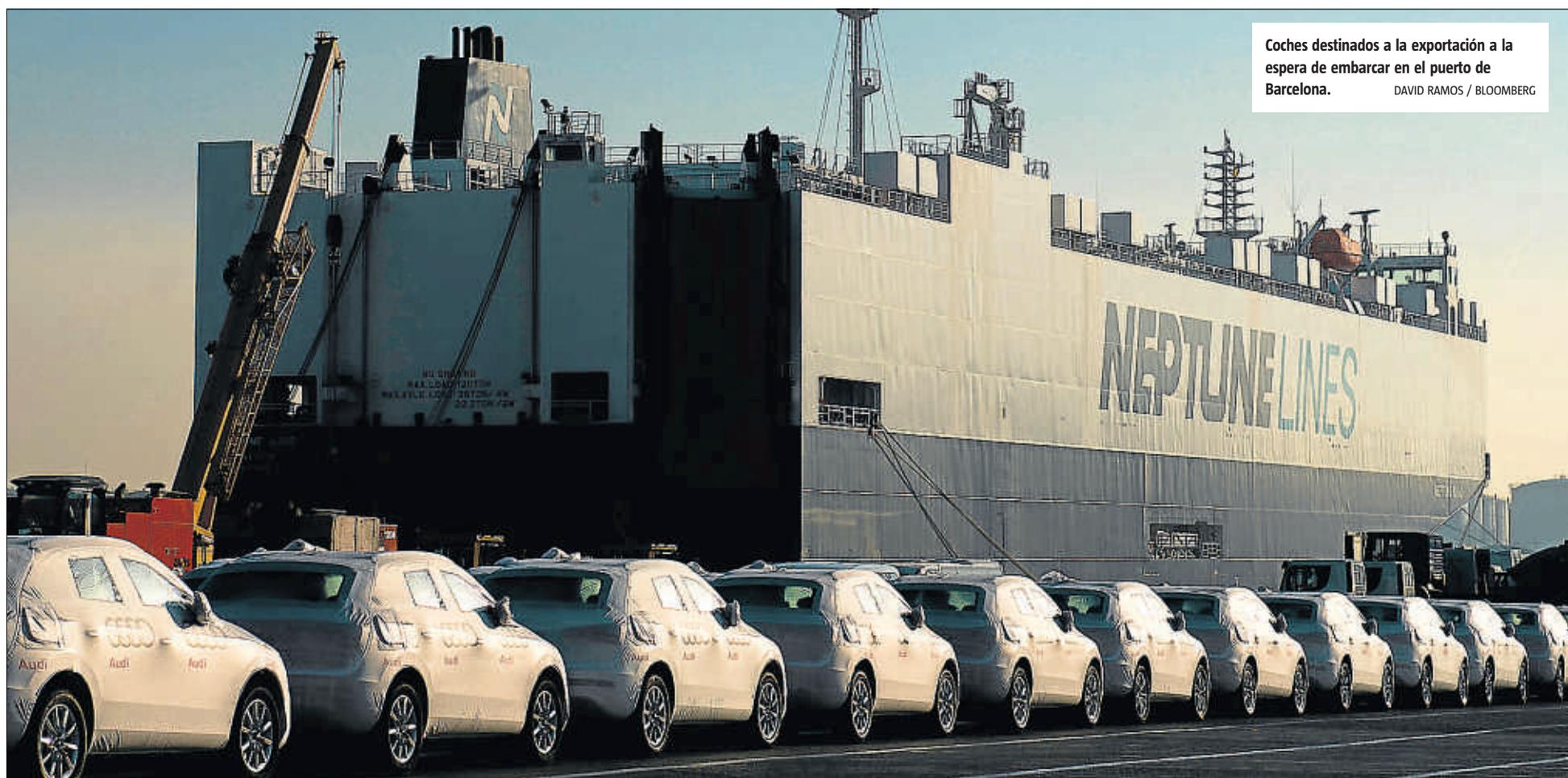


EL 7% DEL PIB CATALÁN

# La industria insustituible

Innovación e internacionalización, grandes retos del tejido sectorial automovilístico de Catalunya



Coches destinados a la exportación a la espera de embarcar en el puerto de Barcelona. DAVID RAMOS / BLOOMBERG

Oscar Muñoz

El sector del automóvil tiene futuro en Catalunya, aunque el camino no será fácil. Hoy, pese a la fuerte caída que ha sufrido por la crisis –superior al 20% en todas las magnitudes, concentrada sobre todo entre 2009 y 2011– mueve unos 14.000 millones de euros al año, un 7% del PIB, y da empleo de manera directa a 40.000 personas en 350 empresas, la mayor parte de pequeño y mediano tamaño, que dedican el 80% de su producción al mercado exterior. En conjunto, esta actividad, que se encuentra en pleno proceso de reactivación, supone el 80% de la industria catalana. Son cifras mayúsculas que no parecen tener recambio. Es imprescindible para la economía catalana.

A corto plazo la evolución va a ser positiva –desde 2012 hay indicadores evidentes de recuperación–, principalmente porque las dos grandes marcas con producción en Barcelona y su entorno –Seat y Nissan– están llevando a cabo fuertes inversiones que aseguran la actividad de los próximos años, marcados por un aumento de la demanda a escala global, especialmente en los países emergentes. “Ambas aún pueden crecer en Catalunya porque el mercado mundial lo va a hacer”, sos-

tiene Vicenç Aguilera, presidente del Clúster de la Indústria d'Automoció, que agrupa al tejido empresarial de este sector en Catalunya. Y, gracias al empuje de estas dos firmas, continúa, el resto también irá a más, “desde los proveedores en todos sus niveles hasta las ingenierías”.

Para no ser tan dependientes de estas dos compañías, uno de los retos de la industria catalana del automóvil es “diversificar clientes fuera de nuestras fronteras –insiste Aguilera–. Tenemos que pensar en global, en países como China, Brasil o México”.

No en vano, recuerda, “América y Asia están cerca de concentrar el 75% de la producción mundial de vehículos y si queremos crecer debemos tener claro que lo tendremos que hacer fuera”.

El tamaño de las empresas proveedoras de Catalunya y esta fuerte dependencia de dos grandes firmas que toman sus grandes decisiones en otros países pueden dificultar su juego en esta nueva liga global. El Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona acaba de publicar un informe sobre el futuro del sector que identifica estos

dos aspectos y el de la formación profesional y la innovación como claves para el futuro. “Hay factores que no están en nuestras manos, como que Seat y Nissan sean de multinacionales extranjeras, pero hay otros en los que podemos hacer las cosas mejor y ser más competitivos, especialmente

■ **El fuerte tejido de empresas proveedoras es el principal activo; urge mejorar la formación profesional**

en todo lo que tenga que ver con el capital humano y la internacionalización”, destaca Carles Rivera, coordinador gerente de esta entidad, que reúne administraciones locales, Generalitat, sindicatos y patronales. “Hay activos que debemos aprovechar –prosigue–; tenemos un sector muy competitivo y otras condiciones que juegan a nuestro favor, como, por ejemplo, disponer de dos puertos potentes, que facilitan la distribución”.

Uno de los factores que ayudan a la competitividad, la flexibilidad laboral, ya se ha abierto paso. “En Catalunya se ha mejorado algo en este punto y eso es crucial”, explica Pedro Nueno, profesor del Iese y experto en automoción. Pero, a su juicio, lo que más pesa es la “gran riqueza de proveedores en toda la cadena de valor de esta industria” porque “hoy existe un claro reconocimiento que el coste de la mano de obra no es la variable relevante para ubicar la fabricación de automóviles”. Nueno insiste en que esta industria es “la locomotora más importante de la economía por su impacto en muchísimos sectores” y recuerda que “hay quienes han establecido plantas en Europa del Este o en el Norte de África para descubrir que la falta de esa riqueza en la cadena de valor contrarresta con creces las ventas de una mano de obra (mucho menos preparada) más barata”.

## Seat y Nissan marcan el ritmo

El sector catalán de la automoción está marcado por la potencia de dos grandes actores: Seat y Nissan, y por una gran atomización empresarial en el ámbito de los proveedores. Lo que hacen los dos gigantes marca el ritmo de gran parte de la actividad. Así, las últimas decisiones que se han tomado para incrementar la producción en las plantas de Martorell, de la primera y de la Zona Franca, de la segunda, han tenido un impacto directo en el resto. Valga como ejemplo que un puesto de trabajo en un centro de desarrollo de estas dos marcas en Catalunya un año supone dar empleo a 50 personas más durante cinco años.

La planta de Seat produjo el año

pasado 443.000 vehículos, un 10% más que en 2013, que a su vez había crecido un 10% respecto al 2012. En el último año se han incorporado más de 800 empleados y se ha hecho una fuerte apuesta por el I+D, y la previsión es incrementar este año los ensamblajes en 15.000 unidades. El reto es llegar a las 500.000. Por su parte, Nissan está incrementando su producción con la incorporación de nuevos modelos en Barcelona con el objetivo de alcanzar la cifra de 250.000 vehículos al año.

El informe recién publicado por el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona sobre el sector detalla que más del 90% de estas

compañías son pymes con un peso muy fuerte de las microempresas (menos de diez asalariados). Destacan unas 80 firmas proveedoras de primer nivel, de mediana o gran dimensión, que pertenecen en su mayoría a multinacionales extranjeras, y presentan un elevado nivel de dependencia de los dos grandes fabricantes. Los proveedores de segundo y de tercer nivel, muy competitivos y gran capacidad de respuesta, son normalmente pymes especializadas en un determinado proceso o tecnología más que en un producto (transformación metal-mecánica, plástico, caucho, moldes, fijaciones, matrices...). Muchas trabajan también para otros sectores.