

# Informe de situación sobre el sector de automoción en España

14 de octubre

# 2015

**El sector del automóvil es un exponente claro del proceso de transformación que se refleja en la evolución de la economía global, jugando un papel importante en los cambios industriales e incorporando la mutación de cualificaciones; la transferencia del valor añadido, incluida la aparición de nuevos sectores productivos en su ámbito; y planteando unos retos importantes de anticipación de la gestión de los cambios industriales y sociales.**

## Resumen ejecutivo

En el mundo se viene produciendo importantes cambios, sustentados en el desplazamiento del eje económico mundial hacia la cuenca asiática del Pacífico, donde la mayor parte de la producción industrial la aportan los países en desarrollo.

El sector del automóvil es un buen ejemplo de este cambio de tendencia en el ámbito industrial. En el que la aceleración de las economías y regiones con costes laborales más bajos que en los países desarrollados y el crecimiento de la demanda en dichos mercados, ha provocado la expansión geográfica del sector de automoción y, en consecuencia, de la industria de componentes.

Los países desarrollados han perdido un 16% de cuota mundial de participación en la producción de vehículos en los últimos años, que ha sido absorbida por los países emergentes en un 81% de la misma. Además, el continente europeo ha vuelto a ser desplazado por la industria americana del segundo puesto mundial.

El hecho de que la crisis financiera internacional ha dejado huella en el sector de automoción se manifiesta, sobre todo, en los países europeos y Japón. El continente asiático está a punto de acaparar el 50% de la participación de los mercados regionales, como lo ha hecho en la producción. En detrimento, sobre todo, del mercado europeo, que ha caído 12 puntos en el período 2007-2014, mientras que el mercado americano solo lo ha hecho en un 4%.

En el primer trimestre de 2015, las ventas de vehículos a nivel mundial crecieron hasta alcanzar los 17,9 millones de unidades. Los mercados chino y europeo son los que en mayor medida lo hicieron, seguidos del de EEUU. En este mismo período, el descenso se ha producido en Japón y en el mercado ruso, como consecuencia de la grave crisis que atraviesa este país.

El sector de automoción, tanto en componentes como en vehículos, depende en gran medida de la tecnología. En 2012, seis de las 20 empresas con mayor gasto en I+D+i del mundo pertenecían al sector de automoción, que fue el tercer sector con más inversión absoluta por detrás del farmacéutico y del de hardware tecnológico.

La construcción de 90 millones de vehículos requiere el empleo de cerca de nueve millones de personas, es decir, del 5% del empleo manufacturero total del mundo. Al mismo tiempo, se estima que cada empleo directo de automóviles atrae, al menos, otros cinco empleos indirectos, lo que supone más de 50 millones de puestos de trabajo en la industria de automoción. Entre otros, los que participan en la producción de muchas industrias, incluyendo el acero, el hierro, el aluminio, el vidrio, el plástico, los textiles, ordenadores de abordo, caucho...

En Europa, la evolución del sector de automoción viene favorecida por la devaluación del euro frente al dólar. La producción de turismos en la UE creció de forma destacada en el primer trimestre de 2015, dejando atrás un período bastante precario. Lo mismo sucede con el mercado interior, en el que la situación del año 2014 refleja una cierta recuperación, constituyendo el primer año, desde 2007, en el que los principales mercados tuvieron resultados positivos de ventas de vehículos. Las ventas en el primer trimestre de 2015, muestran continuidad en la recuperación del mercado europeo.

La balanza comercial del sector del automóvil registró un amplio superávit en la UE, como consecuencia de la expansión de la oferta a destinos más allá de los mercados europeos, dirigidos a EEUU principalmente y por delante del crecimiento acelerado al mercado chino, constituyendo los dos países los que, con diferencia, acaparan las exportaciones del continente.

Más de 12 millones de personas trabajan en el conjunto del sector de automoción europeo, casi el 6% de la población activa del continente. Son 2,3 millones los que lo realizan de forma directa, representando el 7,6% del empleo industrial en Europa.

### **La situación del sector de automoción en España**

El año 2014 posicionó a este sector como el tercer motor económico del país, detrás del turismo y la industria agroalimentaria. De tal forma que la fabricación de automóviles y de equipos y componentes ha pasado a tener un peso relevante. Aunque mantiene baja la participación de la industria sobre el PIB (7%, frente al 10,4% que llegó a tener en el año 2000), y del empleo sobre el total de la economía (8,2%, frente al 11% que llegó a representar en ese mismo año).

La crisis se ha notado más en las empresas constructoras, cuya caída de facturación acumulada en el período de crisis es mayor que la de todo el sector, con una cierta amortiguación por los resultados de 2014. Mientras que en componentes para automoción, el crecimiento en el último año fue más modesto y la crisis produjo una caída inferior a la del conjunto del sector.

Dentro del contexto europeo y mundial, España continúa manteniendo una posición privilegiada. Cerró el ejercicio 2014 con el mayor incremento entre los principales países productores de la UE y el mejor dato de los últimos cinco años. Las claves de este ascenso son el fuerte impulso exportador; el dinamismo del sector de componentes afincado en España; la reacción del mercado interior, gracias a los Planes PIVE y PIMA Aire; y el esfuerzo realizado por los sindicatos para aumentar la competitividad de las fábricas.

La producción de vehículos en el primer cuatrimestre de 2015 se situó cerca del millón de unidades, siendo los turismos los principales impulsores del crecimiento, mientras que el resto de los segmentos han tenido una evolución negativa, entre ellos los vehículos industriales.

La tradicional fortaleza exportadora española también ha ayudado a los resultados de la producción de vehículos, favoreciendo un crecimiento de un cuarto de millón de coches más en el pasado año. La gran variedad de modelos han favorecido el capítulo exportador hasta el punto de que, en solo dos años, las empresas españolas han conseguido 30 nuevos destinos compradores, llegando a 120 países. Las ventas de coches fuera de la Europa de los 15 rozan el 26%, frente al 12% del año 2009 y si se tiene en cuenta la UE-27, estos mercados siguen absorbiendo el 80% de las ventas españolas al exterior. El incremento en los mercados de EEUU, de Corea del Sur y Japón han sido determinantes en estos resultados.

Las inversiones productivas en las plantas de coches españolas han ascendido a 5.400 millones de euros entre los años 2012 y 2014, y para el período 2015-2019 se prevén otros 5.000 millones de euros, lo que garantiza la carga de trabajo a medio plazo, con una media de inversión de 1.700 millones de euros al año.

Respecto al mercado interior, España ha pasado de ser el décimo mercado del mundo en el año 2007 al decimosexto en 2014. Aunque el buen resultado en este último año ha venido favorecido por comportamiento de la demanda, ayudando a que el incremento de los turismos triplicara la media europea y colocando a España como líder del crecimiento entre los principales mercados del continente. Supone el mayor aumento de los últimos 15 años pero todavía representa la mitad de las matriculaciones que había antes de la crisis.

La recuperación del sector tiene mucho que ver con la tímida recuperación de la renta de los particulares y las familias, que son responsables del 60% de todas las matriculaciones. Avalando esta situación, en el mes de mayo de 2015 las matriculaciones vuelven a registrar un crecimiento de doble dígito, alcanzando 21 meses de avances consecutivos.

### **La evolución del empleo y las condiciones de trabajo en el sector**

La industria fabricante de vehículos se está recuperando de forma significativa, con crecimientos importantes del empleo que le acercan a los niveles de 2008. El conjunto del sector, constructores y componentes, se encuentra entre los que más puestos de trabajo han generado en el año 2014, según la EPA, de tal forma que uno de cada tres empleos nuevos que se crean en la industria manufacturera española corresponden a la fabricación de vehículos y sus componentes.

Situación que ha venido acompañada de altos índices de ocupación y en muchas de las empresas fabricantes por la apertura del tercer turno de fabricación. Considerando el primer trimestre de 2015, respecto al mismo período del año anterior, el crecimiento del conjunto del sector se cifra en más de 30.000 empleos más (7,2%), de los que los constructores acaparan casi 26.000 (incluyendo ventas y reparación de motocicletas) y los equipos y componentes los restantes 4.000 (incluye a sectores de la industria textil, química, caucho y plásticos, vidrio, metalurgia, productos metálicos,

electrónica e informática y material y equipo eléctrico, vinculados a la industria de automoción). Por subsectores, se refleja:

- El fuerte incremento de los asalariados en la fabricación de automóviles en promedio del año 2014 (14%) y un 9,4% de incremento en el primer semestre de 2015. En el período 2008-2015, la actividad de fabricantes de vehículos se redujo un total acumulado del 5%.
- Las ventas de vehículos reflejan también una reducción del 2% en promedio de 2014 sobre el año anterior, recuperándose en el primer semestre de 2015 (5,5%). En el período 2008-2015 redujeron el empleo en un 46%, casi un 9% de media anual.
- En el mantenimiento y la reparación de vehículos, aumenta el empleo en promedio de 2014 en más de un 4% y un incremento superior al 3,2% en el primer semestre de 2015. En el período 2008-2015 tuvo un -13%, un 3% de pérdida de empleo asalariado anual.
- El de equipo y componentes tuvieron un incremento del 8% de promedio en 2014, sobre el año anterior y de casi un 4% de aumento de asalariados en el primer semestre de 2015. En el período 2008-2015 lo redujeron en un 6,4% total, 2,5% de media anual.

A pesar de todo, nos encontramos a más de 19 puntos para recuperar el empleo del año 2008, un 20% para conseguir ese objetivo en constructores y ventas, y un 16% en componentes de automoción.

Los sindicatos nos hemos especializado en la gestión de los problemas de reestructuración empresarial, sabiendo desmarcarse de una posición del conflicto permanente para participar dialogadamente en la gestión de los problemas de la empresa. En este sentido, no solo antes de la crisis, sino en pleno periodo de fuerte crecimiento económico e industrial del país (1997-2000), patronal y sindicatos del sector nos sentamos para acometer las necesidades de la industria en cada una de las empresas y acordamos medidas económicas, comerciales, industriales y laborales que sirvieran tanto para los años de fuerte demanda como de crisis.

La reforma laboral española, que inició su andadura en 2010, no ha servido para un sector que lleva casi 15 años referenciándose en el diálogo social, mediante acuerdos entre sindicatos y empresas. Un tejido industrial sólido y una mano de obra preparada, además de la elasticidad que ha sabido imprimir a la negociación colectiva, les hace un modelo para el resto de la industria del país. Lejos de considerar al coste laboral como un factor determinante.

Hemos negociado medidas que han tenido una incidencia directa en la reducción de la media salarial en algunos territorios con presencia del sector de automoción, respecto a la media nacional, sobre todo, en el ámbito de los constructores de vehículos y las grandes empresas de componentes. La situación actual requiere de compensar ese esfuerzo en el corto plazo.

## **Parque, sostenibilidad, innovación y el vehículo conectado**

El sector del automóvil es un exponente claro del proceso de transformación que se refleja en la evolución de la economía global, jugando un papel importante en los cambios industriales e incorporando la mutación de las cualificaciones; la transferencia del valor añadido, incluida la aparición de nuevos sectores productivos en su ámbito; y planteando unos retos importantes de anticipación de la gestión de los cambios industriales y sociales. Todo ello, se enmarca en una simbiosis perfecta entre infraestructuras, vehículos, ciudadanos y administraciones, donde se complementan tecnologías de distintos signo (TIC, energías limpias y tradicionales, los sectores del acero, del plástico, del caucho.....). En definitiva, coches de bajo consumo, limpios, seguros y conectados.

Un vehículo nuevo consume un 30% menos de combustible y emite un 95% menos de partículas que uno antiguo. Aunque los planes PIVE han sacado un millón de vehículos antiguos de las carreteras, el problema sigue existiendo, no dejando de crecer la antigüedad del coche desde el año 2008 y se espera que continúe esta expansión.

Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que el uso de automóviles supone el 12% del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> (principal gas de efecto invernadero) en Europa. Y el cumplimiento de los objetivos europeos sobre emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los coches previstos para el año 2020 supone un incremento de los costes de fabricación de vehículos. Para los sindicatos europeos, y españoles, sería oportuno que la Comisión Europea equilibre las exigencias en esta materia y las necesidades que tienen las marcas a la hora de atender las exigencias de los consumidores en la utilización de los vehículos.

Porque, de lo contrario, el perjudicado sería el empleo y el crecimiento en la región, por lo que es preciso que las decisiones que se adopten en materia de reducción de emisiones no afecten a la competitividad del sector del automóvil.

En materia de movilidad se viene apostando por el desarrollo de vehículos de gas natural vehicular (GNV), Los Estados miembros tendrán dos años para diseñar una estrategia de desarrollo para el suministro de estos combustibles y las infraestructuras necesarias, incluyendo, por primera vez, el AutoGas (Gas Licuado de Petróleo -GLP-), que es el carburante alternativo más utilizado en el mundo, con 25 millones de vehículos, de los cuales más de 13 se encuentran en Europa y 37.000 en España.

El impulso de la movilidad de los vehículos en Europa, a través de la comercialización de vehículos eléctricos e infraestructuras de recarga, es otro factor determinante de la evolución de los vehículos en una perspectiva fijada entre 15 o 30 años. En España, se ha producido un estancamiento en la venta de vehículos eléctricos e híbridos en los últimos años y la tendencia no resulta esperanzadora para los próximos ejercicios. Porque el sistema de ayudas a la compra no ha aumentado nunca su dotación, a lo que se añade la nula

apuesta de los Gobiernos en medidas relacionadas con la necesidad de una infraestructura adecuada de carga de las baterías.

Todos estos objetivos se traducen en la necesidad de incorporar en el tejido productivo español la especialización dentro de la cadena, superando los actuales productos de media tecnología tanto para bienes finales como para partes y componentes. El parámetro de competitividad reside al margen de los costes laborales, teniendo como principal referencia el coste que incluya gastos de I+D, fabricación, materiales y considerar los efectos directos del ahorro en logística, trabajando en la política de compras, manteniendo una estrecha relación con los proveedores, en definitiva, donde se concentra el 90% del valor de un vehículo.

Los fabricantes de automóviles tendrán que afrontar en la próxima década importantes retos en materia de software, electrónica y automatización para adaptarse a la nueva era del coche conectado. Porque más de la mitad de las innovaciones que logran los coches tiene que ver con el *software* y la electrónica. La conectividad a través del impulso de la electromovilidad y la digitalización de vehículos y factorías. La conexión de los procesos industriales a internet propicia el gran salto.

## **Conclusiones**

La importancia de la industria como sector estratégico en España, junto a las experiencias acumuladas durante la crisis, exige reconsiderar el papel de la política industrial como potenciador de un crecimiento económico de medio o largo plazo.

El automóvil está contribuyendo a la reindustrialización en España, junto al sector aeroespacial, la química y la maquinaria ferroviaria con desarrollos punteros. El objetivo es orientar y concretar las futuras actuaciones de política industrial que permitan definir un nuevo modelo productivo para España o, al menos, el cambio de modelo. No se trata de señalar cuáles son los sectores de futuro, sino propiciar un marco favorable que permita la expansión sólida del sector industrial, favoreciendo la inversión en nuevas tecnologías y avanzando hacia modelos más sostenibles y eficientes.

La evolución de este sector supone un avance en la carrera por liderar la reindustrialización de Europa y, en este marco, España debiera jugar un importante papel como locomotora industrial que posicione al sector de automoción español a la vanguardia mundial. Para lo que se requiere un compromiso decidido de todos los agentes involucrados para asegurar su apoyo con perspectiva de medio y largo plazo.

Con las inversiones comprometidas en los dos últimos años, las mayores en la historia del país, el automóvil puede continuar liderando la reindustrialización y el crecimiento económico del futuro, acompañando al talento y el esfuerzo de todos los implicados en la cadena de valor.

Pero aún existen importantes incertidumbres para el sector en un futuro de medio-largo plazo y que tienen que ver con la inevitable sustitución progresiva de las energías fósiles y los evitables impactos medioambientales de las emisiones de gases de efecto invernadero, de las que el transporte por carretera de personas y mercancías es uno de los principales responsables; con las incertidumbres creadas por las decisiones adoptadas por algunas marcas europeas para reforzar las inversiones en materia de producción de vehículos en el norte de África en detrimento de las plantas españolas; la eficiencia en el consumo energético, que suponen un mayor esfuerzo innovador que no puede repercutirse a los precios de venta, dada la situación del mercado; además de mayores gastos e inversiones en I+D+i y una mayor eficiencia que es donde, en parte, descansa en nuevos sistemas de organización y más progreso técnico.

En el ámbito de las administraciones públicas, se debiera priorizar el objetivo de adquirir compromisos de estabilidad para un sector que representa una parte importante de muchas de las economías regionales del país. Y la mejor forma de hacerlo es a través de la configuración del diálogo sectorial que incorpore no sólo análisis concretos sobre la situación de la industria en general, y la de automoción en particular, sino proyectos de anticipación a los cambios, incluyendo medidas que palien los efectos derivados de las reestructuraciones productivas y alternativas sectoriales que incorporen actividades con nuevos valores tecnológicos. En este marco, junto a administraciones regionales, asociaciones empresariales y los sindicatos, los clústeres juegan un papel importante.

La solución a un futuro prometedor no descansa en el los planes PIVE, -que ayudan a rejuvenecer el parque-, ni en la fiscalidad -que sería bueno que se armonizase en la UE-, ni en el precio del combustible -que facilitaría la compra de vehículos-, sino en coches menos contaminantes y más seguros. Al mismo tiempo, es preciso que las marcas y los concesionarios abandonen un modelo obsoleto para aprovechar las nuevas tecnologías y estar más cerca de los clientes, adaptándose a sus necesidades.

Además, la actual situación del sector requiere, en mayor medida si cabe, la creación de una mesa de negociación que aborde, junto a la conformación de un Convenio General del Metal, el desarrollo de un Acuerdo Marco para el conjunto del sector de automoción, con el objetivo de mantener el tejido industrial actual y prepararlo para afrontar la competencia global, incluyendo actuaciones concretas sobre medidas de flexibilidad interna y la utilización de los ERE, instrumento excesivamente utilizado por las empresas.

Es necesario introducir, en este marco de participación, compromisos industriales, desarrollos tecnológicos y afectación al empleo, con el único objetivo de trabajar juntos para anticiparnos a los acelerados cambios del sector. En definitiva, los compromisos de estabilidad industrial enmarcados en expectativas a medio y largo plazo deben pasar a ser compartidos en el ámbito de la participación sindical cotidiana en la empresa.

Y, sobre todo, una apuesta para potenciar la formación para el empleo, teniendo en cuenta que la industria del automóvil se ha convertido en el motor del mercado laboral de los profesionales con perfil técnico, activando la demanda de personal cualificado. Para lo que es preciso solucionar problemas como la adecuación de los contenidos de la formación a las necesidades reales de la industria o la distancia entre las instituciones académicas y las necesidades de las empresas.

## **I N D I C E**

Resumen ejecutivo .....	2
Coyuntura económica e industrial.....	11
Situación del sector de automoción en el mundo.....	15
Evolución del sector en Europa y en la UE .....	21
El automóvil en España, situación y perspectivas.....	28
El empleo en la industria de automoción .....	36
Condiciones de trabajo en el sector .....	41
Situación de las empresas ensambladoras de vehículos.....	45
La industria de piezas y componentes para automoción.....	53
El papel de los clústeres de automoción en las CCAA.....	60
Los servicios para el automóvil.....	66
El sector del automóvil y la sostenibilidad.....	70
El carburante para el futuro .....	75
Innovación e I+D. El vehículo conectado .....	80
Conclusiones y propuestas de actuación sindical .....	85

La negociación colectiva sectorial y la formación como factores de desarrollo de la industria de automoción ..... 93

## Coyuntura económica e industrial

La distinta posición de economías tan relevantes como EEUU o China frente al estancamiento de la mayoría de países de la UE y de Japón, están produciendo cambios sustentados en una transformación de calado con el desplazamiento del eje económico mundial hacia la cuenca asiática del Pacífico y donde la mayor parte de la producción industrial la aportan los países en desarrollo. El sector del automóvil es un buen ejemplo de este cambio de tendencia en el ámbito industrial.

Diversos acontecimientos marcaron en especial el devenir de la economía mundial en 2014 y en los primeros meses de 2015: el abaratamiento excepcional del precio del petróleo, fuertes movimientos en los tipos de cambio, y elevadas tensiones geopolíticas:

- La inestabilidad del precio del petróleo, llevando a la OPEP a dejar caer el precio del combustible fósil y manteniendo su producción anual para desactivar los efectos de la producción del gas pizarra en EEUU y mantener su cuota de mercado, con consecuencias directas en varias economías, suponiendo una redistribución de los ingresos a nivel mundial.
- La aparición, en 2014, de pronunciados movimientos de tipo de cambio. El hecho más destacable fue la fuerte apreciación del dólar frente a otras divisas, como el euro y el yen, sobre todo por el anuncio de la Reserva Federal de abandonar de forma gradual a lo largo de 2015 el límite inferior cero de los tipos de interés en Estados Unidos, mientras que la zona euro va a mantener la relajación de su política monetaria.
- Las elevadas tensiones de tipo geopolítico, en Rusia, Ucrania, algunos países de Oriente Medio y en otros de África, que condicionaron los resultados de la economía mundial, por la vía de su impacto sobre el comercio y su influencia sobre la confianza de los agentes económicos.

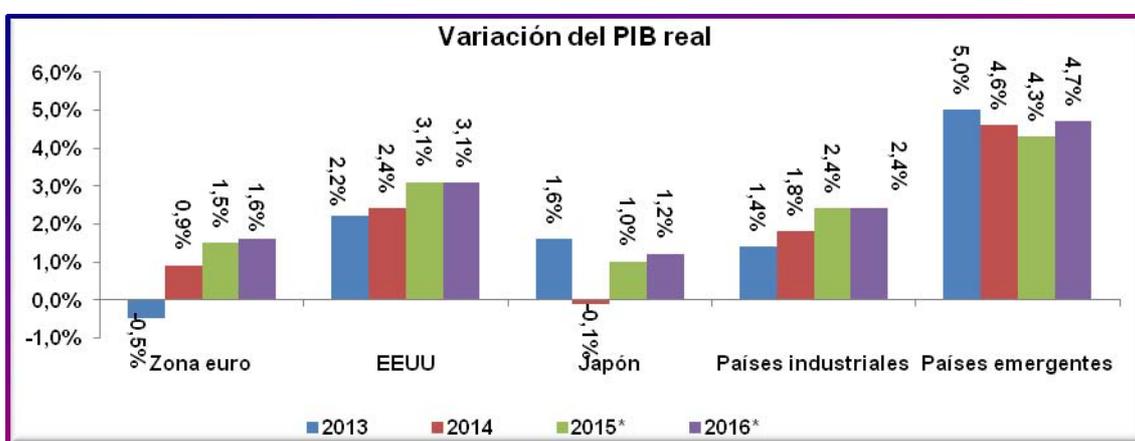
Situación que estuvo acompañada de una fuerte desaceleración de las economías emergentes durante el año 2015. La debilidad de China, el frenazo del comercio mundial, el abaratamiento de las materias primas y el, cada vez más cercano, fin de los estímulos en los países ricos. Todo ello ha creado dudas en las futuras expectativas de la economía, generando una especial *incertidumbre, inestabilidad y desconcierto* que define una nueva etapa. Sin olvidar que la desigualdad entre ricos y pobres en los países de la OCDE alcanza cifras récord, con sus efectos negativos para el crecimiento.

Transcurrido el ecuador del año 2015, las perspectivas de crecimiento de la economía global se encuentran amenazadas por la ralentización económica del gigante chino, arrastrando al resto de las economías emergentes y debilitando a las economías desarrolladas. Entre ellas, a la norteamericana, donde las perspectivas de EEUU se centran en la lenta recuperación del

mercado interno, con una débil demanda como consecuencia de fuerte aumento de la precariedad laboral.

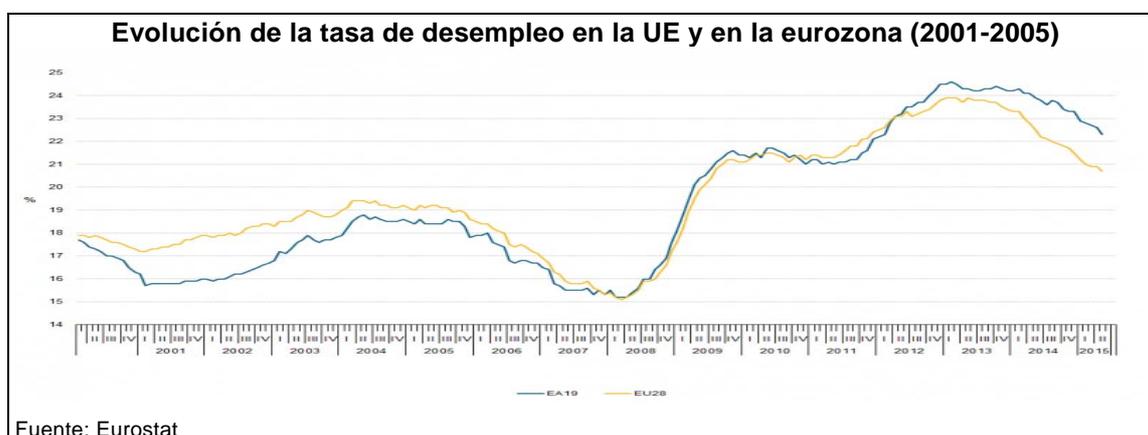
En Europa, se ofrece un escenario geopolítico convulso, con la constatación de los enormes perjuicios ocasionados por las políticas de austeridad. Con efectos directos en el significativo declive industrial europeo, que le aleja de su objetivo de reindustrialización y compromisos para el año 2020; y sus graves consecuencias sociales en términos de desempleo y desigualdad.

Lo que se manifiesta en una parálisis política para poder salir de un escenario de estancamiento económico y de altas tasas de paro durante un largo periodo de tiempo, que supuso la base para la aparición de nuevos partidos políticos y movimientos sociales de muy distinto signo que expresan una profunda transformación de las estructuras políticas convencionales de la “vieja Europa” y recogen el descontento de la ciudadanía, provocado por una fractura social fruto de las enormes desigualdades generadas por la crisis.



Fuente: FMI, abril de 2015. (\*) Previsiones

A lo que se añade el incipiente terrorismo yihadista, que amenazó al continente durante varios meses, además del conflicto Rusia-Ucrania, provocando el embargo, sanciones y restricciones comerciales a Rusia con efectos sobre la economía rusa en particular y en algunos países de la UE como España, por el elevado nivel de comercial que mantenía en materia agroalimentaria, sobre todo.

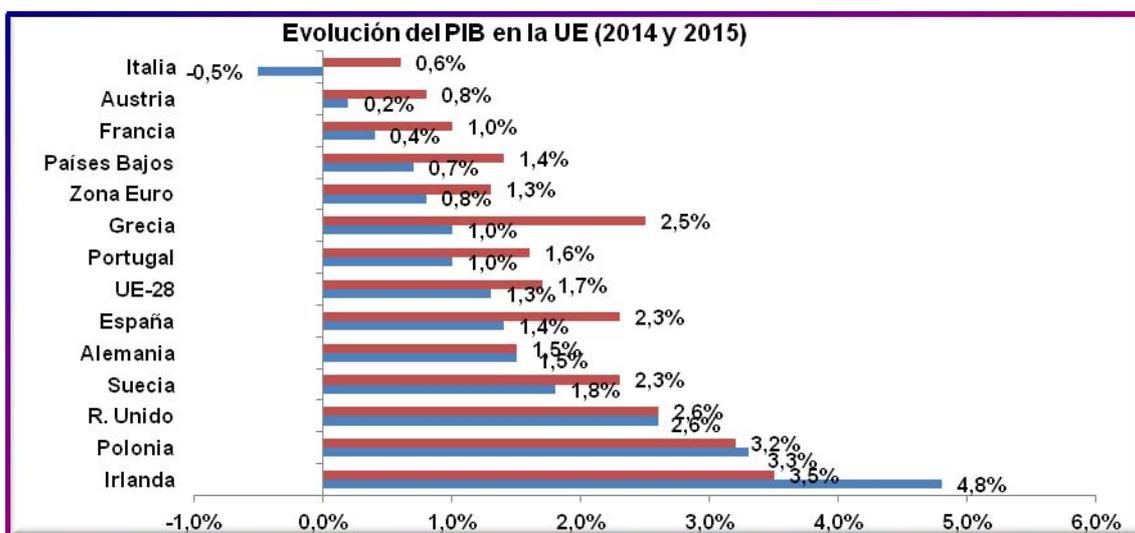


Fuente: Eurostat

Todo ello, incide en un crecimiento “*demasiado lento y débil*” en su camino a la recuperación hacia niveles anteriores a la crisis y se manifiesta en *casi cero crecimiento, cero inflación y cero en mejora del empleo (9,7% de tasa de desempleo en la UE-28, con 23,5 millones de personas en paro y 17,8 millones en la zona euro, el 11,2%)*. Entre los Estados miembros, en abril de 2015, las tasa de desempleo más baja se registró en Alemania (4,7%) y la más alta en Grecia (25,4% en febrero de 2015) y España (22,7%).

En España, el origen de la mayor profundidad de la crisis española deriva de las características del crecimiento económico durante la década de la fuerte expansión económica del país (1995-2006), reflejando fuertes debilidades y graves desequilibrios del modelo de crecimiento, acompañado de los altos niveles de corrupción que afloraron durante la crisis.

La convulsión manifestada es consecuencia de seis años de profunda crisis, mayor a la atravesada por el resto de los países de la Unión, con efectos directos en el empleo, en la capacidad de compra de los ciudadanos y en un crecimiento preocupante de las desigualdades. Situación que ha llevado a los ciudadanos hacia opciones políticas que recogen la fuerte indignación generada durante esos años y que incorpora una cierta incertidumbre a la hora de valorar su capacidad de gestión en el futuro de la sociedad española.

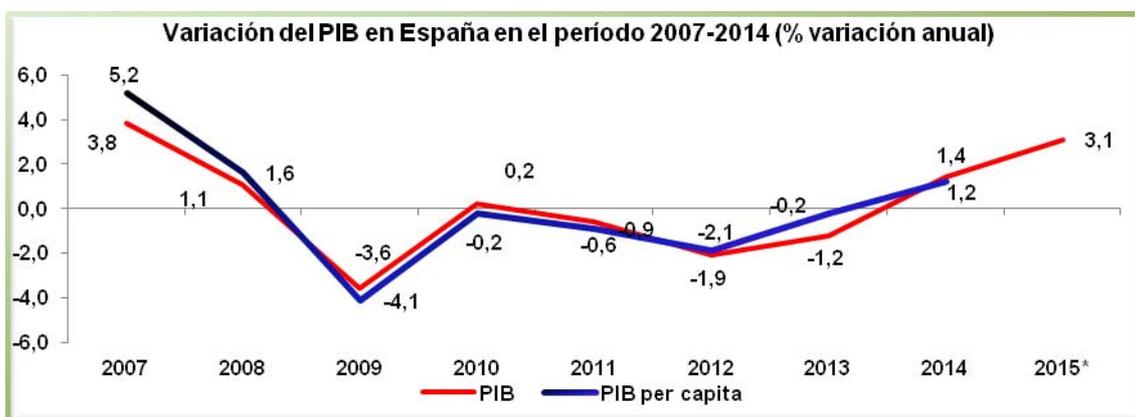


Fuente: Comisión europea, febrero de 2015

Los indicadores económicos durante 2014 señalaron un cambio en la tendencia negativa del consumo y de la inversión, haciendo posible una aportación positiva de la demanda nacional al crecimiento del PIB. Pero es una recuperación basada en la desigualdad, elevado endeudamiento público y privado, escasez de crédito y, de nuevo, con aportación exterior negativa al crecimiento.

La demanda exterior perdió fuerza por el crecimiento de las importaciones. Las exportaciones volvieron a aumentar en 2014, pero en menor medida, aunque sólo por detrás de Alemania. Se vienen manifestando una falta de

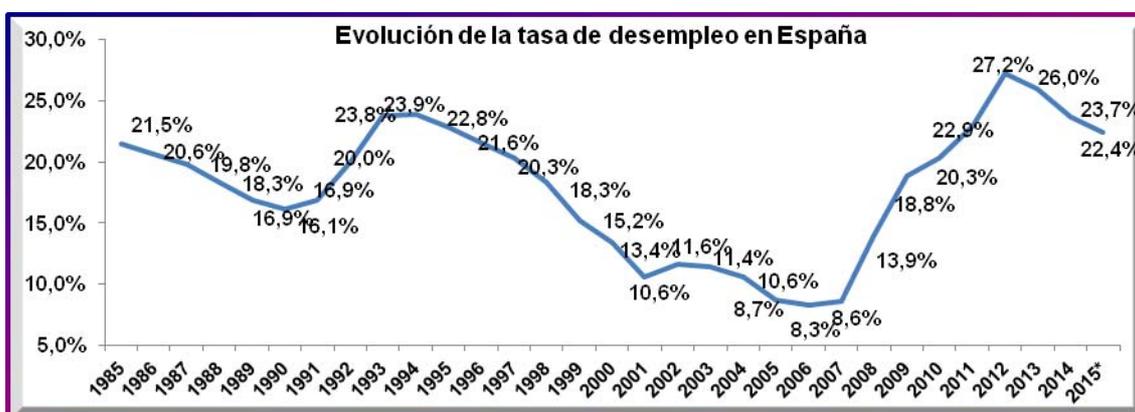
disciplina en los procesos de inversión que se refleja en el campo energético y en el de las infraestructuras, ocasionando un exceso de capital improductivo.



Fuente: INE, tomando como referencia los cambios en la contabilidad nacional, derivada de los aprobados por la Comisión Europea y en el que se incluyen las actividades ilícitas (prostitución y drogas). (\*) Datos 2º Tri. de 2015.

A pesar del casi medio millón de desempleados menos en 2014, en el primer trimestre de 2015 se mantienen 5,4 millones de parados (23,8%), frente a los 1,9 millones de finales del año 2007, con una leve caída de la población activa. Lo que incorpora 3,5 millones de parados de larga duración y una tasa de paro juvenil que se eleva al 51,8% del total. Además de 12,8 millones de personas en riesgo de pobreza (31%, frente al 22% de media de la OCDE), tres millones en situación de pobreza severa y 1,8 millones de hogares con todos sus miembros en paro, sin olvidar los 1,8 millones de familias que no llegan a los 6.000 euros de ingresos anuales.

Situación que ha afectado de forma contundente al Estado del bienestar, lo que se refleja en el fuerte recorte del gasto por habitante en educación y sanidad durante la crisis (20%), así como en los pagos por prestaciones por desempleo y pensiones, dependencia, vivienda e integración social.

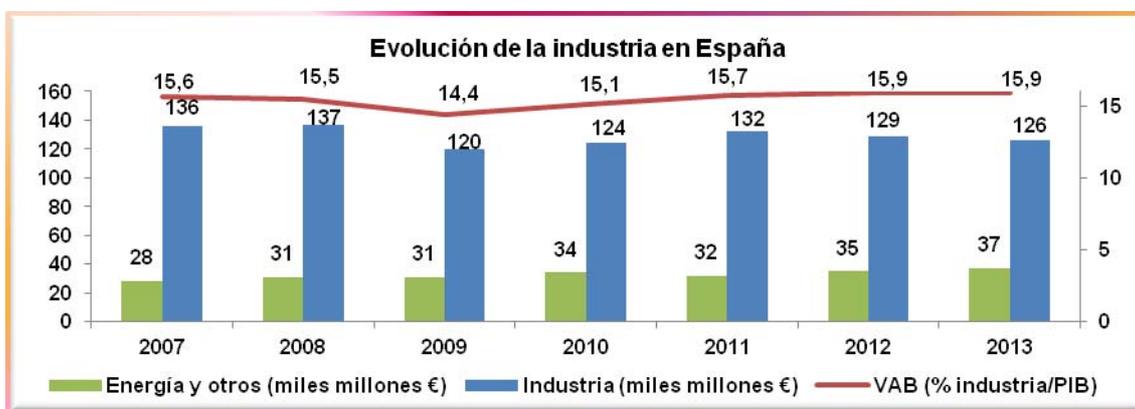


Fuente: Encuesta de Población Activa (EPA). (\*) Segundo trimestre de 2015

La mejora de la actividad en España se sustenta en los servicios, sobre todo, aunque la industria da muestras de participar en la recuperación. En 2014, la

producción industrial consigue su primer crecimiento desde 2010 (1,1%), tras un año con valores positivos, consiguiendo generar empleo en este período, después de una pérdida del 30% en el largo período de crisis. Crisis que ha facilitado los mayores avances de la productividad entre 2009-2013, pero situándose un 17% por debajo de la media europea (-43% de Holanda o Francia), estando muy lejos de volver a valores anteriores.

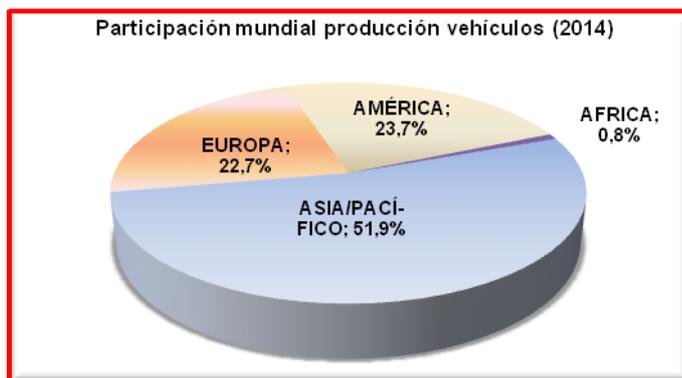
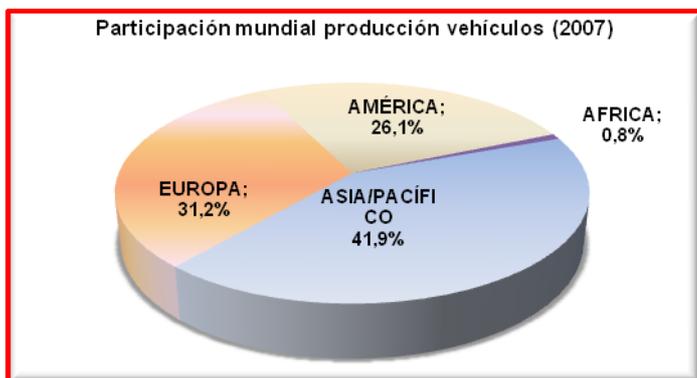
Los niveles de utilización de la capacidad productiva continua por debajo de los niveles europeos (75%, llegando a estar en el 80% en 2006) por la debilidad de la demanda interna. Mientras que la gran industria española pesa en Ibex 35 un 3,7%, en el DAX alemán su industria representa el 30%, en el CAC 40 francés un 18,5% y en el FTSE británico lo hace al 15,9%. Todo ello, se manifiesta en la mayor pérdida de participación de la industria en el PIB que el resto de los países de nuestro entorno.



Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Energía

## Situación del sector de automoción en el mundo

La aceleración de las economías y regiones con costes laborales más bajos que en los países desarrollados -compensando el menor desarrollo tecnológico con costes de mano de obra muy inferiores- y el crecimiento de la demanda en dichos mercados, ha provocado la expansión geográfica del sector de automoción y, en consecuencia, del de componentes.



El mundo del automóvil ha pasado desde las *big three* estadounidenses (General Motors, Ford y Chrysler), al dominio de las marcas japonesas, incorporando el *lean production* (Toyota) o el acelerado desarrollo de la industria europea con la producción basada en megaplataformas (Volkswagen), en espera del posible predominio de las economías emergentes en el futuro (China e India).

Actualmente, los vehículos se producen cada vez más en países como Brasil, Rusia, India, China o Sudáfrica (BRICS), los cuales, en 2014, abarcaron un 37% de la producción mundial, frente al 24% que tenían en 2007. Mientras que lo producido en la Triada (Europa, Norteamérica, Japón y Australia) se eleva al 53% de la producción total, frente a casi el 69% de la participación que tenían estos mercados en 2007.

Es decir, éstos han perdido un 16% de cuota mundial de participación que ha sido absorbida por los países emergentes en el 81% de esa pérdida. Además, lo más significativo es que el continente europeo ha vuelto a ser desplazado por la industria americana del segundo puesto mundial.

El año 2014 reflejó un crecimiento de casi el 3% de la producción de vehículos en el mundo, destacando las subidas de España (11%), México y la República Checa (10%), China (7%) o los espectaculares datos de Irán (47%). Sin embargo, economías que se encontraban en procesos de desarrollo acelerado, en el marco de los BRIC, como Brasil y Rusia han sufrido un fuerte choque en este año, manifestado en una caída importante de la producción de vehículos (15% y 14%, respectivamente). El resto de los países han mantenido una evolución poco significativa.

PRODUCCION DE VEHICULOS EN LOS PRINCIPALES MERCADOS DEL MUNDO								
PAISES	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.China	8.882.456	9.299.180	13.790.994	18.264.667	18.418.876	19.271.808	22.116.825	23.722.890
2.EEUU	10.780.729	8.693.541	5.731.397	7.761.440	8.661.535	10.328.884	11.066.432	11.660.699
3.Japón	11.596.327	11.575.644	7.934.057	9.625.940	8.398.630	9.942.711	9.630.181	9.774.558
4.Alemania	6.213.460	6.045.730	5.209.857	5.905.985	6.146.953	5.649.269	5.718.222	5.907.548
5.Corea del Sur	4.086.308	3.826.682	3.512.926	4.271.941	4.657.094	4.557.738	4.521.429	4.524.932
6.India	2.253.729	2.332.328	2.641.550	3.536.783	3.927.411	4.145.194	3.898.425	3.840.160
7.México	2.095.245	2.176.994	1.561.052	2.345.124	2.681.050	3.001.974	3.054.849	3.365.306
8.Brasil	2.977.150	3.215.976	3.182.923	3.648.358	3.407.861	3.342.617	3.712.380	3.146.118
9.España	2.889.703	2.541.644	2.170.078	2.387.900	2.373.329	1.979.179	2.163.338	2.402.978
10.Canadá	2.578.790	2.082.241	1.490.482	2.071.026	2.135.121	2.463.732	2.379.834	2.393.890
11.Rusia	1.660.120	1.790.301	752.012	1.403.244	1.990.155	2.231.737	2.184.266	1.886.646
12.Tailandia	1.287.346	1.393.742	999.378	1.644.513	1.457.798	2.483.043	2.457.057	1.880.007
13.Francia	3.015.854	2.568.978	2.047.658	2.227.374	2.242.928	1.967.765	1.740.000	1.817.000
14.R. Unido	1.750.253	1.649.515	1.090.139	1.393.436	1.463.999	1.576.945	1.597.872	1.598.879
15.Indonesia	411,638	600,628	464,816	702,508	838,388	1,052,895	1.206.368	1.298.523
16.R. Checa	937.648	946.567	983.243	1.076.385	1.199.845	1.178.938	1.132.931	1.251.220
17.Turkia							1.125.534	1.170.445
18.Irán	997.240	1.274.184	1.395.075	1.599.454	1.648.505	989.110	743.647	1.090.846
19.Eslovaquia	571,071	575,776	461,340	561,933	639,763	926,555	975.000	993.000
20.Italia	1.248.312	1.023.774	843.239	857.359	790.348	671.768	658.206	697.864
<b>TOTAL</b>	<b>73.266.061</b>	<b>70.757.299</b>	<b>61.703.997</b>	<b>77.601.901</b>	<b>79.880.028</b>	<b>84.141.209</b>	<b>87.507.027</b>	<b>89.747.430</b>

El hecho de que la crisis financiera internacional ha dejado huella en el sector de automoción se manifiesta, sobre todo, en los países europeos y Japón. Mientras que China y EEUU ha vivido un crecimiento del 155% y del 34%, respectivamente en el período 2008-2014, seguido por India (64%), México (55%) y el 35% de Tailandia, los miembros de la UE, como Alemania (-2%), España (-6%), Francia (-29%), Reino Unido (-3%) o Italia (-32%) son los que han evitado que la producción mundial se quedara en cifras reducidas, con el 27% de crecimiento acumulado en este período, un 3,6% de media anual, en el que 2008 y 2009 destacaron por constituir los primeros años de la historia del sector que refleja descenso la producción mundial de vehículos (-3% y 13%, respectivamente).

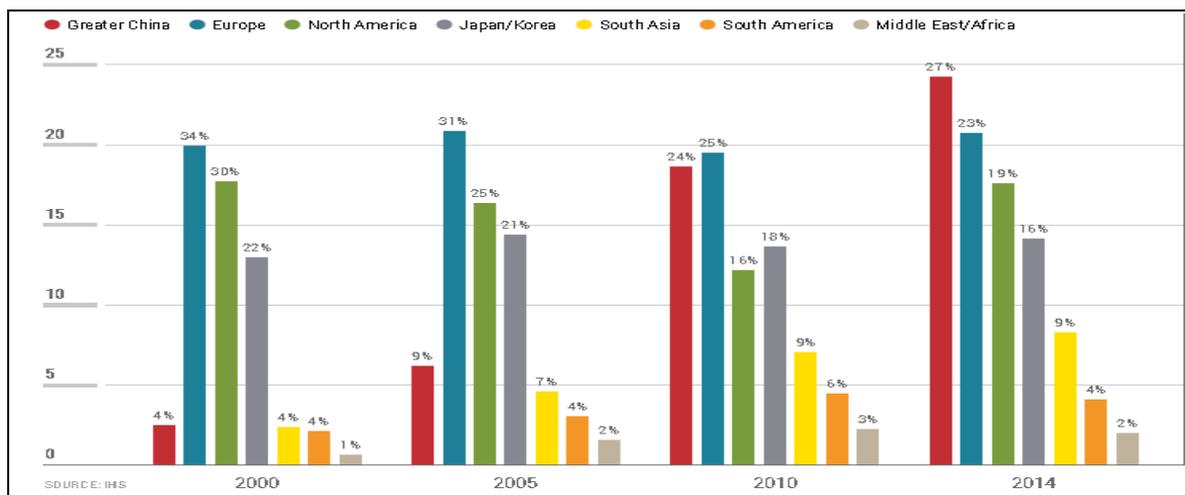
Por marcas, la mayor producción de vehículos en 2013 sigue encabezada por la japonesa Toyota, seguida de la norteamericana GM y la europea Volkswagen. Las 12 marcas que producen más de dos millones de vehículos cada una acaparan el 77% del total mundial de producción de vehículos.

MARCA	PRODUCCIÓN	%/total
Toyota	10.324.995	11,9%
General Motors	9.628.912	11,1%
Volkswagen	9.379.229	10,8%
Hyundai	7.233.080	8,3%
Ford	6.077.126	7,0%
Nissan	4.950.924	5,7%
Fiat	4.681.704	5,4%
Honda	4.298.390	4,9%
Suzuki	2.842.133	3,3%
PSA Peugeot Citroën	2.833.781	3,3%
Renault	2.704.675	3,1%
BMW	2.006.366	2,3%

Fuente: OICA

En territorio europeo se han fabricado 4,7 millones de unidades en el mismo período, superando por poco a China (4,6 millones). Los países de la UE produjeron 4,1 millones de vehículos y solo Asia se situó por delante de Europa, con casi 9,5 millones de turismos y el 50% de la cuota mundial.

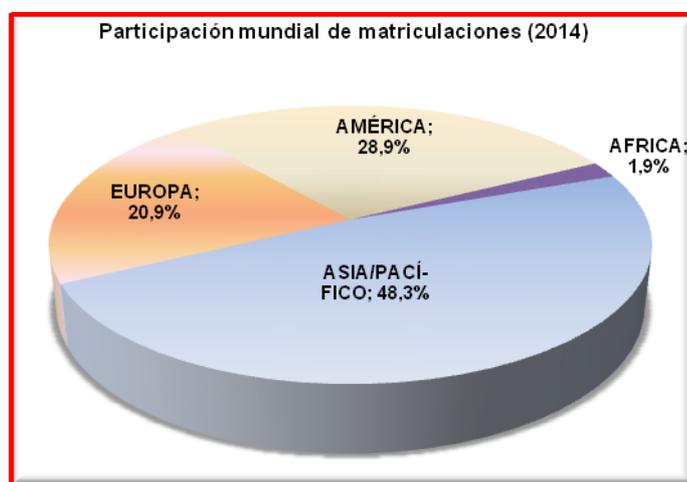
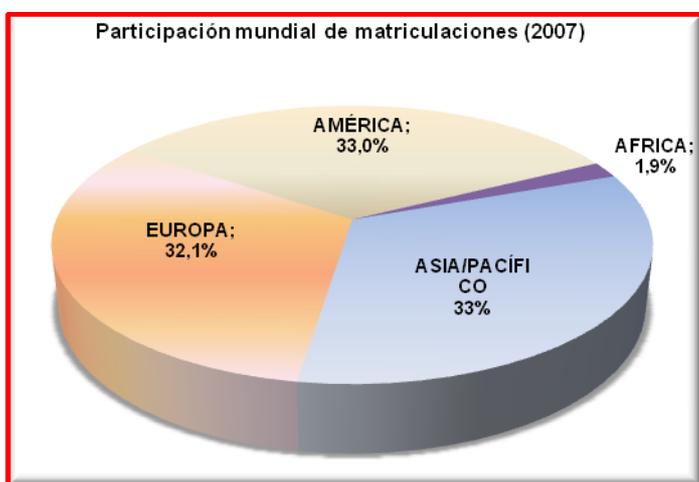
<b>Producción de vehículos en el mundo (millones de unidades (%))</b>
---



Respecto a la participación en los mercados regionales, el continente asiático está a punto de acaparar el 50% de las ventas de vehículos mundiales, como lo ha hecho en la producción. Ha crecido más de 15 puntos respecto al año 2007, en detrimento, sobre todo, del mercado europeo, que ha caído 12 puntos en el período 2007-2014, mientras que el mercado americano solo lo ha hecho en un 4%.

En el mismo período y por países, el crecimiento de la participación más destacado, como no podía ser menos ha sido del mercado chino (14,3%). El resto de los mercados, salvo el brasileño (0,5%) y el indio (0,8%) han reducido sus matriculaciones en 2014 con respecto al año 2007. La caída más elevada la refleja el mercado de EEUU (-3,9%), seguida del mercado interno español (-1,6%) y del italiano (0,8%).

Las ventas del mercado chino han aumentado en este período un 167%, crecimiento solo superado por el mercado indonesio (179%), unido al de Brasil (42%), Corea del Sur (30%) y el de Canadá (12%). Con caídas importantes del mercado español, sobre todo (-49%), seguido de cerca por el italiano (-46%) y, a mayor distancia, el francés (-16%) y el ruso (-12%).



Fuente: OICA

Después de la debacle generalizada del año 2009, el año 2010 fue de recuperación de las ventas para países como EEUU -cuyo mercado se redujo en casi seis millones de unidades entre 2007 y 2009-, Rusia -una drástica caída en 2009, recuperación posterior y colapso a partir de 2012-, Canadá o Corea del Sur, México, Canadá y Australia. Otros, tuvieron que esperar hasta 2012, como Japón y el resto de los mercados.

En Alemania, la crisis del mercado interior se produjo en 2010 y mantiene una tendencia muy baja de crecimiento desde el año 2011. Mientras que el Reino Unido empezó a crecer en 2012, llegando a superar en 2014 las ventas de 2007, lo que pocos han conseguido. España no se recuperó hasta 2013.

En 2014 el mercado global se incrementó en un 3%, destacando España con el mayor crecimiento de los mercados (20%), aunque es el único de los mercados más significativos que no ha llegado al millón de ventas, situándose a mucha distancia el Reino Unido (9,5%) y Corea del Sur (7,7%), seguidas de China y México (6,9%), Canadá y EEUU (6%, respectivamente).

En el primer trimestre de 2015, las ventas de vehículos a nivel mundial crecieron un 2,3%, hasta alcanzar los 17,9 millones de unidades. Los mercados chino y europeo son los que más crecieron (9,2% y 8,6%, respectivamente), seguidos del de EEUU (4,3%), con 3,3 millones de matriculaciones en ese período. En este mismo período, el descenso se ha producido en Japón, con 14,3% de reducción, y en el mercado ruso (-36%), como consecuencia de la grave crisis que atraviesa este país.

MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS EN LOS PRINCIPALES MERCADOS DEL MUNDO								
PAISES	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.China	8.791.528	9.380.502	13.644.794	18.061.936	18.505.114	19.306.435	21.984.079	23.491.893
2.EE.UU	16.460.315	13.493.165	10.601.368	11.772.219	13.040.613	14.785.936	15.883.443	16.841.973
3.Japón	5.309.200	5.082.233	4.609.333	4.956.148	4.210.224	5.369.721	5.375.513	5.562.887
4.Brasil	2.462.728	2.820.350	3.141.240	3.515.066	3.633.253	3.802.071	3.767.370	3.498.012
5.Alemania	3.482.279	3.425.039	4.049.353	3.198.416	3.508.454	3.394.002	3.257.718	3.356.718
6. India	1.993.721	1.983.071	2.266.269	3.040.390	3.287.737	3.576.756	3.241.302	3.176.763
7.R. Unido	2.799.619	2.485.258	2.222.542	2.293.576	2.249.483	2.333.763	2.595.713	2.843.025
8.Rusia	2.898.032	3.222.346	1.597.457	2.107.135	2.901.612	3.141.551	2.998.650	2.545.666
9.Francia	2.629.186	2.614.829	2.718.599	2.708.884	2.687.052	2.331.731	2.207.373	2.210.927
10.Canada	1.690.345	1.673.522	1.482.232	1.583.388	1.620.221	1.716.178	1.780.523	1.889.437
11.Corea Sur	1.273.253	1.216.125	1.453.875	1.556.019	1.579.320	1.530.585	1.543.564	1.661.868
12.Italia	2.777.175	2.421.918	2.357.443	2.164.153	1.942.949	1.534.889	1.420.814	1.492.642
13. Indonesia	433.341	603.774	486.088	764.710	894.164	1.116.230	1.229.811	1.208.019
14.México	1.099.866	1.025.520	754.918	820.406	905.886	987.747	1.100.542	1.176.305
15. Australia	1.049.982	1.012.164	937.328	1.035.574	1.008.437	1.112.132	1.136.227	1.113.224
16.España	1.939.298	1.362.586	1.074.222	1.114.119	931.404	790.991	822.950	987.281
<b>TOTAL</b>	<b>71.192.619</b>	<b>68.076.216</b>	<b>65.415.240</b>	<b>74.628.515</b>	<b>77.926.946</b>	<b>81.739.096</b>	<b>85.641.579</b>	<b>88.240.088</b>

Fuente: OICA

China continúa en primera posición, con 4,8 millones de unidades vendidas en el primer trimestre de 2015 y una cuota de mercado mundial del 26,8%.

Es, desde el año 2009, el mayor mercado automovilístico del mundo, con 18,9 millones de turismos (9,9% del total mundial). El potencial de crecimiento se concentra en que el 67% de los que compran un coche lo hacen por primera vez, porcentaje que en el mercado europeo se reduce al 9%. De ahí que todas las marcas occidentales continúen apostando por China.

El coche en China es 2.000 euros más caro que en Europa, con un salario medio de la mitad del viejo continente. Entre las 70 marcas que se han creado en este país, una por cada provincia, ofertan 380 modelos, lo que les resta capacidades en materia de I+D y obtener diseños propios, lejos de las actuales imitaciones de las marcas occidentales.

General Motors ingresó, en 2013, por sus empresas conjuntas 3,7 millones de dólares de su negocio en China, donde abrirá cinco nuevas plantas de ensamblaje. Este país representa un tercio de las ventas de vehículos de Volkswagen y General Motors. En 2013, Volkswagen obtuvo 9,6 millones de beneficios de explotación en el país asiático, es decir, el 82% del total de sus beneficios en todo el mundo.

El sector de automoción, tanto de componentes como vehículos, depende en gran medida de la tecnología. En 2012, seis de las 20 empresas con mayor gasto en I+D+i del mundo pertenecían al sector de automoción, que fue el tercer sector con más inversión absoluta por detrás del sector farmacéutico y del de hardware tecnológico.

La construcción de 90 millones de vehículos requiere el empleo de cerca de nueve millones de personas directamente en la fabricación de los vehículos y componentes, es decir, más del 5% del empleo manufacturero total del mundo. Se estima que cada empleo directo de automóviles atrae, al menos, otros cinco empleos indirectos, lo que supone más de 50 millones de puestos de trabajo en la industria de automoción. Entre otros, los que participan en la producción de muchas industrias, incluyendo el acero, el hierro, el aluminio, el vidrio, el plástico, los textiles, ordenadores de abordo, caucho.....

La presión del mercado han requerido la adopción de sinergias vinculadas al desarrollo tecnológico (sistemas de seguridad, comunicación y medio ambiente sobre todo), reflejando la estrecha colaboración entre fabricantes de coches y de componentes, convirtiéndose éstos en destacados “jugadores” en el campo del mercado la industria de automoción. La alemana Robert Bosch encabeza el mayor nivel de facturación, junto a la japonesa Denso, la canadiense Magna y la también alemana Continental AG, destacando en nivel de facturación sobre el resto de las compañías del mundo.

<b>Ventas de las principales empresas de componentes del mundo (millones dólares)</b>				
	<b>Ventas en Europa 2013</b>	<b>Ventas en Europa 2012</b>	<b>Ventas en el Mundo 2013</b>	<b>Ventas en el Mundo 2012</b>
1. Rober Bosch GmbH	21.297	19.129	<b>40.183</b>	36.787
2. Denso Corporation	4.212	3.762	<b>35.849</b>	34.200
3. Magna International	14.094	12.171	<b>34.375</b>	30.428
4. Continental AG	16.415	16.400	<b>33.500</b>	32.800
5. Faurecia	12.933	12.600	<b>23.950</b>	22.500
6. Johson Controls Inc.	9.485	10582	<b>23.440</b>	22.515

7. ZF Friedrichshafen AG	11.852	10.929	<b>20.434</b>	18.843
8. BASF SE	7.164	7.637	<b>12.351</b>	13.168
9. Lear Corporation	6.169	5.098	<b>16.234</b>	14.567
10. TRW Automotive	6.620	6.010	<b>16.147</b>	14.141
11. Delphi Automotive	6.051	6.011	<b>15.475</b>	14.432
12. Valeo SA	6.833	6.536	<b>13.666</b>	12.816
13. Mahle GmbH	3.998	2.762	<b>8.506</b>	7.081
14. Schaeffler AG	4.572	4.288	<b>8.165</b>	7.658
15. Benteler Auto.	4.323	4.433	<b>7.720</b>	7.643
16. Gestamp Automoción	4.755	4.939	<b>7.670</b>	7.599
17. Magneti Marelli S.p.A.	4.911	4.583	<b>7.665</b>	7.073
18. BorgWarner Inc.	3.570	3.592	<b>7.437</b>	7.183
19. HELLA KGaA	3.551	3.773	<b>6.700</b>	6.505
20. Brose Fahrzeugteile GmbH	3.429	3.351	<b>6.212</b>	5.778

## Evolución del sector en Europa y en la UE

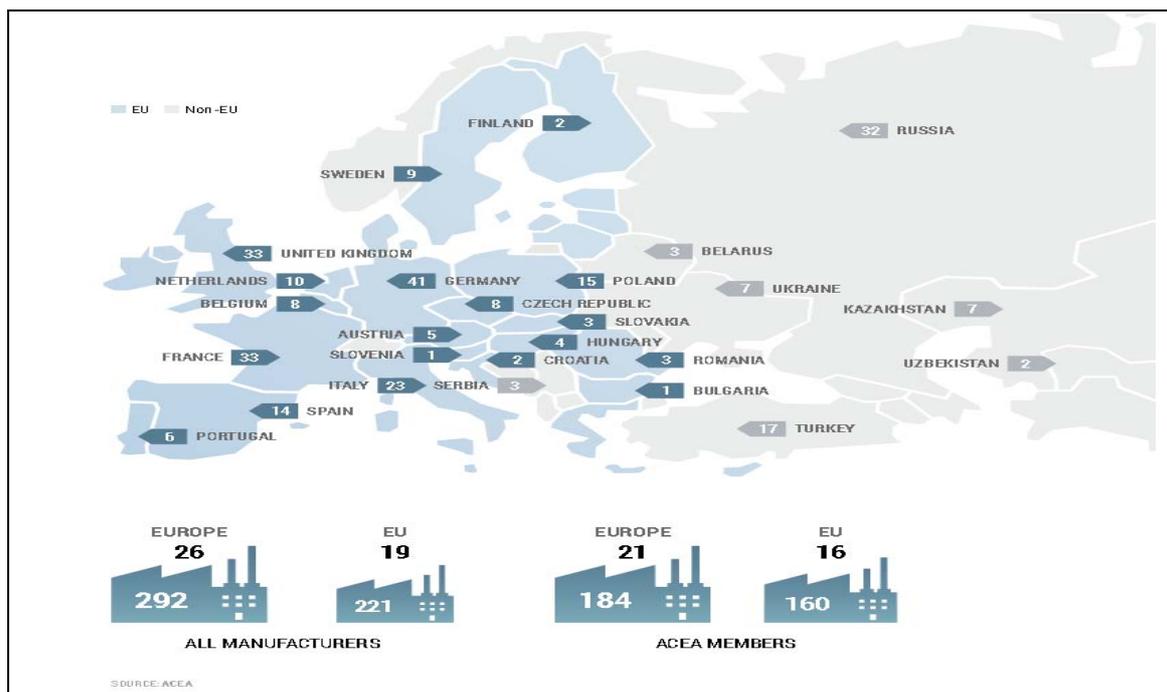
El de automoción es un sector clave para la industria europea ya que representa el 7% de su PIB y emplea a más de 12 millones de personas, tres millones de las cuales están altamente cualificadas, suponiendo el 10% del empleo de la industria manufacturera del continente.

En Europa, en 2012, las tres mayores empresas privadas por inversión en I+D+i pertenecieron al sector de automoción, liderando la inversión en el continente con 30.000 millones de euros de media al año. Los 396.000 millones de euros aportados a las arcas europeas, en impuestos anuales, contribuyen de manera importante a la economía de los 15. En su conjunto, ensambladores y componentes, la inversión del sector se eleva a los 41.538 millones de euros anuales. Evolución que viene favorecida por la devaluación del euro frente al dólar.

La UE mantiene un exceso de capacidad crónico y las medidas adoptadas por los distintos gobiernos, vía subvenciones y préstamos para ayudar al sector, se muestran insuficientes para competir en costes con los principales fabricantes asiáticos. Por ello, desde hace tiempo, y para afrontar este problema, las multinacionales europeas han comenzado a posicionarse reestructurando plantillas, cerrando plantas y trasladando sus centros de producción a países con costes más bajos.

La fabricación de vehículos, durante el período 2008-2014, tuvo sus peores años en 2008, 2009 y 2012, con un media del 12,5% de caída, aunque el acumulado de todo el período reflejó un incremento del 13,3%, el 1,1% de media anual, gracias a las matriculaciones del año 2013, año que facilitó la recuperación de las matriculaciones, llegando a superar las del año 2007 de forma sensible en 2014.

### Distribución de las plantas europeas de producción (2014)



Alemania, primer productor europeo, refleja una caída acumulada en el mismo período del 1,5%; España, segundo productor, tuvo una reducción acumulada del 4,8%; respecto al tercer productor, Francia, la situación empeoró, acumulando una caída del 27,8%, un 6,3% de media anual; la del cuarto productor europeo, Reino Unido, es más reducida, con un -3,1% acumulado en el período 2007-2014, medio punto de reducción media anual; mientras que el quinto, Italia sufre también la caída más importante (-32%), un 7,1% de media anual.

La situación de la economía rusa está provocando la deslocalización de la actividad de los grandes grupos hacia otros países y mercados. En este sentido, General Motors anunció el mes de junio de 2015 que dejaba de producir y vender los vehículos que fabricaba en San Petersburgo, afectando a unas 1.000 personas y renunciando a construir una nueva fábrica, como tenía previsto. Mientras que Nissan plantea despedir a 357 trabajadores, de los 2.000 que emplea en ese país y el consorcio PSMA (Peugeot, Citroën y Mitsubishi) ha interrumpido de forma temporal la producción de coches en una de sus fábricas rusas.

La fuerte depresión la ha llevado a una caída de las ventas del 16% en el año 2014 y una previsión de llegar al -35% en 2015. Un rublo muy débil está socavando a los fabricantes de automóviles que tienen que importar la mayoría de sus piezas para poder seguir fabricando en el país

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA UE								
Países	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Alemania	6.213.460	6.045.730	5.209.857	5.905.985	6.146.953	5.649.269	5.718.222	5.954.838
España	2.889.703	2.541.644	2.170.078	2.387.900	2.373.329	1.979.179	2.163.338	2.418.462
Francia	3.015.854	2.568.978	2.047.658	2.227.374	2.242.928	1.967.765	1.740.000	1.855.231
R. Unido	1.750.253	1.649.515	1.090.139	1.393.436	1.463.999	1.576.945	1.597.433	1.597.892
Italia	1.248.312	1.023.774	843.239	857.359	790.348	671.768	658.207	694.750

TOTAL	16.691.210	15.174.690	12.241.033	13.797.321	14.121.631	12.827.181	16.183.724	17.191.442
-------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Fuente: ACEA

País que, en el marco de su programa de desarrollo de la industria automovilística (2008), el Gobierno incrementó al 30% los aranceles de importación de coches. Medida que estimuló a los grandes productores a asentarse en Rusia para fabricar vehículos. Pero, tras la crisis de Ucrania, y la decisión de la UE y EEUU de aplicar el embargo y sanciones comerciales al país, su situación está afectando de forma al sector de automoción. La devaluación del rublo encarece hoy los componentes importados y la capacidad adquisitiva de los rusos ha disminuido de forma acelerada.

La UE-28 fabricó 17,2 millones de vehículos en 2014, el 19% de la producción global de automóviles y el 21% de los turismos (15 millones de unidades). El mercado de la UE-27 ha matriculado 14,4 millones de vehículos en 2014, el 16% del global y el 18% de los turismos de todo el mundo (12,6 millones).

En ese año, la UE-28 tuvo un incremento del 6,2%, siendo la producción española la que mejor resultado ofreció (11,8%), seguido a distancia por la de Francia (6,6%) e Italia (5,6%), que son los tres países donde la crisis afectó de forma más importante. Mientras que el crecimiento alemán es más discreto (4%), siendo nulo el del Reino Unido, ya que su comportamiento durante la crisis fue mejor.

La producción de turismos en la UE creció un 5,1% en el primer trimestre de 2015, contribuyendo España con casi con el 24%, mientras que Alemania redujo su producción en un 0,5%. Las ventas llegaron a los 4,2 millones de unidades, con un incremento del 2,2% sobre el mismo período del año 2014.

También en el año 2014, la balanza comercial del sector del automóvil registró un superávit de 90.153 millones de euros en la UE, tras venderse 5,5 millones de vehículos al exterior. Las importaciones crecieron casi un 2%, el 74% de las mismas corresponden a cuatro países (EEUU, Japón, Turquía y Corea del Sur), mientras que las exportaciones lo hicieron en un 2,7% (114.249 millones de euros), dirigidas a EEUU como principal destinatario de vehículos de la UE, con un incremento del 5,8% y concentrando el 18% de los coches vendidos en el exterior, por delante del crecimiento acelerado dirigido al mercado chino, constituyendo los dos países los que, con diferencia, acaparan las exportaciones del continente, casi el 30% de las ventas totales. El saldo positivo es un 2,9% superior al registrado en 2013.

El fuerte incremento de los envíos europeos hacia EEUU facilita de forma optimista la posición de la patronal europea del automóvil (ACEA)<sup>1</sup> a la hora de apostar por las negociaciones sobre un Tratado de Libre Comercio entre la UE y EEUU (TTIP). Un acuerdo que, de alcanzarse, sería *"muy beneficioso"* para la industria automovilística de Europa, según ha reconocido el secretario general de la patronal, Erik Jonnaert. *"Trabajamos para unificar los estándares en seguridad para que un vehículo fabricado en España se*

<sup>1</sup> La Asociación de Constructores Europeas de Automóviles representa a los 15 fabricantes de automóviles, camionetas, camiones y autobuses con sede en Europa.

exporte a EEUU sin que se tenga que adaptar a aquel mercado. Esto supondría una reducción del 27% de los costes de producción y mejoraría la competitividad de la industria europea", recordando que, actualmente, en las transacciones comerciales entre ambas regiones, el automóvil está presente en un 10% de los casos.

Destino de las exportaciones europeas de turismos								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% change 14/13	% share 2014
WORLD	3,339,264	4,197,129	5,111,768	5,764,020	5,850,713	5,461,083	-6.7%	100.0%
United States	547,349	708,986	731,144	874,998	949,766	982,790	3.5%	18.0%
China	172,221	345,982	478,877	526,878	554,383	607,843	9.6%	11.1%
Turkey	170,457	339,562	388,001	357,131	486,703	372,288	-23.5%	6.8%
Russia	175,996	291,164	470,880	565,987	439,632	301,082	-31.5%	5.5%
Switzerland	203,939	255,875	291,900	303,503	272,586	267,923	-1.7%	4.9%
Japan	114,650	148,083	175,242	206,714	245,335	234,713	-4.3%	4.3%
Benin	73,672	86,884	138,786	224,191	249,312	219,023	-12.1%	4.0%
South Korea	32,659	64,142	75,144	94,667	116,423	172,734	48.4%	3.2%
Algeria	75,484	74,694	102,859	215,936	194,154	164,121	-15.5%	3.0%
Australia	84,157	123,250	141,396	150,429	165,894	162,556	-1.9%	3.0%

SDU AC E EUROSTAT

Fruto de este posible pacto, cuyas negociaciones están cuestionadas por la ciudadanía europea por su falta de transparencia y se seguridad a la hora de generarse conflictos entre inversores y Estados, los principales perjudicados serán los mercados asiáticos y sus fabricantes nacionales, cuyo peso específico se verá mermado a raíz del fortalecimiento de las relaciones con EEUU.

El bloque entre la UE y la nación norteamericana, que defiende la ACEA, se está erigiendo como un muro de contención frente a los intereses asiáticos en Europa. De hecho, ya hay analistas que consideran que es parte de una estrategia para poner trabas a las importaciones de Asia, que va a tener como próximos hitos la firma del acuerdo de Libre Comercio entre la UE y Japón y la renovación del acuerdo con Corea del Sur. Asimismo, se ha comentado que se va a pretender retrasar al máximo la llegada de las firmas asiática al Viejo Continente. El sector de automoción tiene mucha relevancia en esta negociación, frente a otras industrias como la tecnológica o la armamentística, en las que EEUU "no considera partner a Europa".

En cuanto a la evolución del mercado interior europeo, fue bastante peor que la actividad productiva. Entre otros motivos porque los fuertes ajuste económicos impuestos a los Estados por la Comisión, restringieron de forma drástica las posibilidades de consumo, obligando a los fabricantes a buscar otros mercados para compensar el fuerte retroceso de la demanda en la UE, sobre todo, en los países del sur de Europa.

Esta situación se refleja en una caída acumulada del 34,1% de las ventas en la UE-27 en el período 2008-2014. El mayor mercado europeo, Alemania, tuvo una reducción acumulada de las ventas del 2,1%; el segundo mercado, el de Reino Unido, la situación fue incluso positiva, con un incremento acumulado de las ventas del 14,3%; la situación del mercado francés, el tercero de la UE, contribuyó de forma exponencial a la caída europea de matriculaciones, disminuyendo un 15,4% acumulado en ese período, un 2,8% de media anual.

MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS EN EUROPA								
Países	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Alemania	3.482.279	3.425.039	4.049.353	3.198.416	3.508.454	3.394.002	3.257.718	3.356.718
Reino Unido	2.799.619	2.485.258	2.222.542	2.293.576	2.249.483	2.333.763	2.595.713	2.843.030
Francia	2.629.186	2.614.829	2.718.599	2.708.884	2.687.052	2.331.731	2.207.373	2.210.927
Italia	2.777.175	2.421.918	2.357.443	2.164.153	1.942.949	1.534.889	1.419.494	1.491.965
España	1.939.298	1.362.586	1.074.222	1.114.119	931.404	790.991	822.950	987.281
<b>TOTAL</b>	<b>23.075.368</b>	<b>21.923.546</b>	<b>18.661.876</b>	<b>18.799.111</b>	<b>19.731.905</b>	<b>18.650.167</b>	<b>13.562.748</b>	<b>14.399.784</b>

Fuente: ACEA

Bastante peor le fue al cuarto mercado europeo, Italia, con una reducción acumulada de las ventas del 38,4%, un 8,5% de media anual; y el español, el quinto mercado, tuvo su principal debacle en los años 2008 y 2009, acumulando un 27,6% de caída en el mismo período, el 8,1% de reducción media anual.

La situación del año 2014 refleja una cierta recuperación, con un crecimiento del 6,2% en la UE-27, constituyendo el primer año, desde 2007, en el que los principales mercados tuvieron resultados positivos de ventas de vehículos. El mejor resultado lo tuvo España, con un aumento del 20%, situándose muy lejos las ventas del Reino Unido (9,5%) y de Italia (5,1%), mientras que en Alemania fue menos sensible (3%) y Francia casi nulo (0,2%).

En el ámbito de las marcas, sólo el grupo alemán Volkswagen y los vehículos asiáticos (Nissan, Hyundai, KIA...) han conseguido crecimientos de las ventas en el mercado europeo durante el período 2008-2014.

MATRICULACIONES DE TURISMOS POR MARCAS					
PAISES	2008	2013	2014	% Varia 14/13	% Varia 14/08
1.VW Group	3.072.210	2.967.676	3.181.659	7,2	3,6
2.PSA Grou	1.863.757	1.310.566	1.358.630	3,7	-27,1
3.Renault Group	1.285.946	1.078.516	1.222.377	13,3	-4,9
4.Ford	1.232.952	877.056	927861	5,8	-24,7
5.Opel Group	1.348.583	945.704	905.444	-4,3	-32,9
6. BMW Group	821.745	761.677	797058	4,6	-3,0
7.Fiat Group	1.128.999	798.231	743.100	2,4	-37,2
8.Daimler	790.092	658.546	681.661	3,5	-13,7
9.Toyota Group	783.803	512.698	527.914	3,0	-32,6
10.Nissan	337.285	407.661	462.257	13,4	37,1
11.Hyundai	271.429	407.668	410.631	0,7	51,3
12.KIA	234.510	330.619	343.724	4,0	46,6
13. Volvo Car Corp	223.641	210369	236263	12,3	5,6

14.Mazda	244.330	133.761	161035	20,4	-34,1
15. Suzuki	249.518	141.658	151.315	6,8	-39,4
<b>TOTAL</b>	<b>14.739.999</b>	<b>11,879.573</b>	<b>12.550.771</b>	<b>5,7</b>	<b>-14,9</b>

Fuente: ACEA

Las ventas en el primer trimestre de 2015, reflejan la continuidad de la recuperación del mercado europeo, con un 8,6% de crecimiento, gracias al fuerte impulso del mercado español (32,6%), seguido del italiano (13,5%), francés, inglés y alemán, por encima del 6% todos ellos. Lo que coloca a la Unión en una cuota de mercado mundial del 23,4%. Mientras que las ventas de vehículos comerciales creció un 13,3% en Europa, a lo que también contribuyó de forma importante el crecimiento del mercado español (43%).

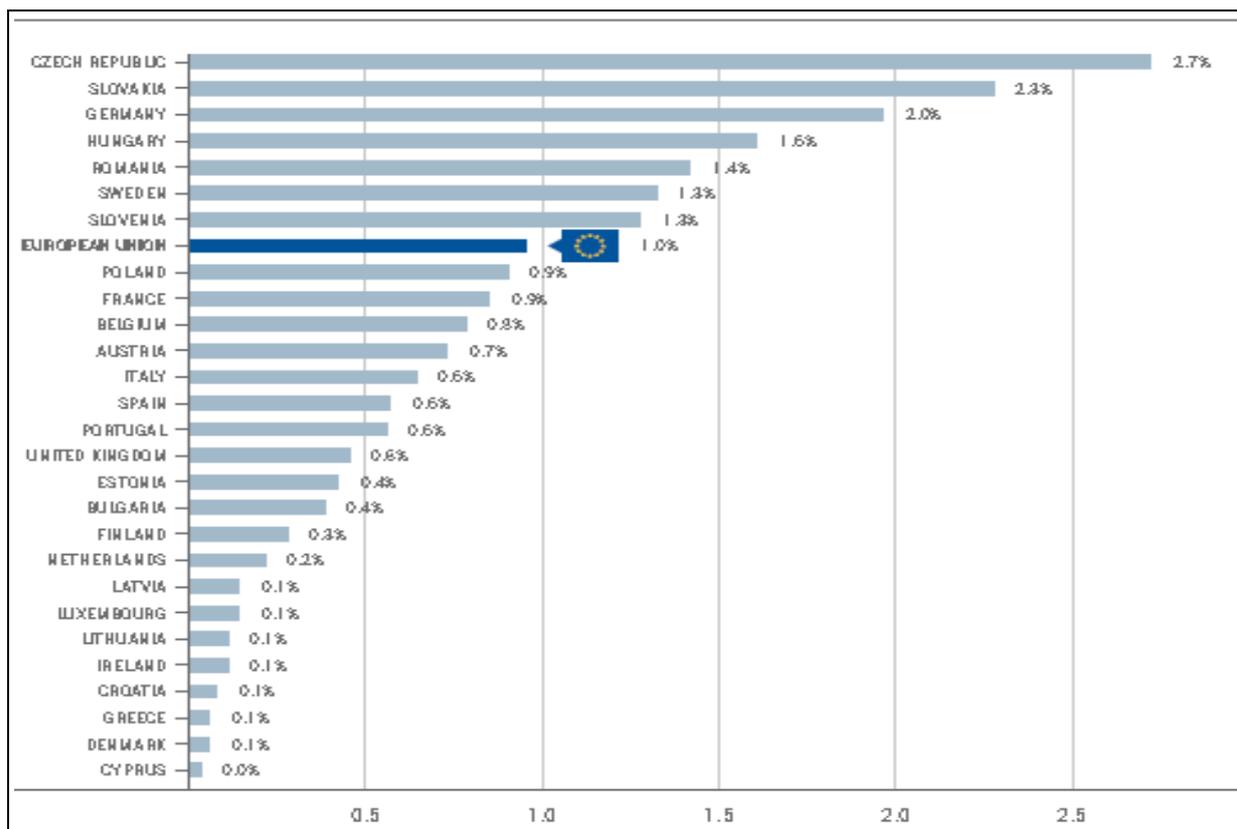
Más de 12 millones de personas trabajan en el conjunto del sector de automoción europeo, el 5,6% de la población activa del continente. Son 2,3 millones los que lo realizan de forma directa, representando el 7,6% del empleo industrial en Europa y del resto, 4,3 millones, lo hacen el mercado de vehículos usados (ventas y mantenimiento), 4,1 millones en el transporte (pasajeros y mercancías) y 1,4 millones en otras actividades (construcción, electrónica...).

El sector de automoción europeo ha perdido más de 80 fábricas y 500.000 empleos en la última década. El mayor nivel de empleo se sitúa en Alemania, un 35% del total, seguida a mucha distancia por Francia, con el 10,6%, e Italia, con el 7%. Además de Polonia (6,8%), el Reino Unido y la República Checa, con el 6,3% y 6,2%, respectivamente. Estos países incorporan el 72% del total del empleo de la UE-27. España y Rumania cierran el volumen más importante con más de 130.000 empleos cada uno, algo menos del 6% de participación sobre el total.

La República Checa, Eslovaquia y Alemania son los países de mayor participación del empleo sobre la población activa en cada una de sus economías, situándose en el doble de la media europea.

El grupo francés PSA tiene previsto reducir sus plantillas en 3.450 personas durante el año 2015 (1.500 prejubilaciones, 1.400 traslados a nuevas plantas y 550 derivados de ventas de actividades). La sueca Volvo Trucks lo tiene previsto con 4.400 trabajadores a nivel mundial, 1.300 con Renault Trucks en Francia. La rusa AutoVAZ se desprendió de 7.500 empleos en 2014; GM de 500 en su fábrica rusa de San Petersburgo. Mientras que los concesionarios lo harán en un 12% en la UE (47.500 desde el año 2007).

#### Empleo directo sobre población activa en la UE (2012)



Fuente: Eurostat, SMMT

En el lado positivo, el nuevo modelo de Volvo añadirá 1.300 empleos, con un incremento total de 4.600 puestos de trabajo. Ford de Valencia, desde 2013, ha incorporado 3.000 empleos de sus 8.000.

En general, el empleo del sector en la UE recoge una reducción acumulada, en el período 2008-2013, del 4,5%, un uno por ciento anual de media, sobre todo, por el efecto del año 2009 sobre el anterior (-8%). Sin considerar ese año, el resultado hubiera sido de signo positivo, con un escaso incremento del 1% de media anual. Las mayores pérdidas de empleo se sitúan en Francia y España, seguidas de Bélgica, Holanda, Suecia e Italia. Es decir, salvo Alemania y el Reino Unido, casi todas las industrias occidentales más fuertes han tenido pérdidas importantes de empleo.

Por la parte positiva, destaca el fuerte incremento de Rumanía y Hungría, reflejando crecimientos también Eslovaquia y República Checa, es decir, salvo Eslovenia, todas las industria del Este europeo han tenido aumentos del empleo durante el período de crisis.

La Fiat italiana tiene como principal objetivo incrementar las ventas en más de un 40% en 2018 con el lanzamiento de 30 nuevos modelos y mediante un plan de inversiones que contempla unos 48.000 millones de euros. En este objetivo se encuentra el mercado estadounidense, con Chrysler. Actualmente la multinacional italiana arrastra una deuda de diez millones (8.000 en obligaciones de pensiones). Y tiene previsto vender el resto de sus acciones en CNH a inversionistas norteamericanos (602 millones de euros).

Distribución del empleo en el sector de automoción en Europa (miles)								
	2004	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% Varia 2013/08
Alemania	858,0	825,0	796,0	777,0	794,0	821,0	823,4	-0,2
Reino Unido	296,0	273,0	268,0	259,0	251,0	265,0	255,0	-6,6
Polonia	211,9	245,2	220,3	202,1	208,7	212,3	225,9	-7,9
Italia	188,2	190,1	181,2	175,2	173,8	169,8	164,6	-13,4
R. Checa	118,5	159,8	142,7	143,9	160,7	158,3	159,9	0,1
España	220,6	172,3	151,8	147,5	146,9	142,3	145,4	-15,6
Rumania	98,9	103,6	139,1	111,4	136,4	131,0	133,6	29,0
Francia	184,0	162,0	149,0	138,0	130,0	129,0	126,0	-22,2
Hungría	67,7	83,2	71,9	78,9	98,0	97,7	104,8	26,0
Suecia	85,0	79,0	72,0	66,0	71,0	66,0	66,0	-16,5
Eslovaquia	36,8	57,7	49,3	51,3	57,7	61,7	61,2	6,1
Bélgica	52,5	45,5	39,1	37,2	36,3	36,7	36,7	-19,3
Austria	34,6	34,4	31,0	29,7	31,1	32,8	31,5	-8,4
Holanda	24,0	23,0	21,0	19,0	19,0	19,0	19,0	-17,4
Eslovenia	10,7	14,4	12,9	12,8	12,9	13,3	12,9	-10,4
<b>TOTAL</b>	<b>2.503,3</b>	<b>2.487,2</b>	<b>2.288,0</b>	<b>2.262,4</b>	<b>2.342,6</b>	<b>2.370,5</b>	<b>2.375,3</b>	<b>-4,5</b>

La alemana Mercedes Benz prevé una regeneración de sus operaciones de fabricación, mediante el cambio de la actual red de producción individualizada hacia un sistema que incorpora resultados más ágiles en torno a las arquitecturas de vehículos y las líneas de los modelos.

Renault prevé un aumento de su producción en Francia en un 40%, en el período 2013-2016, mediante nuevos modelos y el incremento del empleo entre 750 y 1.000 trabajadores, después de haberlo reducido en 8.200. Ha establecido un “*Plan de Convergencia*” para favorecer una mayor integración de la ingeniería, la fabricación, las compras y los recursos humanos.

El grupo francés PSA Peugeot-Citröen ha convertido a China en su principal mercado, con la construcción de la cuarta parte de su volumen en ese país. Ha comenzado a construir su cuarta planta de ensamblaje (360.000 vehículos al año), además de los 600.000 vehículos que ensambla en las otras tres, contando con la empresa conjunta con una propiedad china (200.000 unidades al año). El abastecimiento a bajo coste de ese país crecerá un 40%. Además, tiene previsto poner en marcha un centro de I+D en Casablanca (Marruecos), mientras que la producción en plantas de Francia y España se trasladarán a Eslovaquia y Marruecos.

Las previsiones de la filial estadounidense Ford en Europa es obtener beneficios en la UE a partir de 2016. La sueca Volvo dio a conocer su nuevo modelo de propiedad china, independizándose de las plataformas, motores y componentes de Ford e impulsando una nueva arquitectura de productos, un nuevo sistema de propulsión y nueva electrificación de vehículos.

## El automóvil en España, situación y perspectivas

Hace 30 años se fabricaban apenas un millón de unidades, frente a los tres millones de la segunda década del siglo XXI. Se vencían 700.000 unidades, frente al 1,5 millones actuales. Hoy se consolida una industria que crea empleo, que genera beneficios sociales y que está presente en las mesas de decisiones mundiales sobre las nuevas adjudicaciones de vehículos.

En este proceso se ha perdido la titularidad de los únicos fabricantes españoles: Seat, que se incorpora a VW en 1986 y Enasa-Pegaso, adquirida por la italiana IVECO en 1990 y hoy en el consorcio CNH Industrial.

El año 2014 posicionó a este sector como el tercer motor económico del país, detrás del turismo y la industria agroalimentaria, de tal forma que la fabricación de automóviles y de equipos y componentes, ha pasado a tener un peso relevante, representando conjuntamente el 9% del total de la industria manufacturera.

Los coches y vehículos industriales fabricados en España pesan en el conjunto de las exportaciones del país un 16,5%, ocupando el segundo lugar detrás del sector de bienes de equipo y por delante de la alimentación. De tal forma que el peso de la industria española la sitúa en el noveno lugar a nivel mundial, subiendo tres puestos respecto al año 2013, y en el segundo puesto europeo, solo superada por Alemania.

A principios de los 90 llegó a ocupar la quinta posición mundial en producción. Hoy es el octavo fabricante del mundo, distribuyendo sus productos a 130 países, incorporando una industria innovadora, flexible y global. Produce 11.000 coches al día.

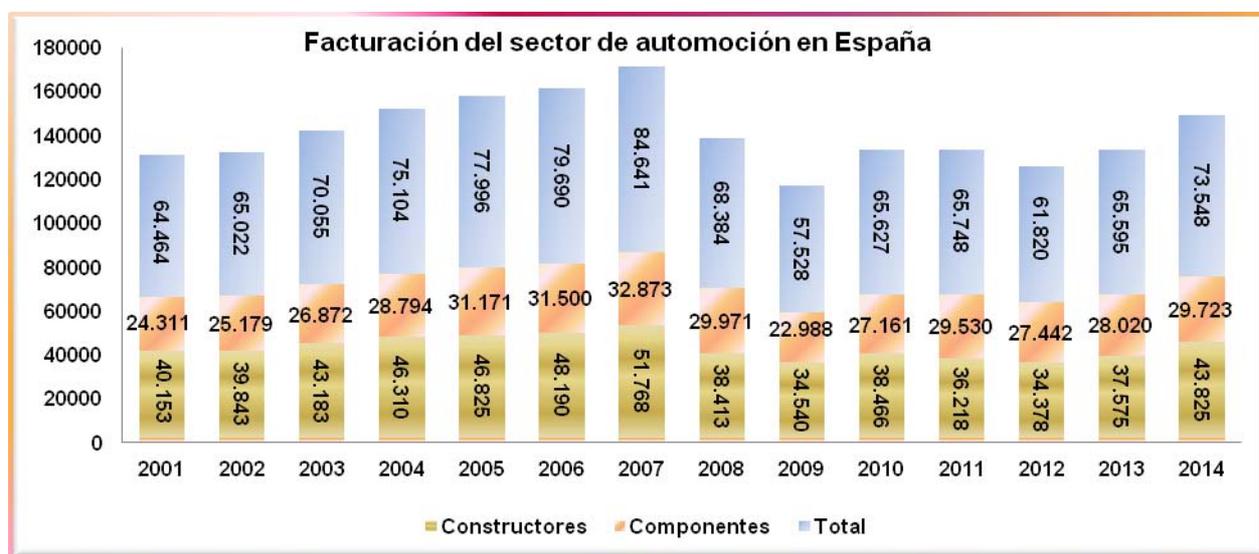
La participación de la industria sobre el PIB se cifra en el 7%, frente al 10,4% que llegó a tener en el año 2000<sup>2</sup>, y el 8,7% del empleo, frente al 11% que llegó a representar en ese mismo año. Las nueve empresas instaladas en España, repartidas en 17 plantas por el territorio nacional, han ido relegando en los fabricantes españoles de componentes la labor de innovar y desarrollar nuevas tecnologías para el equipamiento de los vehículos.

---

<sup>2</sup> Añadiendo las actividades comerciales, postventa, servicios financieros, seguros...), se eleva al 10%.



La facturación, en el conjunto del sector, ha tenido una reducción acumulada del 13,1% en el período 2007-2014, estando mitigada por los resultados del año 2014, ya que sin contar éste supondría casi el 23%, con un 4,4% de media anual de disminución. La del sector de componentes equivale al 40% de la facturación total en el sector de automoción y el 60% corresponde al sector de fabricación de vehículos.



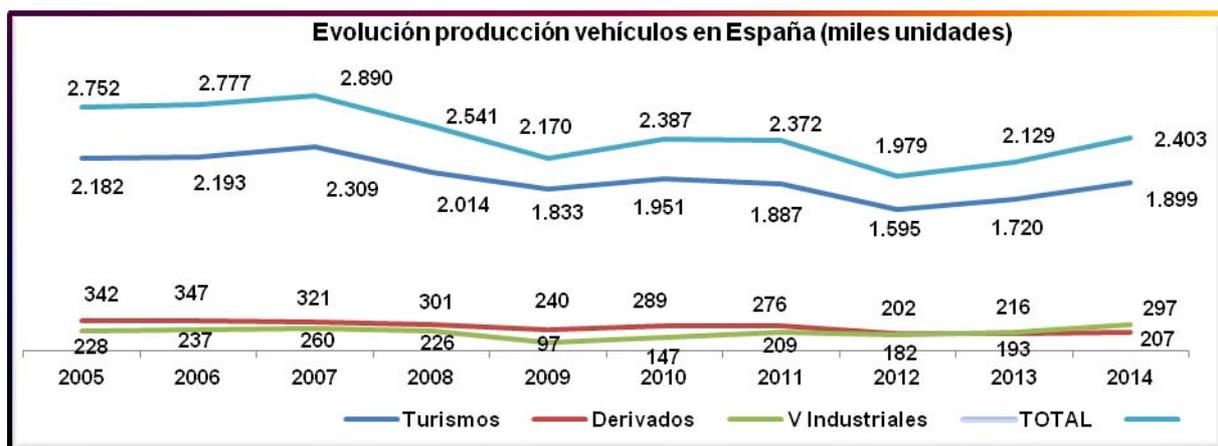
Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por ANFAC y SERNAUTO.

La facturación total del sector de automoción, incorporando los componentes ronda los 77.000 millones de euros (47.228 millones los constructores y 29.273 millones los componentes).

La crisis se ha notado más en las empresas constructoras, cuya caída de facturación acumulada, en el mismo período, es mayor que la de todo el sector (-15,3%, un 5,7% de media anual), a pesar del fuerte incremento de 2013 (9%) y, sobre todo, de 2014 (16,6%). De tal forma que sin contar estos dos últimos años hubiera sido del 33,6%(6,9% de media anual). Mientras que en componentes para automoción, el crecimiento en el último año fue más modesto (6%), acumulando una caída inferior a la del conjunto del sector y sobre todo a la de los constructores (-9,6%, un 2,5% de media anual).

Los peores años para esta industria fueron 2008 y 2009, con un 36% de caída acumulada en constructores y un 35% en componentes. A partir de esas fechas, las actividades de la industria auxiliar, con algunos altibajos, han sido más regulares, mientras que la actividad constructora han seguido teniendo minoraciones de la facturación en los años 2011 y 2012.

Dentro del contexto europeo y mundial, España continúa manteniendo una posición privilegiada. Las cifras de producción demuestran su fortaleza a nivel mundial, volviendo a situar a nuestro país en la primera posición de la fabricación de vehículos comerciales en 2015.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por ANFAC

Salvo las fuertes pérdidas sufridas por la industria italiana (-32%) y francesa (-29%), España es el país que más ha reducido la diferencia en la producción de vehículos en 2014 con respecto al año 2007 (-5,5%), considerando los países con producciones por encima del millón de vehículos en todo el mundo.

Cerró el ejercicio 2014 con un crecimiento del 11,1%, el mayor entre los principales países productores de la UE y el mejor dato de los últimos cinco años. Las claves de este ascenso son, por un lado, el fuerte impulso exportador, capaz de diversificar cada vez más los destinos; un incremento del mercado interior español, gracias a los Planes PIVE y PIMA Aire, que favorecieron la fabricación de 240.000 vehículos más que en el año 2013; el esfuerzo en flexibilizar la actividad, realizado por los sindicatos, para

aumentar la competitividad de las fábricas; así como del fuerte dinamismo del sector de componentes afincado en España.

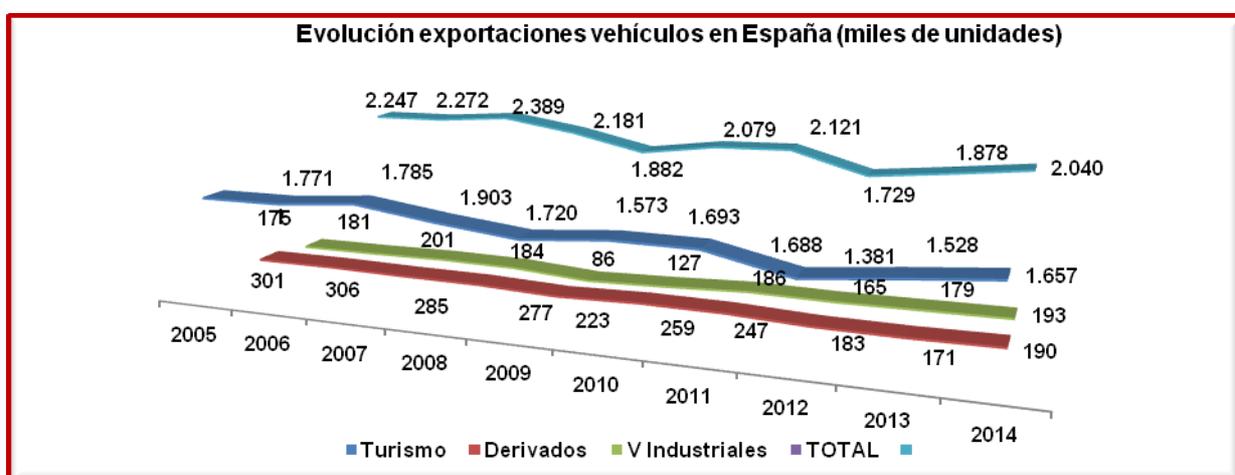
La producción de vehículos en el primer semestre de 2015 creció un 12,8%, hasta situarse en cerca del millón y medio de unidades, situándose en 11.000 vehículos al día. Los turismos son los principales impulsores del crecimiento, con un 19,7%, el 80% del total de la producción, mientras que el resto de los segmentos han tenido una evolución negativa, entre ellos los industriales (-5%).

Para el sector de automoción, el objetivo es volver a acercarse a los tres millones de vehículos producidos en la perspectiva del año 2017, con la intención de llegar a los 2,7 millones en 2015, frente a los 2,4 millones de 2014.

La tradicional fortaleza exportadora española también ha ayudado a los resultados de la producción de vehículos, favoreciendo un crecimiento de un cuarto de millón de coches más en el pasado año. Las exportaciones reflejan un crecimiento, en el primer semestre de 2015, del 17,5%, siguiendo la misma tendencia que la fabricación de vehículos, es decir, incremento de turismos y caída de vehículos industriales. Situándose el ratio exportaciones sobre fabricación en el 81%.

La gran variedad de modelos han favorecido el capítulo exportador hasta el punto de que, en solo dos años, las empresas españolas han conseguido 30 nuevos destinos compradores, llegando a 120 países, constituyendo la diversificación uno de los factores del éxito de las exportaciones españolas en 2014.

Si durante años la casi totalidad de los vehículos exportados por los constructores europeos viajaban a Europa, la difícil situación de este mercado en los últimos cinco años ha hecho que las marcas se hayan desplazado hacia nuevos destinos, de tal forma que, en la actualidad, los coches europeos se exportan a casi todo el mundo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por ANFAC.

La participación en las exportaciones, tras dos años de caída, ha vuelto a retomar el vuelo, llegando en 2014 a los niveles más altos de su historia. El radio de actuación de los coches fabricados en España se ha venido extendiendo desde el año 2012 hacia mercados tan importantes como el de EEUU, pasando a las 53.537 unidades en el año 2014, aunque solo signifique un 2,2% de los 2,4 millones de vehículos que se produjeron en ese año.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por ANFAC.

Los fabricantes de automóviles instalados en España lograron incrementar el valor de las exportaciones en el año 2014 a un 7,3%, elevándolo hasta el 10,4% si se agregan los componentes. (40.000 millones de euros). Con superávit de la balanza comercial (16.000 millones de euros) en el caso de las empresas constructoras de vehículos, constituyéndose como el segundo mejor ejercicio de su historia, el primero fue en 2013.

Esfuerzo que ayuda a mitigar el déficit global de la balanza española, que se situó en 2014 en los 24.472 millones de euros. En los cinco primeros meses del año 2015, el automóvil ha superado al sector agroalimentario, tras un crecimiento de sus exportaciones del 15,8% respecto a 2014. En los primeros cinco meses del año, las exportaciones de vehículos suman un total de 14.000 millones de euros que, unido al de pieza y componentes, llegan a los 18.886 millones, acumulando un saldo comercial positivo de 7.227 millones de euros en este período (2,7%).

Las ventas españolas en aquel país fueron superadas por las de Hungría, el Reino Unido y, sobre todo, Alemania (Mercedes, BMW y Audi) que exporta el 63% de toda la UE a aquel país. La fábricas españolas de SEAT (Audi Q3), Mercedes (Vito), Ford (Tourneo Connect) y Nissan (e-NV2000) son las que aportan vehículos al mercado estadounidense.

Las expectativas de ANFAC para 2015 se basan en que España exportará un total de 40.000 vehículos a Corea del Sur, de los 20.550 que lo hicieron en 2014 -cuando apenas hace dos años se enviaron 339 unidades-, y 100.000 a EEUU, de los casi 5.000 vehículos de 2012 (20.849 en 2013), lo que supone doblar el número de unidades enviadas en 2014 a ambos países. Ford y

Mercedes son los principales valedores de la conquista del mercado estadounidense, mientras que es el nuevo modelo Renault quien absorbe las ventas en Corea y Japón.

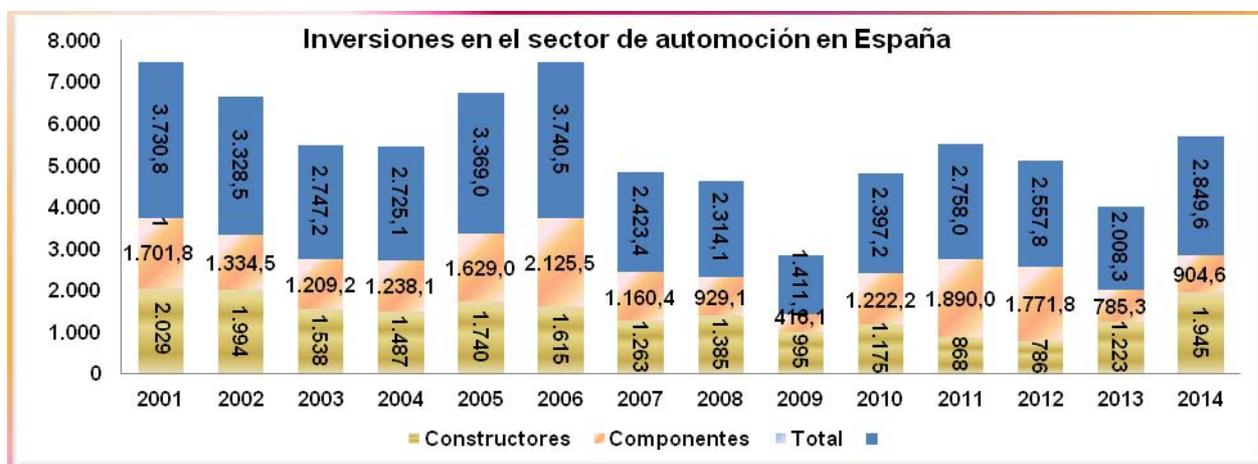
El incremento de las exportaciones al conjunto del mercado asiático, incluido Japón -donde se doblaron las exportaciones también en 2014 (225%), cuando se vendieron 4.334 coches españoles-, tiene un componente relacionado con la devaluación del euro. En conjunto, las exportaciones a Corea suponen el 1% del total de las exportaciones españolas y las japonesas el 0,21%. Las ventas de coches fuera de la Europa de los 15 rozan el 26%, frente al 12% del año 2009 y si se tiene en cuenta la UE-27, estos mercados siguen absorbiendo el 80% de las ventas españolas al exterior.

Por otra parte, el avance tecnológico del sector tiene como referencia la red de centros tecnológicos y clústeres de automoción, facilitando líneas de investigación relacionadas con: *los sistemas de propulsión y combustibles alternativos, tecnologías de seguridad y movilidad, nuevos materiales para disminuir el consumo y las emisiones contaminantes...*

Inversiones del sector de automoción en España		
Empresa	Inversión (millones de euros)	Período
Nissan (Barcelona)	431	2012-2014
SEAT (Martorell)	2.100	2011-2014
General Motors	380	2012-2014
Volkswagen Navarra	207	2011-2014
Volkswagen Navarra	4.200	2015-2019
Mercedes-Benz	190	2011-2014
Renault	600	2014-2016
IVECO	500	2012-2016
PSA Peugeot Citroën	No comunican	

Fuente: ANFAC

Las inversiones productivas en las plantas de coches españolas han ascendido a 5.400 millones de euros entre los años 2012 y 2014, y para el período 2015-2019 se prevén otros 5.000 millones de euros, lo que garantiza su carga de trabajo a futuro, con una media de inversión de 1.700 millones de euros al año.



En 2014, las inversiones han crecido hasta los 2.000 millones de euros, un 15% más de lo que se dedicaron en 2013. Situación que facilitó el que 13 nuevos modelos vieran la luz en ese año y la industria espera tener 45 modelos en producción en breve en sus plantas con el objetivo de alcanzar el reto de los tres millones de unidades fabricadas para el año 2017.

España ha pasado de ser el décimo mercado del mundo en el año 2007 al decimosexto en 2014. Junto con el mercado francés (-29%), es el país que más ha perdido de los mercados internos de todo el mundo, teniendo en cuanto los mayores al millón de vehículos matriculados (-39%).

La situación del sector ha venido marcada por la evolución del mercado interior. Después de muchos años de caída, el de automoción lleva nueve trimestres consecutivos de crecimiento de las ventas hasta el mes de septiembre de 2015. El 59% de la facturación procede del coche nuevo, el 16% del vehículo usado y el 25% del taller. Ventas que han venido siendo apoyada, en los momentos más o menos difíciles, por sucesivos planes de ayuda a la compra de automóviles (Renove, Prever, 2000E, Vive, Pima, Pive).

En 2014, vino favorecida por el buen comportamiento de la demanda (18,4% de incremento), ayudando a que el incremento de los turismos triplicara la media europea, colocando a España como líder del crecimiento entre los principales mercados del continente, favorecido por la aplicación de los planes PIVE y PIMA<sup>3</sup>, que están constituyendo una buena herramienta para activar el mercado español de vehículos nuevos.

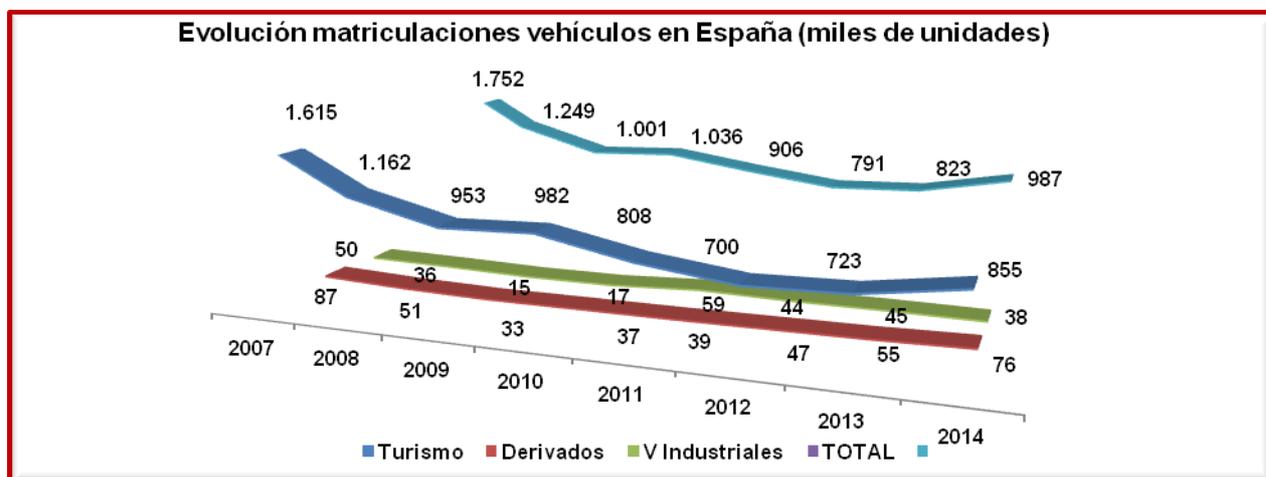
Los turismos matriculados refleja la mejor cifra registrada desde el año 2010, pero todavía muy lejos del cuatrienio prodigioso 2004-2008, donde se vendía cada ejercicio 1,6 millones de coches. Supone el mayor crecimiento de los últimos 15 años pero todavía representa la mitad de las matriculaciones que había antes de la crisis. España se ha convertido en uno de los pocos países de Europa que han registrado aumentos de dos dígitos.

La recuperación del sector tiene mucho que ver con la tímida recuperación de la renta de los particulares y las familias, que son responsables del 60% de todas las matriculaciones.

---

<sup>3</sup> El Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE) lo conforman fondos disponibles para la compra de vehículos que aportan el Gobierno (1.000 euros) y las empresas (1.000 euros). Consiste en potenciar una disminución del consumo energético nacional mediante la incentivación de la modernización del parque de vehículos turismo y comerciales con modelos de alta eficiencia energética, menor consumo de combustibles y emisiones de CO<sub>2</sub>. Todo ello en el marco del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020. El Plan de Impulso al Medio Ambiente (PIMA) pretende incentivar la renovación del parque de furgonetas, vehículos comerciales de hasta 3.500 Kg de MMA o turismos y la compra de motocicletas o ciclomotores híbridos y eléctricos, además de bicicletas eléctricas. Las ayudas a comerciales, furgonetas y turismos va de los 1.000 a los 2.000 €. En el resto de vehículos es variable.

En los siete primeros meses de 2015, las matriculaciones de turismos vuelven a registrar un crecimiento de doble dígito (22,3%), sobre el año 2014, tras 22 meses de avances consecutivos. El resultado hasta julio muestra las mejores cifras desde el año 2010. Más cerca está, opina ANFAC<sup>4</sup>, el objetivo de cerrar 2015 con un millón de unidades distribuidas en España frente a los 855.308 turismos de 2014.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por ANFAC.

En esta reactivación incide la aprobación, a mediados de abril de 2015, de la octava edición del Plan PIVE, incorporando 225 millones de euros, después de conseguir 21 meses consecutivos de crecimiento de las ventas de vehículos turismos en España. Un tirón que se suma a la mejora de la financiación y supondría superar una barrera psicológica que no se alcanzaba desde 2008, del millón de unidades matriculadas. Subida que es superior a la registrada en el mercado alemán (6,4%), el del Reino Unido (6,4%) y el francés (5,6%), además del italiano (16,2%). El objetivo de situar al mercado español en los próximos años con unas matriculaciones cercanas a 1,2 millones, está hoy más próximo.

## El empleo en la industria de automoción

El empleo en la industria fabricante de vehículos se está recuperando de forma significativa, con crecimientos importantes que le acercan a los niveles de 2008. El conjunto del sector, constructores y componentes, se encuentra entre los que más puestos de trabajo han generado en el año 2014, según la EPA, de tal forma que, uno de cada tres empleos nuevos que genera la industria manufacturera española corresponden a la fabricación de vehículos y sus componentes.

<sup>4</sup> Representa los intereses comunes de los fabricantes de vehículos o derivados de los mismos, de sus motores y componentes, y de sus marcas. Asume la representación y gestión colectiva de los intereses de sus miembros asociados ante las Administraciones y ante toda clase de entidades e instituciones públicas y privadas.

La industria del automóvil utiliza empleo estable en mayor medida que el conjunto de la economía española y el total de la industria manufacturera. El 85% del empleo en el sector de constructores es indefinido, incluyendo a los contratos de relevo o sustitución, la temporalidad se sitúa en un 10% aproximadamente. El empleo temporal en este sector viene condicionado por la figura de los “relevistas” (contratos de relevo por jubilación), los que suponen un 4% del total del empleo en ensambladores de vehículos en 2014. Mientras que el de equipos y componentes se encuentra cinco puntos por debajo de la media de la temporalidad en toda la economía, aunque bastante por encima de la media de los constructores de vehículos.

El máximo empleo de las empresas constructoras de vehículos se produjo en el año 1991 (111.000). Desde este año hasta 2009 se perdió casi el 45% del empleo. El 37% hasta el año 2007. Un 16% del empleo cayó en la década de los ochenta; un 27% en la de los noventa; un 13% en la primera del SXXI; y un 20% de empleo fue creado en lo que llevamos de esta segunda década.

En los ochenta se vivió un proceso de reestructuración basado en la adaptación de la mano de obra a las nuevas necesidades de las empresas (robotización-automatización del sector). Mientras que la fuerte pérdida de los noventa, la mayor reducción de la historia del sector, tuvo como referencia la continuidad del proceso de reestructuración y, sobre todo, la saturación del mercado europeo, generando proceso de especialización a los que a España se les asignó los vehículos pequeños y medianos, lo que produjo un exceso de capacidad. A partir de esa década, la pérdida de participación de esta industria en el PIB ha sido evidente, lo mismo que en el empleo.

- En la primera década del SXXI el sector perdió un 3% de la participación del PIB (7% en la actualidad) y con respecto a la de los ochenta un 5%.
- Desde 1995 hasta el año 2010, la participación del empleo sobre la población activa total ha pasado desde el 1,7% al 1%.

Si tomamos como referencia el CENAE del INE, en la década de los noventa, la media de participación del empleo del sector de constructores de vehículos sobre el total de la industria fue del 4% de media, similar porcentaje conservó en la primera década del SXXI (3,9%), pasando al 4,6% en el último quinquenio (2011-2015).

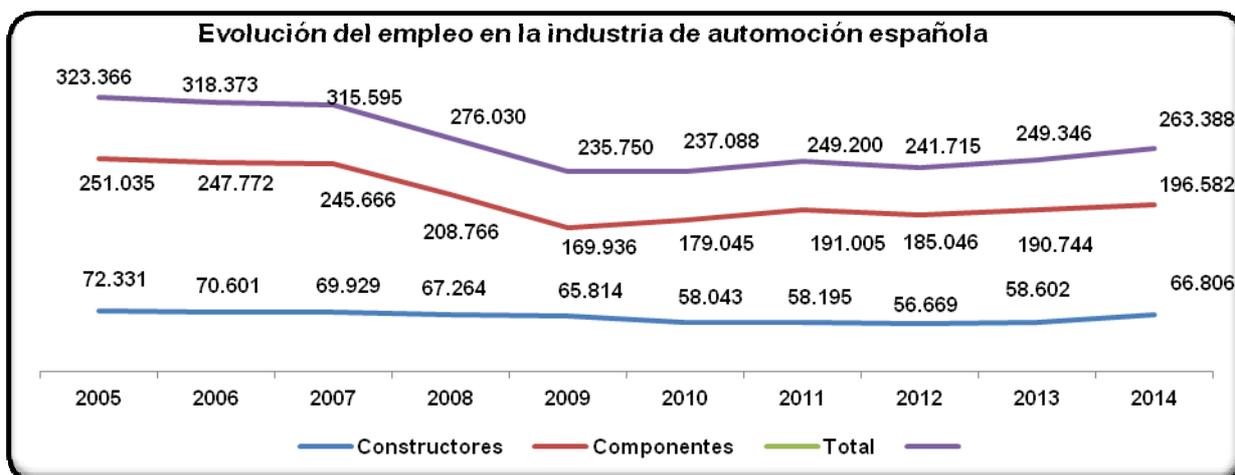
- En la década de los noventa mantenía casi 100.000 empleos de media, sobre todo, por la incidencia del primer quinquenio. El primer quinquenio de la década de los 2000, la media subió a los 108.000 empleos; el segundo bajo hasta los 96.000 empleos de media; y en los cinco últimos años se redujo hasta los 83.000 puestos de trabajo.
- En los últimos 20 años (1996-2015), la industria en su conjunto perdía casi 400.000 empleos (-18%), mientras que el sector de automoción, en el ámbito de los constructores de vehículos, ha crecido en más de 7.000 (casi un 9%).
- Además del primer quinquenio de los noventa, con una media del 5%, que fue el período con menor volumen de temporalidad, el más bajo

se produjo en el año 2009 (8%), como consecuencia de la fuerte crisis que asoló al sector y en la que los primeros empleos que salieron fueron éstos, llegando a casi al 10% en la década de los noventa, frente al 28% de media de la industria.

- El de mayor volumen de temporalidad se produjo en el año 2006 (18%), llegando al 14% de media en la primera década del SXXI, frente al 24% de la industria. Y, desde el año 2011, se mantiene en un 16%. Frente al 20% del total de la industria.

A pesar del fuerte incremento que refleja el empleo en el sector de automoción español -sobre todo en el año 2014 y en la actividad de constructores de vehículos (14% en términos interanuales, no en promedio)-, con un 5,6% sobre el año anterior en total (14.000 personas más). El conjunto del sector se encuentra a casi cinco puntos de recuperar el empleo del año 2008. Situación que ha venido acompañada de altos índices de ocupación y en muchas de las empresas fabricantes de la apertura del tercer turno de fabricación.

El acumulado del período 2007-2014 refleja una pérdida de empleo del 16,5%, un 3,7% de media anual de reducción. El fuerte impulso generado en 2014 se refleja en que, sin considerar este año, el sector ha sufrido una caída del empleo acumulado en el período 2007-2013 del 21%, un 4,3% de media anual. Sobre todo, porque la mayor pérdida de empleo en el sector de automoción se produce en los años 2008 y 2009, coincidiendo con la fuerte caída de la producción, de las exportaciones y de las matriculaciones en España. Hay que tener en cuenta que el empleo del sector se encuentra a casi un 17% de los datos del año 2007 y cerca de 19 puntos por debajo de los de 2005.

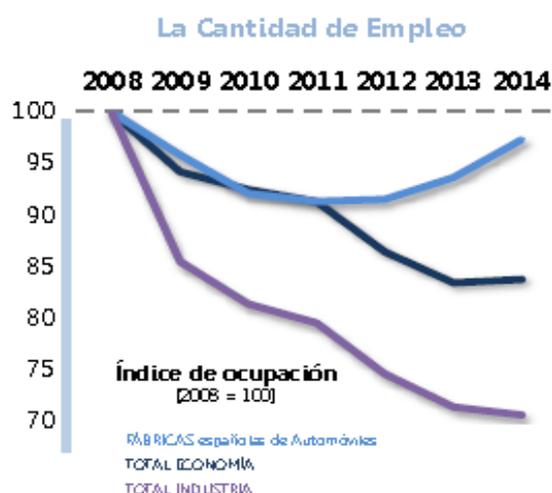


Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por las empresas ANFAC y SERNAUTO

El sector de constructores, como consecuencia del fuerte crecimiento comentado del año 2014, ha tenido casi un 4,4% de reducción acumulada en el período 2007-2014, a pesar de los crecimiento del empleo en 2013 (3,4%) y 2014 (14%), obteniendo el mayor descenso en el año 2010 (-12%). Sin

considerar este último año, el resultado refleja un decrecimiento, en el período 2007-2013, del 16,2%, un 3% de media anual de reducción del empleo.

En la industria de componentes para automoción, se produce un descenso acumulado en el período 2007-2014 cercano al 20%, un 4% de menos empleos de media anual. En este caso, los peores años se concentraron en 2008 y 2009 (-33% acumulado), mientras que la recuperación del empleo anterior a la crisis se encuentra más lejos aún, situándose en un 20% menos que en el año 2007 y un 22% del año 2005. En 2013 y 2014 incrementó el empleo en un 6% acumulado (3% cada año), reflejando una menor intensidad que en el sector de constructores.



Fuente: Anfac Research informes. Octubre 2014

Si tomamos como referencia los datos de la EPA y la estimación de la distribución de las actividades del sector, atendiendo a los parámetros fijados en el Observatorio de Automoción y de Componentes del año 2011, la población ha tenido una evolución similar.

En 2014 se ha producido un incremento de 20.000 empleos en todo el sector, casi un 5% de incremento sobre al año anterior, repartido entre un 70% de aumento de las plantillas en el subsector de constructores (que incluye las ventas de vehículos y la fabricación, ventas y reparación de motocicletas) y de un 30% de componentes (incluye a sectores de la industria textil, química, caucho y plásticos, vidrio, metalurgia, productos metálicos, electrónica e informática y material y equipo eléctrico, vinculados a la industria de automoción).

Considerando el primer semestre de 2015, respecto al mismo período del año anterior, el crecimiento del conjunto del sector se elevó al 4,3%, casi 19.000 empleos más que el año anterior. De los que los construcción y venta acaparan 17.000 (91%), con un crecimiento del 6%, frente a los casi 14.000 creados en 2014; y los equipos y componentes 1.700, el 1,2% respecto al mismo período de 2014, frente a los casi 6.300 empleos que se crearon en el año anterior.

En el período 2008-2015 (primer semestre de este último año y promedio anual del resto), el sector en su conjunto ha sufrido una reducción media acumulada del 19%, significando el año 2009 el de mayor pérdida de empleo (-11,5%); la construcción y venta de vehículos lo ha hecho en un 20% acumulado, constituyendo también el año 2009 el de mayor descenso (10%); y los equipos y componentes en un -16% en todo el período, donde también el año 2009 ha supuesto la pérdida del 15% del empleo.



Fuente: Elaboración Gabinete Económico federal con datos de la EPA del INE Promedio anual de los cuatro trimestres. Para 2015 se han considerado los datos hasta el primer semestre.

Por actividades en cada uno de los sectores de construcción, ventas y mantenimiento de vehículos, destaca:

- El fuerte incremento de los asalariados en la fabricación de automóviles en promedio del año 2014, sobre el año anterior (14%), más de 10.000 empleos, y un 9,4% de incremento en el primer semestre de 2015, sobre el mismo período de 2014 (casi 8.000 empleos más). En el período 2008-2015 (promedio de anual y primer semestre 2015), la actividad de fabricantes de vehículos se redujo un total acumulado del 5%.
- Se produce una reducción del empleo en carrocerías (-14%), la mayor disminución desde el año 2008 -casi 3.000 puestos de trabajo menos que el promedio de 2014- y un incremento del 1,7% en el primer semestre de 2015. Con una reducción del 28% de promedio acumulado semestral en el período 2008-2015. Además del año 2009, el peor año fue 2014.
- Las ventas de vehículos reflejan también una reducción del 2% en promedio de 2014 sobre el año anterior, casi 1.500 empleos menos, recuperándose en el primer semestre de 2015 (5,5%) más de 2.500 empleos que el mismo período de 2014. En el período 2008-2015 redujeron el empleo en un 46%, casi un 9% de media anual. En este caso, salvo el año 2015, todos los demás han sido negativos para el empleo, destacando los años 2012 y 2013, en los que sufrió una caída global de casi 30.000 empleos en este subsector.

- En el mantenimiento y la reparación de vehículos, aumenta el empleo en promedio de 2014 en más de un 4% (5.300 personas más) y un incremento superior al 3,2% en el primer semestre de 2015 (más de 4.000 empleos que el mismo período del año anterior) y en el período 2008-2015 (promedio de cada año y primer semestre de 2015) tuvo un -13%, un 3% de pérdida de empleo asalariado anual. En este caso, el peor año fue 2009 con diferencia, seguido del año 2012.

En cuanto al subsector de equipos y componentes:

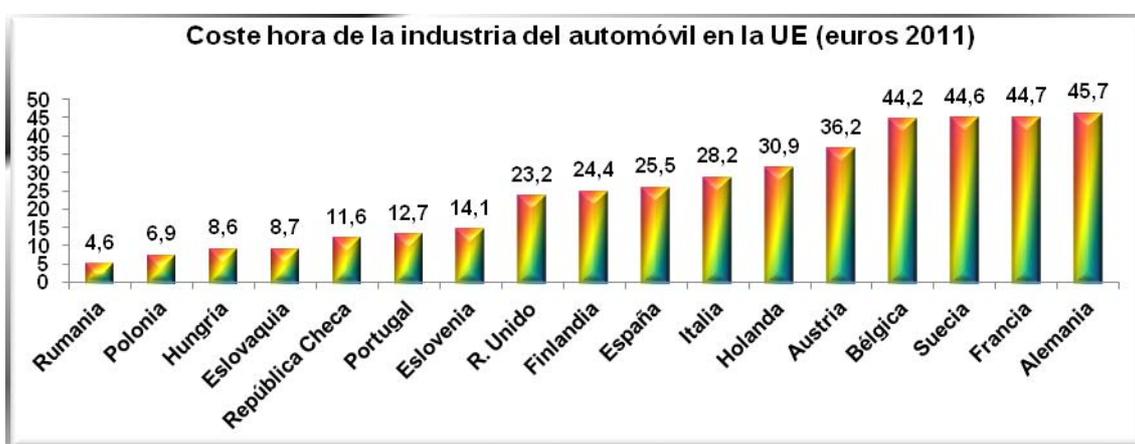
- El de equipo y componentes tuvieron un incremento del 8% de promedio en 2014, sobre el año anterior, casi 6.200 empleos más, y de casi un 4% de aumento de asalariados en el primer semestre de 2015, sobre el mismo período de 2014 (más de 3.000 empleos). En el período 2008-2015 lo redujeron en un 6,4% total, 2,5% de media anual, resultando el año 2009 (-12%) el de mayor perjuicio para el empleo del sector, seguido del año 2012, aunque la intensidad de caída en todo el período es mucho más baja en esta actividad que en el resto del sector.
- La actividad relacionada con el caucho y los plásticos incrementó el empleo en un 5% en 2014, algo más de mil empleos, y un aumento del 12% en el primer semestre de 2015, casi 4.000 asalariados más. Durante los primeros semestres del período 2008-2015, disminuyó su empleo asalariado en un 15,4%. En este subsector solo los años 2014 y 2015 han sido positivos para el empleo.
- La de material y equipo eléctrico redujo el empleo asalariado en 2014 en más de un 25%, 3.400 personas menos que en el promedio de 2013, y un 30% en el primer semestre de 2015, casi 3.000 empleos menos que en el mismo período de 2014. Con un -40% en el acumulado 2008-2015, siendo los años 2011, 2014 y 2015 los peores, con una media superior al 25% en cada uno de ellos.
- Los productos metálicos disminuyeron el empleo en más del 8% en 2014, casi 800 trabajadores menos que en el promedio del año 2013, y lo recuperaron en el primer semestre de 2015 (15,4%), más de mil empleos respecto al mismo período de 2014. Lo redujeron en un 38,5%, más de un 7% de media anua, en el período 2008-2015, constituyendo el año 2009 el más dramático para este subsector (-37,45%).

## Condiciones de trabajo en el sector

Los sindicatos nos hemos especializado durante décadas en la gestión de los problemas de reestructuración empresarial, sabiendo desmarcarse de una posición del conflicto permanente para participar dialogadamente en la gestión de los conflictos colectivos de trabajo. Los sindicatos conocemos los problemas y añadimos a los procesos de toma de decisión un valor añadido.

En este sentido, no solo antes de la crisis, sino en pleno periodo de fuerte crecimiento económico e industrial del país (1997-2000), patronal y sindicatos del sector nos sentamos para acometer las necesidades de la industria en cada una de las empresas y acordamos medidas económicas, comerciales, industriales y laborales que sirvieran tanto para los años de fuerte demanda (1995-2007) como de crisis (2008-2013).

El mejor activo del sector es la capacidad de negociación que ha venido demostrando desde el año 1997, favoreciendo la flexibilidad de la actividad en las plantas (4,6 millones de horas en “*bolsas de horas*”; modificación de la distribución de la jornada anual, el corredor de vacaciones, ERE suspensivos...) y una moderación de los costes laborales, configurándose España como el tercer país productor de vehículos con el incremento más bajo del coste laboral total por hora en el periodo 2008-2014, en el que ha crecido un 9,8%, frente al 17,25% de Alemania, el 18,72% de Francia o el 20,1% de Italia<sup>5</sup>.



Fuente: VDA

En los años 1990-1992 la hora de un operario en una planta de montaje se situaba en 26 euros, durante los últimos años de crisis se ha situado incluso por debajo de los 15 euros. Lo que ha llevado a un plante sindical ante una mejora de la productividad basada en la reducción de los costes laborales como eje central de su estrategia, apostando por formulas de competitividad que involucren a factores relacionados con la energía, la logística y a la innovación.

La moderación de los costes salariales ha sido uno de los principales caballos de batalla durante estos años, consecuencias de la prioridad adoptada por los sindicatos a la hora de conservar e incrementar el empleo, mostrando una fuerte resistencia a su destrucción, sobre todo durante el largo período de crisis vivido por el país. Los salarios del sector en España han tenido un crecimiento del 2,7% en el período 2008-2014, a pesar de que determinadas empresas han tenido que moderar sus incrementos salariales, llegando a la congelación durante algún año de la crisis.

<sup>5</sup> Según la patronal de automoción alemana VDA.

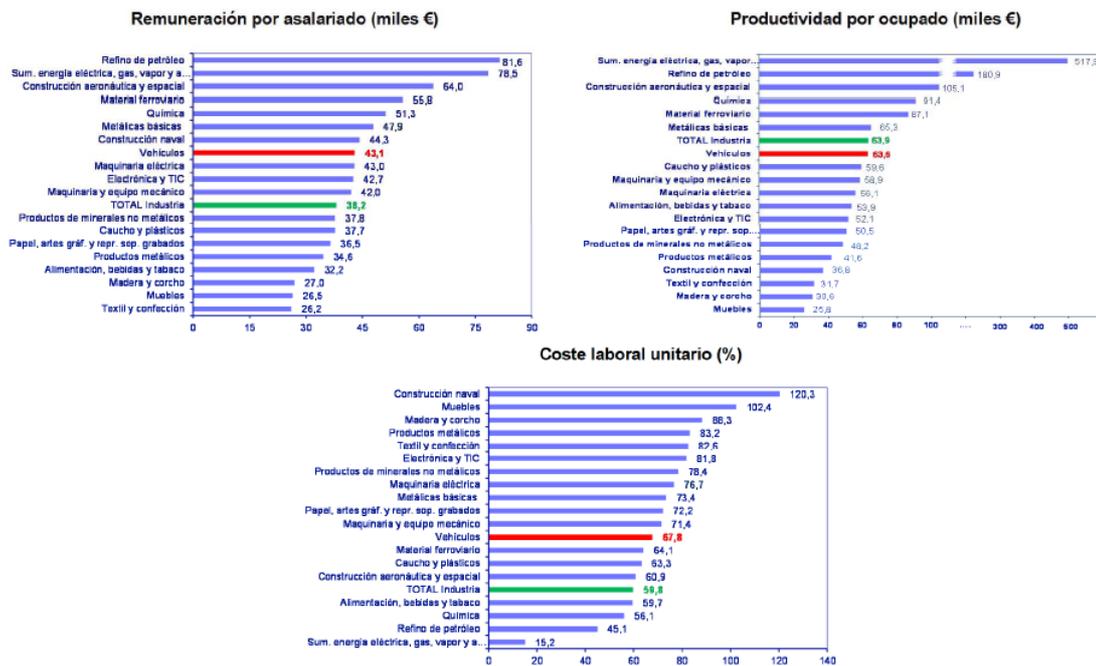
La reforma laboral española, que inició su andadura en 2010, no ha servido para un sector que lleva casi 15 años referenciándose en el diálogo social, mediante acuerdos entre sindicatos y empresas, aspecto que destaca por su ausencia en el marco de las distintas reformas impuestas en nuestro país. Acuerdos que no sólo han facilitado el desarrollo del sector en épocas de bonanza económica, sino que han colocado a la industria de automoción española en mejores condiciones que en el resto de los países de la UE en el largo período de crisis que venimos padeciendo.

En el marco global, España no puede considerarse un país de bajo coste pero si lo relacionamos con los países de similar potencial económico de nuestro entorno, sí lo es. Es preciso abandonar la loca carrera por seguir compitiendo en costes laborales en los que se ha entrado de forma acelerada en estos años de crisis.

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.*

## Remuneración por asalariado, productividad por ocupado y coste laboral unitario



Fuente: SG Estudios, Análisis y Planes de Actuación, a partir de datos de Encuesta Industrial de Empresas 2013 (INE)

Lo que es determinante en el coste de un producto en la industria es la productividad de los costes totales de la cadena de suministro o la innovación, más allá de los costes laborales unitarios. Y, en la consolidación de ese elemento de productividad, debe jugar también un papel determinante las relaciones laborales y, por ende, la estructura de la negociación colectiva del sector de automoción.

El sector de automoción ha pasado de liderar los índices de productividad, la remuneración por asalariado y el coste laboral unitario, en los años 70 y 80 del siglo anterior, a quedar relegado a puestos intermedios en estos factores. Situación que es consustancial con las medidas adoptadas para hacer más competitiva la industria, pero que debiera ser compensada por los beneficios acumulados como consecuencia de su aplicación, tanto en salarios como en condiciones de trabajo.

En este sentido, la fuerte y larga crisis acaecida en los últimos seis años ha llevado a reforzar las medidas acordadas entre empresas y sindicatos para evitar las consecuencias negativas que han tenido el conjunto de los sectores de la economía del país y la industria en concreto, lo que se ha reflejado en la caída de la actividad y, sobre todo, el crecimiento del desempleo de forma exponencial.

Ahora mismo, el sector de automoción se encuentra no sólo en una clara recuperación de su actividad sino en una posición de fuerte ganancia de competitividad que se refleja en los resultados económicos e industriales de las empresas, incluso en el empleo, aunque aún no nos hemos recuperado de las pérdidas que acompañaron a la crisis.

Por todo ello, es necesario que las empresas relajen sus tensiones, siempre dirigidas a focalizar las respuestas económicas e industriales en las condiciones de trabajo y en los salarios, incluso con la presión permanente que acompaña la adjudicación de nuevos modelos, mediante la reducción de de derechos y de salarios.

Es preciso recordar que la influencia de la contratación de nuevos empleos mediante salarios de entrada más bajos, en algunos casos hasta en tres minoraciones, han tenido una incidencia directa en la reducción de la media salarial en algunos territorios con presencia del sector de automoción, respecto a la media nacional, sobre todo, en el ámbito de los constructores de vehículos.

Esta situación va a ser reversible en el futuro (tres o cuatro años) porque así ha sido firmado y comprometido con las empresas, pero debe ser un factor que se debe compensar cuanto antes por la vía de mejorar las condiciones salariales del colectivo de los trabajadores en las empresas.

### Situación de las empresas ensambladoras de vehículos

En las factorías españolas se fabrican 40 modelos diferentes de los cuales 24 son turismos, 3 todoterreno, 9 comerciales y 4 industriales. Las inversiones realizadas -que en los últimos doce meses han propiciado la producción en territorio español de nada menos que 13 nuevos modelos- y previstas crean expectativas de generar capacidad industrial al menos para los próximos siete u ocho años de producción y de trabajo.

El Índice de Producción Industrial del sector del automóvil ha crecido en los últimos doce meses un 12,3%. Y de los cinco coches más vendidos en el mercado europeo, dos de ellos son fabricados en España (Opel Corsa y Volkswagen Polo). Solo la situación derivada de las fluctuaciones del precio del petróleo, de las materias primas y del euro, así como la continuidad de políticas de austeridad económica y financiera, podrían cambiar esta situación.

La producción de vehículos por CCAA, refleja la supremacía de Catalunya, con el 23,7% del total, seguida de Galicia (15,8%) y Castilla y León (15,7%); Aragón (13,3%); Navarra (12,7%); País Valenciá (11,8%); Madrid (3,6%) y Euskadi (3,3%). En la situación de las distintas empresas, ubicada en territorio español, se manifiesta las siguientes características:

Situación adjudicaciones modelos plantas españolas										
Compañías	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
PSA Peugeot-Citröen Vigo	2			2	1	1				3
PSA Peugeot Citroën Madrid						1				
OPEL Figueruelas						3	1	1		
RENAULT Valladolid				1	1					
RENAULT Palencia						1	1			

NISSAN Ávila						2				
NISSAN Barcelona						3	1	1	1	
MERCEDES Vitoria						2				
FORD Almussafes			1	2		1	2			
IVECO								2		
VW Navarra						1				
SEAT Martorell	1	1	1		1		1		1	

Fuente: Secretaría de Automoción CCOO de Industria

## Grupo PSA Peugeot Citröen

La planta de Vigo (Galicia), con una capacidad para producir 2.300 vehículos al día -el 14% del total del Grupo PSA-, después de la de Seat de Martorell (Barcelona), han liderado la producción del vehículos al final 2014, con casi 400.000 unidades fabricadas en ese año, mientras que, en el primer trimestre de 2015, llegó a los 107.000 vehículos, un 2% menos que el año pasado.

La multinacional francesa tiene como objetivo que se fabriquen en Galicia el mayor número de piezas y componentes de automoción que surten al centro gallego. Se centrará en los cuatro ejes de logística, innovación, costes y puesta en valor de la cadena de valor de la industria gallega. Los sindicatos ponen la atención en que las presiones a la Xunta y al clúster de automoción evite la incorporación de medidas de reducción de costes laborales, porque *“el coste global de la pieza va a ser decisivo”*, en palabras de la dirección de PSA.

Ha negociado un expediente extintivo para 110 personas a través de bajas incentivadas y otro suspensivo, como consecuencia de la previsible bajada de volúmenes de producción para el segundo semestre del año 2015, que afectaría a una plantilla de 350 operarios desde julio de 2015 a marzo de 2016, porque en este año se prevé una reducción de capacidad de 20.000 vehículos respecto al presente ejercicio. Mantiene una plantilla de 7.000 personas.

Esta planta no ha conseguido acceder a la fabricación de motores para el grupo PSA a la que optaba. No ha sido suficiente el coste laboral más bajo de los vigueses, aproximadamente del 12%, con respecto a la factoría francesa de Tremery. El problema radica en que, en Francia, solo había que invertir para adaptar o ampliar líneas mientras que en Vigo había que crear una nueva planta.

Lo que si fabricará Vigo es la próxima generación de vehículos comerciales del segmento B por la colaboración estratégica que tienen el grupo PSA y General Motors, que fue anunciado en el mes de junio. El pasado año esta planta firmó, con la mayoría del Comité (sindicato corporativo), unas duras medidas de reducción salarial y de condiciones de trabajo con el objetivo de facilitar a la compañía igualar el coste de la mano de obra de la fábrica de Eslovaquia, con la que compete.

En PSA Vigo la próxima generación de vehículos comerciales ligeros de PSA y OPEL se lanzará en Balaídos para 2018, el llamado proyecto K9, que compone la nueva Partner, Berlingo y OPEL Combo para 2018.

En la actualidad fabrica en exclusiva mundial los Citroën C4 Picasso, desde 2013, el Grand C4 Picasso, desde 2014. También fabrica el Citroën C-Élysée, desde 2012. El Peugeot 301, que no está a la venta en nuestro país, pero que se fabrica desde 2012, Citroën Berlingo y la Peugeot Partner desde 2008, esto dos modelos también en sus versiones eléctricas se fabrican desde mediados del año pasado.

La planta de Madrid, con una capacidad para montar 200.000 unidades al año con más de 2.000 trabajadores, cerró el primer trimestre con un volumen de más de 24.000 unidades, multiplicando por cuatro los datos del año 2014. A final del pasado mes de abril ha realizado un reajuste de sus previsiones de producción de mayo a agosto al alza. Al mismo tiempo, la dirección de la planta firmó con parte de su representación sindical un plan de bajas voluntarias incentivadas para el 17% de la plantilla, hasta 2016, afectando a un máximo de 350 empleados. Su crecimiento en el primer semestre de 2015 ha sido bastante más modesto que la fábrica de Vigo (7%).

La factoría que posee PSA en Villaverde (Madrid) se centra en la fabricación del Citroën C4 Cactus en exclusiva, desde junio de 2014. La producción del nuevo vehículo exclusivo para todo el mundo ha supuesto un aliciente para la PSA, incrementándola hasta el 120% en el primer semestre de 2015. Supone la mayor tasa de crecimiento registrada en este período entre todas las plantas españolas.

## **Grupo Volkswagen**

La inversión anunciada en mayo pasado por el Grupo Volkswagen, de 4.200 millones de euros para sus plantas españolas entre 2015 y 2019, refuerza el compromiso de la industria del automóvil por nuestro país. La apuesta va dirigida a equipos, instalaciones e I+D en las fábricas de Navarra y de SEAT en Martorell (Barcelona). Con estas inversiones no solo se garantiza el futuro de las instalaciones en España, sino que afectará de forma positiva a la industria auxiliar, tanto en términos de actividad como de empleo.

Para el grupo alemán, que emplea a 22.000 personas en dos empresas ensambladoras y once de servicios, aportando una cifra de negocios de 13.800 millones de euros en 2014 (1,3% del PIB), España es un país clave para el desarrollo de su estrategia industrial, por lo que está preparando nuevos modelos para incorporar en sus dos plantas.

La planta de SEAT de Martorell, con una capacidad para montar 500.000 unidades, fue la que mayor producción obtuvo en el año 2014 y, en el primer trimestre de 2015, sigue siendo la planta española más productiva, con un crecimiento por encima del 15%. La empresa ha comunicado que desde el año 2007 no se habían logrado estos resultados y espera que la situación mejore.

El SEAT León se encuentra en su tercera generación, que vio la luz durante el pasado 2013, en sus diferentes versiones de cinco puertas, SC, ST, el Cupra y desde julio del año pasado el ST 4Drive, amplía la gama con este 4x4, sin olvidar el nuevo León TGI ecofuel de Gas Natural Comprimido, los dos lanzados al mercado el año 2014. Desde 2010 se fabrica el monovolumen Altea, Altea XL y Altea Freetrack, todos en exclusiva. A estos se añade que en la planta de Martorell, se viene fabricando desde junio de 2011 el Audi Q3, del cual parece que seguirá fabricando la nueva generación en 2017.

El segmento SUV<sup>6</sup> ha crecido un 40% en los últimos cinco años en Europa y se acerca a un volumen anual de un millón de coches en este mercado, evolución que ha sido determinante en la decisión del Grupo VW para que SEAT añada a su gama de modelos el todocamino que se venía dando casi por seguro desde el otoño del año pasado. El coche estará en los concesionarios a comienzos de 2016.

SEAT mantiene un centro de producción de piezas estampadas de carrocería en Zona Franca, además de la planta Gearbox del Prat, donde fabrica las cajas de cambio. Ambas en Barcelona, junto con el Centro Técnico, cuya plantilla alcanzará este año los mil trabajadores y trabajadoras con la contratación de cien nuevos ingenieros durante, al menos, seis meses por necesidades de producción. Asumirán la carga de trabajo derivada del desarrollo de nuevos modelos para la marca y el grupo Volkswagen.

En este sentido, SEAT acaba de presentar una iniciativa para atraer talento español y contratar jóvenes, bajo la denominación “*Generación de talento para una industria 4.0*”, desde donde piensa profundizar en el sistema dual de formación que tan buenos resultados está dando a la empresa española matriz de la alemana. Sería positivo que esta iniciativa genere un “*nicho de empleo*” que facilite el retorno de los jóvenes españoles que han dejado el país para buscar puestos de trabajo adaptados a su cualificación profesional y educativa. Ya se han recibido mil solicitudes de jóvenes para formar parte del nuevo curso de formación dual que consta de 4.625 horas de enseñanza e incorporan especialidades de mecánico industrial, matricero, electromecánico, electrotécnico de automatización y electromecánico de vehículos.

También, ha puesto en marcha un proceso de selección para contratar a 30 ingenieros superiores recién titulados dentro del programa “*Start UP Europe*”, para trabajar en los centros de VW de Alemania con contrato indefinido durante dos años, con opción para regresar a España.

La factoría navarra de Volkswagen, situada en Landaben (Pamplona), cuenta con más de 5.000 empleos que fabrican casi 300.000 unidades al año. Está inmersa en un compromiso, recientemente trasladado por la dirección alemana, para traer nuevos modelos e incluso ampliar las naves de la factoría

---

<sup>6</sup> Vehículo utilitario deportivo, abreviado *VUD* (traducción del inglés: *Sport Utility Vehicle*, abreviado *SUV*), automóvil todocamino, vehículo todoterreno ligero, y en algunos casos Jeep son términos que se han aplicado recientemente a los modelos de automóviles que combinan elementos de automóviles todoterreno y de automóviles de turismo.

para hacer efectivo el incremento de actividad que se espera en los próximos dos años. Mientras tanto, ha aumentado su programa de producción anual en 8.500 vehículos, situándose el volumen total en 293.148 unidades en 2015.

El Polo es el único vehículo que se fabrica en exclusividad en esta planta. En mayo de 2014 lanzó la nueva generación.

## **Renault**

Fabricó en su planta palentina, en el primer trimestre de 2015, un 26% más de vehículos sobre el mismo período del año anterior, mientras que en la planta de montaje de Valladolid el porcentaje sube hasta el 34%, asegurándose en esta planta el turno de noche y, por tanto, el volumen de empleo para el año 2015. Mantiene una fábrica de montaje de cajas de cambio en Sevilla y un centro administrativo y comercial en Madrid. Todos ellos, con una plantilla de caso 8.000 personas.

Destacar que la compañía francesa está produciendo en la actualidad tres modelos exclusivos para el mercado global, con las correspondientes ventajas que incorpora este tipo de decisiones por la variedad de los modelos que se han adjudicado a la filial española. Evitando, de esta forma, la dependencia de un solo modelo exclusivo, que tanto perjuicio ocasionó a esta empresa en Valladolid hace varios años.

En Valladolid comenzó en 2013 el lanzamiento en exclusiva del Captur, lo que ha podido confirmar el tercer turno para todo el año 2015. También desde 2012 fabrica el primer coche 100% eléctrico hecho en nuestro país, el Twizy. Con la producción del nuevo vehículo (Captur), y después de la de PSA, es la factoría que más ha incrementado la producción de vehículos en el primer semestre de 2015 (35%), lo que le ha llevado a la creación de un cuarto turno.

Desde febrero de 2015 se está produciendo en la factoría de Palencia, en dos turnos, cerca de 450 unidades de nuevos vehículos. Se han contratado a 800 nuevas personas, gracias al Plan industrial firmado con los sindicatos, lo que ha supuesto un incremento de la producción en el primer semestre de 2015 en un 34%, sobre el mismo período del año 2014.

En Palencia acaba de lanzar el Kadjar un SUV compacto del segmento C, en exclusividad, excepto para el mercado chino, donde se fabricara para el mercado interior. La última semana de octubre de 2015 verá el lanzamiento del nuevo Megane.

## **Nissan**

Nissan Europa pretende reducir un 8% adicional el coste total de entrega del vehículo hasta el año 2016. La marca japonesa tiene como objetivo reducir un 15% el este coste en la fábrica de Barcelona, entre 2014 y 2016. Hasta junio de 2015, dice haber reducido un 7%. La fórmula utilizada es el acercamiento de los proveedores a la fábrica, camino en el que viene trabajando la empresa

desde el año 2005, año en el que había sólo dos proveedores, llegando a los 32 en 2014.

Además, pretende que para finales de 2016, el 100% de la provisión de los componentes en la cadena de montaje se haga de forma automática, trabajándose con las “*piezas exactas*”. En definitiva, la logística y los materiales serán los instrumentos fundamentales e reducción de costes y no los “*recortes laborales*”, comunica la dirección de la compañía en España, ajustes que tuvieron un alto coste entre los años 2009 y 2012 y los siguen teniendo más recientemente en la planta que tiene en Ávila.

Nissan, en su centro de Ávila, ha mejorado más de un 15% sus cifras en los tres primeros meses 2015, lo que no ha hecho variar los planes de la multinacional. Se acaba de firmar un Plan industrial que incorpora, entre otras medidas, una reducción salarial para las nuevas incorporaciones del 20%, la congelación salarial en dos años -más la que vienen acumulando durante los cuatro años anteriores-, el incremento de la jornada individual en cuatro días y a nivel colectivo otros cuatro, además de mayor flexibilidad, el incremento de los ritmos de trabajo.... Lanzó el año 2014 el nuevo furgón chasis cabina, NT-400 y NT-500.

En cuanto a la fábrica de Nissan de Zona de Franca de Barcelona, ha reducido su producción en un 27%. Lanzó en septiembre de 2014 el primer turismo de la historia de sus instalaciones, el Pulsar. También desde ese año se produce la furgoneta eléctrica NV-200 y de propulsión convencional NV-200.

La planta catalana sigue recogiendo adjudicaciones de modelos, a partir de mayo se incorporó una Pick Up para Nissan, Daimler y Renault, preparándose para su lanzamiento a finales de 2015 y principios del 2016. Esta decisión situara la planta por encima de las 120.000 unidades. Contando con la fábrica de Cantabria, la plantilla supera los 5.000 empleos.

## **Ford**

La multinacional estadounidense en España ha incrementado su producción, en el primer semestre de 2015, en un 18%, después de incrementarla casi un 32% en 2014, respecto al año anterior, con alrededor de 300.000 vehículos fabricados.

Después de hacer una fabrica prácticamente nueva, con una inversión de 2.300 millones, ahora se quiere fabricar vehículos que incorporen mayor valor añadido. De la planta valenciana de Almussafes salen en la actualidad turismos y todocaminos, cuyo valor de mercado que paga el cliente no baja de 20.000 euros. Ford es la primera planta productiva española donde se fabrica un vehículo híbrido.

Este cambio en la fabricación de vehículos han traído importantes cambios, como el de pasar de fabricar vehículos de 7.000 piezas a 16.000, duplicando los componentes, contando en la actualidad con 20 proveedores nuevos que

abastecen a la fabrica. Compañías que se han instalado en los alrededores de la planta generando empleo y riqueza en la zona.

Se fabrica, desde 2012 y en exclusiva, el Ford Kuga (para Europa y mercados con el volante a la derecha), los vehículos industriales, Transit Connect se fabrica desde septiembre de 2013 y desde finales de noviembre de ese año también la Tourneo Connect (en exclusiva para todo el mundo). Desde finales de 2014 se monta el Mondeo, versión híbrida para Europa, incorporándose durante este año el S-Max y el Galaxy que se fabricaban hasta ahora en Alemania, suponiendo un aumento productivo diario a unos 1.920 o 1.940 vehículos.

Actualmente de la planta salen 1.700 vehículos al día, lo que ha exigido recurrir a jornadas flexibles en el primer trimestre. Prevé incorporar entre abril y septiembre de 2015 a 500 nuevos trabajadores y trabajadoras, para elevar un 40% la capacidad de producción de la planta, hasta alcanzar las 400.000 unidades, previendo a partir de 2016, una capacidad máxima de 450.000 vehículos.

Ha alcanzado la cifra de 8.000 empleados, tras crear 3.000 puestos de trabajo desde el año 2013 para fabricar cuatro modelos en la actualidad y otros dos más durante el año 2015.

## **General Motors**

En este primer semestre del año Opel ha crecido un 34% el volumen de producción. El Presidente del grupo automovilístico alemán anunció en marzo de 2015 que la planta de Figueruelas (Zaragoza) estará cubierta con la llegada de los nuevos modelos, derivados de la alianza con el consorcio galo PSA Peugeot Citroën. Como ejemplo de esto, en 2016 se comenzara a fabricar el Citroën C3 Picasso, con el aliciente de que el 40% de los vehículos y el 42% de los componentes que se fabriquen en Europa se harán desde las instalaciones mañas.

Esta planta mantiene un capacidad de 480.00 unidades al año (2.150 vehículos al día) y 180.000 juegos de componentes con casi 6,000 empleos.

El convenio firmado con el Gobierno aragonés permitirá la contratación de 1.400 trabajadores y trabajadoras, desde 2015 y hasta 2018, que servirá para rejuvenecer la plantilla mediante la utilización de la figura del contrato relevo. Para ello las nuevas incorporaciones tendrán que realizar una formación de 160 horas, en las instalaciones de la planta zaragozana.

Opel acaba de acordar con los sindicatos mayoritarios un ERE para 30 días (desde el 15 de junio al 31 de diciembre). Aunque la compañía se comprometió a no volver aplicar ERE, tras un período con constantes regulaciones de empleo, la decisión radica en la necesidad de abandonar el mercado ruso, dejando de producir la planta aragonesa 20.0000 vehículos

(367.000 previstos para todo el año), influyendo también el comportamiento del mercado turco, además del francés e italiano que no acaban de repuntar.

El acuerdo contempla que los 400 relevistas que entrarán el año 2016 en la factoría sean indefinidos, al igual que ocurre en 2015. Se han fijado 13 turnos por ERE y la afección es de unos 12 días por empleado, unidos a una modificación sustancial de las condiciones de trabajo para un importante colectivo de empleados. Esta situación no enturbia los objetivos del Plan Industrial que prevé nuevos modelos para 2017 y los empleos previstos incorporar vía contrato de relevo hasta el año 2018.

Vivió el lanzamiento de tres nuevos modelos el año 2014: el remodelado Meriva en enero, el nuevo Opel Mokka en verano y la nueva generación del Corsa en noviembre. Para 2015, se espera el lanzamiento del Citroën C3 y sin fecha el 3008 de Peugeot.

### **Mercedes Benz**

En su planta vitoriana se ensamblan furgonetas, con una capacidad para 100.000 vehículos con 3.500 personas. Mantiene otras instalaciones en la localidad de Sarmano (Cantabria), especializada en el montaje de autobuses.

A pesar de producir un 8% menos de los vehículos, la marca prevé cerrar 2015 con alrededor de un 12% por encima del ejercicio de 2014, con una capacidad de 125.000 unidades diarias. Su nuevo objetivo se debe a la fabricación de 10.000 vehículos para el mercado de EEUU. La planta vitoriana concentra la producción mundial de furgonetas impulsadas por baterías eléctricas.

La planta de producción de furgonetas de Mercedes-Benz en Vitoria se configura como la segunda mayor planta de producción de este tipo de vehículos de la marca, por detrás de Düsseldorf (Alemania) y tras los 190 millones de euros invertidos en la planta del País Vasco para la modernización y reorganización del taller, del taller de pintura y la línea de montaje.

Desde mediados de 2014 fabrica el nuevo monovolumen Clase V (sustituto del Viano) y a finales de ese mismo comenzó a fabricar la tercera generación del Vito.

### **Grupo IVECO**

En la planta madrileña del grupo italiano se ha recortado, en el primer trimestre de 2015, un 3% el volumen de producción. Mientras que en la de Valladolid la cadencia ha bajado un 78%.

En marzo de 2015 se firmó el 16º ERTE aplicado desde 2008 y previsto hasta el 31 de julio de 2015, con un máximo de 82 días en la planta vallisoletana. Incorpora la necesidad de disponer de un equipo de trabajadores y

trabajadoras que, de forma voluntaria, se ofrezcan a trasladarse a trabajar a otras plantas del grupo, si es preciso, durante la vigencia del acuerdo.

El casi centenar de trabajadoras y trabajadores a los cuales se les ha terminado la prestación por desempleo seguirán cubiertos con este acuerdo al aplicarse el complemento del 82% del salario mensual. Hay trabajo para la mitad de los días productivos de cada uno de los cuatro meses de duración de este último ERTE. La empresa acaba de convocar a la representación de los trabajadores para dar inicio a las negociaciones del 17º ERTE en próximas fechas.

Al mismo tiempo, el pasado 10 de abril, IVECO presento su Plan Industrial 2015 con el que pretende centraliza en España la fabricación de los vehículos industriales pesados, algo que ya hizo en Madrid en 2012. Para ello desplazara de Madrid la producción de vehículos militares a la planta italiana de Piacenza y la producción de la chapa, pintura y guarnecido de la cabina a la planta de Valladolid, dejando la planta vallisoletana de producir la Daily al final del proceso, quedándose la planta italiana de Suzzara como único fabricante de vehículo ligero, pasando desde ese momento Valladolid a ser un proveedor de la planta madrileña, partiendo el proceso productivo que hasta ahora se venía realizando en Madrid.

IVECO manifiesta que la espectacular subida productiva que prevé no puede ser absorbida por la planta de Madrid y, por ello, justifica esta medida organizativa de calado. La multinacional italiana ha afirmado que “*no sobra nadie*”, aseveración que deberá demostrar garantizando la fiabilidad del plan previsto. Sin embargo, la dirección de la planta vallisoletana ha planteado la renegociación de los artículos de flexibilidad y de vacaciones para unificarlos con el de la planta de Madrid, como proveedor de ella.

Para los sindicatos resulta positiva la consecución de mayores inversiones por ratio productivo por turno, lo que supone un incremento de actividad sustancial -un 30% aproximadamente-, lo que incorpora mayor garantía de empleo para ocupar los nuevos puestos de trabajo que requieren las nuevas actividades previstas.

IVECO, queda como fabricante de vehículo industrial pesado cuando en 2016 se termine el proceso reorganizativo, iniciado el 10 de abril de 2014, que llevara a la fabricación de la cabina completa en Valladolid y al ensamblaje del vehículo completo en Madrid. Se prevé para el año que viene el lanzamiento de la nueva cabina y de los nuevos chasis, cableados eléctricos-neumáticos y nuevo motor más eficiente.

## **La industria de piezas y componentes para automoción**

Las distintas macromagnitudes<sup>7</sup> que describen el sector parecen haber resistido mejor a la crisis que el conjunto del sector industrial: *el valor de la producción del sector en 2014 ha sobrepasado el que alcanzaba en 2008, en un 3,6%, en tanto que en el conjunto de la industria sigue por debajo (en torno a un 10%); la pérdida de tejido industrial entre 2008 y 2014 ha sido del 24,8%, en tanto que en el caso del sector de componentes fue algo inferior, al suponer el 23,1%; por último, la pérdida de empleo del sector es del 20%, frente al 28% en el conjunto del empleo industrial español*<sup>8</sup>.

Sin embargo, aunque haya sido a partir de la crisis cuando la pérdida de empleo del sector se ha acelerado (en 2014 hay más de 12.000 empleos menos que en 2008), ya estaba inmerso en un proceso de disminución de su dimensión de una manera continuada como consecuencia de varios factores convergentes: *el incremento de la productividad por mejoras en los bienes de equipo utilizados y en la I+D; la obtención de economías de escala en procesos de concentración; el aumento de las importaciones de componentes fomentado por el comercio intragrupo; y la deslocalización de la producción más intensiva en mano de obra hacia países cercanos de menor coste.*

El sector de componentes supone un 3,4% del Valor Añadido Bruto (VAB) total de la industria española, contribuyendo con 4.600 millones a la fiscalidad del país y generando más de 191.000 empleos directos y 309.000 diferidos, representando más del 5% del empleo industrial repartido en diez CCAA.

Los componentes tienen un peso destacado en el desarrollo de nuevos productos y de procesos de fabricación, gestión y aseguramiento de la calidad que permite a la industria de automoción ser más competitiva, aportando el 75% del valor del vehículo.

El desarrollo de la industria de fabricación de equipos y componentes para automoción constituye, por tanto, un eje clave para el éxito de la industria de automoción y del tejido industrial a nivel mundial.

En 2014, el sector generó inversiones de I+D en el tejido industrial español por valor del 3% de sus ventas, equivalente a 905 millones de euros, un 15,3% sobre el anterior, frente a los 785 millones de 2012 (2,8% de su facturación). Además, y lo que resulta importante, los fabricantes de automóviles instalados en España han comprado componentes, bienes o servicios de empresas españolas por valor de más de 22.000 millones de euros en 2014.

España es el cuarto mayor productor de componentes de Europa, con una cuota del 7,3% de las ventas en todo el mundo y con fábricas hasta en 35 países.

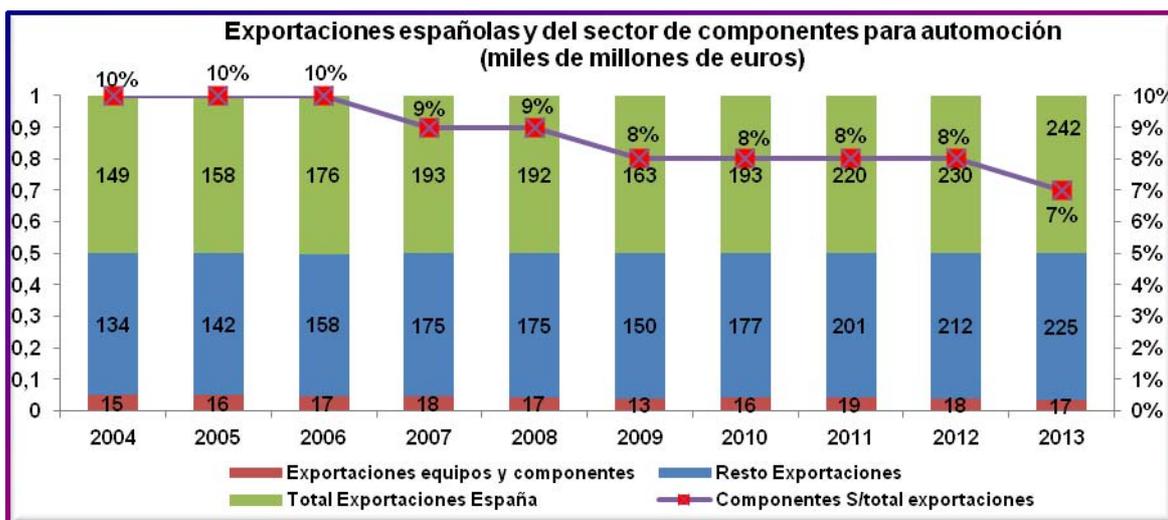
---

<sup>7</sup> Se han calculado a partir de la delimitación que se hizo para el sector en el Observatorio Industrial de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción del año 2011, cuyo resultado está disponible en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. En dicha delimitación, se agrega a las magnitudes básicas correspondientes a la CNAE 293 (Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor) la proporción de otras actividades manufactureras cuyo destino es la fabricación de vehículos de motor.

<sup>8</sup> *El sector de fabricación de equipos y componentes para automoción en España*. Informe de CCOO de Industria. Secretaría de Componentes de Automoción. Marzo de 2015.

implantándose en 35 países, configurándose como uno de los sectores más internacionalizados de la industria del país, sumando sus exportaciones el 60% de la producción total, llegando al 82% si se cuentan los componentes que van en los coches *Made in Spain* exportados.

En 2013, las exportaciones del sector de componentes alcanzaron los 17.000 millones de euros, o el 60% de las ventas. Si sumamos a este número las ventas de producto de primer equipo destinadas al mercado nacional de fabricación de vehículos cuya producción se vendió fuera de nuestro país, este valor llega a los 23.000 millones de euros.



Fuente: Sernauto. Agenda Estratégica Componentes 2020. Octubre 2014

No obstante, el principal hándicap que padece este sector está relacionado con que el incremento de las exportaciones se ve acompañado de un aumento aún mayor de las importaciones, lo que provoca un significativo déficit comercial.

La mayor resistencia del empleo sectorial encuentra alguna explicación en varias de las características de las plantillas y de las condiciones de empleo que tienen sus empresas:

- En primer lugar, hay que tener presente que el ajuste del volumen de empleo ha recaído fundamentalmente y en primera instancia en el empleo eventual. En este sentido, la eliminación de empleo eventual no es generalmente percibida por las direcciones empresariales como parte de las reestructuraciones puesto que, por lo general, no se incluyen en los procedimientos de reestructuración habituales -expedientes de suspensión o extinción de contratos- sino que su eliminación se produce simplemente por la no renovación o extinción del contrato temporal.
- Sin embargo, tanto en el sector concreto de componentes, como en todo el conjunto industrial español, hay que destacar dos hechos: *por una parte, el impacto de la expulsión de empleo temporal ha sido muy alto en el volumen total de empleo; por otra, los procedimientos de extinción de*

los trabajadores eventuales suelen ser menos garantistas y, ciertamente, disponen de menor nivel de protección social o unas ínfimas compensaciones económicas.

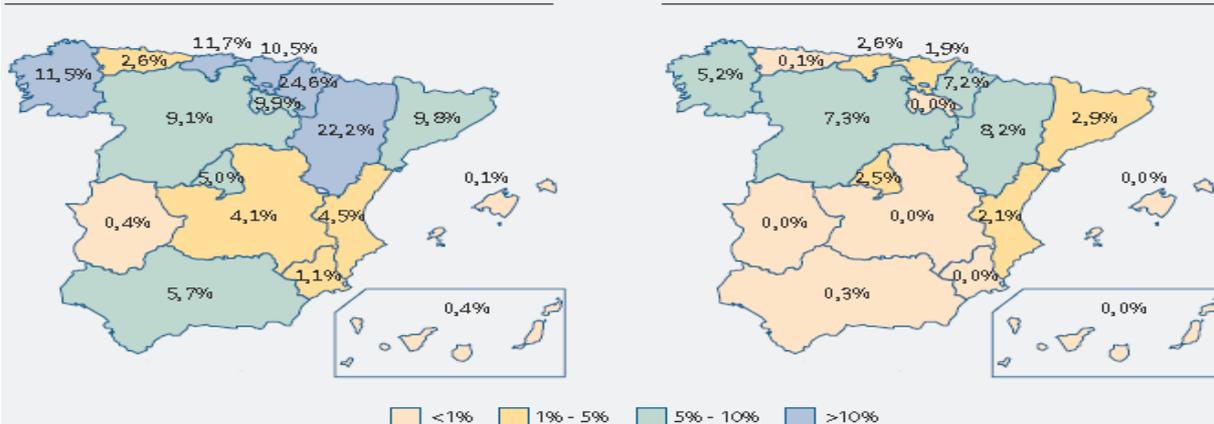
Una de las medidas de flexibilidad que se ha ido observando en este sector ha sido lo que hemos dado en denominar la “*cronificación estable de los contratos eventuales*”, puesto que, según la Encuesta de Población Activa (EPA), el 39% de los trabajadores temporales del sector llevan más de 12 meses en la empresa.

### El empleo del sector de componentes de automoción por CCAA

Estudio del peso del empleo del sector sobre el empleo industrial de cada Comunidad Autónoma

Fabricación de componentes

Fabricación de vehículos



Nota: datos de empleo de IBERNAUTO para el sector de componentes, de la IBERA para el sector de fabricantes de vehículos y del IBERI para el total industrial

Este fenómeno de la estabilización de los eventuales, así como el mantenimiento de los vínculos con los trabajadores cuyo contrato se extingue, o los compromisos de recolocación en determinados pactos derivados de procesos laborales, tienen mucho que ver -además de las reivindicaciones sindicales- con el objetivo de fidelizar al personal con conocimientos de los específicos procesos productivos y contar con ellos a pesar de las medidas de reestructuración para los momentos en los que la actividad remonta y no tener que acudir a desempleados sin experiencia o formación, lo que supondría un incremento de costes y una reducción de la productividad.

Los países del Este de Europa muestran una relación de ventas-salario de 9,5, mientras que el resto de Europa alcanza un ratio menor, de 5,2. España mantiene un ratio ventas-coste laboral competitivo en Europa Occidental con un valor de 5,6, superando a los principales mercados del sector, como Alemania, Italia y Francia, en parte gracias a su moderado coste laboral.

Aunque España está en la actualidad lejos de los niveles salariales de los países productores de componentes de Europa del Este, es preciso destacar que estas economías experimentarán un aumento de la inflación anual superior a la esperada en España. Según el Fondo Monetario Internacional, la inflación prevista en República Checa, Bulgaria y Eslovaquia oscilará entre el 1,5% y el 2%, y llegará al 2-3% anual en Polonia, Hungría y Rumanía, mientras que España mostrará una inflación inferior al 1% hasta 2019. Este

aumento de la inflación puede hacer que los países de Europa del Este pierdan de 5 a 15 puntos de competitividad con respecto a España en los próximos 6 años.

En otro orden de cosas, se puede afirmar que cada vehículo que sale de las líneas de montaje llevan entre 70.000 y 90.000 piezas, hasta un 75% de ellas fabricadas en España, según Sernauto<sup>9</sup>, dentro del conjunto de componentes incorporado en un vehículo, si bien elementos como el motor, la carrocería y los equipos eléctricos y electrónicos pueden llegar a suponer en torno a la mitad del coste total de todas las piezas.

Los componentes de automoción se sitúan en tercer lugar como productos que generan mayor demanda económica dentro de un abanico de 109 productos, definidos por el INE, y el aumento de un euro en la demanda de componentes generaría 3,1 euros para la economía. Además, en un mundo en el que la tecnología avanza rápidamente para cumplir los exigentes objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub> y mejorar la vida de las personas y la seguridad, son de los proveedores, que están detrás de los complejos códigos informáticos, de quienes terminará dependiendo todo el sector.

Un coche medio actual de gama alta, con todas sus prestaciones avanzadas, tiene siete veces más códigos informáticos que un Boeing 787. En este sentido, el poder se está alejando cada vez más de los fabricantes de automóviles para caer en manos de sus proveedores. Y dado que los coches comienzan a comunicarse entre ellos y con las infraestructuras de las que dependen para evitar accidentes de tráfico y atascos, los proveedores de la industria automovilística aumentarán su valor añadido frente a los fabricantes. Además, no hay que perder de vista que los proveedores automovilísticos han sido uno de los sectores con mejor comportamiento bursátil desde la crisis financiera y la tendencia va a continuar<sup>10</sup>.

Asimismo, las inversiones en activos intangibles, entre los que se encuentra la I+D+i, se ha venido recuperando a partir de 2011 con un crecimiento muy importante durante el año 2013, según la encuesta industrial del INE, lo que la ha situado en un importe superior al que se registró en el año 2008, con lo que parece haberse superado el momento de debilidad que venía sufriendo.

A la hora de analizar el peso y el potencial de la I+D+i en la industria automovilística, es necesario considerar las diferencias entre los fabricantes de automóviles y los de componentes. Por lo que respecta a los primeros, España, en su conjunto, está posicionado como un país de primer nivel en materia de ensamblaje, en gran parte debido a nuestra fortaleza en el campo de los procesos. Este know-how de las plantas españolas es una de sus principales bazas cuando compiten por nuevos proyectos dentro de sus propios grupos multinacionales. A pesar de este merecido reconocimiento en

---

<sup>9</sup> Es la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Fundada en 1967, reúne más del 85% de la facturación del sector a través de sus empresas asociadas.

<sup>10</sup> Artículo de Amanda Kayne y Alexander Katzenschlaeger, que pertenecen al Departamento Análisis de Estrategia y Next Generation. En el Economista del 9 de marzo de 2015.

fabricación, si hablamos de producto no somos, ni mucho menos, una potencia en términos de I+D+i<sup>11</sup>.

Todo esto se traduce en la necesidad de incorporar en el tejido productivo español la especialización dentro de la cadena, superando los actuales productos de media tecnología tanto para bienes finales como para partes y componentes. Esto incorpora mayores costes, pero el parámetro de competitividad reside al margen de los costes laborales, teniendo como principal referencia el coste que incluya gastos de I+D, la fabricación, materiales y considerar los efectos directos del ahorro en logística; trabajando en la política de compras; manteniendo una estrecha relación con los proveedores; en definitiva, donde se concentra el 90% del valor de un vehículo.

Los grandes fabricantes españoles tienen en Burgos (Grupo Antolín), Catalunya (Ficosa y Gestamp) y Euskadi (Cie Automotiv, Gestamp y Mondragón) sus principales centros de investigación y desarrollo. Porque, ante la nueva realidad geográfica del sector, las empresas en España necesitan ofrecer productos con suficiente valor añadido y la tecnología que incorporan es uno de los elementos clave. La tecnología puede venir dada por las características del producto en sí mismo (por ejemplo, incorporar materiales que ofrecen unas características distintivas al cliente) y/o aplicar una tecnología de producción que ofrezca un producto con adecuada calidad-precio.

España dispone de varias empresas de primer orden a nivel mundial y de capital mayoritariamente español, incorporando aquí sus principales centros de investigación. A pesar de estar presentes en todo el mundo y de su clara vocación internacional, estas compañías basan en España sus centros más avanzados, lo que supone un activo seguro para fortalecer la industria en su conjunto:

- Ficosa factura unos mil millones de euros en 19 países y con 27 fábricas en todo el mundo:
  - Está trabajando en el ámbito de las tecnologías por satélite y los sistemas de comunicación con el vehículo, para lo que ha dado entrada en su accionariado a Panasonic (49%), dando un impulso al negocio de la electrónica para el automóvil y tomando posiciones en el segmento de los vehículos eléctricos, con el diseño del sistema de comunicaciones que conecta la batería con el resto de componentes del coche.
  - Al mismo tiempo, viene desarrollando un sistema que permite sustituir los espejos retrovisores por cámaras de reproducción de imágenes 3D del entorno;
- Fagor Ederlan (chasis y powertrain), del Grupo Mondragón, trabaja en un proyecto para aligerar los componentes de los frenos con el uso de micronano partículas en su centro tecnológico Edertek.

---

<sup>11</sup> *Temas candentes de la industria del automóvil en España. Acelerar el cambio para garantizar el futuro.* Pwc mayo de 2013.

- Gestamp mantiene más de cien fábricas en el mundo, con más de 6.000 millones de euros de facturación:
  - Ha venido siendo pionera en estampación en caliente, que ayuda a conseguir carrocería más livianas y resistentes.
  - Tiene dos centros de I+D ubicados en Catalunya (carrocería) y el País Vasco (chasis), con un presupuesto de 12 millones de euros en 2013.
  - Viene trabajando en aceros de alta resistencia, soldadura láser, nuevos materiales, como aluminio y fibra de carbono y procesos como la fabricación aditiva.
  - Es pionera en la estampación en caliente, un nuevo proceso de fundición que ayuda a conseguir carrocerías más livianas y resistentes.
- El Grupo Antolín factura 4.000 millones de euros tras la reciente integración de la canadiense Magna International, con 160 plantas en 26 países y 28.000 trabajadores.
  - Inventó la rótula de dirección de caucho-metal y lanzó la primera puerta totalmente modular en 2002.
  - Está especializado en la producción de techos, asientos y puertas, cuenta con un centro de I+D+i en Burgos y otro en Marruecos.
- CIE Automotive tiene decenas de plantas en los cinco continentes y 16.000 empleados, facturando más de 2.000 millones de euros al año:
  - Destinó un 2,2% de su facturación a I+D (38,7 millones de euros) y sus procesos tecnológicos se centran en la tecnología de turbos y *supercharger*, así como de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) en los procesos productivos, nuevos conceptos de intercambiadores de calor, sistemas de almacenamiento energético o la gestión del combustible en motores dual-fuel.
  - Uno de sus objetivos es detectar nuevos materiales, más eficaces y ecológicos para la fabricación de componentes de automoción y aligerar así el peso de los vehículos.

No obstante, hay que tener presente que las empresas del sector se ven cada vez más impelidas a asumir la realización de actividades de I+D+i, para dar respuesta a los requerimientos cada vez más complejos y con mayor traslado de escalones de la cadena de valor que los fabricantes de auto vienen contratando a sus proveedores directos. Sobre todo, en el desarrollo de nuevos productos y procesos, en el que el nicho de mercado del producto final se viene ocupando en razón del incremento del valor añadido, incorporado en el contenido tecnológico de los productos puestos a disposición del consumidor final. En un mercado en el que cada vez está más valorada la mayor eficiencia de los vehículos, su mayor seguridad y la mejor conectividad con el entorno.

Todas estas expectativas que se generan en la demanda tienen como resultado, en el proceso productivo, la incorporación de nuevos materiales y el mayor recurso a la mecatrónica (combinación de mecánica, electrónica e informática). En definitiva, las empresas necesitan ofrecer elementos tecnológicos de valor añadido para ser seleccionados por los fabricantes de automóviles; considerando que también es un factor de este enriquecimiento las innovaciones organizativas que se han implementado en las empresas del sector. Si bien no podemos obviar que la tendencia en el sector es ir externalizando aquellas actividades que no se consideran básicas en el negocio para centrarse en lo que se califica como esencial o nuclear por parte de las direcciones corporativas.

Por otra parte y como añadido, con la exteriorización, entre otros objetivos, se persigue “*variabilizar*” costes fijos y presionar el conjunto de costes a la baja. Las actividades que más se han exteriorizado por parte de las empresas del sector son el mantenimiento, la vigilancia, la limpieza y la logística; al margen de que actualmente está habiendo movimientos en diferentes corporaciones de centralización y relocalización de actividades administrativas y alguna que otra de carácter industrial, pero éstas de forma poco aparente.

## **El papel de los clústeres de automoción en las CCAA**

La distribución territorial del sector de componentes mantiene una estrecha correlación con la ubicación de las plantas de fabricación de automóviles y camiones, de tal forma que las magnitudes tienden a la concentración. Así, entre las industrias ubicadas en Cataluña, Galicia, Navarra, Castilla y León y la Comunidad Valenciana, aportan el 74% de la producción del componentes para automoción, el 54% de sus exportaciones, el 53% de sus empresas y el 60% del empleo.

El Ministerio de Industria viene comprometiéndose desde hace tiempo a ejercer una labor de coordinación entre las agrupaciones empresariales de empresas (clústeres) de automoción existentes en España, incluyendo la posible creación de un “*megaclústeres de automoción*” con el objetivo de reforzar la marca España.

Estas agrupaciones cuentan con una dotación de siete millones de euros (2014) que facilita el Gobierno para darlas apoyo, aunque seleccionando a que sectores se dirige la ayuda. El objetivo es ir reduciendo la financiación de la estructura de esas agrupaciones y condicionar el apoyo a proyectos concretos de desarrollo tecnológico. Han mostrado su acuerdo con la celebración de reuniones de coordinación por parte del Ministerio de Industria, aunque ya existen lazos entre ellas a través de la alianza Acrea<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> La Alianza de Clústeres Regionales de Empresas de Automoción (ACREA) la configuran las agrupaciones de empresas del País Vasco, Valencia, Galicia, Cantabria y Castilla y León. Fue fundada el 19 de noviembre de 2009 en Madrid con el objetivo de consensuar una voz común que pueda representar a los clústeres y defender sus intereses ante las instituciones nacionales y europeas, así como promover labores de coordinación e información que

que, precisamente, ha acordado impulsa la colaboración entre Comunidades Autónomas.

## **Galicia (CEAGA)**

Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción, se ha estimado que en Galicia se ubican 52 empresas del sector, lo que supone el 0,7% del conjunto del tejido industrial gallego y el 4,9% del total del sector de componentes español.

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó casi los 4.578 millones de euros en Galicia, con lo que todavía está por debajo de lo alcanzado en 2008, cerrando el año 2014 con 7.600 millones de euros de facturación, incluyendo PSA.

El sector de automoción, en su conjunto, representa el 16% de la producción nacional de vehículos (solo detrás de SEAT). El 6% de los trabajadores del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajaban en Galicia, con 9.024 personas, lo que significa el 7% de la población total industrial gallega.

A partir de los datos del ICEX se obtiene para el sector de componentes de auto gallego un importe de las exportaciones en 2013 valorado en 818 millones, lo que significa un 6% del total español. La exportación total se elevó a los 5.520 millones de euros, de los que 1.100 correspondieron al sector de componentes.

El clúster gallego agrupa a 106 empresas con 12.000 empleos. Los proveedores asentados en Galicia dedican seis de cada diez piezas que fabrican al grupo francés PSA Peugeot Citroën, además de dirigirlas hacia otras fábricas del grupo. De tal forma que el 73% de la facturación del sector en 2014 procede del mercado exterior (Francia, Portugal, Turquía, Argentina e Italia, con centros de PSA). China, Eslovaquia, República Checa, México o Brasil son otros destinos.

Los componentes de Galicia producen el 60% de las piezas que conforman la autonomía de un vehículo, llegando hasta los 2.460 componentes diferentes. Lo conforman empresas multinacionales (GKN Driveline, Faurecia Escapes, Benteler, Denso y Snop), acompañadas de compañías del país (Grupo Copo, Viza Automoción, etc.).

Durante los últimos cuatro años, el clúster gallego ha estado inmerso en la ejecución de los 30 planes y proyectos vinculados a su Plan 2020 y para el próximo Plan proyecta una hoja de ruta que incidirá en el refuerzo de cuatro elementos imprescindibles para el sector: flexibilidad, innovación, logística e internacionalización. Además de la estrategia digital de la fábrica del futuro,

---

contribuyan a una mayor y mejor colaboración entre los clústeres con el fin de optimizar recursos.

consustancial con el cambio en el modo de diseñar y fabricar productos y el concepto de fábrica.

### **País Vasco (ACICAE)**

El clúster de automoción vasco se constituyó en el año 1993 y en él están incorporadas 170 empresas. Está considerado como uno de los primeros clúster constituidos en Europa, con el apoyo del Gobierno Vasco y con la metodología del Profesor Porter. Desde entonces, ha evolucionado rápidamente contribuyendo a que la facturación del sector vasco de automoción se multiplique por cuatro en los últimos quince años.

Tiene como objetivos principales: mejorar la visión estratégica del sector de la automoción; facilitar la entrada en nuevos mercados-clientes; fomentar la cooperación entre las empresas socias en distintas materias; impulsar la formación y la adopción de nuevos modelos avanzados de gestión; aumentar el nivel de I+D+i del sector y de las empresas; y captar proyectos locales, estatales y europeos que aporten valor al sector.

Tomando como base el DIRCE del INE, en Euskadi se ubica el equivalente a 132 empresas que se dedican exclusivamente al sector de fabricación de componentes de automoción, lo que supone el 1,5% del conjunto del tejido industrial vasco y el 12,4% del sector en España. Tiene un total de 230 plantas productivas en 29 países, fundamentalmente en mercados emergentes, con alrededor de 40.000 personas trabajando para las fábricas vascas.

En 2014, casi el 15% de los trabajadores y trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Euskadi, en torno a 22.000 personas y representan casi el 14% del empleo industrial de Euskadi.

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 2.720 millones de euros en Euskadi, corroborando la lenta recuperación a la que está sometido el sector, puesto que todavía está en cifras por debajo de las que se alcanzaron en 2008. Representa el 21,4% del PIB de Euskadi y supone el 47% del total del sector de componentes de automoción en el Estado. En el ámbito estatal, estimamos que el sector vasco vino a aportar el 7% de la producción total.

Además, las empresas vascas dedican el 2,7% de su facturación a las inversiones en I+D+i, que asciende al 7% en el caso de los grupos empresariales y las multinacionales. Asimismo, dedicaron en 2014 el 1,7% de su facturación a la formación. El 60% de las piezas fabricadas por estas empresas se dirigen a los constructores de vehículos y el 38% a los proveedores de primer nivel, quedando sólo el 3% para el recambio.

Según los datos definitivos del ICEX, correspondientes al ejercicio 2013, el sector vasco de componentes de automoción exportó 2.800 millones de

euros, lo que supuso el 21% del total estatal. Aún teniendo un peso muy importante, se verifica un incremento muy modesto respecto al volumen de exportaciones de 2013 y, para 2014, los datos provisionales arrojan un incremento del 2%. Al contrario que esta industria en España, destaca el sector vasco por tener un superávit comercial importante y que se acrecienta en los últimos años, exportando el 90% de su facturación, más de la mitad fuera de Europa.

ACICAE participa, junto a la Diputación Foral de Vizcaya y los Ayuntamientos de Ermua y Amorebieta, en una de las apuestas industriales estratégicas con mayor éxito para fomentar el desarrollo del sector auxiliar de automoción en Euskadi: el *Automotive Intelligence Center (AIC)*, ubicado en Amorebieta (Vizcaya). Este centro reúne a 25 organizaciones, entre las que se encuentran fabricantes de automóviles, industria de componentes, ingenierías, centros tecnológicos, etc., con más de 600 profesionales de alta cualificación trabajando en la vertiente de innovación y en el anclaje de las empresas al territorio.

## **Castilla y León (FaCyL)**

El sector de automoción, en su conjunto y en esta Comunidad Autónoma, mantiene una producción que supera el 16% de la participación total de España en 2014, situándose como comunidad líder en el país. Genera en Castilla y León el 22% del Valor Añadido Bruto industrial frente al 18% a nivel nacional, dando empleo a 40.000 personas.

Según el DIRCE del INE, se dedican al sector de componentes de automoción un total de 57 empresas ubicadas en esta comunidad, lo que supone casi el 6% del tejido sectorial español y apenas el 1% del conjunto del tejido industrial de dicha comunidad.

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector superó los 4.600 millones de euros, aportando así el 12,2% de toda la producción estatal. En el segundo trimestre de 2014 trabajaban en el sector de componentes 12.618 personas, es decir, el 8,6% de los empleos del sector en España trabajan en esta comunidad. A nivel del empleo industrial de Castilla y León, supone el 10% del total.

Según el ICEX, en 2013, el sector de componentes facturó el 10% de las exportaciones sectoriales emitidas desde España. Los últimos datos provisionales para 2014 nos arrojan un incremento del 7,7%, lo que confirma la senda creciente que viene mostrando esta variable desde 2010. Por su parte, el valor incorporado en las importaciones es cualitativamente muy superior al de las exportaciones del sector, según se deduce de la evolución del valor unitario de los productos.

El Foro de Automoción de Castilla y León (FaCyL) se constituyó en noviembre del año 2001 y su objetivo fundamental es la mejora de la competitividad de la industria de automoción en esta comunidad y, para ello, desarrolla acciones

alrededor de distintos campos tales como la innovación, la logística, el medioambiente, los recursos humanos, la formación y especialización profesional, la prevención de riesgos laborales y la mejora de la eficiencia en la producción.

El sector facturó 7.900 millones de euros entre los 45 socios del clúster que trabajan en automoción en esta comunidad, con un crecimiento del 30% en el número de empresas, generando 19.900 empleos directos. Todas las factorías ensambladoras y suministradoras de primer nivel (Antolín, Ficosa, Gestamp...), han incrementado cargas de trabajo en 2014.

Tiene diseñado un Plan Estratégico, a desarrollar en el período 2013-2016 que está estructurado en torno a cinco *Ejes Estratégicos* y 14 *Programas de Actuación*: eficiencia en los procesos de las empresas; del capital humano; I+D y competitividad; cooperación empresarial y colaboración con el entorno; y representación y comunicación. Se buscarán fórmulas, con la participación de la administración, para facilitar la internacionalización de las compañías suministradoras de segundo y tercer nivel que, sobre todo, en el caso de vehículos industriales y camiones ligeros, se centran en el mercado español.

### **Comunitat Valenciana (AVIA)**

Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, se ha estimado que en esta comunidad se ubican 94 empresas del sector, lo que supone el 1,7% del conjunto del tejido industrial valenciano. En el ámbito estatal, estas 94 empresas representan el 8,8% del tejido sectorial español.

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 4.600 millones de euros en la Comunitat Valenciana. En 2014, el sector valenciano vino a aportar el 12% de la producción total a nivel estatal. En el segundo trimestre de 2014, casi el 10% de los trabajadores y de las trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Valencia, resultando en torno a las 14.300 personas contratada en esta comunidad en dicho sector.

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto valenciano un importe de las exportaciones de 2013 por valor de 946 millones de euros, lo que significa un 7% del total español. Con un incremento muy significativo del déficit comercial del sector valenciano, en el que la factura de la importación es más de un 50% superior a la de la exportación. Tras el fuerte impulso dado por la empresa Ford, en el primer trimestre del año 2015, el automóvil en esta comunidad acapara el 25% de las ventas totales en el exterior, a pesar de que los componentes hayan perdido peso (-9,7%).

El Clúster de Automoción de la Comunitat Valenciana nació en 2003 y cuenta con 58 empresas que dan empleo a 18.000 personas (80% del sector, incluyendo Ford). Facturó 7.300 millones de euros (90% del sector) en 2014 y su cifra de negocios equivale al 9% del total regional, generando el 5% del empleo directo.

El sector del automóvil y componentes ascendió al primer grupo de productos más exportados por la Comunidad Valenciana durante 2013, representando un 17% del total de exportaciones. Siendo Alemania (20%), Reino Unido y Rusia los principales mercados destinatarios de la exportación de componentes y equipos, representando un 44% de las exportaciones de esa industria.

Ha puesto en marcha su *Plan Estratégico 2015-2018*, con el que pretende estimular la competitividad para alcanzar la excelencia, a través de aumentar el dinamismo en las empresas del sector, sus oportunidades de negocio y el crecimiento económico; desarrollar y promover la comunicación, las alianzas, la productividad, la formación continua y las aptitudes profesionales, y la Investigación, Desarrollo e innovación (I+D+i).

## **Catalunya (CIAC)**

Con la industria del automóvil, que supone el 10% de la industria catalana, se cuenta como uno de los sectores que ayuden a lograr la salida de la crisis. A partir del DIRCE del INE, se estima que en Cataluña hay 287 empresas que se dedican a la fabricación de componentes y equipos para automoción<sup>13</sup>. Estas empresas suponen el 27% del total de España que se dedican a este sector, si bien en el conjunto de la industria catalana el peso que representa es tan solo del 1,3%.

Según la estimación realizada a partir de la EIE del INE, el IPI y el IPRI, el sector de componentes de automoción de Cataluña culmina el año 2014 con un valor de la producción de en torno a los 10.500 millones de euros, lo que supuso el 29% del total producto fabricado en España, incorporando 43.000 empleos (28% del sector a nivel nacional).

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto catalán un importe de las exportaciones de 2013 por valor de los 2.950 millones de euros, lo que supone un 21% del total español.

El Clúster de la Industria d'Automoció de Catalunya (CIAC) se constituyó en abril de 2013, nació con cinco grandes firmas: los dos principales fabricantes de automóviles instalados en Cataluña (Seat y Nissan) y las empresas de componentes Gestamp, Ficosa y Doga. Tiene entre sus principales objetivos "*fomentar la competitividad*" de la industria del automóvil como motor de la economía catalana.

---

<sup>13</sup> Es el resultado de agregar a las 204 empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.

Actualmente cuenta con 109 socios, teniendo el propósito principal de reforzar la competitividad de la industria del automóvil como motor de la economía catalana. Para conseguirlo, ha diseñado un plan estratégico con una serie de objetivos a corto, medio y largo plazo, que garantizan su desarrollo en el nuevo marco industrial global.

## **Aragón (CAAR)**

El Clúster de Automoción (CAAR) lo conforman 45 empresas y seis organismos de la Comunidad. En 2014, las empresas facturaron un total de 1.800 millones de euros, con 7.500 empleados, realizando inversiones por valor de 65 millones de euros. Las exportaciones supusieron un 38% de la producción.

El peso de la industria automovilística en Aragón acaparó, en el período 2012-2015, el 22,2% del empleo industrial aragonés en la fabricación de componentes. A ello se le suma el 8,2% del empleo industrial en la fabricación de vehículos, lo que da como resultado que el 30,4% de los trabajos industriales están vinculados a la automoción.

Los datos de Aragón se enmarcan en un sector ya de por sí con un peso considerable en el conjunto de España. Entre 2012 y 2014, la industria automovilística concentró inversiones por valor de 4.500 millones de euros en territorio nacional.

El clúster plantea como retos del futuro en la industria: la logística, que supone uno de los costes más relevantes del sector y requiere iniciativas de mejora junto con otros clústeres nacionales; la Industria 4.0, donde la mejora en la agilidad de los procesos industriales o la necesidad de mantener la inversión son aspectos clave para el devenir del sector; la necesidad de contar con profesionales formados y que los centros educativos sean capaces de poner en el mercado de trabajo la cantidad suficiente de los mismos.

## **Los servicios para el automóvil**

El sector marítimo de vehículos cerró el año 2014 un 4,6% de incremento, con una cuota superior al 51% sobre el total de automóviles transportados desde las fábricas españolas, destacando los puertos de Barcelona (460.000 vehículos), Vigo (351.000) y Santander (300.000 vehículos).

Pero fue el transporte por carretera el que más creció (42%) gracias a la recuperación del mercado interior y de los europeos, con una cuota del 35%. Mientras que el transporte ferroviario incrementó un 8% en volumen de vehículos y un 21% en componentes, con un cuota del 14% y con especial dificultad en el transporte internacional de piezas.

Según ANFAC, la mejora de las infraestructuras logísticas en España podría acarrear el ahorro de 500 millones en la industria de automoción en España<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> *Logística 3 millones. ¿Cómo puede España mejorar la logística asociada al automóvil?*. Informe ANFAC presentado en junio de 2015.

El hecho es que, teniendo en cuenta los datos reflejados en el párrafo anterior, nuestro país requiere de una mayor eficiencia en un sector que llega a representar casi el 15% del coste de los vehículos, frente al 7% de la mano de obra.

España debe aprovechar su situación geográfica estratégica, para ello, la puesta en marcha de los corredores Mediterráneo y Atlántico, unido al incremento de la longitud de los trenes (750 metros); las ayudas a la renovación de flotas de vehículos pesados; y las conexiones terrestres para facilitar el transporte marítimo de vehículos, fomentando las autopistas del mar, son instrumentos indispensables para mejorar el futuro del industrial del sector.

Con una facturación aproximada de 80.000 millones de euros anuales, el Sector de los Concesionarios colabora de una forma muy relevante a la creación de recursos públicos en términos de imposición directa y, sobre todo, indirecta (en la automoción se generan más de 20.000 millones de euros anuales entre la imposición en el momento de la adquisición del vehículo y la imposición sobre su uso, representando aproximadamente un 25% de la recaudación total por IVA. y un 70% de la recaudación de impuestos y tasas especiales).

No obstante, la verdadera relevancia del Sector de los Concesionarios de Automoción es su repercusión social, al prestar sus servicios a más de 18 millones de usuarios de turismos y cuatro millones de conductores de vehículos industriales, y la función social que desarrollan en las comunidades donde están implantados al mantener los concesionarios autorizados más de 122.000 puestos de trabajo directos y las empresas de las redes secundarias más de 42.000 empleos.

Los concesionarios han sido los que más han sufrido el período de crisis, perdiéndose más de 3.500 empresas distribuidoras. En 2014, por primera vez desde el año 2007, este sector dejó de destruirlo y durante 2015 generaron 5.700 puestos de trabajo, el 90% indefinidos, empleando a más de 137.000 trabajadores en ese año<sup>15</sup>, 17.000 menos que en 2008<sup>16</sup>.

Los planes de estímulo a la renovación del parque (PIVE y PIMA Aire) ha propiciado que los concesionarios doblen el incremento de los trabajadores previstos para 2014, tendencia que tiende a intensificarse en los primeros meses de 2015. Los concesionarios reparan más de 15 millones de vehículos al año, a pesar de que la actividad de talleres oficiales está atravesando una

---

<sup>15</sup> Según la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto) que, en la actualidad, representa los intereses de 2.831 concesionarios de turismos y 311 de vehículos industriales, de los que dependen aproximadamente las 2.600 empresas del segundo nivel de distribución (agencias y servicios oficiales), lo que totaliza más de 5.400 pymes de automoción.

<sup>16</sup> Indica la Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción (Conepa), que está encuadrada dentro del área de la posventa de automoción y representa el sector de reparación de automóviles. Nace a comienzos de 2004 y en la actualidad está integrada por dieciséis Asociaciones de talleres, repartidas en un gran número de CCAA.

situación complicada, que se alargará en el tiempo debido al progresivo envejecimiento del parque de nuestro país.

Pero debiera ponerse especial atención a las consecuencias derivadas de la deuda contraída por el Ministerio de Industria con los concesionarios, debido al retraso sufrido en el pago de la parte comprometida por el gobierno para la aplicación de estos planes. Lo que se cuantifica en 189 millones de euros adelantados por las empresas de los planes PIVE 6 y 7 y los PIMA Aire, desde abril de 2015, con la posibilidad de que sufra un retraso de hasta cinco meses, lo que podría provocar la asfixia financiera de muchos concesionarios, poniendo en peligro el empleo creado por este motivo.

La liberalización del mercado en 2002, en la que la UE obligó a los fabricantes a mantener la garantía de los vehículos nuevos aunque se hiciera la revisión del vehículo fuera de sus redes de talleres oficiales, generó una aceleración de la competencia que la crisis ha impulsado aún más, de tal forma que muchos talleres oficiales se han reconvertido en multimarca para abrir el abanico de clientes.

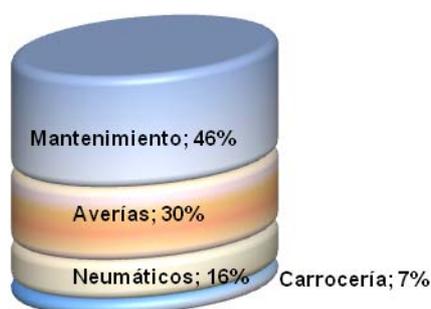
La medida no ha evitado la desaparición de 2.655 talleres oficiales entre los años 2007 y 2014, según FACONAUTO. Los talleres tradicionales también han sufrido, cerrando 6.000 desde el año 2009 y muchos mecánicos despedidos abrieron sus propios talleres, haciéndose autónomos, por lo que la caída neta se redujo hasta los 3.200 talleres cerrados y contando los cambios de titularidad, cese de negocio o jubilación del empresario, han llegado a los 6.500 talleres cerrados.

<b>Sector de reparación de vehículos en 2014</b>				
	<b>Cuota de mercado</b>	<b>Nº de talleres</b>	<b>Facturación</b>	<b>Facturación media por taller</b>
Redes oficiales de marcas	31%	4.152	4.463.000	1.074
Cadenas mecánica rápida y ruedas	8%	913	819.460*	897
Talleres tradicionales y mecánica rápida	61%	36.832	6.717.540	182

Fuente: Diario El País, domingo 7 de junio de 2015, con datos de Audatex, Faconauto e INFOCAP

Por actividad, mientras que la electromecánica mantiene su facturación, la carrocería ha sufrido descensos del 4%, debido tanto a la menor siniestralidad como al descenso en la contratación de seguros a todo riesgo. Todo ello, lleva a una competencia brutal sin espacio para todos. En Alemania a 1.500 coches por taller y en España 400, con más de 10.000 talleres ilegales, según GANVAM.

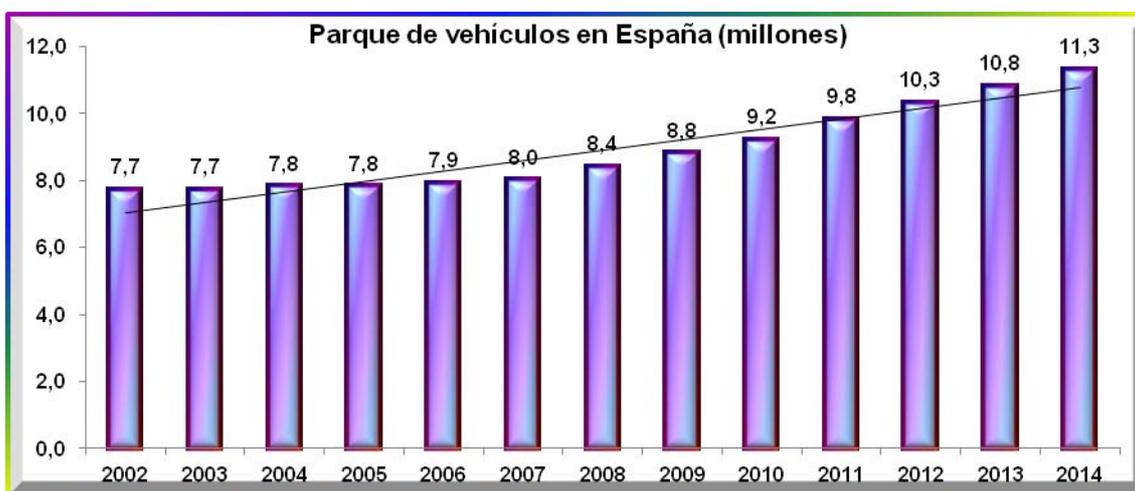
### Distribución de las reparaciones



Fuente: Diario El País, domingo 7 de junio de 2015, con datos de Audatex, Faconauto e INFOCAP

Esta situación ha provocado que los talleres tradicionales se agrupen en cadenas dirigidas por fabricantes de componentes (Bosch), por grupos de distribución de recambios (Eurotaller) o de neumáticos (Confor Auto o Euromaster) para poder hacer campañas de marketing conjuntas, agrupando al 27% de los talleres electromecánicos y a la mitad de los de ruedas.

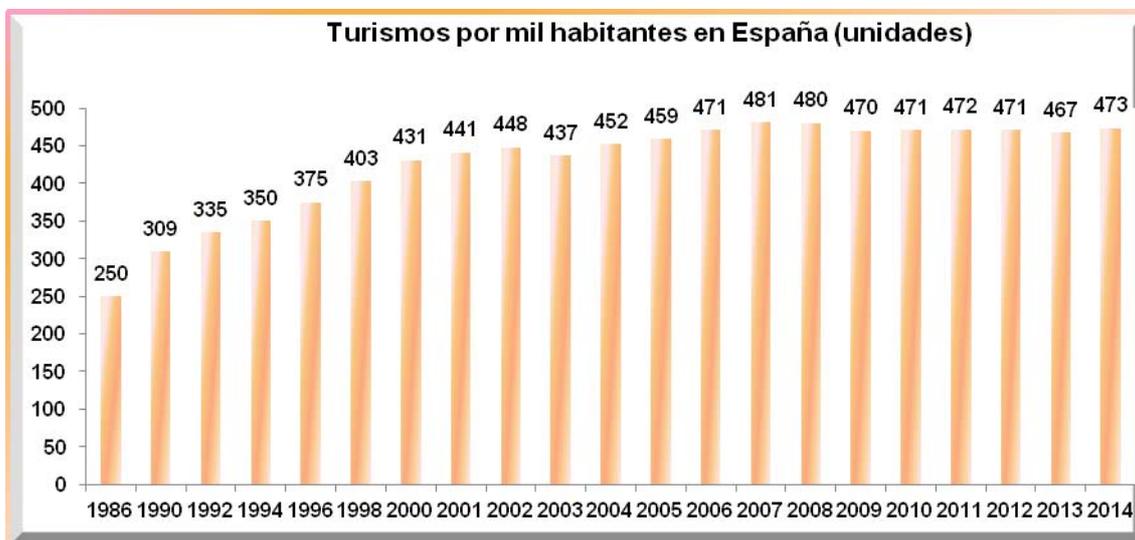
En las carreteras españolas siguen siendo mayoritarios los vehículos con más de diez años de antigüedad, alcanzando los 11,3 años de media en el año 2014. La edad sube porque el porcentaje de vehículos viejos es mayor: *el 53% del parque tiene más de 11 años, frente al 33% del año 2007; un 29% del total del parque tiene entre 11 y 15 años y otro 24% más de 15 años.*



Fuente: Memoria de ANFAC 2014

Hay que tener en consideración que la antigüedad media de los vehículos que han intervenido en un siniestro con víctimas mortales en 2014 fue de 14 años y la posibilidad de fallecer en un accidente de tráfico se triplica en los coches de más de 10 años. A lo que hay que añadir que un vehículo nuevo consume un 30% menos de combustible y emite un 95% menos de partículas que uno antiguo.

Aunque los planes PIVE han sacado un millón de vehículos antiguos de las carreteras, el problema sigue existiendo, no dejando de crecer la antigüedad del coche desde el año 2008, cuando la media era de 8,9 años (9,3 en 2009 y 9,7 en 2010, llegando en 2012 a los 10,8 años y traspasando la barrera de los 11 años en 2013) y se espera que continúe esta expansión.



Fuente: Memoria de ANFAC 2014

La perentoria situación económica de los españoles durante el período de crisis fue la causante de esta situación y el mercado interior no tiene aún el fuste necesario para revertirla o devolverla a tasas previas a la crisis. Hay que tener en cuenta que la motorización en España sigue siendo baja respecto a los países de la UE y muy baja si nos centramos en los mercados de la eurozona. Había 467 vehículos por cada mil ciudadanos, 72 menos que Alemania (539), 45 menos que Francia (512). Solo superamos al Reino Unido por muy poco (464).

Esta situación se ha visto afectada por la crisis, con retrocesos desde el año 2007 (481 coches por mil habitantes), cuando se vendían casi el doble de unidades que en 2014 (1,6 millones de vehículos). En la actualidad, los vehículos de Alemania y Francia tienen una media de antigüedad de ocho y ocho años y medio, respectivamente, las cifras que tenía España en 2008.

## El sector del automóvil y la sostenibilidad

El uso de automóviles supone el 12% del total de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>, principal gas de efecto invernadero) en Europa. Entre los principales objetivos del sector para reducir el impacto de los vehículos en el medioambiente destaca:

- Cumplimiento regulación europea: pasar de los 127gr/km en 2015 a los 95 gr/km en 2021

- Relación con el consumo de fuel: llegar en 2015 al 5,6 litros/100km de gasolina o 4,9 litros/100km de diesel.

En este marco, uno de los aspectos que preocupan a ACEA son los efectos de la reducción de las emisiones en los vehículos, por el coste de adaptación que requieren en el tiempo. Para ello, han pedido a la Comisión Europea la implantación de un “*nuevo y completo*” test sobre las emisiones de la conducción, conocido como “*Emisiones de Conducción Real*” (Real Driving Emissions -RDE-), que mida con mayor efectividad las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) en los vehículos.

Estos RDE obligarán a los fabricantes a realizar “*grandes cambios*” en las pruebas y en el desarrollo de nuevos vehículos, por lo que las empresas requieren una claridad total acerca de los objetivos. La asociación europea pide su implantación en dos fases para que la industria tenga más posibilidades a la hora de adaptarse en mejores condiciones a esta “*compleja regulación*” y poder realizar los cambios necesarios en los vehículos.

El cumplimiento de los objetivos europeos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los coches, previstos para el año 2020, supone un incremento de los costes de fabricación de vehículos. De hecho, ACEA ha calculado entre 1.000 y 2.000 euros por coche, producto del recorte de emisiones (39%) hasta ese año -en comparación con los niveles de 2005- con 95 gramos de media.

La actual normativa de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos comerciales ligeros dentro de la UE se concentra en el consumo medio de la flota de coches nuevos de cada fabricante. Esta normativa ignora la mayoría de las actuales emisiones. Como consecuencia, de todo ello se valoran los aspectos que se consideran clave para la innovación en el sector de automoción: *reducción de peso; reducción de coste de materia prima; tiempos de ciclo cortos; eficiencia del combustible; reducción de emisiones; y cumplimiento de la normativa europea.*

Para alcanzar los 95 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro, previstos para el año 2020, se necesita una reducción de 28gCO<sub>2</sub>/Km, respecto a los 123g CO<sub>2</sub>/Km actuales. Hay dos vías para aligerar un vehículo: el peso en acero y el motor. Aligerar el peso, reemplazando el acero por el aluminio, tendría un potencial muy escaso de reducción de las emisiones, aunque esta mineral está muy ligado a objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>/Km.

Si la reducción exigida se hace recaer exclusivamente sobre el peso de los vehículos, es preciso reducirlo 300 Kg (sabiendo que 100 Kg corresponde a nueva gramos de emisiones de CO<sub>2</sub>), sustituir el acero por aluminio no aligeraría un coche en más de 50-60 Kg.

Los aceros avanzados de alta resistencia, suponen casi un tercio de la cartera automovilística, con un 7% de aceros galvanizados Usibor<sup>17</sup>. La reducida

---

<sup>17</sup> Las altas resistencias de estos materiales permiten la realización de diseños eficientes en términos de masa, que economizan el consumo de combustibles, mientras que, de manera simultánea, generan un incremento en la resistencia a los impactos en colisiones. A

cuota del acero electrocincado (10%)<sup>18</sup> se explica por el hecho de que la mayoría de los fabricantes de automóviles europeos se han pasado a los aceros galvanizados para las piezas de aspecto (Renault, Nissan, Dacia y General Motors, al producirse su vínculo con PSA, etc.). Hoy por hoy, Volkswagen, y con ellos Audi, se cuentan entre los últimos fabricantes que aún mantienen su demanda de aceros electrocincados.

En materia de reciclaje, el 85% de los materiales de los vehículos deben poder reciclarse y recuperarse, un porcentaje que, según fija la directiva europea, se amplió al 95% del peso medio por vehículo y año a partir de enero de 2015. En 2012, España reportó un índice del 83%, incrementándose el porcentaje de recuperación, en el período 2002-2012 más de 12 puntos.

Para los sindicatos europeos, y españoles, sería oportuno que la Comisión Europea equilibre las exigencias en esta materia y las necesidades que tienen las marcas a la hora de atender las exigencias de los consumidores en la utilización de los vehículos. Porque, de lo contrario, el perjudicado sería el empleo y el crecimiento en la región, por lo que es preciso que las decisiones que se adopten en materia de reducción de emisiones no afecten a la competitividad del sector del automóvil. Por ello, IndustriAll<sup>19</sup> Europa exige que, antes de fijar límites nuevas emisiones para 2025 y más adelante (por ejemplo, la propuesta de 75 g/km), se evalúe el impacto social y económico de las consecuencias sobre la cadena de suministro de automoción de la UE y se canalice mediante un diálogo social adecuado en los resultados de estas evaluaciones.

La reducción de las emisiones, junto a la promoción de la movilidad eléctrica, tiene que ser parte de una estrategia integral de apoyo a un espacio único europeo de transporte.

Lo que exige un uso más eficiente de flotas de transporte, un cambio hacia modos menos intensivos en gases de efecto invernadero en el transporte: la integración de coches y camiones con el ferrocarril y el transporte por el agua; el desarrollo de la infraestructura de recarga de combustibles alternativos; y la introducción de sistemas de telemática del transporte para controlar los flujos de tráfico. Todo ello, contribuye a un mayor número de sistemas de transporte respetuosos con el medio ambiente en la UE.

IndustriAll se muestra contraria a la idea de incorporar el transporte por carretera en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS), porque no va a contribuir al desarrollo de las tecnologías de baja emisión de carbono en el

---

diferencia de muchos otros materiales competitivos, los Advanced High Strength Steels (AHSS) pueden cumplir con estos objetivos sin causar un aumento en el costo total para el fabricante.

<sup>18</sup> Es un producto plano de acero al carbono recubierto mediante electrodeposición con una capa de cinc puro, en una o en ambas caras, en el que destacan la uniformidad y la regularidad del espesor del recubrimiento.

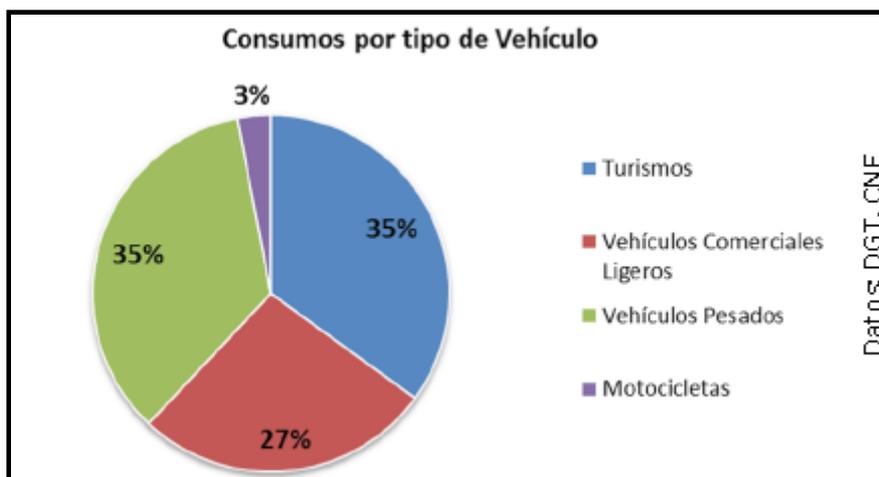
<sup>19</sup> IndustriAll European Trade Union, se formó en mayo de 2012 por la fusión de tres federaciones sindicales: Federación de Trabajadores Metalúrgicos (FEM); la Minería, Química, y Trabajadores de la Energía de la Federación Europea (EMCEF); y los Textiles Europeos, Ropa y la Federación de Trabajadores del Cuero (ETUF-TCL).

transporte y, por lo tanto, no va a contribuir a la competitividad a largo plazo del sector. Es difícil medir las emisiones de CO<sub>2</sub> de millones de tubos de escape, sólo se podría hacer obligando a los proveedores de combustible comprar "derechos de emisión", cuyo costo se transmitiría al consumidor final en los precios del combustible. Sin embargo, incluso a un precio de 25 €/t CO<sub>2</sub> (el precio actual es de sólo 6 €) equivale a un aumento en el precio de la gasolina de tan sólo 0,06 €/litro. Debe quedar claro que esto no va a cambiar realmente el comportamiento del consumidor y que la incorporación de los transportes en el ETS no lograr reducciones de las emisiones requeridas.

Entre otros motivos, porque este sector ha venido haciendo esfuerzos importantes para atender las decisiones políticas en materia medioambiental. Decisiones que tienen como referencia los progresos experimentados en los nuevos vehículos, sin tener en cuenta que las ventas de coches nuevos solo representan el 5% de la flota actual total, no afectando a la mayor parte de los automóviles en circulación.

Al mismo tiempo, las restrictivas legislaciones sobre CO<sub>2</sub>, que pronto verán la luz en todo el mundo, ha provocado que los fabricantes de automóviles ampliaran sus miras para dar cabida a los sistemas alternativos de propulsión en sus flotas -vehículos eléctricos, de gas natural y de pila de combustible- y disponer de un abanico de tecnologías que no sólo es deseable, sino también necesario para alcanzar los objetivos previstos y comprometidos.

El sector de transporte representa, con 36.200 ktep (kilotoneladas equivalentes de petróleo), el 40% del consumo de energía final en España, por delante del Sector Industrial y Residencial. Este consumo se caracteriza por una dependencia casi exclusiva de productos petrolíferos.



Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

A su vez, el transporte por carretera representa el 80% del consumo total del sector del transporte y depende en un 98% de productos derivados del petróleo. Por consiguiente, contribuye de forma muy significativa en la elevada dependencia energética externa de España (próxima al 70%), con la importación de una elevada cantidad de productos petrolíferos al año (38.000 millones de euros al año). Esta dependencia afecta directamente a la balanza

comercial española, cuyo saldo energético alcanza u déficit aproximado de -33.000 millones de euros.

Los vehículos turismos, junto con los de transporte de mercancías, abarcan prácticamente la totalidad de los consumos del sector del transporte por carretera, por lo que la mejora de la dependencia energética de España pasa por una actuación priorizada en los vehículos turismos, comerciales, autobuses y camiones.

Se viene apostando por los vehículos de gas natural vehicular (GNV), lo que incorpora el desarrollo de las infraestructuras necesarias para potenciar la utilización de este combustible alternativo. El Parlamento Europeo ha aprobado un Directiva para la construcción de infraestructuras de combustibles alternativos que establece que los Estados miembros tendrán dos años para diseñar una estrategia de desarrollo para el suministro de estos combustibles, incluyendo, por primera vez, el autogas<sup>20</sup>.

En este marco, EDP, SEAT y VW se han aliado para hacer efectiva esta apuesta de futuro. Por otra parte, Repsol y Renault también firmaron un acuerdo estratégico para incentivar la venta de vehículos de Gas Licuado de Petróleo (AutoGas) en la red de concesionarios del grupo automovilístico francés.

Repsol cuenta con más de 300 estaciones de servicios que ofrecen este producto y cerca de 300 skids o instalaciones ubicadas en empresas y colectivos profesionales de flotas que usan GLP para automoción. Es el carburante alternativo más utilizado en el mundo, con 25 millones de vehículos, de los cuales más de 13 se encuentran en Europa y 37.000 en España (1% del total de vehículos que circulan por el país)<sup>21</sup>. El GLP abunda en España y cuesta 55 céntimos menos que el litro de gasolina de 95 octanos, además es más limpio pero instalar sus surtidores resulta más costoso.

Por otra parte, Nissan y Endesa se asocian para impulsar la movilidad eléctrica en Europa a través de la comercialización de vehículos eléctricos e infraestructuras de recarga que permitan la doble direccionalidad (V2G, Vehicle to Grid). Tecnología que hace posible que el punto recargue el vehículo eléctrico y que el consumidor pueda usar la energía acumulada en el automóvil para circular. Aunque en España se ha producido un estancamiento en la venta de vehículos eléctricos e híbridos en los últimos años y la tendencia no resulta esperanzadora para los próximos ejercicios, por lo que habrá que seguir dependiendo de Planes como el PIVE para reducir emisiones de dióxido de carbono.

---

<sup>20</sup> Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

<sup>21</sup> El Gobierno español dotó de 1,5 millones de euros de ayudas a la compra de vehículos comerciales impulsados a gas en Plan Pima Aire.

El principal objetivo de estas apuestas es el significativo ahorro de costes al usuario que incorpora, acompañado de una reducción considerable de las emisiones de los vehículos en comparación con los carburantes tradicionales.

## El carburante para el futuro

La reducción de emisiones de gases contaminantes es un objetivo claro mundial, jugando las tecnologías limpias en la movilidad un papel relevante para su consecución. Sin embargo, iniciativas como las del vehículo eléctrico están entrando despacio en el parque automovilístico de los distintos países del mundo.

Según la Agencia Internacional de la Energía, a finales de 2014 solo había 665.000 vehículos eléctricos rodando por el mundo, lo que representa el 0,08% del total de turismos funcionando en la actualidad, a pesar de que sus matriculaciones han crecido un 53%. Los países con mayor cuota de participación por volumen de vehículos eléctrico son EEUU, con el 39% de todo el parque mundial (275.000 unidades), Japón, con un 16% (108.000 vehículos) y China, con un 12% de cuota mundial (83.000 automóviles).

### Ventas de Vehículos Eléctricos en Europa

	País	2014	2013	%14/13	cuota 2014	cuota 2013	cuota 14/13
1	Noruega	19.767	8.210	140%	13,70%	5,78%	7,92%
2	Reino Unido	15.361	3.883	300,80%	0,62%	0,17%	0,45%
3	Alemania	13.118	7.706	70,20%	0,43%	0,26%	0,17%
4	Holanda	12.920	22.495	-42,60%	3,33%	5,40%	-2,07%
5	Francia	12.488	9.622	29,80%	0,70%	0,54%	0,16%
6	Suecia	4.667	1.547	201,70%	1,54%	0,57%	0,97%
7	Polonia	3.968	1.900	108,80%	1,21%	0,66%	0,55%
8	Austria	3.641	3.227	12,80%	1,20%	1,01%	0,19%
9	Suiza	2.693	1.737	55%	0,89%	0,56%	0,33%
10	Bélgica	2.032	819	148,10%	0,42%	0,17%	0,25%
11	Dinamarca	1.612	650	148%	0,85%	0,36%	0,49%
12	Italia	1.473	1.174	25,50%	0,11%	0,09%	0,02%
13	España	1.405	883	59,10%	0,16%	0,12%	0,04%
	UE	75.331	55.144	36,60%	0,60%	0,46%	0,14%
	UE+EFTA	97.791	65.091	50,20%	0,75%	0,53%	0,22%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE LA ACEA.

Aunque las ventas de vehículos eléctricos crecieron un 37% el 2014 en Europa (100.000), su cuota de mercado se sitúa en el 0,6%. Sólo los Países Bajos en 2013 y en Noruega en 2014 ha habido un avance real en los coches eléctricos. En éste último país, gracias a la promoción integral (sin cuotas de peaje para los vehículos eléctricos, permitiendo a los coches eléctricos a utilizar los carriles bus, aparcamiento gratuito, carga gratuita y subsidios compra) por lo que las ventas de coches eléctricos en Noruega ahora representan una cuota de mercado del 12,5%. Sin embargo, se requiere un gran avance tecnológico para reducir el precio de los coches eléctricos a la

mitad y doble la capacidad de sus baterías.

Probablemente las ventas de híbridos enchufables superarán a los vehículos eléctricos en 2015, mientras que el mercado de baterías de litio se encuentra dominado por la japonesa Panasonic. Al mismo tiempo que Toyota se ha lanzado con el primer automóvil con un motor de hidrógeno (66.000 euros) y Honda entrará en 2016, seguido en 2017 por Nissan, Daimler y Ford. Hasta el año 2025 no se espera que sea comercializable esta tecnología.

El vehículo eléctrico en España no crece tanto como en otros países. Porque el sistema de ayudas a la compra de este tipo de vehículos se renueva de año en año, no aumentado nunca su dotación, la cual quedo fijada en 10 millones de euros anuales. No estando activa en ninguna ocasión durante todo el ejercicio e incluso rebajándose en 2015 a siete millones.

A pesar de que cuando se empezó a promocionar el uso de energías limpias y la eficiencia energética, en el año 2008, se había previsto un mercado de híbridos y eléctricos del millón de vehículos, España está aún muy lejos de acercarse a esa cifra, superando escasamente el 1,5% de las ventas de automóviles.

Los principales problemas a los que se enfrenta el vehículo eléctrico en España son:

- La falta de fondos, ya que la cuantía destinada a la compra de estos vehículos apenas alcanza los 5.500 euros, procedentes de la Administración Central, a la que hay que añadir las ayudas regionales procedentes de Andalucía (4.500 euros) y el País vasco (5.000 euros). Mientras que países como Noruega o Bélgica están subvencionando hasta el 40% del precio del vehículo.
- El desarrollo y la extensión de los puntos de carga para el mejor acceso de este tipo de vehículos. Francia dispone de 2.200 puntos de carga con una previsión de los 75.000 para el año 2015, sólo en 2014 invirtieron unos 450 millones de euros en infraestructura. En la misma línea avanzan Noruega y Bélgica, mientras que el Reino Unido ya cuenta con 3.500 puntos (1.200 en Londres). En España no llegan a los 800 los puntos de carga.
- El desarrollo de la batería es clave para garantizar una autonomía eficiente para estos vehículos. Marcas como Nissan, BMW, el fabricante Tesla Motors, con los que están apostando por superar estos déficit

España, en 2014, matriculó 1.405 vehículos eléctricos. Aun tratándose de una subida del 59,1%, con respecto a 2013, hay 14 países europeos que lo hicieron en mayor volumen, doblando sus ventas al menos 12 de ellos. España con estos registros retrocede dos posiciones entre los países europeos con un mayor número de ventas de estos vehículos, pasando del 11º al 13º. Los datos de penetración de este tipo de vehículos son aún peor, siendo del 1,16%, superada por la mayoría de los 24 países europeos que dan información sobre sus matriculaciones de vehículos eléctricos.

A ello se añade la nula apuesta de los Gobiernos en medidas relacionadas con la necesidad de una infraestructura adecuada de carga de las baterías, que no aumenta por la escasez del parque automovilístico. Mientras tanto, a la falta de confianza de los compradores para dar el paso, por la escasa autonomía de los vehículos, se une un precio más elevado que el de los coches convencionales, lo que provoca el cóctel perfecto para estar con el síndrome de la pescadilla que se muerde la cola.

En este marco, a finales de junio de 2015 el Consejo de Ministros aprobó la “*estrategia para el Impulso de los Vehículos de Energías Alternativas*” (VEA) para el periodo 2014-2020. Supone una ampliación de la anterior estrategia 2010-2014, que incluía sólo a los vehículos eléctricos, extendiéndose en esta ocasión a otras tecnologías.

Analiza las tecnologías alternativas a los combustibles fósiles y otras actuaciones concretas, estando estructuradas en 30 medidas para situar a España como país de referencia en el sector de las energías alternativas aplicadas al transporte (eléctricos, Gas Licuado del Petróleo GLP, Gas Natural Comprimido GNC, Gas Natural Licuado GNL, biocombustibles e hidrógeno) favoreciendo la industria vinculada al sector de automoción, todo ello en el marco de los desafíos energéticos y medioambientales actuales.

Según el Ministro, la estrategia cubrirá tres pilares o ejes de actuación: *el impulso a la industrialización, a la compra y a la infraestructura de recarga*:

- Impulsar la industrialización de vehículos con energías alternativas y de los puntos de suministros asociados, con el objetivo de situar a España a la vanguardia del impulso de estas tecnologías. Se recogen medidas para la industrialización de vehículos, componentes e infraestructura de suministro, así como medidas de potenciación de la I+D+i.
- Se definen acciones de impulso de la demanda para conseguir un mercado suficiente que impulse las economías de escala y la oferta, permitiendo consolidar la infraestructura y la industrialización en España. Recoge medidas de difusión y concienciación de los nuevos combustibles y tecnologías, y medidas de estímulo de la adquisición de vehículos.
- Recoge medidas para favorecer una red de Infraestructura que permita cubrir las necesidades de movilidad de los usuarios y así permitir el desarrollo de un mercado de combustibles alternativos.

Actualmente, seis de las 17 plantas de multinacionales ubicadas en España están produciendo vehículos con energías alternativas: dos de ellas modelos eléctricos, cuatro de GLP/AUTOGAS y 2 dos de GNV. A ello se suman modelos de vehículos de tipo cuadríciclos y motocicletas producidos por pequeños fabricantes. También existen empresas fabricantes de equipos para la infraestructura de recarga que han desarrollado importantes innovaciones en dicho ámbito.

- Se produce cuatro vehículos eléctricos comerciales, dos de ellos en la planta de PSA en Vigo (Citroën Berlingo y Peugeot Partner), 100% eléctrico.
- Uno en la planta de NISSAN, en Zona Franca (eNV-200), 100% eléctrico
- Uno en la vitoriana de Mercedes (Vito E-Cell), 100% eléctrico.
- Uno 100% eléctrico (Twizy), en la planta vallisoletana de RENAULT.
- Un híbrido, gasolina-eléctrico (Mondeo), en la planta valenciana de FORD.
- Uno de gas natural comprimido, GNC (León TGI ecofuel) en la planta de SEAT en Martorell.
- Tres vehículos de gas liquido GLP (Corsa, Meriva y Mokka) en la planta aragonesa de OPEL.
- Vehículos industriales pesados con varias motorizaciones de GNC y gas natural licuado, GNL, Stralis y Trakker en la planta madrileña de IVECO.

En línea con el objeto y ámbito de aplicación de la Directiva 2014/94/EU, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, y el futuro Marco de Acción Nacional para la implantación de las infraestructuras necesarias exigido por la misma, esta Estrategia de Impulso a los Vehículos con Energías Alternativas realiza una estimación inicial de desarrollo del parque de estos vehículos, así como la infraestructura necesaria asociada al mismo que, con la adopción de actuaciones que se recogen en este documento, sería posible alcanzar en el 2020.



Fuente: Secretaría de Automoción CCOO de Industria

A falta de la elaboración del Marco de Acción Nacional exigido por la Directiva, una estimación preliminar del parque de vehículos e infraestructuras

de repostaje/recarga para cada una de las tecnologías disponibles sería la siguiente:

- **GLP:** Parque para el año 2020 de 250.000 vehículos, que necesitarían una red de suministro compuesta por 1.200 estaciones de servicio.
- **GNL:** Parque para el año 2020 de 800 vehículos. Para abastecer la demanda serían necesarias 14 estaciones de suministro en el año 2020.
- **GNC:** Parque para el año 2020 de 17.200 vehículos. Para abastecer la demanda serían necesarias 119 estaciones de suministro urbano más 17 en TEN-T.
- **VE:** Parque de vehículos eléctricos de unas 150.000 unidades en el año 2020, con una red compuesta por 1.190 puntos de recarga urbanos de libre acceso en vías públicas.
- **Hidrógeno:** Se estima que para el año 2020 existirá un parque de 2.800 vehículos, que necesitarían una red de puntos de suministro compuesta por 21 hidrogeneras<sup>22</sup>.

Los Planes de Competitividad del Ministerio otorga créditos en condiciones más ventajosas para las fábricas que tengan planes innovadores y habrá una línea específica para este tipo de vehículo. Seis de las 17 fábricas españolas hacen coches eléctricos o híbridos, pero la idea sería abrir el abanico a otras tecnologías como la del gas (GLP y gas natural), Hidrógeno y biocombustibles.

	PARQUE (Nº Vehículos)		Infraestructura (Nº Estaciones suministro/recarga acceso público)	
	Actual	Estimado 2020	Actual	Mínimo en 2020 según criterio Directiva
<b>GLP</b>	40.000	250.000	450	1.200
<b>GNL</b>	300	800	17 global	14 en TEN-T
<b>GNC</b>	4.290	17.200	25 global	119 urbano + 17 en TEN-T
<b>Vehículo Eléctrico</b>	10.000	150.000	Aprox. 1.000 en funcionamiento	1.190 urbanos
<b>Hidrógeno</b>	Proyectos demostración	2.800	4	21

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Las otras dos líneas consistirán en concienciar a la sociedad de los beneficios de este tipo de movilidad y potenciar la red de infraestructuras, en particular, para el sector público, pero también para las flotas de empresa y el cliente

<sup>22</sup> La apuesta por este combustible se manifiesta en la reciente alianza inédita entre las marcas japonesas Nissan, Toyota y Honda para financiar las inversiones en el desarrollo de infraestructuras para el suministro de hidrógeno en Japón.

particular. Con este plan, que nace después de ocho meses de trabajo de un grupo interministerial, el Ejecutivo dice defender la neutralidad tecnológica pretendida por la Comisión Europea.

Al mismo tiempo, el Parlamento Europeo ha aprobado la nueva Directiva que limita al 7% el uso de biocombustibles elaborados a partir de cultivos alimentarios para el transporte en 2020<sup>23</sup>, recogiendo, también, un objetivo voluntario de biocarburantes avanzados (residuos o algas) del 0,5%, constituyendo una de las alternativas con más futuro en el sector de biocombustibles.

## **Innovación e I+D. El vehículo conectado**

El sector del automóvil es un exponente claro del proceso de transformación que se refleja en la evolución de la economía global, jugando un papel importante en los cambios industriales e incorporando la mutación de las cualificaciones; la transferencia del valor añadido, incluida la aparición de nuevos sectores productivos en su ámbito; y planteando unos retos importantes de anticipación de la gestión de los cambios industriales y sociales.

En este sentido, el proyecto que se enmarca para el futuro del sector y de las sociedades incorpora aspectos orientados a los nuevos conceptos de vehículos y sus sistemas, como son los de propulsión alternativos con los nuevos combustibles; los sistemas eléctricos y electrónicos de potencia, como las baterías; los motores eléctricos y generadores de los sistemas de comunicación, los de seguridad, ayudas a la conducción, etc. En definitiva, los fabricantes de automóviles y componentes se preparan para el cambio de tecnologías de propulsión, los smartcars hiperconectados, los vehículos de conducción autónoma y hechos de nuevos materiales más ligeros.

Las empresas fabricantes de vehículos llevan tiempo con esta tecnología en el punto de mira. Todo ello se enmarca en una simbiosis perfecta entre infraestructuras, vehículos, ciudadanos y administraciones, donde se complementan tecnologías de distintos signo (TIC, energías limpias y tradicionales, los sectores del acero, del plástico, del caucho.....). En definitiva, coches de bajo consumo, limpios, seguros y conectados.

Se espera de la industria del automóvil desarrollos de soluciones innovadoras para mejorar la eficiencia energética, la conectividad, la hibridación y los sistemas alternativos de propulsión. Invertir en capacitación y tecnologías innovadoras es, por tanto, necesario para fabricar vehículos más limpios y energéticamente eficientes, lo que a su vez permitiría a las empresas beneficiarse de la penetración en mercados emergentes donde se espera que la demanda de vehículos aumente a corto y medio plazo. Todo ello, en beneficio de una sociedad más limpia, más cómoda y segura.

---

<sup>23</sup> Diferentes estudios de la última década ponen de manifiesto que el uso de este tipo de cultivos pone en peligro la seguridad alimentaria, aumenta el precio de los alimentos y contribuye a acelerar el cambio climático.

Y se espera de la UE facilidades logísticas basadas en una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, promoviendo el uso del transporte por carretera transfronterizo ya que la logística supone el 15% del coste de producción del vehículo. Además, en los próximos años, deberían seguir mejorando los beneficios de los sistemas de transporte inteligentes. Los avances en conectividad en el automóvil incorporan un mundo de información a bordo y un paso importante para mejorar la seguridad dentro del vehículo.

La ampliación de la cadena de valor en el sector (los tradicionales proveedores de materias primas y de componentes, la fabricación y venta, el desarrollo de infraestructuras, se amplía con los proveedores de energía y los servicios de movilidad) requiere de una adaptación por parte de los trabajadores para abordar estos nuevos desarrollos tecnológicos (en el ámbito de los fabricantes, los proveedores, talleres, ITV, etc.), incluso es indispensable el prever la aparición de nuevas profesiones, por lo que será preciso un proceso amplio de reciclaje del actual empleo.

Las expectativas que se auguran al sector de fabricantes de componentes para automoción se pueden remontar a los próximos diez años (2025), entre otros motivos porque la fuerte influencia de un futuro digital está encontrando al de automoción como un sector con muchas expectativas (autoconducción, electromovilidad, sistemas de control gestual, sistemas de ocio en cabina, aplicaciones Big Data y nuevos sistemas antirrobo...).

El fuerte impulso del mercado en países emergentes, la optimización del motor de combustión interna y la estandarización de procesos de fabricación son los factores que determinarán el futuro del automóvil. Todo ello, unido al valor del ahorro, la innovación y la seguridad, con un bajo nivel de consumo de combustible y el aumento del ciclo de vida como principales referencias para el comprador de vehículos del futuro.

Por cada trabajador que se dedica a investigación en la industria de proveedores de nivel 1 se crean 20 o 30 empleos en los de nivel 2 (fabricantes de piezas) durante los siguientes cinco o seis años. De hecho, invierte el doble que los fabricantes y el triple que la media industrial.

La consultora Goldman Sachs ha publicado un informe en el que se recogen las principales tendencias de futuro de la industria de automoción en el mundo, estableciendo las que caracterizarán al sector en los próximos años:

1. Avance mecánico, mediante la electrificación del grupo motor para poder acometer las futuras regulaciones de eficiencia y, sobre todo, para dar continuidad a la transición hacia los vehículos híbridos, eléctricos y pilas de combustible<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Con la llegada de nuevas tecnologías de baterías, denominadas de segunda generación, se reflejan mejoras en capacidad, de tiempos de carga y de durabilidad, que son los tres desafíos que marcarán el desarrollo futuro del coche eléctrico. Modalidad que va a empezar a aplicarse en los coches de alta cilindrada y los SUV (todoterrenos ligeros).

2. La entrada de nuevos actores en el sector, relacionado con la aportación de empresas tecnológicas, como Google y Apple, favoreciendo la aparición de la conducción autónoma y la movilidad eléctrica. La conducción autónoma está prevista para el año 2017 por Google, pero la autonomía total deberá esperar muchos años.
3. Reducción del peso de los vehículos, en unos 50 kg, lo que se traduce en un gramo menos del CO<sub>2</sub> por km, lo que exige la incorporación del aluminio y el acero de alta tensión, además del reforzamiento del plástico con fibra de carbono.
4. La regulación en materia de eficiencia medioambiental exigirá la creación de grandes grupos de proveedores que puedan acometer mejoras en este aspecto, ya que costará a los constructores 2.500 euros por vehículo.
5. La aparición de sistemas de localización y comportamiento de los vehículos, favoreciendo el uso compartido del vehículo. Actualmente, la utilización del vehículo supone un 5% de su coste, frente a un gasto mucho más elevado para su propiedad.
6. El giro hacia los mercados emergentes. El proceso de motorización en estos países continúa en marcha y, para 2025, se espera que China cuente con 35 millones de vehículos e India con 7,5 millones.

En definitiva, los retos de las empresas de automoción y del coche del futuro van a tener como principal referencia:

- La eco-eficiencia, que implica el rediseño de los automóviles para cumplir las restricciones medioambientales establecidas por los gobiernos, lo que implica la disminución de la resistencia aerodinámica sin sacrificar la refrigeración y la comodidad en la cabina, o la reducción del peso del vehículo, manteniendo las necesidades específicas de fuerza y resistencia.
- Complejidad y la tecnología punta, hacia el coche autónomo o sin conductor que ya han anunciado siete compañías de automoción. A través de la simulación, los ingenieros pueden realizar el modelado del vehículo entero como un único sistema, a través de una plataforma desde la que cientos de ingenieros de una misma compañía, empleados en diferentes países, trabajan de forma conjunta.
- La electrónica de las cosas, mediante interfaces inteligentes acoplados a los vehículos (radio satélite, unidades GPS, pantallas táctiles integradas en los cuadros de mandos o en los reposacabezas) Componentes como las llaves o los cierres de ventanas y puertas se activan a través de software, los indicadores de consumo, kilometraje y emisiones, transformando al vehículo en un ordenador con ruedas.
- En el top de las tendencias, las "*pruebas in-silico*" (en ordenador) relegan a las "*pruebas in-vivo*", con lo que se consigue la optimización del diseño tras simular y observar el comportamiento del vehículo, de cada uno de sus componentes como parte de un sistema más grande, en todo tipo de condiciones externas y escenarios reales,

consiguiendo, al mismo tiempo, de forma más rápida y un coste eficiente, sacando el mayor partido a la inversión en innovación.

Los fabricantes de automóviles tendrán que afrontar en la próxima década importantes retos en materia de software, electrónica y automatización para adaptarse a la nueva era del coche conectado. Para hacer frente a esos desafíos, existe la necesidad de que la industria desarrolle alianzas con proveedores de servicios del ámbito de las TIC, con el objetivo de ampliar sus conocimientos en campos como la programación y el desarrollo de software.

Porque más de la mitad de las innovaciones que logran los coches tiene que ver con el *software* y la electrónica. Pero, además, las nuevas tecnologías y el ahorro de costes que pueden llegar a generar en el proceso de producción parecen, hoy por hoy, el último recurso para que potencias como EEUU o Europa puedan competir con los países asiáticos como plazas fabriles. De hecho, Volkswagen está impulsando la conectividad en sus vehículos a través del programa “*Future Tracks*” para el impulso de la electromovilidad y la digitalización de los vehículos y factorías, suscitando la industria del automóvil el interés de Apple y Google.

La robotización llegará cada vez a más fases de producción de los automóviles. Estos robots serán más fáciles de mover y ya no se dedicarán solo al trabajo más mecánico de la fabricación, sino que serán una suerte de “*asistentes*” para los técnicos y sus tareas serán flexibles y adaptables. Este avance supone que los sistemas que desarrollan “ *cubran todo el sistema de producción*”, desde el diseño hasta su última aplicación.



Fuente: Comisión Europea

La electrificación del transporte por carretera, probablemente, dará lugar a un cambio radical en el sector de la automoción debido a que los vehículos eléctricos son menos complicados de montar y mantener. Además, la sustitución gradual de la mecánica por la electrónica y tecnologías de la información cambiará el diseño de los coches y de la cadena de valor añadido

de la industria.

IndustriAll Europa insiste en que todos los programas relativos a la promoción de la movilidad eléctrica se acompañan de evaluaciones de impacto social. Al mismo tiempo, se debe complementarse con políticas industriales para mantener y fortalecer (por ejemplo, las tecnologías aplicadas a la batería) la presencia de empresas europeas en la cadena de suministro y para garantizar la reconversión industrial de las regiones que se ven afectadas negativamente por esta importante aplicación tecnológica. Lo que requiere el garantizar una "*transición justa*" para los trabajadores afectados y una suave transición a nuevos empleos.

En el futuro, los coches se comportarán como "*iPads en movimiento*", a través de aplicaciones de software de conexión con el mundo exterior. Los recién llegados desde el sector de las TIC o la batería es probable que se queden en el sector. El impacto neto sobre el empleo es probable que sea positivo, según el estudio realizado en 2014 por Cambridge Econometrics<sup>25</sup> la electrificación gradual (principalmente hibridación de la flota de coches de Europa) podría, en 2030, crear 430.200 nuevos puestos de trabajo en la cadena de valor del sector y otros 419.800 nuevos puestos de trabajo en la economía, evitando el uso de aceite.

Tanto las instituciones como los usuarios están demandando una rápida implantación de los vehículos conectados a Internet, a través del cual se tendría acceso a los servicios de correo electrónico, entretenimiento y, sobre todo, información, entre los que destacan los que sirven para conocer las noticias o la situación del tráfico en tiempo real, recalcular rutas y encontrar aparcamientos libres o gasolineras. También favorecerán el conocimiento del estado técnico de los automóviles y sus posibles averías, mejorarán la asistencia en carretera o permitirán bloquear el coche a distancia en casos de robo. Y, todo ello, minimizando el riesgo de distracciones al volante mediante sistemas del estilo de los asistentes por voz.

El antes y el después de la eclosión de internet se conoce como la "*IV Revolución Industrial*". En este escenario, la *Industria 4.0* (término acuñado por el Gobierno alemán para describir que integra *Internet de las Cosas*) se revela como la principal forma de dar un impulso a la fabricación de coches. La conexión de los procesos industriales a internet propicia el gran salto. También se pone el acento en el "*cliente digital*": *comprador de coches que se vale de internet para modelar su decisión de compra*. Y la "*atención del cliente en su dispositivo móvil*" es uno de los puntos fuertes de este cambio de concepción.

Los fabricantes de automóviles y sus proveedores tendrán que invertir de forma apreciable no solo en la construcción de capacidad de software y contenidos electrónicos sino en las empresas con esta tecnología que entrarán en el sector como un proveedor más del sector, desplazándose el valor añadido a estas empresas.

---

<sup>25</sup> Alimentando el Futuro de Europa, cómo la innovación en automoción lleva a la creación de puestos de trabajo de la UE.

En el caso español, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo abrió una mesa informativa en julio de 2015 con todos los componentes de la actual Mesa de Industria y Empleo (CCOO, UGT, CEOE-CEPYME y Directores Generales de Energía, de Telecomunicaciones y Tecnología de la Información, de Industria y de la PYME, y de Empleo y Seguridad Social y que fue creada el mes de abril de 2015), con el objetivo de presentar el proyecto “*Industria conectada 4.0*”, que supone la incorporación y fomento del uso intensivo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en las empresas industriales para el desarrollo del tejido productivo del país.

Considera que su aplicación requiere la colaboración público-privada a la hora de conseguir el desarrollo de la estrategia de digitalización de la industria española, por lo que se ha contado con la participación de las empresas españolas Indra, Telefónica y Banco de Santander.

Se trata de crear las herramientas, habilidades o estructuras apropiadas para facilitar su puesta en marcha, por lo que se han elegido dos sectores, dentro de los cinco que el Ministerio considera con mayor peso en la industria española (textil y componentes de automoción -que incorporan una importante presencia de capital español-), en los que desarrollar el proyecto piloto y con la intención de darle continuidad con la incorporación del resto de los sectores.

Se presenta como garante de la competitividad de la economía española, con la presencia de nuevo actores y nuevos modelos de negocio. En definitiva, lo que se viene en denominar “*una palanca competitiva diferenciadora*”, en la que más allá de atender al coste de la mano de obra se trata de favorecer la industria e impulsar su internacionalización, a través de las exportaciones.

Coincidimos con el Ministerio en que la digitalización de la industria aporta beneficios claros al desarrollo industrial del país, pero también incertidumbres y amenazas, tanto para aquellos que se quedan fuera de este proceso, como para el empleo que va a ser difícil de revertir, porque se trata de simplificar los procesos y desarrollos de los productos. Por ello, hemos exigido el participar en el desarrollo del proyecto piloto a la hora de atender las consecuencias en el empleo por la implantación de la digitalización en toda la cadena de valor, en este caso en el sector de componentes para automoción, que va a servir de proyecto piloto para extenderlo al resto de los sectores posteriormente.

Para el futuro, la industria espera un giro intensivo en su desarrollo, generando grandes potenciales financieros, basados en la movilidad eléctrica y de la conducción automática, lo que requiere una conectividad total, con acceso a Internet. Nuevos actores (Apple, Microsoft) proporcionan software para los equipos telemáticos que pueden funcionar en simbiosis con los smartphones y conectarse a la red. Tesla, con el coche eléctrico y Google con el vehículo auto dirigido, son otros actores que entrarán en este juego.

## **Conclusiones y propuestas de actuación sindical**

Existe el convencimiento de que la política industrial europea debe recuperar a la UE como uno de los líderes competitivos en la transformación de su modelo económico en una economía sostenible, basada en el conocimiento y eficiente en recursos. Mientras que la importancia de la industria como sector estratégico en España, junto a las experiencias acumuladas durante la crisis, exigen reconsiderar el papel de la política industrial como potenciador de un crecimiento económico de medio o largo plazo.

Para ello, se requieren actuaciones políticas dirigidas a compaginar el desarrollo de la industria con los objetivos medioambientales, además de compromisos empresariales dirigidos a acometer los retos de la industria conectada, que marcará el devenir de las exigencias de los consumidores.

La industria, en general, ha sido uno de los principales actores que han ayudado a mantener la actividad económica en España en los últimos años, ya que ha contribuido a sostener la caída del PIB que han provocado otros sectores. En este sentido, los sectores de automoción, construcción y alimentación se encuentran entre los principales de la industria española, con previsiones de crecimiento para el año 2015, aunque se puede apreciar una perspectiva de crecimiento en todos los sectores industriales durante la primera parte de ese año.

Los seis años de crisis se han llevado por delante a 200.000 empresas del sector de la construcción, la mayoría PYME, y en 2014 se tocó fondo con la perspectiva de que en 2015 tenga una contribución positiva al PIB. Mientras que el sector de alimentación, el primer sector industrial español (20,6% de la industria manufacturera en 2013) ha crecido en 2014 y lo seguirá haciendo, con mayor intensidad en 2015. Su principal problema es el tamaño (tres millones de facturación de media por las empresas, frente a los 30 millones de las alemanas).

En general, y por el efecto de su participación en el total de la economía:

- El automóvil está contribuyendo a la reindustrialización en España (11% de crecimiento de la producción y 7% del empleo, y casi un 8% las exportaciones); junto al aeroespacial, la química y la maquinaria ferroviaria con desarrollos punteros;
- con un sector naval que no acaba de proyectar una salida clara a su larga crisis y los sectores relacionados con los productos informáticos, electrónicos, más castigados por la crisis, siguen teniendo dificultades para remontar la situación;
- el sector energético en su conjunto no para de generar déficit, con efectos directos en los grandes consumidores de energía, en sus resultados económicos y en el empleo (acero, aluminio, química, cemento, con facturas entre el 35% y el 60% de los gastos totales) y las energías renovables continúan afectadas por la regulación y se acelera el proceso regulatorio de actividades extractivas en el país, para conseguir nuevas fuentes fósiles (gas y petróleo) y reducir el nivel de dependencia.

El objetivo es orientar y concretar las futuras actuaciones de política industrial que permitan definir un nuevo modelo productivo para España. No se trata de señalar cuáles son los sectores de futuro, sino de propiciar un marco favorable que permita la expansión sólida del sector industrial, favoreciendo la inversión en nuevas tecnologías y avanzando hacia modelos más sostenibles y eficientes. A la hora de conseguirlos, sería necesario un compromiso decidido de todos los agentes involucrados para asegurar el apoyo al sector industrial con perspectiva de medio y largo plazo.

De forma urgente, es preciso que se desarrollen e implanten medidas concretas en regulación, costes energéticos, formación, internacionalización, financiación, I+D+i y las Pymes. El panorama indica la necesidad de trabajar en mejorar el sistema para aprovechar el potencial existente a la hora de abordar el rumbo para el futuro de la economía española. Porque España requiere de una estrategia adicional que refuerce y amplíe su base industrial, además de impulsar el aspecto formativo, como factor complementario.

En marco del sector de automoción, la pérdida de peso relativo del conjunto de esta industria en Europa parece en buena parte irrecuperable y, pese a que las expectativas de crecimiento mundial de la producción en los próximos años son positivas, la rápida recuperación de esta industria a partir de 2010 tampoco está exenta de múltiples desafíos en los próximos años. La demanda mundial deberá afrontar el bajo crecimiento de la economía europea y el cambio de modelo de crecimiento de China que, cada vez más, se basa en el impulso de la demanda interna y menos en las exportaciones.

Es más, la encuesta “*Global Automotive Executive*” de la consultora KPMG de 2015, precisa que el 36% de los ejecutivos de la industria del sector considera como una tendencia importante hasta el año 2025 la “*racionalización de la fabricación en Europa*” y su trasvase a mercados emergentes. Por delante de esta tendencia se encuentra el crecimiento de los nuevos mercados (56%), la optimización de los motores de combustión (49%) y el aumento del uso de las plataformas estandarizadas (48%).

Para España es un sector estratégico y la confianza internacional de las grandes multinacionales del automóvil es una base fundamental para su mantenimiento y posterior desarrollo. La evolución de este sector supone un avance industrial en la carrera por liderar la reindustrialización de Europa y, en este marco, España debiera jugar un importante papel como locomotora industrial que posicione al sector español a la vanguardia mundial.

El año 2014 fue excepcional para la industria, con un incremento del empleo importante ya que supone uno de cada tres empleos creados en las empresas manufactureras; una facturación que creció el 10%, igual que las compras a proveedores españoles; mientras que las ventas de vehículos fabricados en España creció un 25%; y la recaudación fiscal se elevó un 20%.

En definitiva, la industria de automoción está siendo el pilar importante para la recuperación económica y laboral de España. Con las inversiones comprometidas en los dos últimos años, las mayores en la historia del país, el

automóvil continúa liderando la reindustrialización y el crecimiento económico, acompañando al talento y el esfuerzo de todos los agentes implicados en la cadena de valor.

Pero aún existen importantes incertidumbres para el sector en un futuro de medio-largo plazo. Especialmente en Europa y, como consecuencia, en España, donde el sector está en el centro de un huracán de presiones e intereses que tienen que ver con la inevitable sustitución progresiva de las energías fósiles y los evitables impactos medioambientales de las emisiones de gases de efecto invernadero, de las que el transporte por carretera de personas y mercancías es uno de los principales responsables.

Al mismo tiempo, es preciso resaltar las incertidumbres creadas por las decisiones adoptadas por algunas marcas europeas para reforzar las inversiones en materia de producción de vehículos en el norte de África, en algunos casos con la implantación de fábricas nuevas en Marruecos para la producción de los mismos vehículos que se fabrican en España o el reforzamiento de las inversiones en este mismo país en detrimento de las plantas españolas.

Por otro lado, las exigencias de la demanda de mejores prestaciones, mayor calidad, reforzamiento de la seguridad y más eficiencia en el consumo energético suponen un mayor esfuerzo innovador que no puede repercutirse a los precios de venta, dada la situación del mercado. Así, los mayores gastos e inversiones en I+D+i que requieren esas mejoras exigen una mayor eficiencia que, en parte, descansa en nuevos sistemas de organización y más progreso técnico.

Hay que seguir avanzando en las políticas económicas e industriales para convertir sectores como el del automóvil en la base de un crecimiento sostenible y duradero en el tiempo. Y hay que hacerlo a través de un reforzamiento industrial basado en la modernización de estructuras y especializaciones productivas que aseguren el progreso técnico y permitan un crecimiento económico sostenible que resulte compatible con el aumento de la capacidad de compra de los salarios, la generación de empleos más sólidos y de mayor calidad, la reactivación de la demanda doméstica y el equilibrio de las cuentas públicas y exteriores. Una vez normalizada, y con mejoría de resultados conseguidos por las empresas ensambladoras y grandes suministradoras de piezas y conjuntos para la automoción, ahora toca apoyar a la PYME de segundo y tercer nivel de suministro, sobre todo, en el ámbito de la mejora tecnológica y de la innovación autóctona, para generar competitividad y tamaño en las mismas y, de esta forma, poder liderar actividad en el futuro.

Compartimos la necesidad de poner en funcionamiento la “triple hélice”<sup>26</sup> en materia de reforzamiento de la innovación en este sector; el trabajo de las empresas tractoras, de los centros de conocimiento (universidades y centros tecnológicos); y la iniciativa pública, para, entre todos, generar proyectos

---

<sup>26</sup> Carlos Martín Tobalina. Director General de Industria e Innovación de Castilla y León.

innovadores. Como compartimos la propuesta de Sernauto para la creación de una entidad de colaboración público-privada en la que se involucren las administraciones públicas y los fabricantes de componentes de vehículos, con el objetivo de definir las prioridades y estrategias de especialización a través de grandes proyectos de automoción, como en Francia (Nouvelle France Industrielle), Alemania (Industrie 4.0) y Reino Unido (Catapult Program: High value manufacturing Automotive Council)<sup>27</sup>.

En el ámbito de las administraciones públicas debiera priorizarse el objetivo de adquirir compromisos de estabilidad para un sector que representa una parte importante de muchas de sus economías. Y la mejor forma de hacerlo es a través de la configuración del diálogo sectorial que incorpore no sólo análisis concretos sobre la situación de la industria en general, y la de automoción en particular, sino proyectos de anticipación a los cambios, incluyendo medidas que palien los efectos derivados de las reestructuraciones productivas y alternativas sectoriales que incorporen actividades con nuevos valores tecnológicos. En este marco, junto a administraciones regionales, asociaciones empresariales y los sindicatos, los clústeres juegan un papel importante.

Las fábricas españolas se consolidan como factorías globales, distribuyendo vehículos por todo el mundo y recibiendo componentes a escala mundial, lo que incorpora importantes retos logísticos. El perfeccionar este aspecto incorpora la asignación de nuevos modelos por parte de las multinacionales, con consecuencias directas en el volumen de producción. Al mismo tiempo, las actuales expectativas marcadas con la posibilidad de duplicar las exportaciones a EEUU, Corea del Sur y Japón, abren una vía muy importante para la industria española y la apuesta de la inversión de las grandes corporaciones en nuestro país.

Para CCOO de Industria, los posibles beneficios que puedan obtenerse de las negociaciones abiertas para la *Asociación Transatlántica de Comercio e Inversiones entre la UE y España* (ATCI o TTIP en inglés) quedan en segundo plano ante la falta de un diálogo constructivo y presidido por el secreto de las negociaciones, lo cual, ha provocado un debate basado en el miedo. *“Con las puertas cerradas es imposible tener un diálogo social significativo”*<sup>28</sup>. Por lo que, desde CCOO, junto a la Confederación Europea de Sindicatos, hemos manifestado que las negociaciones deben respetar de un modo efectivo, entre otros, los siguientes principios y normas:

- La ratificación y cumplimiento de los Principios y Derechos Fundamentales del Trabajo y los principales convenios de la OIT.

---

<sup>27</sup> La Comisión Europea considera que las ayudas que no superen los 200.000 euros en términos de subvención en tres años fiscales no falsean la competencia y pueden ser concedidas por los Estados miembros bajo el reglamento de “*minimos*”. Por lo que el presupuesto mínimo financiable es de 175.000 euros y el importe de la financiación de hasta el 75% del presupuesto (fondos CDTI), pudiendo alcanzar el 85% si va cofinanciada con fondos FEDER.

<sup>28</sup> Apreciación del Parlamento Europeo sobre los debates suscitados en temas como los transgénicos, la exploración de gas de esquisto y el ISDS.

- Las leyes y normas europeas que protegen los derechos de los trabajadores, en particular los referidos a la salud y seguridad en el trabajo.
- El mantenimiento de las normas que promueven la seguridad energética y las energías limpias y renovables, y la protección del medio ambiente.
- El establecimiento de órganos de seguimiento y control de estas disposiciones en los que participen los interlocutores sociales y organizaciones de la sociedad civil.
- Garantizar que cualquier fórmula que se adopte en materia de resolución de controversias entre inversores y Estados no pueda afectar de ninguna manera al derecho de regular en el interés de los ciudadanos, las ciudadanas y la sociedad, cuestionando la existencia del ISDS<sup>29</sup>, porque ambas partes disponen de un sistema legal y jurídico altamente sofisticado.

También en el marco de las recomendaciones del Parlamento Europeo a la Comisión Europea se esgrimían las posibilidades que existen para el sector automovilístico a la hora de desbloquear nuevas oportunidades comerciales, pero *“deben gestionarse con cuidado”*. Como recomienda el Parlamento Europeo: *“la normativa laboral y medioambiental debe incluirse en el resto de capítulos del acuerdo: inversión, comercio de servicios, cooperación reglamentaria y contratación pública, y deben tener un carácter más ejecutorio”*.

Pero, al margen de esta polémica, también preocupan las altas tasas de crecimiento de las importaciones de vehículos de gama baja, media y alta a nuestro país, constituyendo el de automoción el sector que experimentó un mayor aumento en las compras al exterior en 2014 (19%), explicando más de un tercio del repunte importador que ha tenido la economía española en ese año. Más del 70% de los coches que se compran en España son importados, estimulados también por el plan PIVE.

Todos apostamos en interés de la existencia de una industria de automoción desarrollada y competitiva en España, para lo que se requiere afrontar los retos a los que se enfrenta el sector, como: la competitividad, la cualificación de la mano de obra, la eficiencia energética, la capacidad de innovar y para acometer inversiones nuevas o para expandirse internacionalmente.

En este marco, la I+D+i es una condición indispensable para que los productores españoles puedan garantizar una mayor aportación de valor que permita a nuestras empresas mantener su competitividad a medio plazo. En el futuro, el sector deberá mejorar su competitividad, reduciendo sus costes e impulsando una mayor diferenciación en cuanto a especialización y valor añadido de sus productos. El único camino a seguir, puesto que resulta

---

<sup>29</sup> *Investor-State Dispute Settlement* es un instrumento de derecho internacional público que otorga a un inversor extranjero el derecho a iniciar un procedimiento de arbitraje de diferencias contra un gobierno extranjero (el "Estado anfitrión").

imposible igualar el coste laboral de las economías emergentes, será incrementar la eficiencia y flexibilidad, y buscar aspectos diferenciadores a través de la calidad y la innovación en tecnología diferencial tanto en productos como en procesos.

Porque España no está presente en toda la cadena de valor de fabricación de vehículos con energías alternativas, y debe posicionarse mejor en componentes y módulos de mayor valor añadido, como módulos de baterías, pilas de combustible, soluciones tecnológicas específicas de motorización o equipos para la infraestructura de recarga, aprovechando la existencia de centros de investigación especializados y de centros técnicos de las propias marcas, así como de la industria electrónica capacitada para desarrollar la inteligencia del vehículo, de la infraestructura de transporte y recarga, y de las comunicaciones que garanticen la interoperabilidad en red.

El grupo Volkswagen, el que más dinero ha dedicado a I+D en todo el mundo en el pasado (46.000 ingenieros y 10.000 expertos en tecnologías de la información), se dedica a estudiar la movilidad del futuro y la digitalización de los vehículos y las factorías. Por lo que todos deberíamos orientar nuestras expectativas de progreso hacia esos objetivos basados en la innovación.

Al mismo tiempo, la recuperación del mercado interior de fabricación y venta de vehículos jugará un papel clave en el crecimiento, si bien el sector debe continuar impulsando el comercio exterior como herramienta complementaria. Alemania, principal motor económico de Europa, es un referente en este ámbito, con un volumen de exportaciones de bienes y servicios equivalentes al 52% de su PIB, frente al resto de las principales economías europeas, como Francia (28%), Italia (30%), Reino Unido (31%) o España (34%). Además, no hay que olvidar que se requiere la creación de un marco estable de costes energéticos del sector a medio plazo con visibilidad y transparencia, mediante:

- Promoción de tarifas estables que permitan una planificación energética a corto plazo certera.
- Garantía de competitividad del suministro energético a las empresas industriales.
- Impulso de la eficiencia energética del sector industrial, mediante ayudas para la inversión en proyectos que reduzcan el consumo energético en los sectores productivos y el fomento de la implantación de sistemas de gestión energética en la industria.
- Impulso de políticas que favorezcan la eficiencia y sostenibilidad medioambiental, mediante el apoyo al desarrollo de vehículos, combustibles, tecnologías y estándares que favorezca la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Es preciso empezar a pensar en la sustitución de los Planes PIVE o similares por medidas que proyecten expectativas a más largo plazo, relacionadas con programas de apoyo público a una renovación más corta de vehículos, a facilitar la conectividad del vehículo y, sobre todo, apoyar financieramente el desarrollo de lo que significarán los cambios estratégicos de futuro, entre ellos

entre los fabricantes de componentes, quienes van a requerir ayudas para el desarrollo de nuevos componentes. Lo que incorpora una entente entre el sector, la administración, el sistema financiero, los centros tecnológicos y las universidades.

En un horizonte que se enmarca en la necesidad de la digitalización de la industria en general, y del sector de automoción en particular, donde lo vehículos con fuentes alternativas de movilidad y conectados en las grandes ciudades, requiere que desde el sector podamos anticiparnos a las consecuencias de estos cambios que serán positivos desde la expectativa de la rentabilidad económica e industrial, el coste y la seguridad pero que puede acarrear importantes problemas de empleo y de capacidad en la industria de muchos países, entre ellos, la española.

En este marco, y ante la presentación del proyecto “*Industria 4.0 para España*”, CCOO ha señalado que para la entrada en esta cuarta revolución industrial es determinante el papel del Estado, evitando que el acelerado proceso tecnológico que lo acompaña no se sustente en pérdida de empleo, es decir que se produzca el crecimiento sin empleo, mediante la destrucción de más empleo que el que se crea. Por ello debe orientar la formación de los trabajadores y trabajadoras actuales, el sistema educativo y la tecnología, además de garantizar la protección social para los que puedan resultar excluidos del mercado de trabajo.

En este cambio, España, que lleva cincuenta años fabricando vehículos y posee un buen tejido industrial de fábricas y de proveedores y con una mano de obra cualificada, debe jugar un papel relevante en un proceso que tendrá repercusiones directas en beneficio de su industria y de sus sectores, no solo en el de automoción, y que va a ser determinante para el futuro de la industria en nuestro país, favoreciendo el desarrollo de la cadena de valor.

Porque el balance favorable por el que se desenvuelve el sector, en todos sus elementos, no garantiza su continuidad. A pesar del ajuste salarial en el que el sector ha basado parte de sus ganancias de competitividad, algunos costes como el de la energía se mantienen por encima de otros países competidores. A estos factores de oferta hay que incorporar las dudas acerca de la continuidad de la demanda exterior, condicionada por la debilidad de los mercados europeos.

El sector debe aprovechar el buen momento del presente, aunque aún estamos muy lejos de las cifras de producción y ventas anteriores al inicio de la crisis, para garantizar el futuro. La solución a un futuro prometedor no descansa en el los planes PIVE, -que ayudan a rejuvenecer el parque-, ni en la fiscalidad -que sería bueno que se armonizase en la UE-, ni en el precio del combustible -que facilitaría la compra de vehículos-, sino en coches menos contaminantes y más seguros. Al mismo tiempo, es preciso que las marcas y los concesionarios abandonen un modelo obsoleto para aprovechar las nuevas tecnologías y estar más cerca de los clientes, adaptándose a sus necesidades.

## La negociación colectiva sectorial y la formación como factores de desarrollo de la industria de automoción

Las tensiones derivadas de la fuerte competitividad de un sector tan globalizado se trasladan al interior de las empresas, incidiendo sobre los costes laborales y las condiciones de trabajo, y a lo largo de la cadena de valor, desde los ensambladores a los proveedores de partes y componentes y, entre éstos últimos, desde los grandes grupos de más alto nivel hacia las miles de pequeñas empresas que suministran piezas a los proveedores de más nivel<sup>30</sup>.

En España, la actual situación del sector requiere, en mayor medida si cabe, la creación de una mesa de negociación que aborde, junto a la conformación de un Convenio General del Metal, el desarrollo de un Acuerdo Marco para el conjunto del sector de automoción, con el objetivo de mantener el tejido industrial actual y prepararlo para afrontar la competencia global, incluyendo actuaciones concretas sobre medidas de flexibilidad interna y la utilización de los ERE.

La actuación sindical, teniendo en cuenta la consolidación del diálogo social en las empresas del sector de constructores -lo que ha favorecido importantes acuerdos con similares características en todas las empresas de este subsector-, continuará dirigiéndose hacia la utilización de las razones que justifican la implantación de un convenio sectorial en el marco de la negociación colectiva:

- Porque los problemas y las necesidades de esta industria son las mismas;
- porque se viene utilizando el mismo modelo de negociación colectiva en todas ellas;
- porque la anticipación a los cambios y la adaptación de las empresas a las diversas situaciones que rodean el funcionamiento de las mismas requiere una negociación de estas características, para dar la misma respuesta a las dificultades del sector.

En cuanto al sector de componentes para automoción la situación es más compleja, derivada en la existencia de grandes grupos, sobre todo multinacionales, con varias actividades en nuestro país y con un formato de negociación colectiva disperso. Algunos centros o empresas de mayor tamaño tienen convenios propios, los más pequeños están adscritos a convenios provinciales, con pactos de empresa o directamente al convenio sectorial, situación en la que se encuentra las PYMEs, sobre todo de origen español y que forma parte de este subsector industrial.

Sin embargo, las soluciones basadas en la aplicación de la flexibilidad, las inversiones en capital y tecnología sirven para todo el sector de automoción en su conjunto, como es válido para la mayoría de los sectores industriales,

---

<sup>30</sup> *Crisis y encrucijada de la industria española de componentes de automoción*. Gabriel Flores. Septiembre de 2014.

por lo que los instrumentos más efectivos, en el marco del incremento de la productividad y competitividad de la industria, son los que se aplican de forma colectiva, para un sector en su conjunto y no de forma aislada, como ocurren en la actualidad.

Como se menciona en el trabajo de pwc<sup>31</sup> sobre automoción: *“Los últimos años hemos atraído mucha inversión basada en competitividad de costes y flexibilidad laboral. Está bien, pero en un mundo global es un elemento que puede ser muy volátil. El conocimiento en cambio, genera estabilidad y valor añadido a largo plazo”*. Es decir, España requiere de nuevas formas de actividad que tienen una relación directa con las condiciones de trabajo y una de ellas está relacionada con la necesidad de crear centros tecnológicos en los que una gran parte de la industria de componentes está mejor preparada y son quienes tienen más posibilidades de apalancar al resto del sector.

Por otra parte, el aumento de la flexibilidad interna en el uso funcional del factor trabajo y su remuneración, no obstante, debe estar acompañada de una mayor participación de los trabajadores en la evolución de la empresa, con más y mejor información, y una reducción de la histórica aversión al riesgo de una parte demasiado importante del empresariado español.

Al mismo tiempo, es necesario introducir en este marco de participación compromisos industriales, desarrollos tecnológicos y afectación al empleo, con el único objetivo de trabajar juntos para anticiparnos a los acelerados cambios del sector. En definitiva, los compromisos de estabilidad industrial enmarcados en expectativas a medio y largo plazo deben pasar a ser compartidos en el ámbito de la participación sindical cotidiana en la empresa.

Entre otras medidas, las características industriales y productivas del sector determinan que la edad de jubilación pueda incidir en la productividad de los mismos y en la competitividad de los centros. Por ello, los sindicatos venimos reivindicando la necesidad de implementar planes voluntarios de rejuvenecimiento de las plantillas. Es imprescindible mantener el contrato de relevo vinculado a la jubilación parcial, utilizado por el 60% de las empresas fabricantes de automóviles, porque, en períodos de crisis como el actual, constituye el único modelo que incentiva el rejuvenecimiento de plantillas.

La actuación sindical en el sector de automoción va a dirigirse tanto al marco de la relación cotidiana en las empresas como de los sectores, mediante:

- La negociación para avanzar en capacidad sindical de participación, implicación e intervención en el desarrollo de empresas y sectores.
- El diálogo social sectorial en el ámbito de las administraciones autonómicas y central, mediante actuación en los planes específicos a desarrollar (Planes de Futuro y Observatorios) y fomentar la economía productiva y la productividad del trabajo.

---

<sup>31</sup> *Temas candentes de la industria del automóvil en España. Acelerar el cambio para garantizar el futuro.* Pwc 2013.

- La exigencia de apuestas concretas de futuro. Las adjudicaciones de vehículos se han conseguido para un período no superior a cinco años, hay que pensar y actuar para después, mediante medidas dirigidas a mejorar la logísticas del transporte, la competitividad y la productividad de las fábricas, el desarrollo urgente de la innovación propia, la fiscalidad y una vertebración del sector que genere sinergias a favor de su competitividad.

Y, sobre todo, una apuesta para potenciar la formación para el empleo mediante la mejora de la Formación Continua de la Fundación Tripartita para la Formación y el Empleo. Una reforma de la Formación Profesional Reglada, contribuyendo a la mejora del sistema educativo, de la formación de los alumnos y de la mejora de su empleabilidad, en especial impulsando la relación Empresas-Universidad. Todos estos aspectos en los que la actual reforma de la administración no ayuda a conseguir los objetivos perseguidos.

Hay que tener en cuenta que la industria del automóvil se ha convertido en el motor del mercado laboral de los profesionales con perfil técnico, activando la demanda de personal cualificado, especialmente los vinculados a los departamentos de calidad, tanto en los fabricantes de vehículos como en la industria de componentes. Se demandan profesionales con formación en Ingeniería Mecánica, Electrónica o en Mecatrónica (piezas de plástico, de metal o componente electrónico).

Además de la implantación de un modelo que facilite la combinación de la formación teórica y la práctica en el puesto de trabajo, como puede ser la formación dual, aplicada con buenos resultados en Alemania, adaptándola a las circunstancias de la estructura industrial del sector, como empezó a desarrollar la factoría de SEAT en 2012. Para lo que es preciso solucionar problemas como la adecuación de los contenidos de la formación a las necesidades reales de la industria o la distancia entre las instituciones académicas y las necesidades de las empresas.

Sin olvidar la reforma de la formación ocupacional, facilitando la integración de los desempleados mediante una formación que responda a las necesidades reales del mercado laboral. Para ello, las empresas reclaman cambios en los sistemas educativos, mediante la creación de especialidades laborales que faciliten la empleabilidad de verdaderos expertos tecnológicos en la materia. Es urgente que el debate político se centre en el problema de la cualificación profesional en el que todos (autoridades políticas, empresarios y sindicatos) debemos de hacer un esfuerzo para revertir la actual situación.

En este marco se inscribe el proyecto en el que participamos las asociaciones empresariales del sector (Anfac y Sernauto), los sindicatos (CCOO de Industria y MCA-UGT) y el Ministerio de Industria, enmarcado en el recientemente creado Foro Sectorial de Automoción, además de contar con la presencia de representantes de Comercio exterior y del Ministerio de Empleo.

Se trata de encauzar un debate que incluye aspectos relacionados con la situación de la Estrategia de Impulso al Vehículo con Energías Alternativas; los

trabajos de trasposición de la Directiva 2014/94/UE, relativa a una infraestructura de suministro de combustibles alternativos; información y debate sobre el Partenariado Transatlántico de Comercio e Inversión (TTPI) UE-Estados Unidos y sus implicaciones para el sector de la automoción; el inicio de trabajos de redacción del Marco de Acción Nacional de combustibles alternativos (Grupo interministerial); el nuevo ciclo de emisiones de partículas; e información y situación del PIVE 8, MOVELE 2015 y PIMA; y el desarrollo del proyecto piloto enmarcado en el desarrollo de la “*Industria 4.0*” en el marco del sector de componentes de automoción.

Al mismo tiempo, el foro sectorial se ha adherido a un proyecto europeo, protagonizado por la asociación de constructores europeos de vehículos (ACEA), la de componentes (CLEPA), ETRMA, the European Tyre and Rubber Manufacturers Association, e IndustriAll, European Trade Union, con el objetivo de realizar un estudio sobre competencias para el empleo en la industria de automoción europea, enmarcado en el llamado “*European Council for Skills and Employment in the Automotive Industry*”, en abreviatura “*EU Automotive Skills Council*”.

Se pretende recopilar abordar cauces sobre capacitación en una plataforma de intercambio de información y buenas prácticas para terminar efectuando recomendaciones para que las políticas sobre empleo y capacitación promuevan la competitividad del sector, en línea con las políticas industriales y según se establece en el informe CARS 2020.