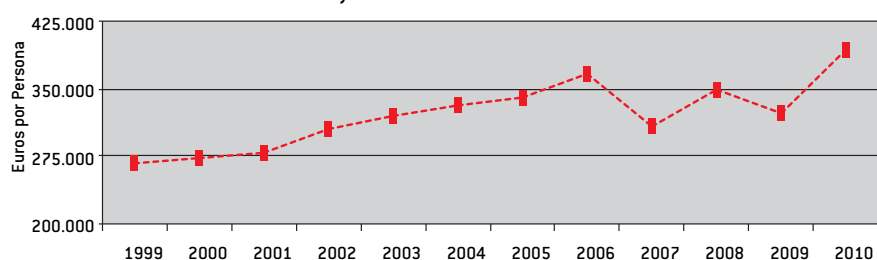
El peso del empleo de Volkswagen respecto al total del sector aumentó en casi dos puntos frente a 2009, pasando a representar el 40,12%. Una de las cifras más elevadas desde 2003, lo que vuelve a poner de manifiesto el peso de esta planta en el conjunto del sector.

La producción ha ido variando con continuos vaivenes. En 2008 alcanzó uno de los valores más altos de los últimos ocho años. Pero fue en 2010 cuando se batió el récord al fabricarse 336.336 turismos, un 27% más que en 2009.

En cuanto a la cadencia, en la planta de VW Navarra se fabricaron 1.548 coches al día, una cifra récord y muy superior a los 1.408 vehículos diarios que se hicieron un año antes. Las previsiones van al alza gracias al aumento de la plantilla y a la apertura de la nueva línea de montaje. El índice de aprovechamiento en 2010 fue del 105%. Esto quiere decir que se produjo más de lo que se había planificado. Para este 2011 se pretende aumentar la fabricación a 362.128 coches, gracias a la apertura de la segunda línea de montaje, que ha permitido ampliar la capacidad productiva diaria de la fábrica.

Dos factores han favorecido estos grandes resultados: por un lado, la gran aceptación que está teniendo el Polo y, por otro, que la planta navarra se haya quedado como única fábrica del grupo que monta este modelo en Europa. Las expectativas a corto plazo son la conversión de 300 contratos eventuales en indefinidos, la creación de un centro de formación y un programa que se acercaría a los 350.000 gracias a la puesta en marcha de la segunda línea de montaje, que ha supuesto un aumento de la plantilla. Sindicatos y empresa han hecho posible esta realidad, gracias a la voluntad de ambas partes de dar un paso adelante en la creación de empleo y en aumentar la producción.

Productividad de los Trabajadores



Por lo tanto, podemos decir que el peso de la industria en 2010 ascendió al 28,4% sobre el total del Valor Agregado Bruto a precios de mercado (VAB pb). Dentro del total de la industria, la del automóvil supuso el 16,4% de su VAB pb en 2010, lo que representa el 4,7% respecto al total y el 4,3% frente al Producto Interior Bruto a precios de mercado (PIB pm). Estos porcentajes disminuyen ligeramente en términos de puestos de trabajo, ya que los puestos de trabajo de la rama del automóvil supusieron el 4% del total y el 17,2% del sector industrial. No ocurre así con los datos de exportaciones, el peso del automóvil es muy superior en términos de comercio exterior que de VAB. Así, las exportaciones de vehículos en 2010 supusieron el 43% del total.

De los datos analizados a finales de junio, se puede afirmar que la industria, y en concreto el sector de automoción, sigue empujando a la economía navarra.

Cada vez se demandan trabajadores más cualificados y polivalentes con el objetivo de conseguir productos de calidad y con un valor añadido y así evitar la deslocalización de plantas en favor de otras zonas como el este de Europa, Asia o el norte de África.

Por ello, empresas como Volkswagen han decidido apostar por la formación. A finales de 2011 pondrá en marcha la construcción de un centro que formará a más de 200 alumnos en las necesidades de la planta.

A pesar de que la formación es valorada positivamente por la mayoría de las empresas y que estas le dan aparentemente una gran importancia, son pocas las que se deciden a apostar firmemente por un modelo productivo que prime la formación, la investigación, el desarrollo y la innovación y que den valor al capital humano tal y como se viene demandando.

Formación

En cuanto a la formación, y a pesar de que en un principio se pensó que la crisis favorecería que las empresas invirtieran en ella para ser competitivas, los datos de 2010 nos muestran que tal hecho no se ha producido.

El número de alumnos formados en los centros de trabajo de automoción de Navarra en acciones formativas bonificadas por la Seguridad Social descendió considerablemente el pasado año. En 2010 se cifró en 2.868, es decir, un 28% menos respecto a un año antes. En cuanto a las horas formativas bonificadas por la Seguridad Social en las empresas, en 2010 descendieron un 16%, situándose en 77.651 horas.

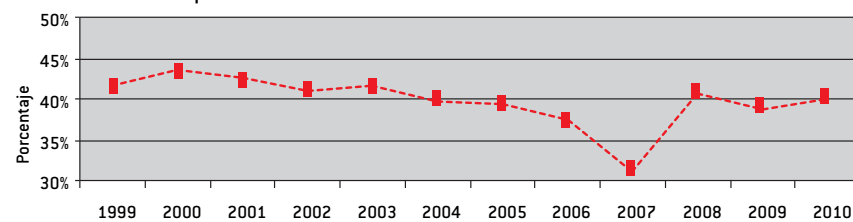
Exportaciones

Las exportaciones del sector de automoción representan alrededor del 40% del conjunto de la comunidad foral, siendo Volkswagen Navarra una de las empresas que más exporta. En 2010 las ventas en el exterior crecieron casi un 50% respecto a 2009.

El volumen de las exportaciones de las empresas del sector automoción es muy superior a las importaciones, dando una tasa de cobertura del 295,74%, una tendencia que va en aumento desde el año 2004.

La participación navarra en el total de las exportaciones españolas es del 4% y sitúa a esta comunidad como la novena en ventas al exterior.

Peso del Empleo VW



Producción de VW

