

El viernes 28 de noviembre en IFEMA tuvo lugar el acto convocado por SERNAUTO y presentado como AGENDA EXTRATÉGICA DE COMPONENTES 2020.

La representación por parte de la Federación fue Juan Carlos Liebana, Maximo Blanco y yo misma y el resumen de la información facilitada es el siguiente:

El sector de fabricantes de equipos y componentes para automoción es un sector muy relevante dentro del panorama industrial español, y juega **un papel clave en la industria de fabricación de vehículos**. Tiene un **peso fundamental en la cadena de valor del vehículo**, ya que aporta en torno al **75 % del valor** total del mismo.

Ocupa una posición relevante en la industria **generando 5.600 millones de euros de VAB (Valor Añadido Bruto)**, más de la mitad del sector de automoción y equivalente a un 3 % del VAL total de la industria.

La actividad industrial del sector aporta **fiscalmente alrededor de 4.600 millones de euros** en IRPF , Seguridad Social, IVA e Impuestos de Sociedades.

Genera un **fuerte efecto multiplicador** sobre la actividad económica: por cada euro de demanda de productos del sector se genera **3,1** en el conjunto de la economía, uno de los ratios más altos de toda la industria.

**Exporta alrededor del 60 % de su producción** ( un 82 % si se consideran los componentes instalados en vehiculos exportados), **contribuyendo con alrededor de 1.400 millones de euros a mejorar la balanza comercial del país**.

**Genera empleo de calidad** y distribuido por el territorio nacional:

- Entre 2009 y 2013 el sector ha contribuido a la sociedad **con 20.00 nuevos puestos de trabajo**, alcanzando los 191.000 empleo directos, 309.000 incluyendo indirectos.
- El sector ofrece empleo de baja temporalidad con un **85 % de contratos indefinidos**, 10 puntos más que la media nacional.
- El empleo se encuentra distribuido geográficamente en todo el territorio nacional y representa **más del 5 % del empleo industrial en 10 comunidades autónomas**.

El sector de componentes está muy comprometido con la innovación dada **su fuerte base tecnológica** y la necesidad de mantener su competitividad a nivel mundial. En 2013 la inversión fue de **785 millones de euros en I+D+D**, el **2,8 % de su facturación**.

Posterior a la presentación hubo una mesa redonda con la participación de Directivos de las siguientes Empresas: Roberto Bosch, AMES y CIE Automoción y

desde donde trasladoran algunas cuestiones importantes a Dña Begoña Cristeto ( Secretaria General de Industria y de la Pyme del Ministerio de Industria, Energía y Turismo) y a Dña María Luisa Poncela ( Secretaria General de Ciencia, Tecnología e Innovación), entre ellas las siguientes:

- Ayudas también en los procesos productivos.
- Única ventanilla para gestionar las ayudas.
- Reducciones fiscales.
- Iniciativas Públicas-privadas.
- Transversalidad: mundo digital va a cambiar mucho el mundo del automóvil.
- Mundo Universitario más pisando la realidad empresarial.

### **Valoración sindical de la situación del sector**

Los Planes de Competitividad para el sector han sido apoyados por los sindicatos pero hay que reconocer que no han aportado valor añadido alguno a la industria, convirtiéndose en simples medidas para financiar las dificultades de liquidez que las empresas atravesaron durante la crisis, perdiéndose la oportunidad para consolidar una actividad que incorpore un mayor valor añadido a sus productos y reforzando la configuración de un potente tejido industrial a más largo plazo.

En materia de costes, es preciso tener en cuenta que el coste de los componentes representa casi el 70% de los costes de fabricación de un vehículo, a los que hay que añadir costes logísticos y de gestión del aprovisionamiento que aumentan significativamente con la distancia. De esta forma, la flexibilidad, capacidad e innovación del tejido proveedor son clave para incrementar la competitividad y los niveles de producción.

En este contexto, para los proveedores de automoción, la difícil situación de los fabricantes se traduce siempre, y muy rápidamente, en el descenso de los nuevos pedidos, mayores plazos de pago y una mayor presión sobre la reducción de precio, con las consiguientes consecuencias desde el punto de vista financiero, productivo y de condiciones de trabajo. Además, las pequeñas y medianas empresas que conforman los niveles inferiores de la cadena de suministro, están teniendo aún mayores dificultades, registrándose un lento pero continuo proceso de desindustrialización, en España y en la UE, que es preciso revertir.

Al mismo tiempo, la fuerte dependencia de las importaciones de este sector condiciona los desarrollos provenientes del exterior para poder realizar la actividad en España. El saldo deficitario de piezas y componentes responde precisamente a la estructura productiva predominante en la industria del automóvil: grandes empresas instaladas en España como plataforma exportadora de los vehículos, que importan gran parte de los componentes necesarios para su producción. Es una asignatura pendiente, lo que se demuestra en que el superávit de la balanza comercial de sector en su conjunto, a pesar de haber sido consecuencia del fuerte descenso de las importaciones, el sector de equipos y componentes ha seguido aumentando el nivel de las mismas (5,8%), bastante más que las exportaciones (1%), lo que genera el déficit tradicional de la balanza comercial que viene acompañando a este subsector.

Además de las multinacionales de capital extranjero, muchas de las cuales ya han ido emprendiendo el camino de la deslocalización durante los últimos cinco años o han abandonado líneas de negocio acuciadas por la fuerte competitividad, sólo las empresas españolas con suficiente tamaño financiero e industrial para acometer los proyectos de futuro -que han podido resguardarse de la crisis- son las que mantienen expectativas de continuidad, mientras que demasiadas PYMES se están viendo arrastradas por la crisis al cierre de la actividad.

Tras la última ampliación de la UE, España se ha alejado todavía más de su centro geográfico, incidiendo el factor coste logístico en el valor del vehículo de forma muy importante, teniendo en cuenta, además, que casi un tercio del transporte total de mercancías por tren y el 20% del transporte por carretera son de vehículos. El sector del automóvil no puede utilizar el transporte de mercancías por ferrocarril porque no está acondicionada para facilitar competitividad al sector: falta de infraestructuras, escasa velocidad y la corta dimensión de los vagones, convierten a España en el país con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la UE.

La Administración no termina de acertar a la hora de potenciar un movimiento eficiente de mercancías. Dos millones de vehículos son transportados en barco al año, 250.000 en camiones, 6.000 en trenes, con 13.000 puestos de trabajo vinculados con esta función en las empresas del sector, suponiendo unos 3.500 millones de euros en gasto al año por este motivo, es decir, un 10% del coste total de vehículo.

Por todo ello, se puede afirmar de forma tajante que uno de los principales desafíos que tiene esta industria de cara a la próxima década está relacionado con las infraestructuras y el coste logístico, teniendo en cuenta que España se encuentra entre 1.200 y 1.700 kilómetros del centro de gravedad de la demanda de vehículos en Europa, convirtiéndose en un factor clave para mejorar la competitividad de las factorías españolas.

En materia de financiación a la I+D+i, la pública disponible a nivel comunitario, nacional y regional para apoyar a la industria en sus esfuerzos son relativamente modestos en comparación con lo invertido por el sector en su conjunto. Sin embargo, la financiación pública juega un papel clave para la transferencia de conocimiento entre los diferentes actores del sector.

A pesar de todo, la industria española vive de ensamblar vehículos y el único eslabón que falta es el de la I+D+i para tener toda la cadena de valor. Tampoco tiene ingenieros específicos para el sector de automoción, como consecuencia de la lejanía de las universidades respecto a las empresas. El sector español manifiesta una especial fortaleza en el campo de los procesos, pero muestra una significativa debilidad en el del producto, porque las actividades de I+D están situados en los centros de decisión. El “*efecto sede*”, ligado a las grandes empresas de estos sectores, tiene un reflejo claro en el menor gasto en I+D que realizan las filiales de las multinacionales en España.

Desde CCOO de Industria, echamos de menos el establecimiento de objetivos y medidas con una perspectiva a más largo plazo y de contenido más estructural, que acompañen al sector de automoción a competir en todos los mercados. Es preciso aprovechar la actual situación para acometer los cambios necesarios, dirigidos a estabilizar el futuro del sector de automoción y, una vez superadas las dificultades para

normalizar la economía española, afrontar la fuerte competitividad que acompaña a esta industria. La expansión del coche eléctrico plantea muchos y nuevos retos a la industria auxiliar, generando riesgos y oportunidades en la cadena de valor para los cuales es preciso estar preparados y contar con la mano de obra adecuada. Cada día que pasa sin hacer nada es una posibilidad que se pierde.

Los principales objetivos son: presentar de forma clara y sencilla los cambios tecnológicos que la entrada en producción de modelos de arquitecturas híbridas y eléctricas tendrán sobre los fabricantes de componentes; identificar los componentes más afectados por la electrificación de vehículos; así como las posibles amenazas y oportunidades que esto supone, ofreciendo tendencias cualitativas de cómo puede evolucionar la producción de los principales componentes afectados.

Del mismo modo, el empleo en la cadena de valor representa la mayor parte del empleo en la industria automovilística (75%). Por esta razón, también se ha de tener en cuenta la responsabilidad de los fabricantes de equipo originales en relación al empleo y a las condiciones de trabajo de todo el sector. Por todo ello, se requiere impulsar la transferencia de conocimiento entre todos los agentes, nacionales e internacionales, implicados en las energías de propulsión alternativa dentro del sector.

El sector debe preguntarse por qué Alemania, Francia, Suecia y Bélgica siguen siendo países competitivos fabricando vehículos y componentes con la hora más cara del continente. Los costes laborales representan un 10% de la producción del vehículo y el sector ya se encontraba perfectamente situado en costes laborales antes de la actual vorágine de ataque a los salarios. Es más, una bajada general de los salarios ni ha sido ni será un factor determinante para impactar de forma significativa en los costes totales para la fabricación de vehículos y piezas en nuestro país, como tampoco lo ha sido para que todos los grupos multinacionales hayan coincidido en que España reúne unas condiciones idóneas para seguir fabricando coches: *un tejido industrial sólido y una mano de obra preparada, además, la elasticidad que ha sabido imprimir a la negociación colectiva en los últimos quince años, les hace un modelo para el resto de la industria del país.*

En el marco laboral, un factor que jugaría un papel importante sería el imprimir una regulación territorial sectorial o subsectorial, frente a la actual negociación exclusivamente de empresa, y que deriva de una doble descentralización formal y material. Así, en primer lugar, el acuerdo marco reserva los principales aspectos de las condiciones de empleo -tiempo de trabajo y retribución- a los “*ámbitos inferiores*”, del estatal, entendiendo por tales los territoriales o subsectoriales y los de empresa, quedando el ámbito estatal tan solo como un ámbito no exclusivo para regular criterios generales.

**Isabel Fernández Navarro**  
**Responsable de componentes del Auto**  
**Federación de CCOO de Industria**