

# **Seminarios y Jornadas**

## **El Sector del Automóvil en la España de 2010**

**Debate de expertos**

Seminarios y Jornadas 2/2004



FUNDACIÓN  
**alternativas**

# Presentación

La globalización cambia el modelo de la práctica empresarial. La empresa ha empezado a vivir sin fronteras puesto que el mercado hace caer muros. Y sin tener que llegar a latitudes lejanas, simplemente por el hecho de la ampliación de la Comunidad Europea hacia el Este, puede cambiar la geografía económica del sector del automóvil y, por tanto, como mínimo cuestionar la industria española del automóvil. Esto hace que España, con una industria en este sector floreciente y potente, reconocida más allá de nuestras fronteras, tenga que pensar su futuro a medio plazo –año 2010– y definir su estrategia.

Es lo que hizo hace unos meses José Antonio Bueno Oliveros en el documento **El sector del automóvil en la España de 2010**, trabajo que le encargó el Laboratorio de Alternativas y que fue publicado en la serie Documentos de Trabajo con el número 35<sup>(1)</sup>.

A veces cuando a una industria madura y con futuro, como la del automóvil en España, se le enfoca desde una mirada predictiva puede haber quien o quienes acusen a tal osado analista de pesimista o de negador de la realidad. El consultor José Antonio Bueno solo ha dado en su trabajo un aviso, una alerta, que no una voz de alarma, en su análisis y predicción. El autor analiza con detalle y a fondo las fortalezas, debilidades o probables amenazas del sector y también, como hombre realista y pragmático, no se olvida de desvelar y evaluar las oportunidades en los predecibles escenarios, lo que no quita, como él dice, para que el entorno económico alrededor de 2010 vaya a ser durísimo.

En el presente cuaderno presentamos el debate que sobre los contenidos del trabajo se realizó el día 15 de julio en el Hotel Suecia, de Madrid, acto organizado por el Laboratorio Alternativas. En torno al autor reunimos a un buen grupo de expertos. En el prólogo del debate traté de enmarcar el diálogo con una serie de cuestiones sobre el riesgo de que las nuevas circunstancias puedan crear un problema social y económico en España al poder verse recortado o debilitado un sector tan vigoroso técnica y económicamente como el del automóvil. La pregunta era concreta y dura. ¿Pueden ser otros países los que puedan tomar el relevo de las empresas españolas del sector? Siempre está el riesgo de la deslocalización y, por tanto, la amenaza de verse sustituidas y borradas de la geografía del automóvil, cuando actualmente España es en este sector el tercer fabricante de Europa y el quinto del mundo.

La presencia en la amplia mesa redonda de Joan Trullén, Secretario General de Industria, permitió conocer la postura de la Administración. Y las voces y aportaciones de los diversos expertos, y representantes de los fabricantes, de la industria auxiliar, del mundo universitario, de la prensa, de las comunidades autónomas, del parlamento, así como de los sindicatos del sector, fueron dando respuestas a los probables riesgos y amenazas de un mercado cambiante.

<sup>(1)</sup> [www.fundacionalternativas.com](http://www.fundacionalternativas.com)

Con este Cuaderno el Laboratorio se siente satisfecho de haber podido reunir por primera vez en una mesa redonda a todos los representantes de todas las parcelas que componen el sector. Todos tuvieron desde su situación y propio enfoque una opinión y sentido comunes que casi convirtieron a la mesa de ese día en una semilla de un futuro observatorio sectorial con empresas, Administración y sindicatos.

**Juan Manuel Eguiagaray**  
Director del Laboratorio de Alternativas

## Asistentes

- Juan Manuel Eguiagaray**, Director del Laboratorio Alternativas, Fundación Alternativas
- Javier Ortiz**, Coordinador del Laboratorio Alternativas
- José Antonio Bueno Oliveros**, Socio Director, responsable de las prácticas de automoción y operaciones para España y Portugal, Roland Berger Strategy Consultants
- Joan Trullén**, Secretario General de Industria
- Jesús Candil**, Director General de Industria
- Julio de Juan y Carlos González de Diego**, Técnicos del Ministerio de Industria
- Manuel Mas i Estela**, Portavoz del PSC-PSOE en la Comisión de Industria, Turismo y Comercio del Congreso de los Diputados
- Juan José Berbel**, Director Agencia Catalana de Inversiones
- Manuel Pérez**, Director del CIDEM
- Antonio Ruiz Ocaña**, Secretario Federal de MCA-UGT y responsable de Automoción
- Máximo Blanco**, Responsable sectorial de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras
- Miguel Aguilar**, Consejero Delegado del Instituto de Estudios del Automóvil, (filial de ANFAC). Ex Director Económico de ANFAC
- José. A. Giménez Saceda**, Director General de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (Sernauto)
- Xavier Pujol**, CEO de Ficosa
- José Manuel Pequeño**, Director de Relaciones Institucionales de Peugeot-Citroën
- Luis Rodríguez Romero**, Catedrático de la Universidad Carlos III de Madrid
- Luis Miguel González**, Director de AutoRevista

## El Sector del Automóvil en la España de 2010

**José Antonio Bueno Oliveros**

Socio responsable de la Práctica del Automóvil para la Península Ibérica de Roland Berger Strategy Consultants

El objetivo de este trabajo es analizar la situación presente y la más probable evolución futura del sector del automóvil en España. La fabricación de automóviles y de sus componentes es muy importante para la economía española tanto cuantitativamente (6-10% del PIB, 8-11% del empleo depende directa o indirectamente de él y 20-25% de las exportaciones) como cualitativamente (sector innovador, exportador y de primera línea en conceptos y en actividad). El futuro industrial de España estará claramente influenciado por el futuro del automóvil. Y la continuidad de este sector está en grave peligro. Pero es un peligro predecible y controlable.

Actuar no es fácil. Por un lado, la propiedad de una gran cantidad de empresas del sector y el poder de decisión asociado a ella está fuera de nuestro país. Y por otro, la política industrial está transferida a la mayoría de las Comunidades Autónomas donde se ubican los centros productivos, por lo que la coordinación institucional es difícil. Además es un sector que, hasta ahora, siempre ha ido bien y, en general, las administraciones no han creído necesario dedicar recursos para prevenir percances empresariales.

Este documento va a defender una política activa de defensa y apoyo del sector del automóvil a pesar de quienes estiman que la industria del automóvil es una industria madura que no tiene futuro en España y, por tanto, no merece la pena invertir recursos en su protección. Si este fuera el caso, lo que debería exigirse a las administraciones es coherencia y, entonces, que no gasten ni un euro más en una industria sin futuro. No es ésta la opinión del autor, pues la terciarización de la economía española se centra en servicios ordinarios a residentes, en el sector turístico, fuertemente dependiente de las condiciones socioeconómicas del entorno, y en una construcción disparada tanto por unos tipos de interés muy bajos como por las ayudas provenientes del último gran paquete de fondos europeos. Una economía basada en este tipo de servicios es demasiado volátil y necesita un contrapeso industrial, aunque la industria del automóvil sea madura y mayoritariamente de capital extranjero. No es pecar de exceso de pesimismo predecir un entorno económico durísimo alrededor de 2010 en el que la actividad industrial será muy necesaria para equilibrar las cuentas de la economía nacional.

Este documento trata de perfilar las líneas maestras de una visión del sector del automóvil, especialmente del componente industrial, para el Estado Español. No indica, ni mucho menos, la solución a las amenazas que se ciernen. El objetivo es mucho más humilde: cuantificar la magnitud del problema y establecer unas líneas básicas de actuación. Como entiendo que los estudios del Laboratorio de Alternativas deben tener un carácter pragmático, articularé este trabajo en torno a diez líneas de actuación concretas:

- Definición de una visión estatal de la industria del automóvil.
- Creación de un observatorio sectorial con empresas, sindicatos y Administración en el que se expliciten todas las necesidades sectoriales, en especial la flexibilidad, y se anticipen y evalúen las crisis potenciales.
- Definición de una interlocución sectorial única: creación de una Dirección General del Automóvil.
- Modificación pactada de la legislación laboral para maximizar la flexibilidad laboral (bolsa de horas).
- Coordinación autonómica de las políticas de apoyo sectorial, incluida la mejora de infraestructuras, en especial tren, energía y comunicaciones así como la coordinación de centros tecnológicos. Potenciación de una imagen de marca: España, un país del automóvil.
- Potenciación, apoyo y coordinación de las asociaciones y agrupaciones territoriales (*clusters*).
- Priorizar las líneas de investigación con futuro donde España puede ser líder (fuel cell, innovación en procesos, etc.).
- Potenciación de la creación de una cultura del automóvil (formación, congresos, ferias, etc.).
- Trato fiscal coherente con los intereses del empleo, tanto a fabricantes como a proveedores y, en alguna medida, concesionarios, considerando prioritario el rejuvenecimiento de la fuerza laboral.
- Complicidad positiva de las administraciones con el sector (p.e. posibilitando recalificaciones de terrenos para realizar nuevos centros productivos que mantengan la capacidad industrial).

## Informe de contenidos

### Juan Manuel Eguiagaray (Moderador)

■ Quiero darles una cordial bienvenida, contento de que hayan querido acompañarnos para debatir en torno a un buen trabajo sobre el sector del automóvil. Será también un debate entre responsables de administraciones públicas y del mundo laboral y empresarial sobre el presente y futuro de una industria que en España tiene inmensa importancia en términos de aportación al PIB, de significación en la I+D y de incidencia territorial especialmente notable.

Esta ocasión expresa lo que queremos hacer desde la **Fundación Alternativas**, cuyo Laboratorio tengo el honor de dirigir. Ya saben que la Fundación es una organización que no depende de ninguna institución. La dirige un patronato compuesto por personas de diverso perfil y condición que se reunieron para configurar un lugar donde se trataran temas de preocupación social, económica... del país. Posteriormente se creó un servicio de estudios llamado **Laboratorio de Alternativas** en el que, con cargo a financiación privada, se lleva a cabo un programa de estudios que abarca temas como la calidad del sistema democrático, la defensa frente a agresiones del exterior, problemas de sanidad, educación, economía, de Europa,... temas que abarcan todas las áreas de preocupación social, política y económica.

En ese marco se inscribe el documento que vamos a ver y que se debe a la autoría de nuestro ponente de hoy, el señor Bueno. Es un consultor especialista en muchas materias y, entre ellas, el sector del automóvil. Le pedimos que contribuyera con una reflexión al análisis de la situación actual y líneas de tendencia del sector del automóvil, comenzando por la situación en que estábamos hace años en otras condiciones, cuando apenas habíamos entrado en la Unión Europea y nuestra situación de desarrollo era distinta. En aquellos tiempos, España se convirtió en el lugar de implantación de buena parte de la industria internacional del automóvil y, al amparo de ella, se crearon industrias auxiliares y una inmensa red de trabajo y relaciones económicas.

Nos planteamos ahora:

- si eso puede cambiar y de qué manera en la medida en que cambian las circunstancias de España y de otros países,
- si otros países que estaban en situaciones parecidas a la nuestra pueden tomar el relevo de la posición que nosotros ocupamos,
- si disfrutamos de una situación temporal o si puede ser más importante o más definitiva y, en todo caso, qué podríamos hacer para tratar de convertirla en estable.

Algunas de estas cosas nos preocupaban y pensamos que valdría la pena hacer una reflexión sobre este que es algo más que un problema social, o técnico, o territorial... Es un problema de toda España ya que con su solución nos jugamos parte de nuestro futuro. Con este motivo se ha hecho este trabajo en torno al cual hemos querido reunirlos para tener unos comentarios amplios y desde distintas perspectivas a partir de la exposición que haga el señor Bueno.

Les reitero el agradecimiento por su presencia.

Después de que el señor Bueno haga la introducción, como tenemos la suerte de contar con el señor Secretario General de Industria, será conveniente escucharle en una primera intervención para saber qué piensa la Administración sobre todo esto.

### **José Antonio Bueno**



Muchas gracias por acudir a esta presentación. Rápidamente voy a repasar el documento

Voy a repasar como antecedente lo que ocurría cuando se redactó este estudio. Para empezar no teníamos Ministerio de Industria (hoy lo tenemos) y de alguna forma había que proponer hacer cosas a largo plazo. Hablando en otros foros se me ha tratado de pesimista y ojalá nunca llegue a tener razón. En el mundo del automóvil, lo que va a suceder en 2008, es lo que se cuece hoy. Hablar del 2005 es tontería porque hoy está todo vendido. Que hoy se vendan muchos coches en España –es un año récord en el que las fábricas están a tope– no quiere decir que esto deba ser así siempre. Tiene, pues, que ser el momento de actuar ahora para asegurar el futuro. Cuando se planteó el trabajo la cuestión era despertar no al sector sino a la sociedad, al entorno. Hay que consolidar el concepto de “actuar hoy para evitar ser noticia luego”. Cuando algo es noticia porque se va, lo que se puede hacer es que duela lo menos posible, pero lo interesante es tener medicina preventiva y decirme: ¿ves cómo te equivocaste, José Antonio? Por lo tanto, ojalá me equivoque y lo que está anticipado en este documento no sea nunca realidad.

Con esa pretensión y no otra el documento presenta un análisis breve, ni de detalle ni exhaustivo. Se intenta fijar un marco de referencia. Para el análisis en profundidad hay otros puntos de referencia y es un placer tener aquí a Julio de Juan, quien hizo para el Ministerio un excelente trabajo. Para mi gusto es infinitamente más profundo, aunque menos extenso y menos caro que el borrador de libro blanco. Además ese libro está hecho por un funcionario que conoce muy bien la dinámica del sector y tiene un contenido muy interesante. Es un análisis de datos y contenidos, y mi primera sugerencia es que lo leáis.

Para el análisis que vamos a presentar daremos cuatro líneas y propuestas de actuación. En el fondo son ideas para cuidar lo que tenemos, que es mucho. Intento crear opinión.

Hay una definición del sector, y no voy a entrar mucho en ella, dado que los presentes conocen el sector mejor que nosotros. Hablaré de posibles amenazas y líneas de actua-

ción propuestas. En el sector en España hay mucho, rico y variado. Hay mucho de todos los tipos, hay fabricantes, hay proveedores,... tenemos una joya y hay que cuidarla. No hay ningún país del mundo, de Europa seguro que no, que tenga tanta variedad de fabricantes sin tener propiedad de fabricantes. Tenemos una situación histórica positiva en la que todo el mundo invirtió aquí y hay que intentar que ese "todo el mundo" se mantenga. Aunque desde el punto de vista del orgullo nacional el decir "para qué tengo que ir a Francia, Alemania, Japón para defender algo de una multinacional" no guste, decimos que de una forma pragmática hay que ir allí para defender los puestos de trabajo de aquí.

Hay muchos fabricantes, 16, y sabemos que ya cayó uno, Renault Vehículos Industriales, lo compró a Volvo y decidió cerrar la planta de Villaverde, vecina de la planta de PSA. El resto son compañías de capital internacional, salvo Santana que fue nacionalizada, desde el punto de vista positivo, para evitar su cierre. Proveedores hay muchos, pero subrayo cinco: Antolín, Ficosa, Gestamp, Mondragón y Cie Automotive. ¿Por qué? Porque son las cinco compañías que están compitiendo en la primera división. Rondan los mil millones de euros de facturación, lo que para España es muchísimo, pero en automóvil eso es poco. Por lo tanto, estas compañías son las que hay que mimar. Aquí esta Xavi Pujol, consejero-delegado de Ficosa, que la verdad es una heroicidad lo que hace. Es un referente. Tienen que ser cuidadas y trabajadas como compañías que son de aquí y hacen mucho por el país. Internacionales hay todas, algunas con mayor implicación que otras. Compañías que tienen anclaje en el territorio por ahora y hasta el día que se arruinen estarán aquí. Si se vinculan con el territorio es porque quieren. Cuando un directivo de una multinacional se preocupa por su entorno lo hace aparte de su sueldo. Son una parte importante de la riqueza. Pero hay que tener en cuenta que como vienen se van y son tan peligrosas como los fabricantes en el sentido de deslocalización.

Luego existen proveedores de segundo o tercer nivel, que son proveedores de proveedores; los hay de todo tipo y mucho proveedor de capital español que está sirviendo a estas empresas. Estamos realizando un trabajo para Cantabria, que tiene muy poco tejido industrial, pero lo quiere defender porque hay cincuenta y tantos proveedores cántabros y viven teniendo como clientes 4 ó 5 proveedores internacionales.

¿Qué hay que hacer para que esa cadena no se rompa? La situación es que hoy día las Autonomías tienen mucho que hacer a nivel del país, y hay mucho más que hacer sobre todo en coordinación. Hay muchos centros de I+D. Son propiedad de fabricantes y de proveedores, y diseñan en centros pequeños, pero que son de alguna manera un elemento atractivo ya que su trabajo es vistoso, y el decir que este coche fue diseñado en España siempre es atractivo. Es una industria que sabe mucho de I+D. No hay que convencerles para que inviertan en I+D puesto que es su auténtica necesidad. Me gustaría destacar al menos tres de estos centros: Ctag de Galicia, Cidaut e Idiada. Son organismos que nacen de comunidades autónomas y de una cierta complicidad con distintos enfoques. Idiada fue una excelente iniciativa de la Generalitat de Cataluña. Ctag viene de Galicia y es una combinación perfecta entre entorno, sociedad y fabricante, modelo interesante. Cidaut es un centro de referencia que está en Castilla León. Son tres centros, iniciativas públicas, que son buenos ejemplos de lo que puede hacer la administración para dar soporte mucho más allá de una subvención, que en ocasiones es necesaria, pero es más estable crear una infraestructura tecnológica y herramientas que faciliten la vida a las compañías.



