



El elegante Seat 1400, inspirado en los modelos americanos de la época, empezó a fabricarse en España en 1953 y causaba admiración en las carreteras.

El automóvil español cambia de marcha

Hace 60 años, Seat fabricó el primer turismo. Fue el preludio de la industrialización. Ahora, la industria del automóvil es un pilar de la economía, pero debe invertir más en I+D+i y reducir los costes logísticos

Joan Carles Ambrojo

En 1953 salió de la línea de montaje en la Zona Franca de Barcelona el 1400, el primer coche fabricado por Seat, con unas líneas inspiradas en los modelos de Detroit (Estados Unidos). A un precio de 121,875 pesetas (el equivalente a 41.735 euros actuales), el 1400 no era un vehículo de masas. Un año más tarde, Seat aumentó la producción del 1400 de las cinco unidades diarias a los casi 3.000 vehículos anuales, utilizando prácticamente el 100% de componentes de origen local, y también rebajó su precio. Hasta 1964, fecha que marcó el abandono del modelo, se construyeron 98.000 unidades del 1400. En toda su historia, Seat ha fabricado más de 16 millones de vehículos, desde el emblemático 600 al 127, el Ibiza o el León, y exporta más del 80% de su producción, con 1.800 puntos de venta en todo el mundo.

En estas seis décadas, mucho ha cambiado el panorama industrial del país: en los años setenta entraron los grandes fabricantes, que fueron instalando enormes plantas de fabricación, lo que dio lugar a la aparición de un fuerte sector de componentes para el automóvil. En la actualidad, el sector cuenta con 17 plantas distribuidas por el territorio español y representa el 10% del producto interior bruto y el 17,7% de las exportaciones totales. España ocupa el primer puesto en

fabricación de vehículos industriales en Europa y el segundo en producción total de vehículos, detrás de Alemania. Además, es el undécimo en la lista de productores mundiales y fabrica para diferentes marcas de todo el mundo, así como todo tipo de vehículos (turismos, comerciales, todoterrenos, furgonetas, camiones y autobuses).

Una industria exportadora

En la actualidad, España exporta el 87,4% de los vehículos que fabrica (1,7 millones de unidades) y el 65% de los componentes. También se importaron medio millón de vehículos. Sin embargo, ese desequilibrio exportador/importador complica la vida a las fábricas españolas, que dependen excesivamente de la coyuntura económica de los países a los que exporta, afirma la patronal Anfac.

La recesión global está redefiniendo el panorama del sector de automoción. Según Ernst & Young, a medida que la industria mundial se recupera, las compañías automovilísticas que operan en toda la cadena de valor deberán centrar sus esfuerzos en lograr un crecimiento rentable y sostenible, alcanzar flexibilidad financiera y operativa, acometer inversiones en nuevas tecnologías y aprovechar oportunidades en mercados de fuerte crecimiento, como los países BRIC (Brasil, Rusia, India y China). Por el contrario, los pro-

prios países BRIC fabricantes de automóviles constituyen una amenaza, puesto que prevén construir centros de producción en las proximidades de los mercados occidentales. Entonces, ¿los riesgos de deslocalización de plantas radicadas en España no han sido desactivados? "Ni mucho menos", comenta Francisco Roger, socio responsable del Sector de Automoción en KPMG España. "Serán necesarios nuevos esfuerzos que mejoren la competitividad si queremos mantener y potenciar nuestra industria de automoción. Teniendo en cuenta las oportunidades de Europa del Este como centro de producción combinadas con el gran potencial de crecimiento local, cabe esperar que esta región adquiera mayor importancia en el sector de la automoción a corto plazo", concluye Roger.

Otros de los retos pendientes es apostar por el capital humano para ser más competitivos, afirmó recientemente el director general de General Motors en España, Antonio Cobo. "El futuro se basa en el capital humano, en el talento que tenemos", asegura. "Las instalaciones se pueden construir en otro lado, el talento de nuestra gente es lo que nos diferencia". Según Cobo, el sector del automóvil es el más importante del país, porque "el sector servicios no asegurará la economía". El presidente de Ford España, José Manuel Machado, señala la importancia del sector

automovilístico español como una de las soluciones para la crisis económica española. De hecho, factorías como las de Nissan en Barcelona, la de PSA Peugeot Citroën de Vigo y Ford en Alfussafes han atraído nuevas inversiones para construir nuevos modelos.

Ya existen signos de cambios en las tendencias. En octubre pasado se matricularon 60.300 automóviles, el 34,4% más que en el mismo mes de 2012, según las asociaciones de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam). Hacía tres años que no se registraba una situación positiva. El impulso de los planes PIVE también ha permitido un fuerte aumento en las ventas a particulares (57,9% en octubre).

Hay razones para la esperanza. Según el informe *El Observatorio Cetelem 2013*, la motorización de España frente a otros países es menor, pero el parque móvil es más antiguo (8,5 años de promedio) y esto debería cambiar. Se augura una recuperación del sector, superando 1,2 millones de matriculaciones en un plazo aproximado de cinco años, pero en ningún caso se llegará al nivel de matriculaciones del periodo anterior a la crisis, señalan en el estudio.

En el mundo del automóvil, innovación y tecnologías son engranajes fundamentales. Las empresas del sector del automóvil y sus proveedores con sede en la Unión Europea experimentaron un fuerte crecimiento en I+D (14,4% frente al 2,6% de sus homólogas de Estados Unidos). En España, las inversiones en I+D+i representan el 12% del total, con 1.600 millones de euros, hecho que sitúa a las plantas españolas a la vanguardia de la automatización industrial. Según el *Estudio prospectivo sobre el sector de automoción en España*, el impacto tecnológico que aportará la reducción del número de piezas, las modificaciones en los sistemas de combustión y la adaptación a los motores eléctricos afectarán a 50.000 de los 250.000 empleos en la fabricación de componentes. De hecho, las mejores expectativas de incremento de plantilla se centran en los departamentos de montaje, ingeniería de fabricación y control de producción. Mientras las empresas de fabricación de vehículos ya incorporan perfiles de alto nivel de cualificación, las de componentes, que tienden a la concentración, exigirán mayores niveles de cualificación.

El sector automovilístico aplica las innovaciones tecnológicas en todas sus actividades, desde los nuevos tipos y sistemas de propulsión híbrida o eléctrica, al aumento de la eficiencia energética y ahorro de combustible o la reducción de la contaminación y del ruido. Empresas como Valeo e Iveco trabajan en sistemas de escapes muy eficientes.



En España se fabrican actualmente 1,7 millones de vehículos al año, de los cuales se exporta el 80%.

La electrónica está centrada en mejoras en la seguridad de la conducción (detectar con antelación la somnolencia del conductor, control de encarrilado y de la distancia de seguridad o sistemas de lectura de las señales de tráfico a través de los faros, entre otras), comunicaciones inteligentes dentro del vehículo, uso de nuevos materiales más ligeros y resistentes (como los nanomateriales) y de nuevos combustibles o hasta la introducción del ecodiseño, que facilita el posterior reciclado de las piezas, sin olvidar los nuevos métodos de producción.

Debilidades y fortalezas

En el informe *Temas candentes de la industria del automóvil en España*, Carlos Mas, presidente de PwC España, comentaba: "La flexibilidad laboral en el corto plazo, los cambios normativos y de gestión para la mejora de la eficiencia de las infraestructuras y la incentivación a la I+D+i son ejemplos de actuaciones que el sector demanda de forma unánime". Se busca transformar la imagen del país como "un gran taller de montaje" y consolidar la industria autóctona como un centro de excelencia que aporte valor tanto por su capacidad para generar I+D+i como por su productividad en montaje. Por ello, el sector reclama potenciar los incentivos públicos en ayudas y subvenciones para el I+D+i y deducciones fiscales más ventajosas.

Según las encuestas, la mayoría de las empresas prevén mantener los puestos de trabajo en las ocupaciones más importantes actualmente, como son pintor de vehículos, técnico en mecánica de automoción, técnico en control de calidad e ingeniero en mecá-

nica y en electricidad de automoción. Profesiones que tienden a aumentar su papel en la industria de la automoción a corto y medio plazo son ingeniero en electrónica de automoción, técnicos en control de robots industriales y procesos automatizados, ajustadores y operadores de máquinas de herramientas y matriceros-moldistas. También se han detectado que las áreas de montaje, prevención de riesgos laborales e idiomas son las que tienen mayores carencias formativas. En los últimos años, solo los fabricantes han invertido en formación de empleados 442 millones de euros, pero parece que no bastan.

La eficiencia en el consumo es, de largo, el factor más importante para la compra de un automóvil, seguido por el respeto al medio ambiente, según el último estudio sobre automoción de KPMG. El coche eléctrico tiene todavía muy poco gancho comercial: dos tercios de los encuestados no esperan que los vehículos enchufables superen el 15% de las ventas globales al año durante los próximos 15 años, excepto en países de alto crecimiento como China y Japón. "Los motores de combustión interna no van a desaparecer pronto, sobre todo a medida que se siga mejorando la eficiencia de los combustibles y su rendimiento," dice Francisco Roger, socio responsable del Sector de Automoción en KPMG España. Los fabricantes de automóviles de todo el mundo, que aún no disponen de una estrategia definida sobre electromovilidad, prevén seguir invirtiendo en mejoras para optimizar el motor de combustión interna, hasta 2018. En segundo lugar, los fabricantes también realizarán una mayor inversión en sistemas híbridos enchufables.