



Ilustración: Nuclearist / Shutterstock.

Una industria que va sobre ruedas

La industria de automoción en España, la segunda de Europa, recupera el pulso perdido tras años de dura crisis y afronta optimista un futuro en el que coches y fábricas deben adaptarse a la era digital

Manuel C. Rubio

Empecemos por el principio: la industria del automóvil en España va sobre ruedas. Una aparente obviedad que define la determinación y dinamismo de este sector estratégico por dejar atrás seis años de profunda crisis y convertirse en uno de los principales motores de la reindustrialización del país. De la mano de inversiones millonarias –desde 2011 y hasta el fin de esta década los fabricantes de coches han realizado o comprometido en las plantas españolas alrededor de 10.000 millones de euros–, la automoción *made in Spain* ha recuperado el pulso perdido y su posición de privilegio dentro del contexto mundial y camina con paso firme hacia cifras de negocio desconocidas desde hace años. Pero detrás de este renacer español hay mucho más que esta importante inyección económica anunciada por las principales multinacionales automovilísticas.

Crecimiento de dos dígitos

Según todos los expertos, que la mayoría de los indicadores del sector crezcan ahora a ritmo de doble dígito obedece a una concatenación de factores. Entre

ellos, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles (Anfac) destaca, de un lado, el significativo y sostenido aumento de la producción en las 17 fábricas repartidas por el territorio nacional, que este año esperan alcanzar en su conjunto los 2,8 millones de vehículos; así como el impulso de las exportaciones, especialmente en los mercados asiático, americano y del norte de África, y destino final de más del 80% de las unidades fabricadas. De otro, la reactivación del consumo interno gracias, fundamentalmente, a las excelentes expectativas turísticas que han disparado el apetito comprador de las empresas de alquiler de coches, y a la mayor capacidad de compra de los particulares animados por los planes estatales de incentivos al vehículo eficiente (PIVE).

Unos y otros aspectos han hecho posible que España se haya consolidado como el segundo mayor fabricante de automóviles de Europa –el primero en vehículos industriales– y el octavo a nivel mundial, y que el sector, incluida la distribución y otras actividades anexas, represente de nuevo cerca del 10% del Producto Interior Bruto (PIB) y algo más

del 20% del total de las exportaciones españolas, con un valor que sobrepasa los 40.000 millones de euros.

Además, este sector que emplea directamente a unos 300.000 trabajadores –en un gran porcentaje indefinidos– y genera otros dos millones de puestos de trabajo indirectos, pasa por ser uno de los más innovadores al destinar el 1,37% de su cifra de negocio a actividades de I+D+i, medio punto por encima del esfuerzo que en este ámbito realiza el conjunto de la industria española, según los últimos datos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Automatización

Esta apuesta por la innovación, que convierte a las plantas de fabricantes nacionales entre las más automatizadas de Europa, con una media de 89 robots por cada 10.000 empleados, se nutre y complementa con el trabajo de una tupida red de universidades, centros tecnológicos y *clusters* industriales que desarrollan actividades relacionadas con la producción de vehículos.

Pero por encima de todas estas consideraciones, los expertos resaltan que

la favorable marcha del sector se debe principalmente al buen clima laboral, decisivo para aumentar la competitividad de las fábricas según apuntan desde los sindicatos, y a la fuerza de la industria de componentes, que aporta alrededor del 75% del valor del vehículo, según subraya la patronal Sernauto, y que el año pasado superó los 32.000 millones de euros de facturación.

Para CC OO, el diálogo social mantenido entre empresas y sindicatos durante estos últimos años ha permitido alcanzar acuerdos fundamentales para que las grandes multinacionales del sector renovaran su confianza en las fábricas españolas, que hoy destacan por su altos índices de productividad y el elevado nivel de cualificación y especialización de su mano de obra. Y lo han hecho, según refleja este sindicato en un informe sobre la situación del sector de la automoción en España fechado hace un año, sin tener que echar mano en ningún caso de la reforma laboral. Con todo, el sindicato advierte que el sector aún se encuentra lejos de recuperar el nivel de empleo de 2008 y a años luz del que contaba hace poco más de una década.

A pesar de que todos reconocen que esta flexibilidad laboral ha sido clave para el excelente momento que vive el sector, el unánime reconocimiento recae en la potente industria española de componentes, un conglomerado del que participan alrededor de 1.000 empresas pertenecientes a 720 grupos empresariales que garantiza el servicio y suministro a las plantas de fabricación.

Tras un buen 2015, esta industria, que representa más del 5% del empleo industrial en 10 comunidades autónomas, confía en facturar este ejercicio más de 34.000 millones de euros, lo que supondría un incremento del 7% y cumplir tres años antes de los previsto con el objetivo marcado en la 'Agenda Estratégica Componentes 2020' elaborada por la patronal para mantener la competitividad del sector y seguir creciendo.

Pero la fuerte expansión de esta industria de vigorosa base tecnológica no se refleja solo en el volumen de negocio, sino también en el resto de indicadores. Según Sernauto, las exportaciones de la industria de componentes alcanzaron en 2015 los 18.900 millones de euros, un 7,5% más que en 2014. Este dato representa prácticamente el 60% de la facturación total del sector y más del 80% si se consideran los componentes

El sector español en cifras

- Las **17 fábricas** que existen repartidas por el territorio nacional esperan alcanzar en 2016 la cifra de **2,8 millones de vehículos** fabricados.
- España se ha consolidado como el **segundo fabricante de automóviles de Europa** –el primero en vehículos industriales– y el octavo a nivel mundial.
- El sector emplea a **300.000 trabajadores**, en su mayoría con contrato indefinido, y genera otros **dos millones de puestos de trabajo indirectos**.
- En la década de 2010, los fabricantes de coches han realizado o comprometido en las plantas españolas **inversiones por valor de 10.000 millones de euros**.
- Las plantas de fabricantes nacionales entre las más automatizadas de Europa, con una media de **89 robots por cada 10.000 empleados**.
- El sector de componentes es un conglomerado de **1.000 empresas de auxiliares** pertenecientes a 720 grupos empresariales.
- Las **exportaciones** de la industria de componentes alcanzaron en 2015 los **18.900 millones de euros**, un 7,5% más que en 2014.

instalados en los vehículos que son exportados.

Además, los fabricantes de equipos y componentes invirtieron 3.000 millones de euros en 2015 en España, de los que 1.200 millones –un 33,5% más– se destinaron a I+D+i. Como colofón, la patronal recalca su fuerte impacto multiplicador sobre la actividad económica del país. Y echa cuentas: por cada euros de demanda de productos del sector se generan 3,1 en el conjunto de la economía nacional, uno de los ratios más alto de toda la industria.

Faltan ingenieros

Pese a ello, no todo son buenas noticias. Sernauto se queja de que a las empresas de componentes les cuesta encontrar ingenieros porque sostiene que en España no los hay. "Los que hay son buenos, pero escasean", aseguraban no hace mucho fuentes de la patronal, que además insisten en reclamar al futuro Gobierno una apuesta decidida por la formación profesional dual.

Una visión que también es compartida por otros actores, que exigen activar la demanda de personal cualificado en esta industria, a la que todos coinciden en señalar como el motor del mercado laboral de los profesionales con perfil técnico. Pero para ello, advierten, es necesario superar problemas como la adecuación de los contenidos de la formación a las necesidades reales de la industria o la distancia que todavía existe entre las instituciones académicas y las necesidades de las empresas.

Asimismo, Sernauto afirma que se necesita un ingeniero digital porque el sector también participa ya del nuevo escenario de la Industria 4.0, una creciente realidad que está transformando la forma de organizar los medios de producción. Y en este nuevo escenario donde coches y fábricas deben adaptarse a la era digital y a las soluciones de movilidad que plantea la sociedad actual, la industria del automóvil avanza hacia un espacio lleno de oportunidades.

El uso de materiales ligeros que permitan reducir el peso del vehículo, y con ello la emisión de gases contaminantes; la utilización en los procesos de fabricación de materiales reciclables o reciclados que contribuyan a cumplir con la normativa europea que obliga a reutilizar y reciclar el 95% del peso de los coches; o la introducción de la energía eléctrica como mecanismo de propulsión de los vehículos para diversificar las fuentes de energía empleadas para el transporte y la movilidad de las personas son, en este sentido y a juicio del ICEX-España Exportación e Inversiones, tres de los campos en los que la automoción presenta un mayor margen de actuación.

Pero si hay algún ámbito prioritario para la industria del automóvil ese no es otro que el del Internet de las Cosas y la conectividad. El coche conectado con el entorno y el propio conductor supone un cambio de tendencia que abre un amplio abanico de posibilidades a todo el sector, especialmente al de equipos y componentes, situándole en la antesala del coche autónomo.